



Excmo. Ayuntamiento de Alicante

## **NORMAS DEL PLAN GENERAL - 1973**

### **MEMORIA**

**APROBADO DEFINITIVAMENTE POR EL MINISTERIO DE LA VIVIENDA  
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO**

**30 DE MARZO DE 1973.**

CO/n.l.



MINISTERIO DE LA VIVIENDA

DIRECCION GENERAL DE URBANISMO

Archivo Nº. 5685.-

Sección de Coordinación.

Ilmo.Sr:

En paquete aparte tengo el gusto de remitir a V.I. un ejemplar debidamente sellado de modificaciones al Plan General de Alicante, revisado de acuerdo a la Orden Ministerial de 19 de Octubre de 1972, aprobado definitivamente por Resolución del Excmo.Sr.Ministro de la Vivienda de fecha 30 de marzo del año en curso, oportunamente notificado a esa Corporación Local.

Dios guarde a V.I.

Madrid, 24 de Abril de 1973

EL SECRETARIO GENERAL



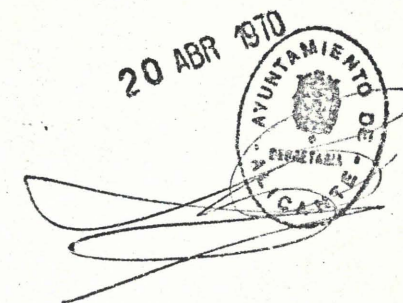
Jorge Escatllar

Ilmo.Sr.Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de ALICANTE.-

MIRADA VIVIENDA  
Apro. Ciden  
30 MAR. 1973  
MIRADA URBANISMO  
1.1

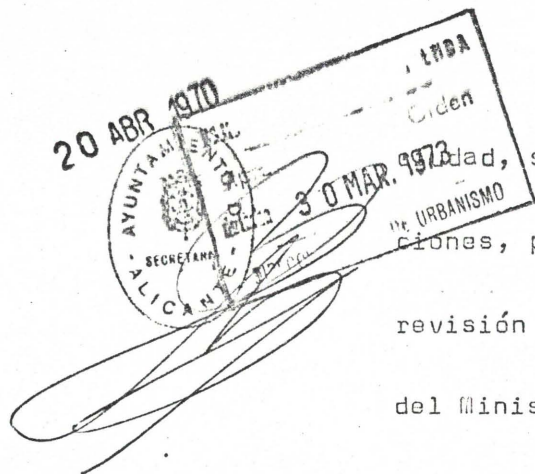
M E M O R I A  
=====

ORIGEN DEL PLANEAMIENTO



14  
5

El Ayuntamiento de Alicante en su sesión plenaria de fecha 23 de Octubre de 1.964 aprobó por unanimidad una moción presentada por el Ilmo. Sr. - Alcalde de la Ciudad D. Fernando Flores Arroyo, en la que ponía de manifiesto los grandes problemas y conflictos que se habían presentado a la Ciudad, debido al incremento de población muy superior al previsible, al asentamiento de un importante núcleo industrial, al rápido crecimiento del turismo y del parque automovilístico etc. lo que, entre otras causas, al seguir este crecimiento con ritmo alarmante se habían superado todas las previsiones del vigente Plan General de Ordenación Urbana, estimando indispensable dirigir esta transformación que estaba produciéndose en la Ciudad, al mismo tiempo que su crecimiento, mediante un planeamiento adecuado, realista y con visión de futuro, que de acuerdo con nuestras posibilidades económicas y teniendo en cuenta además - todas las necesidades de orden social, cultural, religioso etc. de la futura



ad, se lograse una vida individual, familiar y colectiva de óptimas condiciones, por lo que solicitaba se tomase el acuerdo de proceder al estudio de -  
revisión del Plan General de Ordenación Urbana de la Ciudad aprobado por Orden del Ministerio de la Vivienda de 5 de Mayo de 1.958 y conformado por orden del mismo Ministerio de 3 de Marzo de 1.962.

Identicos acuerdos tomaron los Ayuntamientos de San Juan en su reunión extraordinaria de 26 de marzo de 1.966 y San Vicente en 2 de Marzo de 1.966 en cuanto a la revisión de sus Planes Generales en vigor; y los Ayuntamientos de Campello y Muchamiel en cuanto a la redacción de sus Planes Generales de Ordenación Urbana, de los que carecian.

En el estudio realizado se ha considerado que forman una sola área - los términos municipales de Alicante, San Juan, Muchamiel y Campello, ya que - todos ellos están ligados por importantes características, problemas y lazos - comunes, huerta, turismo etc, que aconsejan realizar un estudio conjunto, sin que esto presuponga en absoluto preponderancia si subordinación de unos pue---

20 ABR 1970  
 AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
 SECRETARIA  
 DIRECCION GEN. DE URBANISMO  
 30 MAR 1973  
 V. VIATA

blanca otros o a la Capital; en cuanto a San Vicente, que durante estos últimos años experimentado un extraordinario aumento demográfico e industrial, se ha creído conveniente considerarlo como ciudad satélite con vida propia, perfectamente comunicado con Alicante, pero sin que en ningún momento pueda llegar a formar núcleo continuo entre la población de ambos municipios.

1.2 ACTUACIONES URBANISTICAS ANTERIORES A 1.958

Hasta finales del siglo XVII Alicante estaba formado por una pequeña aglomeración encerrada entre el castillo por el N.W. y las murallas que envolviendola por el W y el S. llegaban hasta el mar protegiendola de los ataques exteriores. El puerto lo constiuita un muelle de un solo brazo. Los grabados de principios del siglo XVIII muestran ya como las construcciones comienzan a desbordar por el N.W. la zona amurallada poblándose la zona correspondiente a las calles de San Vicente, Diaz Moreu, Valencia, Sevilla etc. Al mismo tiempo se intenta formar la dársena del puerto prolongando el muelle existente y proyectando un contramuelle en la zona de poniente.



en los planos de 1.889 se aprecia que se ha proyectado el desarrollo de la ciudad prescindiendo de las antiguas murallas que quedan anuladas y desbordadas y con un criterio mas amplio del manifestado en los planos anteriores, apreciando ya en él las únicas avenidas y calles de alguna amplitud que existen en la actualidad, Avenida del Doctor Gadea, Federico Soto y General Marvá, calles de Alfonso El Sabio, General Mola, Maisonnave, Parque de Canalejas, Explanada de España etc, lo que suponía, para aquella época, una visión amplia del futuro, muy superior a la manifestada con posterioridad, en que no se ha hecho nada comparable a aquello, teniendo que apoyarnos, actualmente, en las citadas avenidas y calles para tratar de paliar en lo posible los múltiples problemas de circulación a que ha dado lugar el rápido crecimiento de la ciudad.

1.3 PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE ALICANTE, VIGENTE EN LA ACTUALIDAD, FECHA DO EN 1.956 Y APROBADO DEFINITIVAMENTE EN 1.962

El esquema viario sigue el sistema de calles radiales y rondas sucesivas, que en la época en que se redactó el Plan, antes de producirse el rápido -

20 ABR 1970  
 AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
 SECRETARIA

MINISTERIO DE LA VIVIENDA  
 3 MAR 1973  
 DIRECCION LOCAL DE URBANISMO

*[Handwritten signature]*

mento demográfico, industrial y turístico que ha tenido lugar en Alicante  
 Ante estos últimos años, hubiera resuelto el problema del tráfico si se hubie-  
 sen respetado las directrices proyectadas y construido las principales vías de  
 ronda; pero el rápido aumento de población en los últimos años ha desbordado -  
 el Plan vigente, dando lugar, al no tener preparado suelo urbanizado dónde em-  
 plazar las viviendas necesarias, no solo a la construcción en altura en el cen-  
 tro de la Ciudad con un viario y unos servicios totalmente inadecuados para -  
 ello, sino además a la extensión de la Ciudad a lo largo de las carreteras que  
 afluyen a ella y sobre terrenos considerados como suelo rústico en el plan vi-  
 gente, creando una estructura de ciudad de tipo tentacular, que al no disponer  
 de vías de ronda origina una extraordinario congestión en el centro de la misma  
 por ser éste paso obligado de comunicaciones entre oos distintos téntaculos -  
 existiendo en unos, zonas residenciales obreras y en otros, zonas industriales  
 o de trabajo de esta misma población.

Además la escasez de suelo edificable y la gran demanda de viviendas

20 ABR 1970

AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
SECRETARIA

ACTO DE REVISIÓN DE LA PLANA DE URBANISMO

30 MAR. 1973

DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO

ha dado lugar estos últimos años a una desorbitante especulación del suelo. El mismo problema ha surgido al aumentar la demanda de terrenos para el establecimiento de industrias, existiendo el peligro, caso de no tomarse medidas rápidas y radicales para la urbanización de zonas industriales a precios asequibles, el que la industria se desplace a otros términos municipales en los que la adquisición de las amplias extensiones de terreno convenientes para su normal desenvolvimiento, no constituya un gravamen superior a sus posibilidades.

En el plan vigente aprobado se desplaza la estación terminal de la RENFE ubicada en la actualidad en el centro de la Ciudad; medida ésta que se considera indispensable en la Revisión actual, aún cuando se estima conveniente alejarla de la costa, ya que Alicante como ciudad eminentemente marinera, turística y residencial debe sacar el máximo partido posible de su contacto con el mar. Por esta misma razón se ha cambiado parte de la zonificación actual desplazando la industria hacia el interior y siempre a sotavento de la Ciudad.



20 ABR 1970



2/1

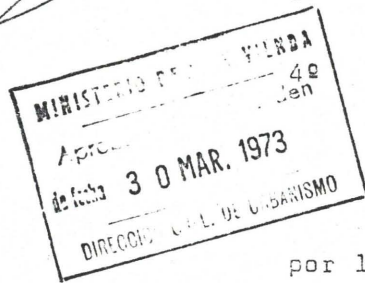
OBJETIVO FUNDAMENTAL DEL PLAN

MINISTERIO DE LA VIVIENDA
Apro...
de 30 MAR. 1973
DIRECCION GRAL. DE URBANISMO

" 20

Alicante es una ciudad, con un viario radio-concéntrico y una gran densidad, que debido al rápido e inesperado crecimiento poblacional de éstos últimos años, al desarrollo de su industria y al desorbitado incremento de la población turística de verano, ha sufrido una gran transformación. Esta transformación sigue a ritmo alarmante por su rapidez, superando todas las previsiones contenidas en el planeamiento de la Ciudad y figuradas en el Plan de Ordenación aprobado en el año 1.962. Dirigir esta transformación, al mismo tiempo que su crecimiento mediante un planeamiento adecuado, es uno de los cometidos mas importantes de nuestro trabajo.

Se ha tratado de romper completamente el sistema radiocéntrico para lograr la descongestión de la zona de la Explanada y del centro de la Ciudad, basándose el esquema director en los siguientes puntos:



1º Limitación en lo posible del aumento de densidad tratando de crear -  
unos focos de atracción fuera del actual perímetro urbano.

2º Evitar el crecimiento de la ciudad hacia el interior.

3º Conservación de la huerta.

Se estima que Alicante debe desarrollarse paralelamente al mar.

Con estos criterios directrices y a la vista de los datos facilitados por los economistas que cifran en 500.000 el número de habitantes de Alicante en el año 2010, fecha a la que se refiere el planeamiento y para la que hay que prever toda la reserva de suelo urbano, se ha pensado, con objeto de producir el menor daño posible, el procurar limitar la construcción dentro del casco urbano actual, considerandolo como centro o foco representativo, comercial y administrativo, realizándose en él solo pequeñas remodelaciones a medida que las necesidades o conveniencias lo exijan y creando otros dos focos exteriores perfectamente definidos y ligados al actual por amplio viario que permita un tráfico fluido; estos dos focos se sitúan uno, a la izquierda, en la partida de Baca

20 ARR 1970

AYUNTAMIENTO DE  
SALICANTES

MINISTERIO DE VIVIENDA  
3º O MAR. 1973  
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO

rot, que llamamos foco de Comunicaciones y Trabajo, junto a la zona industrial, proximo al Aeropuerto y dónde se situa la Estación Central de Ferrocarriles, Es tación de Camiones, grandes almacenes y frigorificos, aduana y reconocimiento - de productos y en dónde se prevé tendrá lugar el crecimiento natural de la Ciu- dad. Esta zona está perfectamente comunicada por ferrocarril y carretera con la mas importante de las destinadas a industria y con el puerto, en su sector de - Poniente, dónde se emplaza además un apeadero que serviria no solamente para - los viajeros procedentes de largas distancias, sino para los "trenes de cerca- nias", ya que se supone que con el tiempo, y dado el viario del casco urbano ac- tual, llegará a ser imprescindible la prphibición de acceder en coche particu- lar al centro de la ciudad y será necesario trasladarse desde los terminales de ferrocarriles, de las estaciones de autobuses, y desde los grandes aparcamien- tos exteriores por medio de taxis, microbuses, monorrailes u otros medios colec- tivos de transporte.

El otro foco, de caracter turístico-residencial, lo constituye la pro- yectada zona turística de la Playa de San Juan, que en la actualidad se desarro

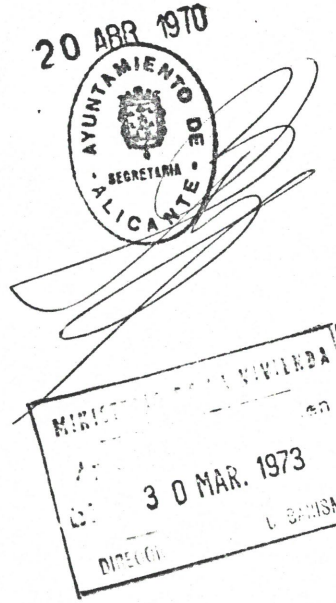
20 ABR 1970



MINISTERIO DE LA VIVIENDA  
 A PRO  
 30 MAR. 1973  
 DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO

lla con construcciones de calidad y que en la zona de la Albufereta va teniendo ya, de hecho, caracter residencial-permanente; se prevé en esta zona un importante centro comercial, a nivel europeo, que constituya un punto brillante de la urbanización.

Estos tres focos independientes separados entre si por el "Barranco de las Ovejas" y por la zona de viviendas unifamiliares de Vista-Hermosa de la Cruz, se comunican y enlazan principalmente por una gran Vía-Parque, de tráfico rápido con caracter urbano que se extiende sensiblemente paralelo al mar y entre éste y la Autopista del Mediterráneo. Esta Vía-Parque limitará por el N.W. la expansión de Alicante y solo quedará, en lo posible, al otro lado de ella la construcción existente en la actualidad, destinándose a zonas verdes grandes calvas que quedan sin edificar entre ella y el casco urbano construido obteniéndose una serie de cuñas verdes perimetrales con caracteres distintos y enlazadas todas ellas por la gran Vía-Parque, que además permitirán reducir la excesiva densidad actual en los alrededores.



Como bojetivos fundamentales del Plan podemos considerar los siguientes:

1º Orientar el crecimiento de la Ciudad paralelamente al mar, rompiendo el radiocentrismo de su trazado, que con la insuficiencia del viario, dá lugar a la enorme congestión actual del centro de la misma.

2º Resolver los problemas de los accesos por carretera, ampliándolos, protegiendolos de construcciones entorpecedoras del tráfico y desviando la circulación de tránsito por rondas perimetrales.

3º Estructurar la red viaria estableciendo calles de tráfico rápido, calles colectoras, arterias de penetración y los aparcamientos necesarios.

4º Desplazamiento hacia el exterior de la Estación Terminal de mercancías de la R.E.N.F.E, centralizándose en ésta los servicios de la actual Estación de Benalúa, y terminando la línea ferroviaria en la zona de Poniente del Puerto para servir las necesidades de éste, emplazándose en el mismo un apeadero para viajeros.

20 ABR 1970



*[Handwritten signature]*

MINISTERIO DE LA VIVIENDA  
San Juan  
30 MAR. 1973  
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO

5º Estudiar la zonificación mas adecuada, superando los problemas originados por el parcial incumplimiento del Plan de Ordenación actualmente en vigor.

6º Analizar los problemas demográficos, económicos o sociales de la Ciudad, con una metódica información urbanística.

7º Estudiar las posibilidades de realización del Plan en cuanto a tiempo y financiación, para su estructuración por etapas, factibles de poder ser llevadas a la práctica.

2.2 PROYECCIONES EXTERIORES

En los términos municipales de Alicante, San Juan, Muchamiel y Campe--  
llo existen problemas comunes de conservación de la huerta, ubicación de urbanizaciones turísticas, de urbanizaciones residenciales de viviendas unifamiliares etc., que aconsejan sean tratados todos ellos con el mismo criterio, prescindien--  
do de la división administrativa del territorio y considerando el conjunto de --  
los cuatro términos como una sola unidad.

20 ABR 1970



*[Handwritten signature]*

MINISTERIO DE VIVIENDA  
30 MAR. 1973  
DIRECCIÓN GEN. DE URBANISMO

Es conveniente urbanísticamente la desaparición de los centros militares del interior de la ciudad por lo que se prescinde del actual Cuartel de Benalúa.

Se conserva la ubicación del actual cementerio que al quedar situado en el interior de una zona verde perimetral permita su ampliación, necesidad urgentemente sentida en la actualidad.

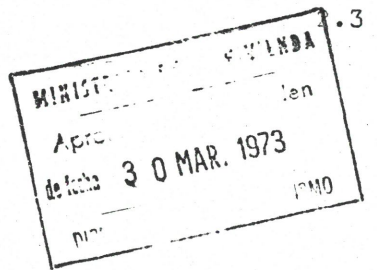
Alicante no dispone de zonas de recreo. Cuenta únicamente con el Castillo de Sta. Bárbara, necesitado de una urgente e intensa repoblación forestal y con el espacio habilitado para juegos infantiles en el Castillo de San Fernando; faltan en el casco urbano pequeños focos verdes dónde jueguen los niños y descansen los viejos y se siente la necesidad de un gran parque natural, dónde tengan cabida toda clase de instalaciones deportivas, capaz de albergar gran número de excursionistas y con posibilidades de esparcimiento mas amplias que el Parque Urbano.

Se defiende el recinto del Tosal de Manises, cuyo valor arqueológico -



es único para la ciudad, envolviendole con una zona verde que debidamente organizada sirva de recreo y exposición permanente de su valor.

Las instalaciones feriales, como circos, montañas rusas y todas las demás de ferias populares no tiene lugar adecuado en la actualidad, por ello se prevee su ubicación en zona especial idónea en el nuevo planeamiento.



ZONIFICACION

Siguiendo el criterio general de planeamiento se ha fijado, en líneas generales, el crecimiento de la ciudad paralelamente al mar, destinándose a zona residencial todo el territorio que, zonificado en el plan vigente como industrial, se extiende paralelo al mar, al Suroeste de la ciudad. Entre esta zona y la Autopista del Mediterráneo se emplaza el foco residencial que se denomina del "Trabajo y Comunicaciones" que constituye una autentica "ciudad crecedera" y es "La gran Reserva de la Ciudad"; situado cerca de la principal zona industrial de la futura Estación Terminal de la Renfe, y del nuevo Aeropuerto; este foco capaz para 120.000 habitantes con barrios con densidad aproximada de 300 a 350 habitantes por



20 ABR 1970



*[Handwritten signature]*

MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS  
Apt. ...  
de fecha 30 MAR. 1973  
DIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y ORGANIZACION

habitantes por Ha. será el que principalmente absorberá fuera del actual perímetro urbano el aumento poblacional previsto para el futuro Alicante a medida que las necesidades lo vayan exigiendo. En cuanto a la ciudad actual, se fija en las normas urbanísticas las condiciones que se estimen indispensables para reducir, en lo posible, el aumento de densidad, conservando como zonas residenciales aquellas del Plan Vigente en que ya está iniciada la construcción y convirtiendo en zonas verdes con diversas posibilidades de edificación aquellas otras perimetrales en que no existe urbanización ni edificación y en las que, por tanto, el cambio del uso del suelo supone un perjuicio mínimo, obteniéndose de ésta forma una serie de zonas verdes perimetrales, enlazadas entre si por la gran Vía-Parque, - que constituya la espina dorsal de la Ciudad, y que juntamente con los Castillos de San Fernando y Santa Bárbara y el gran parque previsto en la sierra de Colmenar completan el conjunto de zonas verdes.

En Alicante no existe industria pesada, solo algunas fábricas de industria mediana y sobre todo pequeñas industrias y de transformación. Teniendo en -

20 ABR 1970



*[Handwritten signature]*

MEMORIA  
de fecha 30 MAR. 1973  
DIRECCION DE URBANISMO

cuenta el sentido de los vientos dominantes y las condiciones del terreno se han situado tres zonas industriales a sotavento de la Ciudad. La mas pequeña de 36 Ha. apoyándose en la actual carretera de Alicante a San Vicente y en la que se prevé el emplazamiento de almacenes y pequeñas industrias principalmente de artesanía. Le sigue en importancia, por su extensión de mayor a menor, la emplazada entre el foco de comunicaciones y trabajo y el nuevo Aeropuerto, al sur de la Sierra de Colmenar, tiene una extensión de 82 Ha. y se apoya en las carreteras de Elche y Cartagena; esta zona está ya iniciada con el nuevo Matadero, los depósitos de Butano, recientes instalaciones frigoríficas etc, Y la tercera y mas importante de las zonas industriales se situa a lo largo de la actual carretera de Madrid, desplazándose este acceso a la ciudad, que pasará por delante del Cementerio, bordeando la zona industrial hasta enlazar, una vez franqueada ésta, con el encuentro de las Avenidas del General Mola y Salamanca, ocupando los terrenos de la actual vía férrea. Esta tercera zona industrial tiene una extensión de 259 Ha. alberga en su interior la mayor parte de la industria establecida en

Alicante, está situada a sotavento de la Ciudad y perfectamente comunicada por ferrocarril y carretera con la estación ferroviaria y con el puerto. Además de estas tres zonas, el Ayuntamiento tiene en estudio un polígono industrial ubicado junto al polígono residencial de Babel, y que se dedicará principalmente a almacenes e industria pequeña.

Además se ha previsto una amplia zona de reserva hacia el Oeste, apoyada sobre la actual carretera de Madrid, para desarrollo de polígonos industriales.

Se han estudiado normas de tolerancia industrial para pequeñas industrias y su posibilidad de instalación en núcleos habitados.

En los barrios residenciales de nueva creación se estima que la unidad vecinal mínima comprende una población de 2.000 habitantes, dimensión adecuada para que la población infantil se atienda con un solo Grupo Escolar de 8 clases estando constituido el barrio por la agrupación de cinco unidades vecinales con una parroquia, y el distrito por la agrupación de diez barrios, unidad mínima ad

20 ABR 1970



*[Handwritten signature]*

MINISTERIO DE LA VIVIENDA  
30 MAR. 1973  
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO

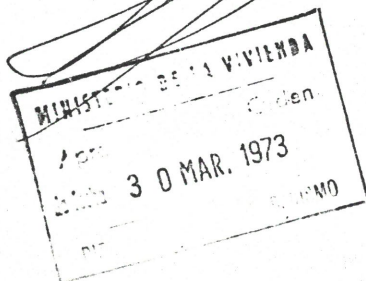
ministrativa habiéndose fijado coeficientes de edificabilidad que garanticen densidades inferiores a 500 habitantes por Hectárea en los casos mas desfavorables y logrando para la Ciudad una densidad media de 323 habitantes por Ha. en la zona residencial.

Se ha previsto un Gran Centro Comercial en la Albufereta y zonas comerciales de distrito; las de los distintos barrios de nueva creación se fijarán al estudiar los correspondientes Planes Parciales.

Habiendose previsto el planeamiento para una futura ciudad de 500.000 habitantes se destina una amplia zona para emplazamiento de edificios especiales de Capitalidad que pudieran ser entre otros, Universidad, Centro de Convenciones Teatro Municipal, Delegaciones del Gobierno etc., cuya necesidad se hará sentir indudablemente para una ciudad de ésta importancia.

Se ubica la Estación Central de Autobuses en la Vía-Parque próxima al acceso a la ciudad desde San Vicente del Raspeig; el campo de futbol en la zona deportiva iniciada con el Hipodromo y la Ciudad Deportiva "Francisco Franco" re-

20 ABR 1970



servandose en esta zona un gran aparcamiento.

También se prevén grandes aparcamientos en las proximidades de la Estación de Autobuses, de la Nueva Plaza de Toros, Estación Terminal de mercancías, Apeadero del Puerto y parque del Tosal de Manises. Se establecen una red de aparcamientos de gran capacidad con una ordenación especial que envolviendo el casco actual permitirán en su día, si se precisase, la supresión total o parcial de la circulación de vehículos públicos o privados en el casco urbano actual.

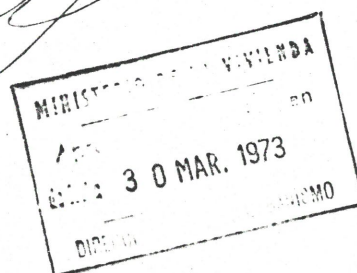
Además se dispondrán en los barrios, al redactar los correspondientes planes parciales, aparcamientos con ubicación y capacidad adecuadas.

#### 2.4 FERROCARRILES - PUERTO Y ESTACION DE CAMIONES

Se estima indispensable el desplazamiento de la Estación Término de la RENFE ubicada actualmente en el centro de la Ciudad yugulando su desarrollo.

Ya en el Plan vigente se trasladaba a la zona ocupada por la Estación de Benalúa, pero teniendo en cuenta que todo el suelo situado frente al mar se -

20 ABR 1970



20 ABR 1970



*[Handwritten signature]*

RECEBIDA  
en  
30 MAR. 1973  
DIRECCION  
MISMO

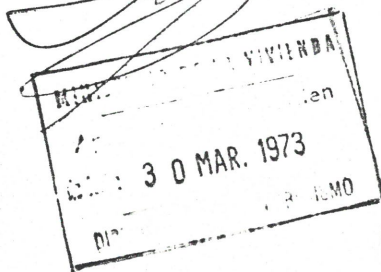
zonifica, en el planeamiento en estudio, como zona residencial, hotelera y para edificios especiales, interesa eliminar en lo posible a lo largo de la costa, to do el tendido ferroviario y las dependencias que lleva consigo una estación término de la importancia correspondiente al futuro Alicante.

Se proyecta una única estación, para los trenes de Madrid y Andalucía, que se sitúe en el llano del Sacarot, junto a la mas importante de las zonas industriales sin que su ubicación pueda interrumpir en el futuro el crecimiento de la ciudad y perfectamente comunicada con los servicios del Puerto, dónde además se emplaza un Apeadero de Viajeros, con la zona industrial, con la Vía-Parque, con la Autopista del Mediterráneo, y con el nuevo Aeropuerto, evitándose que la línea ferroviaria de Murcia se extienda paralelamente a la Costa. En cuanto a los ferrocarriles estratégicos se conserva el trazado actual de la línea férrea desde la Estación de la Albufereta, dónde el tendido, en gran parte del trayecto se hace tunel, modificándose éste a partir de la Albufereta hasta el rio Seco, separandolo de la playa, y llevandolo junto y paralelamente a viales de tráfico

rápido hasta enlazar con el trazado actual, a la altura del citado río Seco.

Junto a la Estación Término de la RENFE se emplaza la Estación Central de Camiones para recibir, almacenar y redistribuir tanto los productos de importación, como los de exportación o consumo nacional procedentes o con destino a otras regiones, con acceso directo y fácil desde la Estación Término de Mercancías, desde la Autopista del Mediterráneo, desde el Aeropuerto y desde el Puerto Marítimo. En el recinto de la Estación de Camiones y para su propio servicio se instalarán, una estación de clasificación ferroviaria, grandes almacenes, depósitos frigoríficos con capacidad suficiente para almacenar la descarga de buques, siendo conveniente el establecimiento, por parte del Estado, de servicios de Aduana y Reconocimiento de Productos quem para la exportación, evitase el posterior reconocimienro en frontera con el consiguiente perjuicio económico, en caso de negarsele el permiso de exportación, por la dificultad de colocación de los productos una vez realizado el transporte y sin mercado fijo.

20 ABR 1970



20 ABR 1970



*[Handwritten signature]*

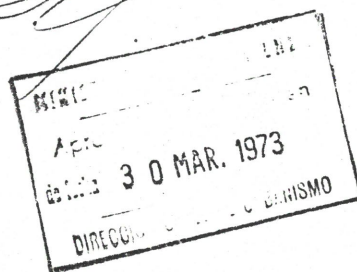
MINISTERIO DE VIVIENDA  
Alicante  
fecha 30 MAR. 1973  
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO

En la Autopista del Mediterráneo, cuya situación ha sido fijada por el Ministerio de Obras Públicas, se disponen seis nudos, para su enlace con Alicante, cuatro de ellos direccionales, de dónde arrancan los accesos a la ciudad y dos de menor importancia, (en diamante) al cruzarse con la actual carretera de Madrid y con la amplia vía de comunicación que se proyecta entre Alicante y San Vicente.

Del primer nudo direccional arranca una autovía que drenando toda la zona turístico-residencial de la Playa de San Juan, a la altura de Vista hermosa de la Cruz, se bifurca en otras dos, una que constituye el acceso noroeste de la Ciudad, por la calle de Alfonso X El Sabio después de pasar a media ladera por el N.O. de la Sierra de San Julian, cruzar a distinto nivel la actual carretera de Valencia y bordear el Castillo de Santa Bárbara; y otra autovía que constituya la llamada Vía-Parque que con una amplitud de 100 metros en casi todo su recorrido y con caracter de urbana limita la casi totalidad de la construcción actual de Alicante, pasa por el este de la gran zona industrial, prevista al Oeste de la Ciudad, y se subdivide a su vez en otras dos autovías, que drenando el res



20 ABR 1970



to de la ampliación urbana prevista en la zona Sur enlaza con el último nudo direccional de la autopista y con la carretera de Cartagena, comunicando al mismo tiempo el Aeropuerto con la Ciudad y con éstas dos Vías.

De los otros dos nudos direccionales de la Autopista del Mediterráneo, parten las autovías de los accesos Norte y Oeste, la primera que termina en la plaza de España, y la del Oeste que bordeando el Cementerio y la zona industrial accede a la Ciudad por el terreno ocupado actualmente por las vías de la Estación Término de la RENFE hasta la Avenida del General Mola.

Para el resto del viario de nuevo trazado se ha establecido la siguiente jerarquización.

Vías principales ó de tráfico rápido.

Vías secundarias

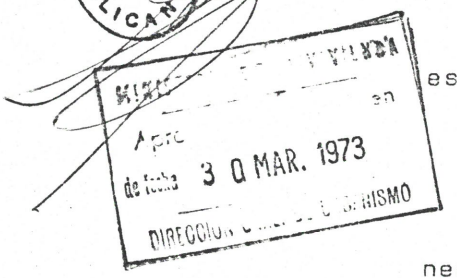
Vías elementales,

fijandose en las normas del suelo de reserva urbana las características correspon

dientes a cada una de ellas.



2.6 REDES ELECTRICAS



La alimentación actual de la zona está basada en un punto clave, que es San Vicente, dónde se halla instalada una estación transformadora de H.E.

Aquí se recibe energía del resto del sistema de H.E. a través de líneas de 230 K.V. y 138 K.V. que se transforma a 11 K.V. para la distribución inmediata y a 66 KV. para su transporte a otras estaciones transformadoras.

La potencia tital instalada en dicha E.T. San Vicente, alcanza en el momento presente la cifra de 240.000 KW.

La carga que toma en el presente la zona en las distintas subestaciones es como sigue:

PALMERAL	.....	17.500 KW.
SAN JUAN	.....	4.100 "
SAN VICENTE	.....	<u>31.200 "</u>
		52.800 "

Las mencionadas PALMERAL y SAN JUAN están enlazadas en la E.T. SAN VICENTE por sendas líneas a 66 KV.

La población que habitará la zona y las industrias que se instalarán en ella, plantean simultáneamente tres problemas: potencia necesaria, nuevas subestaciones y líneas para alimentarlas.

Para determinar la potencia necesaria, hemos estimado, de acuerdo con las orientaciones al respecto del INSTITUTO EDUARDO TORROJA y el crecimiento que se viene observando en los abonados de la zona, 300 W. por habitante y 15.000 KW. por KM2. de zona industrial.- Dichas necesidades de tipo industrial, se podrán tomar de las correspondientes líneas a 20 KV. para llevar la energía a los centros de transformación, necesarios para suministrar a los domicilios a 380/220 V., ó incluso, si la potencia unitaria de las mismas así lo aconsejasen, desde las subestaciones y estaciones transformadoras actuales o a establecer por medio de líneas a 66 KV. ó 138 KV.

Las necesidades globales - usos residencial, comercial, locales públi--

20 ABR 1970  
AYUNTAMIENTO DE  
SECRETARÍA  
KICANTE  
30 MAR. 1973  
DIRECCIÓN DE  
MUNICIPALISMO

20 ABR 1973



Recibido  
Apto  
de fecha 30 Mar. 1973  
DIRECCION DE MEMO

cos, industrial, etc. - de energia para cuando la zonae esté completamente ocupa-  
da, se cifra en unos 860.000 KW. que obligará a crear nuevas subestaciones, am-  
pliar las existentes y realizar el transporte de energia desde las fuentes de pro-  
ducción a tensión mas elevada.

Las nuevas subestaciones a crear, se ubicarian en ATALAYAS, RABASA, BA-  
CAROT Y CAMPELLO. Las potencias a instalar y tensiones de ellas y de las actuales  
serían:

1.- ATALAYAS (E.T. nº 2) ....	1.000 MW.	400/230/138/22	KV.
2.- SAN VICENTE .....	300 MW.	230/138/22	"
3.- RABASA (E.T. nº 1) .....	200 MW.	138/22	"
4.- BACAROT (E.T. nº 3) .....	100 MW.	138/ 66/22	"
5.- CAMPELLO (E.T. nº 4) ....	100 MW.	138/22	"
6.- PALMERAL .....	150 MW.	138/22	"
7.- SAN JUAN .....	200 MW.	138/22	"

Desde la E.T. ATALAYAS, que quedará interconectada con el sistema de transporte por dos líneas de 400 KV. a crear, y por la alimentación actual a 230 KV. partirán las líneas a 138 KV. que alimentarán el resto de las subestaciones, las cuales quedarán enlazadas por una segunda línea, que actuará en caso de socorro.

Como es de suponer - dada la excesiva amplitud del plazo de previsión éste programa tiene un caracter puramente orientativo, puesto que ha de sufrir modificación en el tiempo, según se vaya desarrollando la técnica y las condiciones sociales, y el Plan de Urbanismo, así como los aspectos económicos de los problemas que se planteen y las soluciones que se adopten por las partes interesadas.

## 2.7 SANEAMIENTO

En el nuevo planeamiento se ha tratado de aprovechar en lo posible el saneamiento en uso, pero se han fijado unas directrices para la nueva ciudad que organicen el mismo, según un criterio mas amplio y tratando en todo momento

20 ABR 1970



30 MAR. 1973

DIRECCION DE URBANISMO

de huir del vertido al mar, ya que se trata de defender la costa en todo lo posible.

En líneas generales se establecen dos estaciones depuradoras a las que van a concurrir todos los colectores que sanean la ciudad. Estas estaciones de depuración serán ampliables para poder ir adaptándose al volumen de unidades de depuración, que sucesivamente se irán produciendo.

El agua residual recogida en ambas una vez depurada, se prevé pueda ser utilizada para riego agrícola. Para ello se sitúan una en las zonas de expansión y otra sobre la Huerta de Alicante y a espaldas de la Playa de San Juan. Desde la primera y con una conducción adecuada se verterá el afluente depurado a una canalización de la Red de Riegos de Levante, capaz de conducir el agua a toda la Huerta de Alicante.

Desde la segunda el vertido se hace directamente a las canalizaciones que riegan la zona de la citada Huerta.

Alicante, Mayo 1.968

EL ARQUITECTO,  
*J. Solera*

Fdo: Juan Antº Garcia Solera

EL ARQUITECTO,  
*Felipe Ruiz Olmos*

Fdo: Julio Ruiz Olmos

MIRIS... U.S.A.  
Apro... en  
MAR. 3 0 MAR. 1973  
DIRECCI... DE U. BANISMO

Excmo. Ayuntamiento Pleno  
20 ABR 1970  
Extra  
En sesión de hoy  
Aprobado por S. E. el Secretario,  
*J. Ruiz*  
AYUNTAMIENTO DE ALICANTE