

The word "MOBY" is written in a bold, white, sans-serif font. The letter 'O' is replaced by a white circle containing a stylized white whale tail. The background is a close-up, high-angle shot of dark blue ocean waves with white foam, creating a textured and dynamic background.

MOBY

D R E A M

INTRODUCCIÓN

El Paseo Marítimo occidental gijonés ofrece una historia densa y atractiva, que debe ser tenida en cuenta a la hora de su tratamiento, porque su evolución y sus sucesivas transformaciones narran la propia vida de la ciudad. Esta zona tiene tras sí una larga historia en la que podemos leer los avatares de la población desde épocas remotas. La ciudad de Gijón nace y crece gracias al mar y en este emplazamiento quedan escritas las páginas de su historia pesquera, industrial, mercantil y finalmente turística, de ocio y cultura.



El diseño urbano realizado en los años 80 en el Paseo del Muelle y su transformación en Puerto Deportivo, y la urbanización del Paseo de Fomento y la nueva Playa de Poniente en los 90, presentan el mismo planteamiento de sobriedad y sencillez que caracteriza al conjunto, y se conjuga perfectamente con la concepción de toda la franja costera por su coherencia formal, su adecuación a las nuevas funciones y su mantenimiento del vínculo con la tradición de la ciudad, es por ello que se propone su mantenimiento. Sin embargo, ha habido operaciones posteriores como terrazas fijas y/o elementos publicitarios de actividades ligadas al puerto deportivo que rompen esta sobriedad y deberían corregirse.

En la actualidad, en todo el paseo marítimo existe un fuerte desequilibrio en la distribución del espacio modal, siendo la presencia del coche privado muy elevada respecto a la del peatón y otros sistemas de transporte no motorizados, por lo que esta propuesta propone un cambio en los hábitos de movilidad que comporten una utilización más coherente del vehículo privado, reduciendo la dependencia del automóvil en desplazamientos con origen y/o destino en el centro de la ciudad y fomentando la movilidad en modos más sostenibles, a pie, en bicicleta, el transporte público y los coches eléctricos compartidos, consiguiendo una accesibilidad universal en todo el paseo marítimo.

Para ello se plantea la ampliación del ámbito de la propuesta, por ser en su cercanía donde se inicia la congestión de vehículos, el calmado del tráfico en todo el ámbito mediante la reducción de los carriles para vehículos y una velocidad máxima de circulación de 20 km/h, la eliminación de focos de conflicto entre ciclistas y peatones mediante la continuidad del carril bici independiente, la renaturalización y ajardinamiento de los espacios que hasta ahora ocupaban los aparcamientos, y la potenciación del sistema de transporte público y el uso de coches eléctricos.

Una vez superada la fase "ciudades para coches", estamos ante una oportunidad histórica para replantear la movilidad en el centro de la ciudad, humanizando el espacio urbano con las personas como eje integrador, un espacio de calidad que haga posible una gran variedad de actividades humanas. Tal y como ya han conseguido otras ciudades como Vitoria/Gasteiz o Pontevedra, debemos contribuir a la creación de ciudades eficientes y vivibles haciendo los lugares más accesibles, seguros y acogedores para todas las personas.



Secuencia de ámbitos de la propuestas sobre foto 3D de Google Maps

"Si es atractivo usar la bicicleta, la gente la usará. Si el transporte público funciona bien, la gente lo usará. El objetivo es que estos sistemas se conviertan en una mejor alternativa a su coche privado". Jan Gehl

PROPUESTA

Se plantea ampliar el ámbito de actuación de las propuestas incluyendo los viarios cercanos al paseo marítimo ya que es donde se produce la congestión del tráfico, para conseguir un cambio de modelo que humanice el espacio urbano, en el que se priorice la movilidad peatonal y ciclista apoyadas en una estructura bien articulada de transporte público, ya que tal y como se establece en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PIMSS) de Gijón, 2018-2024, casi todo el ámbito del concurso se encuentra dentro del Área de Prioridad No Motorizada.

La entrada de vehículos desde el oeste de la ciudad hacia el centro y su salida hacia el Paseo del Muro, se producen desde la Plaza del Carmen, a través de Felipe Menéndez, o desde la Avenida Juan Carlos I, confluyendo ambas en Marques de San Esteban. Su distribución hacia el Paseo del Muelle y/o Cimavilla, o su salida hacia el Paseo del Muro confluyen en el nudo de los Jardines de la Reina. Por ello resulta necesario empezar a trabajar en la conexión de Felipe Menéndez con Marques de San Esteban, su paso por Trinidad hasta salir a San Bernardo, ya que es fundamental actuar en este eje oeste-este que divide la continuidad peatonal entre el centro y Cimavilla por el norte, y la salida natural del Barrio del Carmen hacia el Paseo de Fomento y las Playas de Poniente por el oeste. Tal y como está planteado en la actualidad, existe una excesiva saturación de vehículos, que produce una elevada contaminación, ruidos molestos y unas velocidades excesivas con el consiguiente peligro para peatones y ciclistas.

Eliminando los focos de atracción de aparcamientos en superficie dentro del Paseo Marítimo, que suponen un 40% de los motivos de tránsito, se plantea un tratamiento del viario similar al realizado en la Plaza del Marqués para todo el eje, desde Marques de San Esteban hasta la calle San Bernardo, calmando el tráfico en el cruce que se produce en torno a los Jardines de la Reina ya que es un punto con una alta densidad de tráfico que no permite la salida natural de la calle Corrida hacia el Paseo del Muelle

Las operaciones de peatonalización o templado del tráfico llevadas a cabo en los últimos años en Gijón, con sus estimables logros en la consecución de una ciudad más humana, tienen ahora la oportunidad de conectar sus ámbitos para conseguir una continuidad en todo el centro. Asimismo se propone incluir las pequeñas calles de conexión entre Rodríguez San Pedro y Marques de San Esteban, calles Zamora, Felipe Menéndez, Pedro Duro y Travesía del Fomento, estableciendo para cada una de ellas soluciones adecuadas que mejoren su integración en del nuevo modelo de movilidad sostenible propuesto.

En el año 2050 el 70% de la población mundial vivirá en ciudades, por eso creemos que es esencial que trabajemos para equiparlas con los recursos y las condiciones necesarias para que todos podamos convivir en ellas de una manera amable y sostenible. Sólo desde el detalle del cuidado a las personas que se mueven en la ciudad, de la observación a pie de calle de las microscópicas dinámicas -el baile de las aceras, de Jane Jacobs - podemos descubrir, recuperar y reaprender el significado de la vida pública en la ciudad. Hay posibilidades y medios que permiten hacer nuestras ciudades más habitables, pero para ello hace falta voluntad y un cambio de mentalidad.



Propuesta de tratamiento y ampliación del ámbito de intervención

El Paseo Marítimo debe ser y es un espacio público que los ciudadanos sienten como propio y esto es, en realidad, a lo que toda ciudad debe aspirar, a ser vivida, disfrutada y asumida por sus habitantes, porque una ciudad no es sólo un conjunto de edificaciones con distintas funciones, es también, y sobre todo, un espacio de memoria, de historia y de relaciones, y todo esto sólo lo pueden ofrecer los espacios públicos, los espacios públicos de calidad y convivencia son la razón de ser de las ciudades.

CONEXIÓN CIMAVILLA -TRÁNSITO DE LAS BALLENAS

Se plantea la peatonalización del Tránsito de las Ballenas, un espacio lleno de historia y que conjuntamente con la Cuesta del Cholo, representa uno de los lugares con más carga de relación social y disfrute del paseo, asegurando así su conexión con el Paseo del Muelle.



Conexión peatonal a través del Tránsito de las Ballenas

En el PIMSS de Gijón 2018-2024, se plantea la creación de una línea circular de transporte público, la primera de Gijón, que ofrezca servicio a la zona centro de Gijón y que recorra circularmente el barrio de Cimavilla. La opción de salida por la calle Artillería - Oscar Olavarría, permite la eliminación del tráfico a través del Paseo del Muelle valorando su esencia como espacio peatonal.

PASEO DEL MUELLE – CLAUDIO ALVARGONZALEZ

Se propone dar continuidad hacia el Paseo del Muelle a las soluciones ya implementadas en la Plaza del Marqués, extendiendo la plataforma única de convivencia, EPUC con los mismos materiales y soluciones constructivas adaptadas, manteniendo las aceras existentes, consiguiendo una coherencia formal, una accesibilidad universal con respeto a lo existente.

Asimismo se plantea la sustitución de las plazas de aparcamiento en superficie existentes por zonas verdes continuas, que consigan una renaturalización del Paseo, respetando la localización de los puntos limpios de reciclaje y sin que ello suponga riesgo al paso de vehículos de los servicios de emergencias o de acceso al puerto deportivo pero con una velocidad máxima de 20 km/h que permita la convivencia entre diferentes tipos de movilidad. Un salón urbano capaz de acoger un sinfín de actividades posibles, mercadillos temporales, terrazas desmontables, Festival de la Sidra, cine de verano, fiestas del Barrio, etc.



Un salón urbano en el Paseo del Muelle lleno de Actividades posibles

JARDINES DE LA REINA

Se propone el calmado del tráfico mediante la extensión de los materiales ya comentados anteriormente, la reducción a un solo carril de entrada desde Marques de San Esteban y otro de salida hacia el paseo de Fomento, una plataforma única de convivencia, una velocidad máxima de circulación de 20 km/h, la continuidad del carril bici fuera del paseo peatonal y la creación de una zona de juegos infantiles.



Calmado del tráfico, un carril bici independiente, y una zona de juegos infantiles en los Jardines de la Reina

PASEO DE FOMENTO - RODRIGUEZ SAN PEDRO – PLAZA PADRE MÁXIMO GONZÁLEZ

Se plantea la continuidad de la solución de materiales descrita para todo el Paseo de Fomento, hasta el Museo del Ferrocarril, una plataforma única de convivencia con un solo carril para vehículos, una velocidad máxima de circulación de 20 km/h, y un carril bici independiente manteniendo el diseño, los materiales, el arbolado y las soluciones constructivas existentes. Se plantea la sustitución de las plazas de aparcamiento por zonas verdes continuas, que consigan una re-naturalización del ámbito, respetando la localización de las paradas de transporte público, los puntos limpios de reciclaje, permitiendo y ampliando las zonas de aparcamiento para personas de movilidad reducida y las isletas para coches eléctricos compartidos, proponiendo la localización de una estación de carga de baterías eléctricas.



Una plataforma única de convivencia, un carril bici independiente y nuevas zonas verdes

Se Propone el mantenimiento del paseo actual pero se recomienda la eliminación y/o adecuación de los elementos de terrazas y casetas publicitarias de actividades ligadas al Puerto Deportivo que aparecen en las cercanías de las Playas de Poniente ya que distorsionan la sobriedad y sencillez que caracterizan al conjunto.



Estado actual del Paseo Marítimo a conservar

Desde el Museo del Ferrocarril hasta la Plaza Padre Máximo González, y teniendo en cuenta su cercanía a la futura estación intermodal, se propone el calmado del tráfico mediante la pavimentación del viario, el mantenimiento de los dos carriles y la limitación de la velocidad a 30 km/h, la reutilización de los aparcamientos existentes para coches eléctricos y personas de movilidad reducida.

CONEXIÓN PASEO MARÍTIMO / MARQUES DE SAN ESTEBAN

Se propone la extensión de las soluciones planteadas anteriormente en cuanto a materiales, plataforma única de convivencia y/o incorporación de zonas verdes, en las calles de conexión con Marques de San Esteban para conseguir una unidad con las zonas peatonales cercanas. La eliminación de las zonas de aparcamiento permitirá la apertura de las aceras, que en casi todos los casos incumplen los anchos recomendables para permitir la necesaria accesibilidad universal, pudiendo plantearse la localización temporal de áreas de cargas y descarga.



Tratamiento propuesto para la c/ Pedro Duro



Tratamiento propuesto de la c/ Felipe Menéndez y la Travesía del Fomento

ARTE

En Gijón, el protagonismo otorgado a la escultura pública como motor de regeneración partió de la instalación en Cimavilla del Elogio del Horizonte de Chillida, y supuso el inicio de una política de equipamiento escultórico del espacio público que acompañó a los trabajos urbanísticos de regeneración urbana que permitió publicitar la ciudad como un museo al aire libre. Recientemente y a través de un concurso público convocado por EMULSA, el Árbol de la Sidra se ha incorporado la imagen del Paseo.

Se propone una escultura al final del Paseo del Muelle como elemento que recupere la historia de la ciudad y su relación con el mar, dignificando el espacio urbano y proyectándolo hacia el futuro. Para ilustrar visualmente la propuesta, se utiliza la forma rotunda de una cola de Ballena, recordando el pasado tránsito de los cetáceos por el Paseo del Muelle. Para su posible materialización se propone la convocatoria de un concurso público de ideas para abrirlo a la participación ciudadana.



Una escultura capaz de recuperar la historia del Paseo Marítimo

FASES, MATERIALES Y COSTES

Se plantean 4 fases ajustadas a las diferentes zonas que componen el Paseo Marítimo, manteniendo sus características actuales, interviniendo tan solo en las zonas de viario.

Fase 1: Paseo del Muelle hasta la Plaza del Marqués. Pavimentación a base de adoquín y losas de granito y creación de zonas verdes sobre las plazas de aparcamiento.

Fase 2: Desde la Plaza del Marqués hasta el inicio del Paseo de Fomento: Pavimentación del nudo viario, reducción del número de carriles, la continuidad del carril bici y una zona de juegos infantiles

Fase 3: Desde el comienzo del Paseo de Fomento, hasta el Museo del Ferrocarril: Pavimentación del viario, la continuidad del carril bici hasta Mariano Pola, la urbanización de las zonas verdes y una estación de carga de baterías para vehículos eléctricos

Fase 4. Desde el Museo del Ferrocarril hasta la Plaza de Padre Máximo González, Pavimentación del viario, la reutilización de los aparcamientos existentes.

Los materiales propuestos los utilizados recientemente en las obras realizadas en la ciudad:

- Pavimento a base de granito en formato adoquín regular o losa, Coste aprox. 120 €/m²
- Zona verde con bordillo de granito enrasado con el pavimento. Coste aprox. 75 €/m²
- Carril Bici a base de revestimiento rugoso multicapa sobre soporte de aglomerado asfáltico. Coste aprox. 100 €/m²

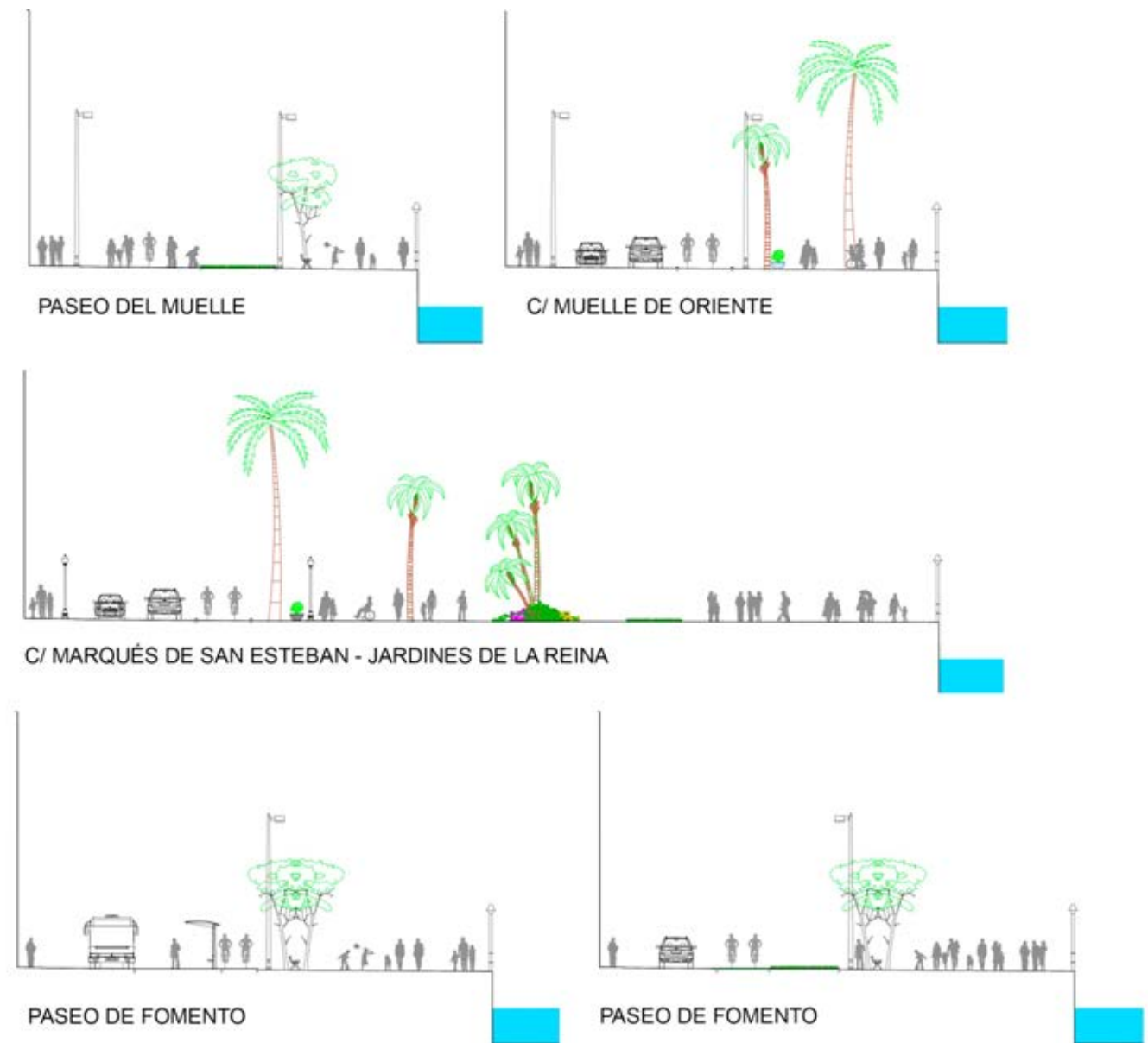


Materiales propuestos

Se cuantifican las partidas de mobiliario propuesto, una zona de juegos infantiles en los Jardines de la Reina, fase 2 y una estación de recarga de baterías para los coches eléctricos, fase 3.

FASE	PAVI. GRANITO		ZONA VERDE		CARRIL BICI		MOBILIARIO		TOTAL COSTE/€
	SUP/m ²	COSTE/€	SUP/m ²	COSTE/€	SUP/m ²	COSTE/€	SUP/m ²	COSTE/€	
1 PASEO DEL MUELLE	4.200	504.000	950	71.250	-	-	-	-	575.250
2 JARDINES DE LA REINA	2.400	288.000	250	18.750	420	42.000	250	25.000	373.750
3 PASEO DE FOMENTO	2.850	342.000	1.250	93.750	2.350	235.000	-	30.000	700.750
4 PLAYAS DE PONIENTE	4.000	480.000	-	-	-	-	-	-	480.000
TOTALES	13.450	1.345.000	2.450	122.500	2.770	277.000	250	55.000	2.129.750

SECCIONES VIARIAS PROPUESTAS



RESUMEN EJECUTIVO

a) Se reordena la movilidad a lo largo de todo paseo, con diferentes medidas adaptadas a las particularidades de cada tramo impulsando una propuesta equilibrada y sostenible entre los diferentes modos de transporte.

- Se favorece la movilidad ciclista a lo largo del paseo, uniendo los tramos ya ejecutados mediante un carril bici que no invade el ámbito peatonal. Se asegura la conexión y continuidad del itinerario ciclista hacia la Plaza Mayor y el Paseo del Muro y hacia el oeste, con el que discurre por Mariano Pola.

- Se propone la pacificación del eje viario, planteando una estrategia de restricción del vehículo privado en un ámbito que afecta a las calles aledañas, reduciendo la intensidad mediante la reducción del número de carriles y la velocidad máxima permitida 20 km/h. Se reduce el acceso de vehículos privado al estrictamente necesario para dar servicio a los parkings existentes, al barrio de Cimavilla y a la conexión con la Playa de San Lorenzo a través de las calles Trinidad y Melquiades Álvarez.

- Se asegura la accesibilidad universal en todos los ámbitos del paseo y su entorno a través de soluciones constructivas que aseguren la continuidad y seguridad de los itinerarios peatonales.

b) Se recuperan los espacios públicos y el paisaje urbano del paseo marítimo humanizando sus cualidades como espacio homogéneo estancial, de esparcimiento, disfrute y juego, recuperándolo para la convivencia ciudadana, valorando su historia, su identidad y su papel simbólico como pieza de referencia en la ciudad.

- Se potencia la intervención con elementos de vegetación natural que aprovechen los espacios antiguamente ocupados por los aparcamientos de vehículos para renaturalizar el paseo con 2.450 m².

- Se clarifica la lectura y comprensión del paisaje urbano del paseo marítimo eliminando todos aquellos impactos negativos, aparcamientos de vehículos, o elementos que se han ido agregando a lo largo de los últimos años sin un tratamiento integral de conjunto.

- Se plantea el mantenimiento de los materiales existentes en las zonas peatonales del paseo, incluso de las aceras y la extensión del tratamiento urbano realizado en la Plaza del Marqués, hacia el paseo del muelle, los Jardines de la Reina, el Paseo de Fomento, hasta la plaza del Padre Máximo González teniendo en cuenta su cercanía a la futura Estación Intermodal

- Se propone una estrategia de conexión y continuidad del paseo con el conjunto histórico del barrio de Cimavilla, a través de la peatonalización del Tránsito de las Ballenas, y la propuesta de una línea de transporte público en el barrio.

- Se propone una escultura al final del Paseo del Muelle como elemento que recupere la historia de la ciudad y su relación con el mar, dignificando el espacio urbano y proyectándolo hacia el futuro.

- Se propone la promoción del desarrollo de tecnologías que amplíen las opciones de movilidad sostenible y la sensibilización a la población mediante exposiciones y cursos que promuevan dichas prácticas.

- Se definen 4 fases para la ejecución de la propuesta estableciendo una cuantificación total de la operación de poco más de 2 millones de euros.



Conectar las zonas peatonales del centro de Gijón

Todas las actuaciones propuestas se ajustan a las determinaciones urbanísticas aplicables por el PGO de Gijón y su Catálogo Urbanístico, y tienen en cuenta lo contenido en el Plan Integral de Movilidad Sostenible y Segura de Gijón 2018-2024, así como lo establecido en el Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible del concejo 2020 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 de Naciones Unidas. Asimismo se han tenido en cuenta lo contenido en el PERI del Cerro de Santa Catalina y el PERI de Cimavilla, de Francisco Pol y José Luis Martín, el PERI y PU del Puerto Deportivo y la Playa de Poniente de Fernando Nanclares, Nieves Ruiz y Juan González Moriyón.

HOLA, ME LLAMO MOBY
MOBY LIDAD
TATARANIETA DE QUIEN
TUVO UNA AVENTURA
CON EL CAPITÁN ACHAB
Y ME GUSTARÍA
CONTAROS UN SUEÑO

HAY QUE DEFENDER
LA ALEGRIA DE COMPARTIR
ESTE PASEO MARÍTIMO
COMO UNA TRINCHERA
COMO UN PRINCIPIO
COMO UNA CERTEZA
COMO UN DERECHO



HUMANIZAD EL PASEO MARÍTIMO DE XIXÓN

The logo for MOBY features the word "MOBY" in a bold, white, sans-serif font. The letter "O" is replaced by a white circle containing a stylized white whale tail. The background is a blue-toned image of ocean waves.

MOBY

D R E A M

HUMANIZAR EL PASEO MARÍTIMO DE XIXÓN