

**JUSTIFICACION DEL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS ESTABLECIDOS EN EL CONCURSO.**

La propuesta presentada se formaliza con la intención de dar cumplimiento a los objetivos determinados en las bases del concurso. Para ello se han tenido en cuenta varios parámetros que han guiado las decisiones detalladas en esta propuesta. La historia de la ciudad que conforman sus distintos espacios, vivencias y gentes; el entorno natural y la necesidad de adaptar las decisiones al Plan de Movilidad de Ayuntamiento de Gijón. La nueva movilidad como paradigma del nuevo concepto de ciudad.





#### UNA NUEVA ORDENACIÓN DE LA MOVILIDAD.

##### - REORDENACIÓN DE LA MOVILIDAD

Se han tenido en cuenta las determinaciones de Plan Integral de Movilidad Sostenible y Segura de Gijón 2018-2024, que apuesta por implementar medidas encaminadas a potenciar el uso peatonal y ciclista, cuyos objetivos son la reducción de la presencia del coche, fomentando hábitos saludables y reducir las emisiones de CO2 al ambiente, con la recuperación del espacio urbano para la ciudadanía con la creación de espacios de prioridad residencial. Teniendo en cuenta que estamos trabajando por lo tanto bajo la influencia de las Áreas de Prioridad Residencial de Cimavilla, sobre un Área de Prioridad no Motorizada y un Área de Velocidad Limitada. El uso del transporte público, la bicicleta o la implementación de medidas como el Metrominuto. Los aparcamientos disuasorios en el contorno de la ciudad y la futura estación intermodal son claves para la implementación de las medidas propuestas.

Las actuaciones concretas llevadas a cabo son:

1. Configuración de Poniente, Plaza del Marqués y Jardines de la Reina como espacio unitario intentado poner en valor y recuperar la fachada del barrio de Cimavilla y todo el entorno del muelle y la rula. Movilidad Peatonal preferente. Acceso restringido del vehículo.
2. Frente de Fomento como eje de esparcimiento en continuidad con la anterior zona, como frente marítimo, pero eliminando la circulación libre de vehículos que generaba una barrera entre la ciudad y la zona de paseo. La ciudad se incorpora ahora al nuevo diseño. Un eje verde y peatonal que alberga el carril bici y el espacio para una circulación de servicio y acceso a garajes.
3. Reconfiguración de Marqués de San Esteban y Juan Carlos I tramo sur en vial de doble sentido con calmado de tráfico, como vía de acceso y salida a este segmento de la ciudad. Un tráfico direccionado y calmado entre una mediana verde de setos y árboles. En esta vía se enmarcan las paradas de bus de viajeros que se dirijan al centro de la ciudad, así como varios puntos de alquiler de bicicletas.
4. Recuperación del espacio exterior de la Estación del Norte o museo del ferrocarril. Una vez reordenadas las zonas anteriores, se propone recuperar el espacio que ocupaba la llegada de los trenes a la ciudad, creando una gran plaza dura exterior, donde se representa la prolongación de las vías ferroviarias sobre el pavimento, y una pérgola evoca los antiguos andenes. Devolver este espacio a la ciudad del que se había apoderado el coche. La intervención ayuda a interpretar a su vez esta parte de la ciudad y poner en valor al propio museo-estación.

##### - FAVORECER LA MOVILIDAD CICLISTA A LO LARGO DEL PASEO

Se ha intentado definir un espacio para el “carril” bici de manera ordenada y acorde al diseño global de la intervención. Su materialidad compite en calidad con las demás zonas diseñadas, pero garantizando siempre un recorrido y una presencia autónoma en toda la intervención para que no se mezcle con otros usos como el peatonal o el rodado allí donde este se tolere. El carril bici se diseña a lo largo de toda la intervención, desde el dique del Liquerique hasta la rotonda generada en el extremo Oeste de la intervención, conectando con la red de carriles bici que discurren por el resto de la ciudad y el Parque de Moreda.

Nos permite recorrer todo el ámbito con un espacio integrado en la actuación y de calidad urbana.

##### - PACIFICACIÓN DEL EJE VIARIO

La propuesta incide notablemente sobre esta cuestión con medidas concretas:

Conversion de la Avenida Juan Carlos I Sur y su conexión con Marqués de San Esteban en vial de carril de ida y vuelta de doble sentido con velocidad máxima de 30 km/h, con plataformas únicas y aprovechando parte de la sección existente en el diseño.

Convertir el ámbito del Paseo de Fomento de preferencia estancial y peatonal, con un uso restringido para el coche para garajes de residentes y servicios, utilizando el resto de sección como paseo y vertebrándola con una zona verde a modo de pequeño bosque urbano, fomentando el uso estancial, comercial y hostelero. Los accesos a esta zona desaparecen por delante del edificio Banco Urquijo (Antigua Sociedad de Fomento) incorporando ese espacio a la plaza de los Jardines de la Reina, permitiendo una mayor contemplación del edificio y su entorno.

Se garantiza el acceso y uso de los parkings existentes, integrando sus entradas y salidas en la actuación. El tráfico rodado circunstancial en esta zona se autoriza a una velocidad máxima de 10 km/h, garantizando su salida por las calles perpendiculares y por la Avenida Juan Carlos I norte.

La conversión de Marqués de San Esteban en vial de doble sentido con velocidad máxima 30 km/h supone un calmado del tráfico para una calle saturada en la actualidad por la presencia del coche, humanizando esta calle en favor del peatón y del comercio de la zona.

Lo mismo sucede con el acceso a la zona de Poniente.

##### - ASEGURAR LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Toda la intervención supone la superposición al ámbito de una plataforma única, que garantiza una accesibilidad a todo el ámbito y sus conexiones adyacentes. Como se concibe toda la actuación como preferencia peatonal, allí donde convive con el automóvil se limita su velocidad a 10 km/h, asegurando la seguridad del peatón.



#### UNA NUEVA CONCEPCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y DEL PAISAJE URBANO.

- Propuesta clara de ordenación de los diferentes espacios.

La propuesta se concibe como una única intervención, facilitando una visión clara de esta, aunque abarca distintos ámbitos, con el objetivo que el ciudadano tenga una percepción clara, única y conceptual de toda la propuesta. En ese sentido se ha trabajado con una serie de conceptos y de elementos limitados evitando elementos innecesarios que pudiesen “ensuciar” la propuesta.

Ha tenido un peso especial el entorno histórico que representa el ámbito que ocupan el Muelle Urquijo, Jardines de la Reina, Plaza del Marqués y todo el frente de Fomento y su peso en la imagen de la ciudad, del que hemos intentado “desbrozar” todos los elementos que los desvirtuaban. La presencia de vegetación de distinta consideración y magnitud es un elemento que cose la actuación y la reviste, así se mantiene el mayor número de árboles existentes en algunos casos, y en otros el traslado a otras zonas de la actuación como la zona verde propuesta en Fomento, o la creación de las medianas de Marqués de San Esteban o Juan Carlos I.

- Clarificar la lectura y comprensión del paisaje urbano, eliminando impactos negativos.

Los espacios actuales han sido diseñados en torno a la presencia cada vez más incipiente del automóvil particular, que desvirtuó la imagen y la concepción de los distintos espacios urbanos, teniendo estos que adaptarse a su dominio. Nuestra propuesta va en sentido contrario, recuperando y regenerando ciudad para el ciudadano, donde la presencia del automóvil sea circunstancial. Se pone en valor toda la zona del muelle (Claudio Alvargonzález), como zona estancial, regenerando esta zona, devolviéndole la presencia que en otras etapas tuvo. La intervención propuesta introduce una serie de elementos que quieren ayudar a interpretar la historia de esta zona, como son una serie de esculturas embarcación apiladas a la entrada intentando remarcar el espacio urbano que los antiguos marineros ocupaban con sus barcos; o el grabado en el suelo del nombre y apodo de muchas de las pescaderes de Cimavilla; un graderío al lado de la Rula para contemplación del poniente; o la recuperación de los relojes del muelle de oriente o las bases de las farolas históricas.

La plaza del Marqués abandona su posición secundaria y tronzada por el asfalto, avanzando y tomando una posición relevante en el ámbito.

Los Jardines de la Reina, incorporando a su plaza todo el entorno del Banco Urquijo y la Letronas.

Devolver el espacio urbano del Museo del Ferrocarril (antigua Estación de Norte) convirtiendo todo ese espacio en una plaza que recupera la memoria de los antiguos andenes de llegada del Ferrocarril a la ciudad.

- Criterios de estabilidad formal en el diseño de las partes.

Se ha buscado una continuidad en la concreción formal de la actuación, homogenizando materiales, colores y elementos de mobiliario. Las zonas más nobles y de continuidad con las partes históricas de la ciudad, como son los Jardines de la Reina, la conexión con la Plaza del Marqués y todo el frente del Barrio de Cimavilla integrado por el muelle y la Rula, y la generación de la nueva plaza delante del Museo del Ferrocarril, se materializan con materiales pétreos como losa de piedra o adoquín de granito. Los demás ámbitos combinan estos materiales con un hormigón desactivado, de fácil ejecución y un coste más reducido, pero con un resultado formal adecuado.

De la lectura de imágenes históricas se recuperan para la intervención las antiguas farolas y los relojes del muelle, incorporándoles elementos de iluminación integrados con su diseño, pintadas todas en el mismo color grisáceo eliminando el blanco actual. El resto del mobiliario urbano se diseña exprofeso para la intervención, y se coloca de manera homogénea para todo el ámbito, como son los bancos de piedra que combinan diferentes respaldos de madera según las zonas. En Marqués de San Esteban se mantiene la iluminación existente de farolas modelo Gijón, con el mismo color que las del resto de la actuación. Como elemento diferenciador y que define la perspectiva una farola de 15 metros de altura con distintos proyectores de luz.

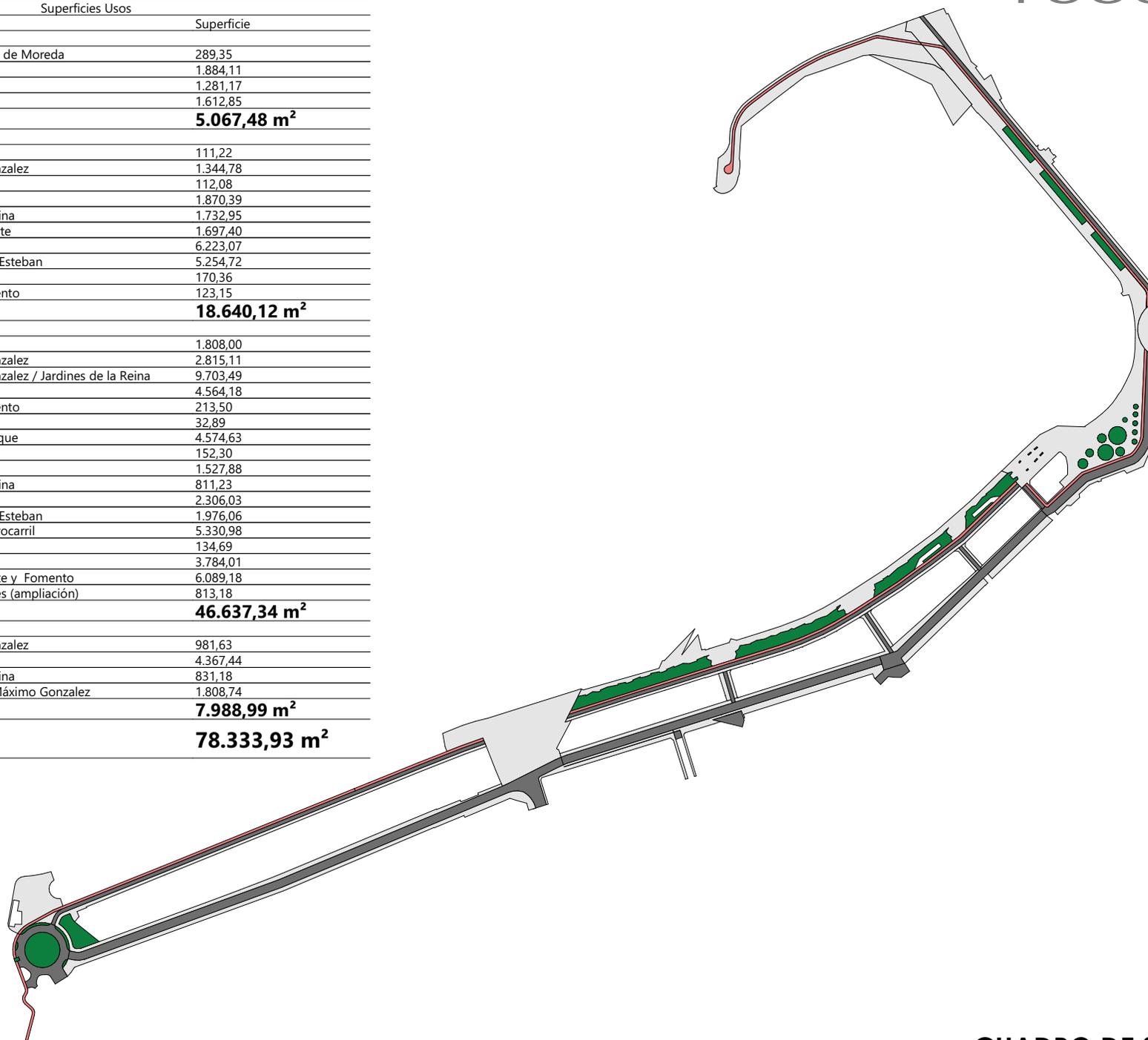
- Propuesta de conexión y continuidad del paseo con el conjunto histórico del barrio de Cimavilla, la Plaza del Marqués y Plaza Mayor.

La actuación propuesta se teje como una alfombra que se extiende para buscar la continuidad de estos ámbitos, y se concibe como la extensión del concepto de movilidad generado en estas zonas, de plazas y calles de prioridad peatonal.

CONCURSO DE IDEAS  
 PARA LA REMODELACIÓN Y ORDENACIÓN DEL ÁMBITO  
 DEL PASEO MARÍTIMO DE FOMENTO – PONIENTE (CALLE DE CLAUDIO  
 ALVARGONZÁLEZ - PLAZA PADRE MÁXIMO GONZÁLEZ)

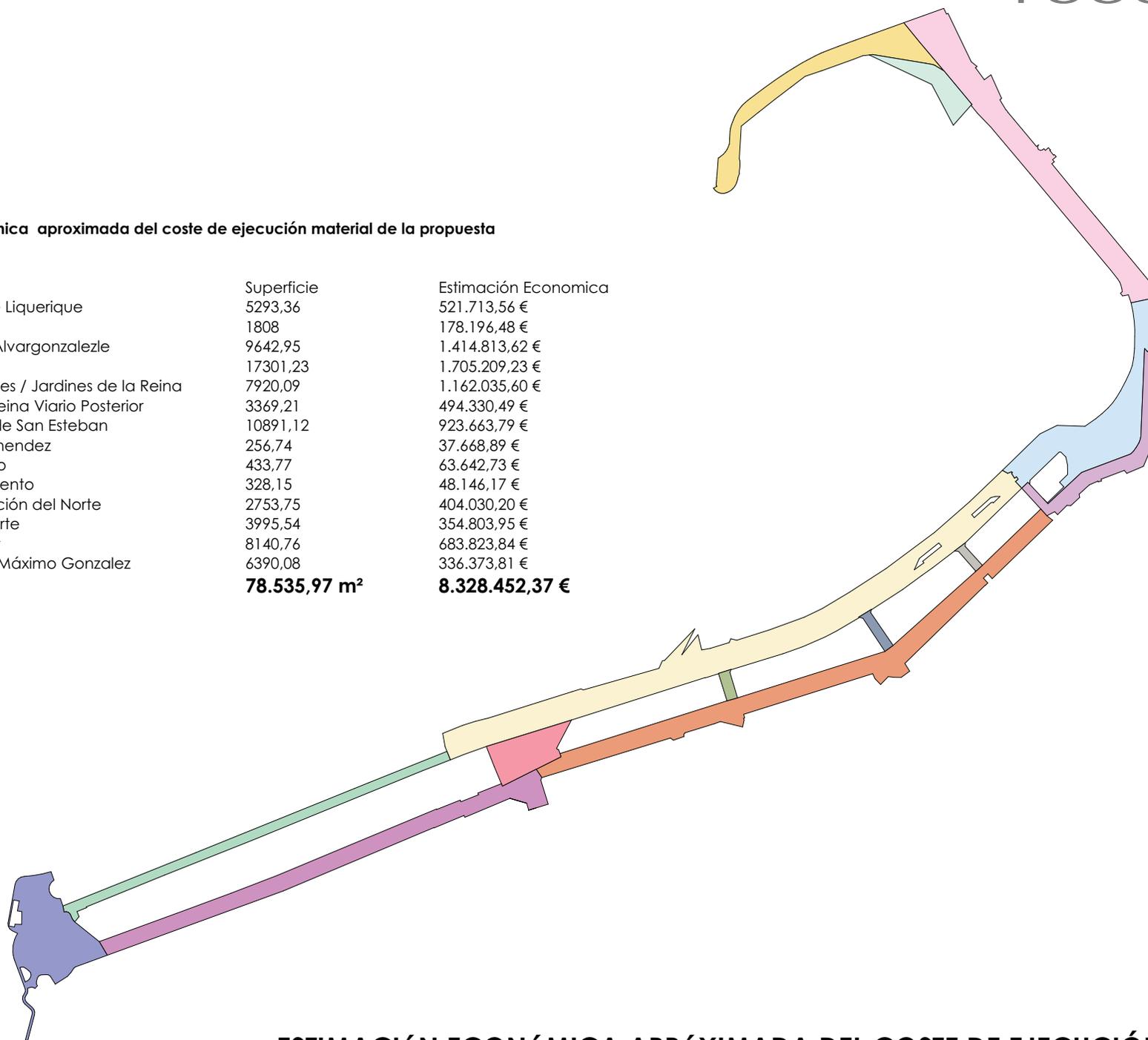
VIVIV  
 1000/P/10

Superficies Usos		Superficie
<b>Carril Bici</b>		
Conexión Parque de Moreda		289,35
Fomento		1.884,11
Juan Carlos I		1.281,17
Liquerique		1.612,85
		<b>5.067,48 m<sup>2</sup></b>
<b>Carril Rodado</b>		
Calle Zamora		111,22
Claudio Alvargonzalez		1.344,78
Felipe Menendez		112,08
Fomento		1.870,39
Jardines de la Reina		1.732,95
Juan Carlos I Norte		1.697,40
Juan Carlos I Sur		6.223,07
Marques de San Esteban		5.254,72
Pedro Duro		170,36
Travesía de Fomento		123,15
		<b>18.640,12 m<sup>2</sup></b>
<b>Peatonal</b>		
Graderio		1.808,00
Claudio Alvargonzalez		2.815,11
Claudio Alvargonzalez / Jardines de la Reina		9.703,49
Fomento		4.564,18
Travesía de Fomento		213,50
Calle Zamora		32,89
Dique de Liquerique		4.574,63
Felipe Menendez		152,30
Fomento		1.527,88
Jardines de la Reina		811,23
Juan Carlos I Sur		2.306,03
Marques de San Esteban		1.976,06
Plaza Museo Ferrocarril		5.330,98
Pedro Duro		134,69
San Esteban		3.784,01
Estación del Norte y Fomento		6.089,18
Plaza del Marques (ampliación)		813,18
		<b>46.637,34 m<sup>2</sup></b>
<b>Zonas Verdes</b>		
Claudio Alvargonzalez		981,63
Fomento		4.367,44
Jardines de la Reina		831,18
Rotonda Padre Máximo Gonzalez		1.808,74
		<b>7.988,99 m<sup>2</sup></b>
		<b>78.333,93 m<sup>2</sup></b>



Estimación económica aproximada del coste de ejecución material de la propuesta

	Superficie	Estimación Económica
01 Paseo del Dique Liquerique	5293,36	521.713,56 €
02 Graderio	1808	178.196,48 €
03 Paseo Claudio Alvargonzalezle	9642,95	1.414.813,62 €
04 Fomento	17301,23	1.705.209,23 €
05 Plaza del Marques / Jardines de la Reina	7920,09	1.162.035,60 €
06 Jardines de la Reina Viario Posterior	3369,21	494.330,49 €
07 Calle Marques de San Esteban	10891,12	923.663,79 €
08 Calle Felipe Menendez	256,74	37.668,89 €
09 Calle Pedro Duro	433,77	63.642,73 €
10 Travesia de Fomento	328,15	48.146,17 €
11 Plaza de la Estación del Norte	2753,75	404.030,20 €
12 Juan Carlos I Norte	3995,54	354.803,95 €
13 Juan Carlos I Sur	8140,76	683.823,84 €
14 Rontoda Padre Máximo Gonzalez	6390,08	336.373,81 €
	<b>78.535,97 m<sup>2</sup></b>	<b>8.328.452,37 €</b>





#### 1. PROBLEMAS A RESOLVER.

Regenerar una parte de la ciudad absorbida por la presencia del automóvil. Es necesario y urgente implementar medidas que alivien la presencia del automóvil en esta zona de la ciudad, recuperando el espacio que este ocupa y devolviéndolo a la ciudadanía para su disfrute. Necesitamos fomentar hábitos de vida saludables, incentivando los desplazamientos a pie o en bicicleta.

#### 2. METAS DE LA PROPUESTA.

Fomento de la movilidad peatonal y en bicicleta aumentando los espacios para este fin con carriles bici o corredores verdes y peatonales. Recuperar la relación ciudadana con la ciudad y la memoria de los distintos espacios recuperando los lugares emblemáticos como sus plazas o edificios importantes. Mejorar ambientalmente los espacios con mayores zonas verdes. Minimizar la contaminación acústica y de CO2 con el calmado del tráfico allí donde este sea necesario que se desarrolle. Aumentar la calidad de vida de la ciudadanía con mejores espacios al aire libre en sus plazas y zonas peatonales.

#### 3. VALOR DE LAS SOLUCIONES.

La actuación a pesar de pensarse unitariamente se plantea para que su ejecución pueda llevarse a cabo por etapas, para que pueda realizarse según la capacidad presupuestaria de cada momento. Se han valorado económicamente y por separado hasta 14 actuaciones individualizadas con el fin de programar de distinta manera su ejecución en el tiempo.

#### 4. CONCLUSIÓN.

El resultado formal unitario resuelve los graves problemas que esta zona de la ciudad padece en la actualidad. Con el fin de la intervención se ofrece al ciudadano una imagen renovada pero desarrollada desde la memoria, percibiéndola de otra manera y generando una nueva relación con el lugar. La propuesta está pensada para que se pueda realizar de manera efectiva en un plazo temporal corto al tiempo que se implementa las medidas elaboradas por el Plan de Movilidad de Gijón.