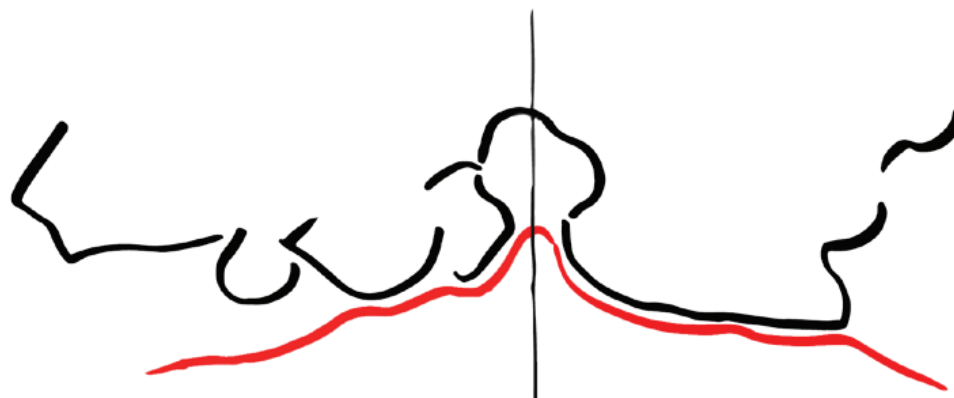
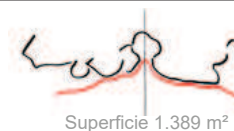


GIJÓN SIMÉTRICO



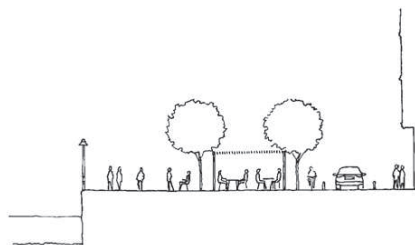


Calle Claudio Alvargonzález y aledaños.

Superficie 4.442 m²

Se propone la peatonalización de la Calle Claudio Alvargonzález, convirtiéndolo en un paseo peatonal a un solo nivel, manteniendo un acceso restringido para el vehículo privado relacionado con la edificación de primera línea. El Carril bici compartirá dicha franja de pavimento con el vehículo rodado. Resolviendo el final en fondo de saco con una pequeña glorieta junto al Edificio de la Junta de Obras del puerto. Se prohíbe cualquier tipo de circulación rodada en el Tránsito de Las Ballenas y la Cuesta del Cholo, fomentando el recorrido peatonal y el uso hostelero de estas.

Se plantea duplicar la franja arbórea a modo de Boulevard, posibilitando la colonización del ámbito central con las terrazas de los negocios de hostelería de primera línea, bajo unas pérgolas de protección que doten de homogeneidad y coherencia a todo el conjunto.



Plaza del Marqués.

Superficie 1.340 m²

Se mantiene la circulación de acceso/salida del Barrio de Cimadevilla a través de la Subida a la Colegiata, continuación de la Calle Oscar Olavarría. El sentido de circulación de dicho vial se establecerá según las conclusiones arrojadas del estudio de flujos del barrio. Esta circulación se conectará con la Calle Instituto y la Calle Trinidad, rodeando la Estatua de Pelayo por su lado Oeste, mediante circulaciones de un único sentido. La pavimentación se situará a misma cota que el peatón señalizando mediante elementos de mobiliario urbano los límites; al igual que en todo el entorno histórico Cerro de Santa Catalina, será adoquinada con el objetivo de reducir al máximo la velocidad de circulación del coche.

Con el mismo criterio que en Claudio Alvargonzález en la edificación de primera línea se plantea la posibilidad de dotar a la hostelería de un espacio reservado para terrazas de veladores.

A partir de la Plaza Mayor se plantea la posibilidad de incorporar a la circulación un tranvía en superficie y sin catenaria en vial compartido con el uso restringido del coche. Este tranvía se plantea como el principal medio de comunicación público a lo largo de todo el frente costero metropolitano en sustitución al coche privado y como alternativa al autobús de línea, que dada la aplicación de los viales de uso restringido ha visto desplazado su recorrido a una segunda alineación urbana. El principal objetivo de dicha implantación en este ámbito es coser la fractura urbana entre el centro histórico y el área oeste de la ciudad, conectándola así mismo con todo el frente metropolitano, desde el barrio de La Calzada hasta el entorno de El Molinón.



Jardines de la Reina.

Superficie 1.389 m²

La propuesta en el entorno de Jardines de la Reina consiste en la supresión de la circulación de coches en sentido Este-Oeste, derivándolo por Calle Instituto hacia Plaza del Carmen y dándole continuación con la Calle Sanz Crespo, planteado en el Plan Especial de Vías como uno de los nuevos ejes vertebradores de la ciudad. En su lugar se ubican el carril-bici y tranvía, al mismo nivel de pavimentación que el peatón, reconfigurando el límite Sureste de los jardines. Con la supresión del coche se consigue conectar los históricos jardines con el emblemático Banco Urquijo, actualmente concebido como un innovador centro laboral.

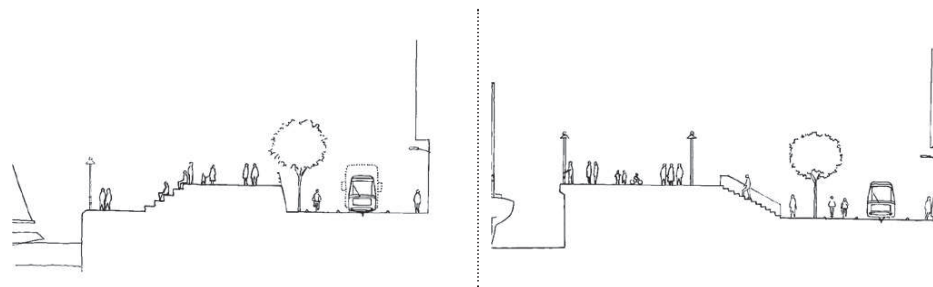


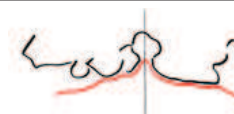
Calle Rodriguez San Pedro.

Superficie 15.339 m²

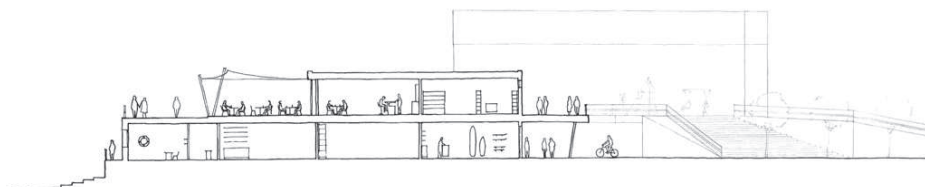
La intervención planteada en la Calle Rodriguez San Pedro, en el ámbito comprendido entre la Calle Zamora y el Museo del Ferrocarril, propone la supresión del tráfico del coche privado salvo para el acceso restringido a aparcamiento público y a los garajes particulares. Así mismo, se plantea la posibilidad de reducir la circulación de autobuses de línea, limitándolos al fragmento comprendido entre la Calle Felipe Menéndez y Calle Pedro Duro, viéndose reforzado el transporte público por la ya mencionada nueva línea de tranvía.

Se potencian los recorridos peatonales, sin prescindir de los carriles destinados a los vehículos de movilidad personal, que discurren en paralelo al vial restringido en uso compartido con el tranvía. En las proximidades de la nave de Astur-Náutica, se plantea la posibilidad de extender el sistema de paseo elevado, generando una topografía que permita a los transeúntes ascender cómodamente hasta ganar una posición dominante y dándole unas vistas privilegiadas sobre El Muelle y la Playa de Poniente.





Este ejercicio nos permite alojar y concentrar bajo este recorrido peatonal todas las instalaciones que han ido surgiendo de forma espontánea y disgregada, sin integración alguna a lo largo de todo el paseo marítimo, muchas de ellas relacionadas con las actividades náuticas y la movilidad. Así mismo, nos permite relocalizar los negocios de hostelería y las zonas de juegos de niños, usos compatibles entre sí, y desvinculándolos de la cota por la que circula el transporte rodado. metro-tren, carril-bici y todos los itinerarios peatonales directos y de deambulación.



Calle Marqués de San Esteban / Calle Pintor Mariano Moré

Superficie - / - m²

Avenida Juan Carlos I / Calle Mariano Pola

Superficie 4.248 m² / 5.634 m²

En la propuesta de reordenación del tráfico rodado para implementar el acceso restringido de vehículos en la Calle Rodríguez San Pedro, se manteniendo la circulación en sentido Oeste-Este por la Calle Marqués de San Esteban en dos carriles de circulación, mientras que se invierte el sentido de la circulación de la Calle Pintor Mariano Moré en un único carril de circulación.

Ambas calles tienen su continuidad con Calle Mariano Pola, en sentido Este-Oeste, y Avenida Juan Carlos I, en sentido Oeste-Este, discuriendo en paralelo para evitar intersecciones entre sí.

Estación del Norte

Superficie 11.559 m²

La original Estación del norte, en la actualidad el Museo del Ferrocarril, se encuentra flanqueado por ambos lados por la Avenida de Juan Carlos I, con dos carriles de circulación en cada sentido. Produciéndose el contrasentido que un punto originalmente concebido como de conexión, comunicación y congregación de personas, se ha convertido en un espacio residual, desvinculado e inaccesible para el ciudadano.

Al mismo tiempo este conjunto, con una morfología predominantemente longitudinal, se dispone en paralelo a la costa, constituyendo una barrera arquitectónica entre el espacio libre ganado a la ciudad gracias al Plan de Vías y la Playa de Poniente. Imposibilitando la extensión de las circulaciones naturales desde el Parque de Moreda y la futura Estación Intermodal, hacia el frente costero.

Con el objetivo de invertir estas circunstancias, se propone la supresión del vial sur de Juan Carlos I abriendo el museo a este espacio, planteando un museo abierto a la ciudad que haga partícipe al ciudadano. Esta intervención hace posible plantear una gran plaza pavimentada junto a la entrada original de la estación, un punto de encuentro y convivencia, recuperando la esencia de la edificación original.



Con el objetivo de contravenir estas circunstancias, se propone la supresión del vial sur de Juan Carlos I abriendo el museo a este espacio, planteando un museo abierto a la ciudad que haga partícipe al ciudadano. Esta intervención hace posible plantear una gran plaza pavimentada junto a la entrada original de la estación, un punto de encuentro y convivencia, recuperando la esencia de la edificación original.

Como emblema de este espacio destinado al ciudadano y para conectarlo con el resto de la ciudad, se plantea generar junto al museo, en el punto de inflexión de Marques de San Esteban y Pintor Mariano Moré hacia Juan Carlos primero y Mariano Pola, un intercambiador dónde converjan: Autobús de línea, tranvía, metro-tren, carril-bici y todos los itinerarios peatonales directos y de deambulación.

Astilleros y Explanada de Poniente

Superficie 46.611 m²

Bajo la concepción de un Gijón Simétrico, juegan un papel fundamental los intensificadores de actividad que tengan lugar en este ámbito de la ciudad. Las cualidades y extensión de la Explanada de Poniente y la huella de los antiguos Astilleros son la oportunidad de general un polo de atracción con equipamientos a escala metropolitana, un lugar vegetal y confortable de encuentro y convivencia de diversas actividades.

Con este objetivo se plantean varias intervenciones en este ámbito. En primer lugar y continuando con la misma disposición y concepción volumétrica, se propone construir en el frente costero con un cuarto edificio barco de uso residencial, en continuidad con la torre situada junto a los astilleros, manteniendo en todo caso la permeabilidad y los flujos peatonales desde el Parque de Moreda hacia la costa.

Frente a estas simbólicas edificaciones, que con los años han pasado a formar parte de la imagen del frente costero de Gijón, y con una potente forma curvada se encuentra el innovador acuario de Gijón, un polo de atracción a nivel nacional. Buscando dotar a este arco de circunferencia de aún más fuerza si cabe, se propone continuar su forma con una cubrición de estructura ligera hasta completar el frente marítimo, pero permitiendo el paso de los flujos de personas bajo ella en dirección al dique seco de los antiguos astilleros.

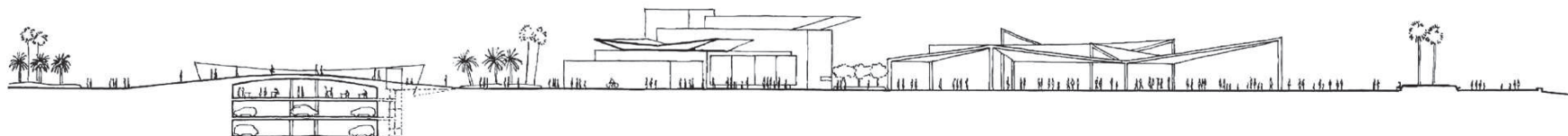
Mediante la implantación de extensas superficies arboladas y de un elemento central de cubrición con una morfología orgánica que aluda a la canopia vegetal, se pretende generar bajo ella un espacio confortable y protegido de la climatología, propicio para que la ciudadanía pueda hacer uso continuado de ella con diversos fines (deportivos, lúdicos, sociales, culturales, comerciales, etc.)

Al mismo tiempo, este elemento de cobertura alojará en toda su extensión, con una orientación y morfología correctamente estudiadas, un sistema de producción de energía solar fotovoltaica que abastezca todas las instalaciones que tienen cabida en este ámbito urbano.

A continuación, en este espacio marítimo se propone reaprovechar la estructura del dique de Naval Gijón para dar cabida a un centro de empresas relacionadas con la industria energética. La morfología y configuración de las preexistencias, nos ofrece la posibilidad de plantear una edificación que no suponga una barrera arquitectónica para las circulaciones de personas a lo largo del itinerario, aprovechando la huella dejada por las antiguas instalaciones para alojar dos plantas soterradas de parking y un nivel sobre rasante para dar cabida a los espacios de trabajo.



Este nuevo complejo empresarial, además de la privilegiada ubicación, cuenta con la gran oportunidad de estar hiperconectado gracias a la proximidad de la futura Estación Intermodal que ofrecerá la posibilidad de acceder a la ciudad a través de medios de locomoción de corta, media y larga distancia.



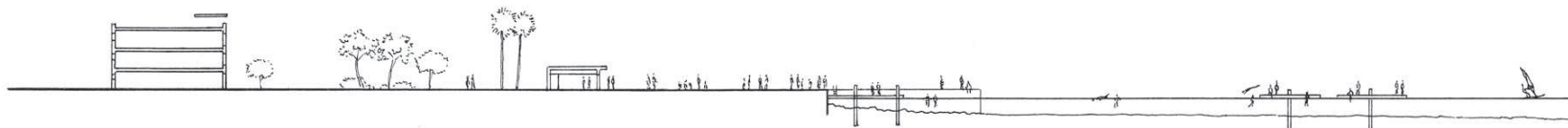
Dársena del Naval Gijón

Superficie 26.130 m²

Como motor económico, conectado directamente al mar a través de la dársena encontramos el tejido industrial de Naval Gijón y Duro Felguera. Si bien el origen de toda esta área de la ciudad está directamente vinculado a dicha actividad industrial, con el paso de los años y el crecimiento de la ciudad ha pasado a ser una contundente brecha en el tejido urbano.

Si pretendemos entender la urbe gijonesa como un todo unificado con el casco histórico en su eje central, dónde las formas de entender la ciudad se orienten al bienestar de la población y al crecimiento sostenible, debemos comprender que un espacio de estas características y con unas cualidades únicas debe estar destinado al ciudadano. Tratando en todo caso de relocalizar los tejidos industriales en áreas concebidas para ello, conectadas y proporcionales a las demandas del mercado actual y futuro.

La evolución y el desarrollo de la sociedad, y más aún hoy en días que nos encontramos ante unas medidas sanitarias excepcionales, evidencian que las grandes áreas libres de la ciudad deben ser destinadas a la práctica de las actividades sociales y deportivas al aire libre. Por este motivo se proponen destinar el conjunto de la dársena para la práctica de actividades sociodeportivas, ofreciendo a la población el lugar idóneo para práctica de actividades acuáticas y náuticas, así como para el reposo y el baño. Este espacio está pensado como el principal punto de actividad, un Parque Marítimo dentro del itinerario que recorre todo el frente costero metropolitano.



Espigón Playa de Poniente

Superficie 4.894 m²

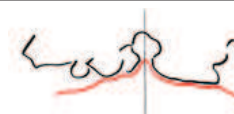
Así mismo, se plantea la posibilidad de conectar ambos espigones de la dársena por una pasarela peatonal accesible para dar continuidad a todo el paseo marítimo, este elemento nos permite además controlar esta extensa masa de agua, protegerla del oleaje y controlar los niveles de agua aprovechando las mareas, e incluso producir energía a su costa.

Al igual que sucede con la pérgola fotovoltaica y la pasarela peatonal, motivados por esa voluntad de investigar y avanzar en las nuevas formas de producción de energías renovables se propone en el entorno de la dársena, junto al espigón de la playa de fomento, la instalación de un hito en el recorrido, un emblema para la ciudad, la instalación de una Torre Eólica Mirador. Un elemento único a nivel internacional, donde se desarrollen y se integren en la arquitectura tecnologías hasta ahora nunca vistas, abriendo las instalaciones al público, haciéndolos partícipes del desarrollo energético.

Es evidente la singularidad de este espacio y que está destinado a convertirse en un referente a nivel mundial en la reinterpretación de los tejidos industriales y desarrollo sostenible de las ciudades.



ÁMBITOS DE ACTUACIÓN

**Pavimentación**

Repavimentación de los nuevos recorridos peatonales, viales de uso compartido por los diferentes medios de locomoción, así como de todo el espacio público donde se interviene para hacerlo accesible y transitable para el ciudadano.

Ajardinamiento

Reacondicionado del pavimento actual para la plantación de especies vegetales, ya sea céped, vegetación de escala mediana o arbolado. Incluido también el acondicionamiento del suelo de los recorridos no pavimentados.

Pérgolas de Protección

Instalación de pérgolas ligeras prefabricadas, ejecutadas con madera local con Certificación Forestal.

Redes e Infraestructuras

Conexión de todas las equipamientos a las redes y sistemas generales urbanos. Así como, la red de recogida, distribución y acumulación de energía solar, eólica y maremotriz.

Mobiliario Urbano

Elementos de uso ciudadano distribuidos en todo el ámbito, incluyendo elementos de protección, iluminación, sistemas del estudio y elementos de conexión para la participación ciudadana en el desarrollo del parque.

Línea de Tranvía

Sistema de tranvía monorraíl Translohr 100% eléctrico y sin catenaria, con carga en los puntos de parada.

Carril bici

Señalización del carril bici sobre pavimento existente, correctamente señalizado e indicado.

Edificación Intercambiador

Sistema de pasarela peatonal, zonas exteriores de espera y puntos de compraventa de tiques y billetes.

Edificación Pasarela

Elemento de conexión entre ambos diques incluido el sistema de control de mareas y producción de energía maremotriz.

Edificación Piscinas Naturales

Zona de baños, zonas estanciales, rampas y superficies flotantes para uso y disfrute de la dársena.

Construcciones auxiliares

Edificaciones de vestuarios, baños, zonas de socorrismo y negocios hosteleros y comercios vinculados a las actividades acuáticas.

Edificación Ágora Sustentable

Elemento de cubrición para la protección solar y de la lluvia, con sistema de captación de energía solar fotovoltaica.

Edificación Paseo Elevado

Conjunto de rampas, escaleras y desniveles que generan una topografía que el ciudadano puede recorrer de forma natural y confortable.

Edificación Locales Comerciales

Espacios cerrados y acondicionados, destinados a albergar los usos hosteleros y comerciales de todo el ámbito.

Extensión Cubierta Acuario

Elemento de cubierta ligera que da continuidad al volumen del acuario, incluido el sistema de cerramiento para almacenaje y acopio de mobiliario urbano.

Instalación Torre Eólica

Instalación de torre mirador con un sistema de captación de energía eólica en toda su superficie, a través de unos generadores helicoidales de eje vertical.

INTERVENCIONES	COSTE UNITARIO ESTIMADO	UNIDADES DE ACTUACIÓN	
Pavimentación	57,00 €	46.850,00	2.670.450,00 €
Ajardinamiento y Arbolado	22,00 €	32.900,00	723.800,00 €
Pérgolas de Protección	75,00 €	600,00	45.000,00 €
Redes e Infraestructuras	-	-	700.000,00 €
Mobiliario Urbano	-	-	680.000,00 €
Línea de Tranvía	880,00 €	2.000,00	1.760.000,00 €
Red de Carrilbici	25,00 €	2.400,00	60.000,00 €
Edificación Intercambiador	1.000,00 €	1.400,00	1.400.000,00 €
Edificación Pasarela	750,00 €	300,00	225.000,00 €
Edificación Piscinas Naturales	280,00 €	12.000,00	3.360.000,00 €
Construcciones Auxiliares	830,00 €	420,00	348.600,00 €
Edificación Ágora Sustentable	670,00 €	3.200,00	2.144.000,00 €
Edificación Paseo Elevado	500,00 €	6.500,00	3.250.000,00 €
Edificación Locales Comerciales	780,00 €	1.000,00	780.000,00 €
Extensión Cubierta del Acuario	845,00 €	1.700,00	1.436.500,00 €
Instalación Torre Eólica	-	-	1.800.000,00 €
			20.683.350,00 €

*La justificación del cumplimiento de los objetivos del concurso se encuentra desarrollada en la descripción de los diferentes ámbitos de intervención del presente documento.

GIJÓN SIMÉTRICO

Gijón es dinámico.

Gijón, concebida por Jovellanos como una ciudad portuaria, verde y de grandes paseos, se ha densificado y ha desarrollado su espacio público de forma desequilibrada. El área de Poniente es hoy la oportunidad de hacer un único frente marítimo, extenso, vegetal, confortable.

Fomento es múltiple, diverso, es la ambición de proponer un punto de encuentro para todos, un lugar en que las actividades, las distintas generaciones y las formas de entender la ciudad se combinan y se potencian.

El muelle de Gijón es un símbolo, emblema de dinamismo y motor económico original de la Villa Gijonesa. Representa la oportunidad de recuperar el peso del ámbito Oeste de la ciudad, creando un espacio para el ciudadano, equilibrado, simétrico, con el casco histórico en el eje central.

El paseo de Fomento será construido sobre un itinerario continuo, vegetal y accesible. Trayectorias peatonales, conectores ecológicos a nivel urbano, cosen los diferentes puntos clave del itinerario: Centro histórico, Muelle de Oriente, Playa de Poniente, Astilleros, Punta Coruña y Playa del Arbeyal. Suturando la actual fractura urbana, suprimiendo las barreras arquitectónicas.

El nuevo espacio público permite ampliar el frente marítimo metropolitano oculto y fragmentado por el desarrollo industrial de la ciudad. En su lugar, sistemas de producción de energía renovable dotarán a la ciudad de una nueva dimensión sostenible y sustentable. Se aprovechan los vacíos urbanos para proponer nuevas edificaciones, entre ellas las que den cabida a empresas relacionadas con el sector de la investigación, desarrollo y generación de energía.

La nueva estación intermodal situada en las proximidades dotará al ámbito de su carácter histórico de “Puerta de Entrada a la ciudad”, abriendo y conectando estos elementos dinamizadores de la economía a toda la Comunidad. En un segundo plano toma protagonismo el intercambiador en el que convergen tranvía, autobús urbano, metro-tren y carril-bici, desde el que se despliega toda la red de comunicaciones a nivel urbano.

Una serie de polos puntualizan el itinerario, intensificadores de actividad y biodiversidad. Los micro-polos, pequeños hitos de la ciudad actúan como emblemas del pasado, presente y futuro de la ciudad, dinamizan el recorrido del parque, dan ritmo al espacio. En paralelo, los macro-polos dan acogida a múltiples actividades locales y equipamientos metropolitanos, se convierten en los puntos de referencia del itinerario.

Un camino accesible y confortable permite a los paseantes recorrer los polos más emblemáticos. La experiencia de Fomento se explica a través de los diferentes estratos urbanos, abriéndolos al ciudadano. Desde nivel de calle en la cota original de la ciudad, pasando por el dosel arbóreo, hasta por encima de él. Permittedándole al ciudadano conocer la diversidad espacial y potenciando las visuales.

Una cobertura vegetal de protección cubre estas trayectorias, redibujando los ejes históricos, densificándose al suroeste sobre la dársena de Naval Gijón, transformando el tejido industrial degradado en un parque marítimo verde que conecta con el mar. Esta masa vegetal reduce el impacto visual de las fachadas de primera línea.

Se proponen nuevas viviendas, un nuevo centro de empresas tecnológicas y equipamientos hosteleros que configuran y dan vida al límite Sur. Así mismo, nuevas instalaciones deportivas contagian su actividad al parque marítimo. Instrumentos pedagógicos y de comunicación, permiten al ciudadano estar conectado y participar en el crecimiento y la construcción del parque en el tiempo.

Fomento es más que un parque, es un motor para la transformación de la ciudad en un ecosistema urbano. Autosuficiencia energética, gestión económica de los recursos, movilidad inteligente, bienestar social, son algunos de los vectores por desarrollar más ampliamente en este ámbito de la ciudad. Fomento es la piedra angular de un nuevo dinamismo y del despliegue de una estrategia ecológica a la escala de la ciudad. Un itinerario confortable, al servicio de los ciudadanos.

