

## **Taller de Futuro EASW**

**“VIVIR EL CENTRO:  
DEBATE SOBRE MOVILIDAD Y CALIDAD URBANA ”**

Documento-resumen del taller de futuro

Cuenca, 24 de octubre de 2015  
Escuela Municipal de Música

## **Equipo responsable de la organización del taller**

### **Organización local del taller**

Gabinete de Alcaldía

### **Diseño y dirección del taller EASW (Gea 21)**

Isabel Velázquez Valoria  
(Monitora nacional EASW España)

### **Coordinación técnica (gea21)**

Gregorio Ballesteros García  
Josefina Olza

### **Equipo de facilitadoras (gea21)**

Josefina Olza Hernández (Psicóloga)  
Marta Román Rivas (Geógrafa)  
Pilar Vega Pindado (Geógrafa)  
Isabela Velázquez Valoria (Arquitecta-Urbanista)

### **Confección del documento-resumen**

Gea 21, S.L.

## Asistentes al taller:

### Grupo 1: Agentes institucionales

Víctor Manuel Alijas Rodríguez  
Susana de los Santos  
Pablo García  
Pedro García Hidalgo  
Carmen Saiz  
José Vidal  
José Luis Zorita

### Grupo 3: Agentes económicos

Carlos Agromayor  
Rafa Arias  
Raquel Álvarez Torres  
Jesús Díaz  
Cristina Fernández González  
Angustias Jiménez  
Francisco Marcos Fernández  
Soraya Molinero  
Santiago Silvestre  
Luis Tortosa  
Juan Carlos Vicentes Ripoll

### Grupo 2: Técnicos/as y profesionales

Vicente Belinchón  
Roberto Bermejo  
Cristina Fernández  
Marta Guillen  
Gonzalo Igualada  
Eduardo Jiménez  
Arantxa Lara Perea  
Ángel Leiva Abascal  
José María Leiva  
Dámaso Matarranz  
Adrián Martínez Vicente  
Mario Prieto  
Nieves Rolanía  
Eduardo Rubio  
Laura Segarra  
José Enrique Villagarcía

### Grupo 4: Asociaciones y ciudadanía

Jaime Aranda  
M<sup>ª</sup> Jesús Carballo  
Juan Antonio de Arce  
Marta del Pozo  
Jesús Fuentes  
Alicia Garrido Medina  
Ana González  
Miguel López Caniego  
Carmen López Cólliga  
Jorge Martínez  
Pilar Martínez Mora  
Antonio Martins de Pasos  
Fernando Muñoz García  
Angustias Perdido Valera  
Pedro Pérez Martínez  
José Puchades  
Gerardo Rubio  
Carlos Villeta López

## **ÍNDICE**

<b>PRESENTACIÓN</b> .....	5
<b>0. INTRODUCCIÓN: EL MÉTODO EASW</b> .....	8
<b>1. PRIMERA SESIÓN: CONSTRUYENDO UNA VISIÓN COMÚN DE FUTURO</b>	
<b>1.1. Escenarios alternativos de referencia</b> .....	12
<b>1.2. Los futuros posibles sobre el centro de la ciudad, su calidad y movilidad</b>	
1.2.1. La visión de futuro de políticos/as y decisores/as.....	13
1.2.2. La visión de futuro de técnicos/as y profesionales.....	16
1.2.3. La visión de futuro de los agentes económicos.....	19
1.2.4. La visión de futuro de las asociaciones y ciudadanía.....	23
<b>2. SEGUNDA SESIÓN: IDEAS PARA LA ACCIÓN</b>	
2.1. Ideas y sugerencias de los grupos temáticos.....	29
2.1.1. Taller temático A+B: Modos activos y transporte público.....	30
2.1.2. Taller temático C: Gestión de la circulación, movilidad y aparcamientos.....	34
2.1.3. Taller temático D I: Espacio público y actividad urbana.....	37
2.1.4. Taller temático D II: Espacio público y actividad urbana.....	41
2.2. LAS IDEAS Y PROPUESTAS MÁS VALORADAS.....	45
<b>3. ANEJOS</b>	
3.1. Programa de la jornada.....	48
3.2. Evaluación del taller.....	49
3.3. Repercusión del taller en la prensa local.....	53

## **PRESENTACIÓN**

El Ayuntamiento de Cuenca tiene previsto llevar a cabo actuaciones necesarias para abordar una movilidad sostenible en un recinto sensible de la ciudad, como es la zona centro, con el objetivo de mejorar la funcionalidad de su red de calles y plazas y la calidad de su espacio público. Se trata de un proceso complejo con repercusiones no sólo en el espacio físico, sino también en la organización de la propia ciudad y en la vida cotidiana de las personas.

Es por ello que el Ayuntamiento ha incorporado la participación de la ciudadanía conqunense de cara a propiciar un acuerdo amplio en materia de movilidad y calidad urbana respaldado por la mayor cantidad posible de personas y entidades locales. De esta forma se va a disponer de un documento básico que sirva como visión estratégica para enmarcar las actuaciones de mejora que se van a llevar a cabo en la zona centro, y de una coherencia a los proyectos y actuaciones concretas que se irán poniendo en marcha a lo largo de 2016.

Con este motivo y a través del patrocinio de EYSA, el Ayuntamiento de Cuenca ha encargado a Gea 21 la organización de un proceso participativo para incorporar la opinión y sugerencias de la población de Cuenca de cara a conseguir un consenso sobre el futuro de la movilidad urbana y la calidad del espacio público.

El objetivo principal de este proceso es que sean los ciudadanos y ciudadanas, junto con los políticos y representantes de la sociedad civil y de la iniciativa privada quienes entren en el debate para definir los escenarios posibles y las líneas de cambio que se deben aplicar para mejorar las condiciones de movilidad y la calidad de vida urbana.

Este proceso ha comenzado con el análisis de la información y estudios realizados hasta el momento en materia de movilidad urbana en Cuenca<sup>1</sup>, y su discusión con expertos y profesionales. Para ello se programaron una serie de entrevistas en profundidad a personas expertas y profesionales independientes locales, con un alto nivel de conocimiento y experiencia en el ámbito de este proyecto.

En segundo lugar, se organizó una Mesa Redonda con investigadores y profesionales de referencia a los que se pidió una reflexión sobre este tema en concreto, con el objetivo de seguir profundizando en el conocimiento de la realidad

---

<sup>1</sup> Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Cuenca (PMUS), elaborado en 2009, por el equipo de Transportes de la ETSI Caminos, Canales y Puertos de la UCLM, Ciudad Real. Estudio de Movilidad, accesibilidad y reordenación del tráfico del centro de la ciudad, realizado en 2004 por Carlos Corral. Estudio: Plan de Movilidad Urbana Sostenible para la ciudad de Cuenca, elaborado en 2014, en el marco de la actividad académica de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Europea de Madrid.

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

urbana y de la movilidad en la ciudad, por un lado, y, por otro, tratar de impulsar y estimular la participación ciudadana en el taller EASW previsto para el mes de octubre de 2015. Ambas iniciativas han sido lideradas y respaldadas por el Ayuntamiento de Cuenca, que ha contado con la colaboración de Gea 21 para la organización, definición y diseño de dichas actividades.

Las entrevistas en profundidad se han llevado a cabo entre los meses de agosto y septiembre de 2015 y se ha entrevistado a un total de 17 personas. Entre ellas se encuentran técnicos municipales, representantes del empresariado local, profesionales del servicio de transporte público y colectivo, agentes de movilidad, representantes de diversos colegios profesionales (aparejadores, ingenieros, arquitectos), docentes de la universidad de Cuenca y Madrid y de otros organismos relacionados con el ámbito del urbanismo que se han prestado a participar y apoyar este proyecto.

Todas ellas aportaron numerosas ideas y opiniones sobre la movilidad y accesibilidad en la ciudad y, más en concreto, sobre la zona centro, incidiendo en sus principales problemas y debilidades pero también en sus potencialidades económicas, ambientales, culturales e históricas. En las entrevistas se plantearon asimismo sugerencias y medidas con las que tratar de encauzar la movilidad hacia modos de desplazamientos más eficientes y sostenibles y más acordes también con una ciudad declarada Patrimonio de la Humanidad.

La Mesa Redonda, celebrada el 15 de octubre reunió a un académico, referente en Cuenca por sus investigaciones continuadas sobre la ciudad, como es Miguel Ángel Troitiño, catedrático de Geografía e Historia de la UCM, junto a la presidenta del Observatorio Urbano de Cuenca, Carmen Mota, al presidente del Colegio Oficial de Arquitectos de Cuenca, Miguel Ángel Redondo y al delegado del Colegio de Ingenieros y Obras Públicas de Castilla La Mancha, Ángel Leiva. Este diálogo, tenía como objetivo, además de seguir profundizando en los temas clave vinculados a la calidad urbana, la accesibilidad y la movilidad en la ciudad, abrir este debate al público, transmitir los principales argumentos a través de los medios y animar a todas las personas interesadas a participar en el siguiente espacio de diálogo, el taller de futuro programado una semana después. La asistencia de más de un centenar de personas corroboró el interés del tema para la ciudadanía y de los ponentes invitados. Todos ellos tuvieron la ocasión de seguir las ponencias y plantear preguntas y dudas en el debate abierto posteriormente.

La tercera actividad que forma parte del proceso ha sido la organización de un taller de futuro bajo el título “Vivir el centro: debate sobre movilidad y calidad urbana”, utilizando la metodología EASW – European Awareness Scenario Workshop – en la

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

que Gea 21 tiene una amplia experiencia y aval de la Comisión Europea. El documento que sigue resume su desarrollo y las ideas que se aportaron.

Como se explica a continuación, en el capítulo referido a la metodología del taller de futuro EASW, para conseguir un espacio de debate rico y productivo de forma que todas las personas participantes puedan aportar sus ideas y puntos de vista en un clima agradable de trabajo, se invita a un grupo de personas que sean reflejo de la diversidad del tejido social de Cuenca, compuesto tanto por la ciudadanía de a pié, como por asociaciones y entidades locales, los sectores técnicos y profesionales, agentes económicos y personas con responsabilidad política y capacidad en la toma de decisiones.

En el caso de este taller más de 50 personas, provenientes de los diferentes estratos sociales nombrados, han participado en este trabajo de reflexión conjunta para lograr un consenso en establecer la hoja de ruta sobre la evolución de la ciudad y la movilidad en los próximos años.

El taller EASW es fruto de un trabajo intenso de un mes y medio de preparación, realizado por el Gabinete de Alcaldía del Ayuntamiento, en colaboración con Gea 21, para conseguir el grado de diversidad idóneo y el compromiso de las personas participantes. Más de 100 personas han sido contactadas e invitadas personalmente a formar parte de este proceso ciudadano colectivo, siendo igualmente intensa la difusión y cobertura mediática tanto en los días previos como durante el desarrollo del propio taller.

Para finalizar este apartado y, a modo de resumen, destacar la coincidencia en los temas que componen el mejor escenario de futuro definido por los grupos de afinidad en torno al modelo de ciudad y movilidad urbana, así como el consenso alcanzado a la hora de concretar las propuestas y líneas de actuación destinadas a conseguir que el mejor de los escenarios se haga realidad y evitar, en la medida de lo posible, que los peligros y amenazas que se perciben o se otean en ese horizonte se produzcan o cumplan.

## **0. INTRODUCCIÓN. EL METODO EASW**

Las ideas que se reflejan en este documento corresponden a las conclusiones del Taller European Awareness Scenario Workshop (EASW) en el que algo más de cincuenta personas pertenecientes a distintos estamentos sociales de Cuenca, reflexionaron colectivamente y trataron de buscar consensos y acuerdos sobre el modelo de ciudad y de movilidad en los próximos años, haciendo hincapié en aquellos aspectos y cuestiones clave que influyen en la mejora de la movilidad y la calidad urbana, así como en los impactos negativos que pueden suponer un riesgo o amenaza para el entorno físico, la economía, la salud y la calidad de vida de cara al futuro.

La metodología EASW aplicada en este taller fue elaborada por la Comisión Europea a partir de procesos de participación desarrollados en varios países europeos, principalmente Dinamarca y Holanda. Esta forma de plantear los talleres tiene como objetivo fomentar la celebración de debates públicos y crear instrumentos sociales innovadores en un marco de sostenibilidad que favorezcan una relación equilibrada entre la sociedad, la tecnología y el medio ambiente. Desde sus inicios, en 1995, se han venido desarrollando talleres y jornadas de acuerdo con este método en numerosas ciudades europeas con objetivos similares: cómo definir un futuro más sostenible para las ciudades y los territorios con las aportaciones de toda su población.

La idea de poner en marcha este proceso es generar un impulso ciudadano que apoye las actuaciones del Ayuntamiento en la reorganización de la red viaria y el espacio público en el centro de la ciudad, con los siguientes objetivos:

- Dar a conocer los proyectos que van a desarrollar el PMUS y mejorar sus propuestas mediante la colaboración e implicación del mayor número de personas y entidades locales afectadas en el desarrollo del proceso.
- Abordar los problemas y desencuentros que el modelo de movilidad urbana ha ido generando y no ha conseguido resolver (por ejemplo, carga y descarga, gestión del tráfico privado y estacionamiento en zonas conflictivas, degradación del espacio público).

El Taller EASW *“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”* ha recogido las aportaciones diversas de la ciudadanía conquense, organizada en grupos de personas con diferentes intereses, expectativas y percepciones sobre la movilidad y la calidad urbana a la hora de definir sus potencialidades, debilidades y retos de cara al futuro.

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

Abordar una temática compleja, como puede ser ésta, desde una óptica diversa es una buena herramienta tanto para mejorar o enriquecer informes técnicos existentes, como para complementar acciones en curso o implementar nuevas a corto o medio plazo.

Para garantizar la diversidad de enfoques y puntos de vista y dar consistencia y solidez a un espacio de debate como el propuesto fueron contactadas, como ya se ha comentado, alrededor de un centenar de personas, a quienes se invitó personalmente a formar parte de este proceso de participación ciudadana, ya que es necesario fijar un número limitado de participantes para garantizar la profundidad y eficacia en los debates. El único criterio a la hora de realizar la delicada tarea de la selección (ya que se renuncia a contar con las opiniones, igualmente valiosas, de otros muchos posibles asistentes) es intentar configurar un grupo suficientemente variado de personas que refleje de la forma más fidedigna posible el mapa social de Cuenca.

Entre 50 y 55 personas participaron finalmente en este espacio de debate y reflexión conjunta, para intentar alcanzar un consenso y establecer una hoja de ruta en sobre la movilidad y la calidad en la ciudad. Entre ellas había personas pertenecientes a diversos colectivos ciudadanos y asociaciones, representantes del sector privado y del empresariado de la zona, profesionales independientes de diferentes ámbitos y agentes institucionales de la Administración y de los grupos políticos con arreglo a la siguiente división en cuatro grupos homogéneos o de afinidad:

- Agentes institucionales y decisores
- Técnicos/as y profesionales
- Agentes económicos
- Asociaciones y ciudadanía

El Taller de Futuro EASW consta de dos sesiones de trabajo: en la primera se define por parte del grupo un escenario prospectivo pensado a medio plazo, especificando dos futuros posibles: el futuro que se desearía y el que se teme que pueda producirse y se querría evitar. Imaginar un escenario de futuro sirve para obtener un diagnóstico de la situación actual con un enfoque dirigido a la acción, evitando las discusiones y asignación de responsabilidades cruzadas de un diagnóstico en tiempo presente.

La segunda sesión se centra en elaborar, también de forma conjunta y por consensos sucesivos, unas propuestas de líneas de acción para avanzar hacia el futuro deseado, definido como marco en la primera sesión, y evitar, en la medida de lo posible, que el futuro indeseado se haga realidad.

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

En esta segunda sesión se trabajó en cuatro grupos temáticos formados a partir de la selección y matización de una serie de temas que previamente se habían propuesto a los participantes y que habían elegido de forma voluntaria:

- Modos activos (peatones y ciclistas)
- Gestión del tráfico, movilidad y aparcamientos
- Transporte público y colectivo
- Espacio público y actividad urbana

Se pidió a los miembros de cada grupo de trabajo que elaboraran un listado con tres propuestas consensuadas para su presentación al plenario y posterior selección por parte de todos los asistentes. Los temas seleccionados centraron el debate sobre aquellos aspectos que el grupo consideraba importantes para conseguir el escenario deseado y evitar el escenario más pesimista.

Estas ideas fueron votadas en el plenario final para obtener un listado jerarquizado de las propuestas del Taller.

La metodología aplicada reúne técnicas combinadas de trabajo individual, que propician la transparencia en la recogida de ideas o visiones personales; trabajo en grupos pequeños, que favorece un debate en profundidad, y trabajo en plenario de puesta en común, que permite llegar a acuerdos en áreas de consenso y priorizar acciones.

Tanto las sesiones plenarias que se celebraron a lo largo del taller, de presentación y de puesta en común del trabajo de los grupos fueron moderadas y coordinadas técnicamente por el equipo de Gea21, que se encargó asimismo de facilitar el trabajo en los talleres simultáneos de debate y de tomar nota de todo lo debatido y formulado en ellos de modo que se puedan reflejar de forma fidedigna en este documento.

Las visiones prospectivas del modelo de ciudad y movilidad, así como las ideas y sugerencias concretas, que se presentan a continuación, corresponden tanto a los resultados consensuados del debate como a la visión personal de quienes asistieron al taller.

Este documento de conclusiones intenta resumir, con la mayor transparencia posible, la abundancia de opiniones y sugerencias que surgieron a lo largo del día, aunque es imposible reflejar el ambiente del mismo en toda su riqueza y creatividad.

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

Desde estas líneas queremos expresar nuestro agradecimiento a todas las personas que acudieron y participaron en el taller, aportando sus conocimientos y su experiencia con una generosidad loable, sin los cuales los resultados del mismo no hubieran conseguido la profundidad, riqueza y diversidad que se puede apreciar en este documento.

También mostrar el agradecimiento al Alcalde, **Ángel Mariscal Estrada** y al Concejal del Área de Gobierno y Administración y Servicios a la Ciudad, **Pedro José García Hidalgo**, que apoyaron esta iniciativa y ayudaron a enmarcar los objetivos que se perseguían con el taller, agradeciendo a todas las personas asistentes su participación.

## **1. PRIMERA SESIÓN: CONSTRUYENDO UNA VISIÓN DE FUTURO CUENCA EN 2030**

### **1.1. PRIMER PLENARIO: ESCENARIOS ALTERNATIVOS DE REFERENCIA**

Tras la inauguración de la jornada a cargo del Concejal del Área de Gobierno y Administración y Servicios a la Ciudad, Pedro José García, que sustituyó al Alcalde, el Taller EASW se inició con una primera sesión plenaria de presentación el sábado 24 de octubre a las 10:00h en la Escuela de Música, en la que se celebraron también las dos sesiones siguientes de trabajo colectivo.

Durante la primera sesión se hizo una breve exposición de los objetivos y la metodología del taller y se presentó también un breve resumen del diagnóstico y propuestas del PMUS a cargo del equipo de Gea 21. A continuación se dio lectura también a tres posibles escenarios de futuro, cuya intención no era otra que la de ayudar a los participantes en el taller a superar el horizonte coyuntural y próximo que suele ser habitual a la hora de reflexionar sobre el futuro, animándoles a desarrollar el ejercicio de imaginación prospectiva que se les pediría a continuación.

Un equipo de facilitadoras, formado por Isabel Velázquez, Marta Román, Josefina Olza y Pilar Vega, se ocupó de orientar a los participantes dentro de cada uno de los cuatro talleres de debate, así como de ejercer de notarias de todo lo debatido y formulado en ellos.

### **1.2. TRABAJO EN GRUPO. VISIONES DE FUTURO**

Tras la presentación y explicación de la dinámica de trabajo, los cuatro grupos funcionales (agentes institucionales, profesionales y técnicos/as, agentes económicos y asociaciones y ciudadanía) se reunieron en talleres independientes de debate para elaborar, a lo largo de una sesión de trabajo de dos horas y media, una visión de futuro positiva y otra negativa del modelo de ciudad y movilidad en una fecha cercana al año 2030. Estas visiones se exponen a continuación.

Es preciso señalar que la información aquí plasmada corresponde a la recogida con la mayor fiabilidad posible durante el desarrollo de los talleres por el equipo de facilitadoras, quienes se han encargado en cada caso de elaborar los siguientes resúmenes, ordenando la información recogida para hacerla más operativa.

Los comentarios de la persona a cargo del taller, cuando aparecen, tienen un carácter subjetivo y en ningún caso pretenden ser una valoración del taller. Su

principal función es la de ayudar a situar el ambiente del mismo, aclarando aquellos aspectos que lo precisen para mayor comprensión de la dinámica del grupo.

### 1.2.1. VIVIR EL CENTRO. LA VISIÓN DE FUTURO DE LOS POLÍTICOS/AS Y DECISORES

#### **Participantes:**

*Víctor Manuel Alijas Rodríguez*

*Pedro García Hidalgo*

*Pablo García*

*Susana de los Santos*

*José Vidal*

*José Luis Zorita*

*Carmen Saiz*

#### **Facilitadora:**

*Isabela Velázquez*

#### **Comentarios de la facilitadora: sobre el desarrollo del taller.**

*El trabajo de este grupo que sumaba las posiciones de tres grupos políticos con responsables de temas como la organización de hostelería o la policía local, fue cordial, interesante y eficaz en sus conclusiones. La discusión supo elevarse más allá de las posiciones particulares iniciales para definir una serie de puntos de cara al futuro que permiten vislumbrar campos de acuerdo en los siguientes pasos.*

#### **UNA VISIÓN POSITIVA SOBRE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO URBANO DE CUENCA EN 2030: EL FUTURO DESEADO**

- **Ha sido imprescindible una decisión de claro consenso político,** y también ciudadano.
- **Se ha definido un Plan de acción para unir el casco histórico con el centro,** de modo que toda esta zona se convierta en el motor económico y cultural de la ciudad.
- **Se ha logrado dar vida al centro:** habitabilidad conseguida para los vecinos del centro, que han conseguido equipamientos y buena accesibilidad.

- **Accesibilidad más movilidad sostenible más espacio público:** Un plan de toda la zona con prioridad peatonal y una oferta de aparcamientos a 2-3' de las viviendas de residentes y de 5'-10' para el acceso de visitantes.
- La **regeneración urbana integral** de la zona centro + casco ha conseguido hacer de esta área una zona única y atractiva tanto para los conquenses, como para los visitantes.

#### OTRAS IDEAS APORTADAS INDIVIDUALMENTE Y DEBATIDAS EN COMÚN

- **Consenso político**
  - Es necesaria una decisión consensuada políticamente en sus líneas troncales. Se recuerdan casos de éxito como es el de Vitoria-Gasteiz, donde el cambio positivo de la movilidad urbana y del modelo de ciudad está apoyado por unanimidad de todos los grupos del gobierno local.
  - Se consigue aprovechar todas las oportunidades existentes.
- **El binomio centro más casco histórico**
  - Esta zona amplia de la ciudad se convierte en el motor de actividad de la ciudad.
  - Es el motor económico de la ciudad.
  - Cuenca se convierte en una ciudad de referencia de la cultura en España.
  - Los turistas y visitantes recorren centro y zona histórica, disfrutan y permanecen más de un día en la ciudad.
  - Se informa de los diversos itinerarios y puntos de interés, así como de las conexiones con la naturaleza, tan a mano.
  - Regeneración urbana del centro, incluyendo calles, espacios, edificios... de modo que se convierte en un espacio único y atractivo.
  - El centro es habitable al fin: tiene todos los equipamientos y servicios necesarios para atraer a nuevas familias y mantener a las de siempre.
  - Medidas centradas en los vecinos, que incluyen no sólo movilidad sino medidas de rehabilitación de espacios y edificios, incluyendo viviendas.
  - Se ha reequipado el centro: los edificios del Mercado, del Sindicato... se han reciclado para construir espacios de trabajo y aprovechar los espacios de oportunidad.
  - Se recupera la sensación de privilegio al vivir en el centro, por tratarse de un espacio único, atractivo, verdadero corazón de la ciudad.
- **Movilidad sostenible**
  - Se recupera el pulso de la ciudad, con diferente regulación para los diversos momentos del día: espacios atractivos para la actividad urbana, las mercancías

con una buena solución de gestión, calzada única con diversos usos a lo largo del día, acceso a emergencias y servicios, satisfacción de las necesidades de los residentes.

- Se garantiza la accesibilidad a personas y negocios, no la movilidad motorizada.
- Estudio de funcionalidad de una zona amplia.
- El transporte público ha mejorado y el autobús es un buen acceso al centro.
- Una zona peatonal amplia, que incluya al eje de Carretería.
- El centro cuenta con calles de estar, no de mero circular.
- El estacionamiento se planifica de forma que los residentes cuenten con estacionamientos a 2´-3´ de su vivienda y los visitantes dejen el coche a 5´-10 máximo de los puntos de atracción.
- Carretería se aborda desde su complejidad: un paso complicado entre dos centros relevantes.
- Una opción para la calle Carretería es mantener un único carril central de acceso a la zona comercial, dentro de la prioridad peatonal del paseo.
- Recuperar la Carretería de antes.
- No se necesitan calles peatonales porque ya hay parques.

#### **IDEAS INICIALES QUE DEFINEN EL FUTURO A EVITAR**

- ***Declive del centro***

- No se consigue que los visitantes accedan al centro, empiezan a cerrar los negocios por falta de actividad.
- Los negocios abren y cierran inmediatamente. No consiguen despegar y asentarse.
- El centro no consigue ofrecer nada único, ni que atraiga a posibles moradores y visitantes.
- Los servicios están alejados de la población.
- Desvertebración del centro que no se puede achacar únicamente a los efectos de la crisis económica.
- La ciudad ha basculado hacia un modelo difuso de extensión en barrios desconectados del centro, lo que no es positivo ni para el centro ni para los barrios.

- ***Despoblamiento y abandono***

- El centro se despuebla poco a poco y se arruina, como ya había sucedido hace unos años en algunos barrios.
- No hay jóvenes viviendo en el centro.

- ***Proyectos de movilidad fallidos***

- Se producen intervenciones puntuales en una calle sin tener en cuenta los efectos en las aledañas.

## 1.2.2. VIVIR EL CENTRO. LA VISIÓN DE FUTURO DE TÉCNICOS/AS Y PROFESIONALES

### Participantes:

*Gonzalo Igualada*

*Adrián Martínez Vicente*

*Ángel Leiva Abascal*

*Arantxa Lara Perea*

*Dámaso Matarranz*

*Eduardo Jiménez*

*José María Leiva*

*Laura Segarra*

*Marta Guillen*

*Nieves Rolanía*

*Vicente Belinchón*

*Eduardo Rubio*

*Roberto Bermejo*

*José Enrique Villagarcía*

*Mario Prieto*

*Cristina Fernández*

### Facilitadora:

*Pilar Vega Pindado*

### Comentarios de la facilitadora: sobre el desarrollo del taller.

*El grupo, algo numeroso, estaba compuesto tanto por técnicos de la Administración (Ayuntamiento y Diputación) como por profesionales del sector privado. Surgieron discrepancias sobre la peatonalización de la calle Carretería, además de aquellos aspectos relacionados con el aparcamiento y el sistema viario urbano lo que no permitió aportar un escenario deseado consensuado en el plenario.*

### UNA VISIÓN POSITIVA SOBRE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO URBANO DE CUENCA EN 2030: EL FUTURO DESEADO

- **La ciudad es más compacta, multifuncional y cercana.** Es una ciudad estéticamente atractiva. Se ha recuperado el Centro como espacio urbano vivo.
- Existe **consenso acerca de la movilidad y de la coexistencia** de movilidades, con prioridad peatonal.

- Está **garantizado el aparcamiento de residentes** en el Centro y se gestiona eficientemente la carga – descarga.
- El **transporte público es rápido y atractivo**, y se prioriza la operación sobre el automóvil.
- Se han **reducido los accidentes** de tráfico.

#### **OTRAS IDEAS APORTADAS INDIVIDUALMENTE Y DEBATIDAS EN COMÚN**

- ***Modelo***

- Se han solucionado los problemas de movilidad, la población ha vuelto a residir en el Centro y el comercio se ha rehabilitado.
- Se produce cercanía entre los centros atractores (trabajo, estudios, etc.) generadores de movilidad. La ciudad es más compacta, multifuncional, con usos mixtos. No hay tantos almacenes.

- ***Aparcamiento***

- Se ha asignado suficiente espacio reservado para carga y descarga.
- El residente tiene aparcamiento garantizado en el Centro.
- Se controla el aparcamiento y existe información en tiempo real sobre la oferta diaria de plazas de estacionamiento.
- Hay aparcamiento para todos aquellos que lo demandan.
- No hay aparcamiento en las zonas comerciales, y no venden.

- ***Paisaje urbano***

- La ciudad es atractiva estéticamente.

- ***Gestión del tráfico***

- Se ha conseguido una ciudad accesible para el coche, sin barreras, existe permeabilidad para el tráfico rodado en el entorno de las calles peatonales (Carretería peatonal pero se permite el cruce a los coches en ciertos puntos).
- Regulación del uso de la calle según la hora y fecha (temporadas verano-invierno, fiestas, fines de semana, etc.).
- Se penaliza el uso del coche.
- Las rotondas no se colapsan a las salidas de los centros educativos y la accesibilidad a colegios e institutos esta solucionada.
- La ciudadanía ya no usa el coche y se potencia la movilidad peatonal.
- Los niños van andando al colegio.
- Se ha reducido el uso del automóvil (7 personas opinaban lo mismo)

Taller de Futuro EASW  
"Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana"

- Utilización de la calle por todos los medios pero con regulación horaria (los coches podrían pasar a ciertas horas y días).
- **Educación Vial**
  - Hay educación vial en el uso del espacio público, se cumple la norma (Dos personas opinaban lo mismo)
- **Bicicleta**
  - Fuerte implantación de la bicicleta (6 personas opinaban lo mismo)
  - Potenciar la bicicleta, pero ayudadas (eléctricas).
- **Itinerarios peatonales**
  - Aceras muy anchas para todos, accesibilidad, con árboles, etc. (2 personas)
- **Accidentes**
  - No hay accidentes de tráfico
- **Transporte público**
  - El transporte público es atractivo y prioritario sobre el tráfico (automóvil) (6 personas opinaban lo mismo).

**UNA VISIÓN NEGATIVA SOBRE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO URBANO DE CUENCA EN 2030:**

**EL FUTURO QUE SE QUIERE EVITAR**

- **Seguimos igual:** Ciudad sin ambición, sin iniciativa para resolver sus problemas y conformista, EA<sub>ijj</sub>
- **Indefinición del modelo de ciudad** o falta de implantación del modelo de ciudad, que continúa con las barreras del ferrocarril y la desconexión de la ciudad con el AVE.
- **Ciudad despoblada y envejecida.** Falta de actividades económicas y deterioro del comercio y del medio ambiente urbano (congestión, ruido, falta de espacios atractivos: sin contenido, sin arbolado...).
- **Desaparecen del Centro peatones y ciclistas** y el transporte público es ineficiente y residual.
- **La falta de acceso motorizado** a ciertas calles **dificulta la prestación de servicios** (recogida de basuras, acceso urgencias...).

## IDEAS INICIALES QUE DEFINEN EL FUTURO A EVITAR

- **Modelo**

- Seguimos igual, un centro vacío, sin vida.
- No hay integración generacional ni cultural. No se ve la diversidad de la población conquense.
- Inexistencia de modelo de ciudad consensuado, la ciudad se ha convertido en una suma de proyectos descoordinados, improvisados...
- Cuenca ha perdido población y se ha quedado en la mitad...
- No hay jóvenes, la ciudad está envejecida...
- Se continúa con la dinámica del boom inmobiliario.
- Se incrementa el crecimiento disperso en la ciudad.
- No se ha resuelto la integración del ferrocarril.
- No se ha resuelto la conexión de la ciudad con la estación del AVE.
- La actividad comercial se desplaza a zonas de la periferia y el Centro no tiene actividad comercial de calidad.
- Deterioro de los servicios urbanos (basuras) por falta de accesibilidad al tráfico motorizado.

- **Turismo**

- El Centro lleno de turistas (turismo masivo), supera los 10.000 visitantes/día.

- **No motorizados**

- No se mejora la accesibilidad peatonal y ciclista y desaparecen los usuarios de estos medios de desplazamiento.

- **Calidad ambiental**

- Aumento del ruido.
- Aumento de la congestión del tráfico.

- **Transporte público**

- Transporte público ineficiente, residual...

- **Mentalidad**

- Ciudad anticuada, incapaz de adaptarse a los nuevos tiempos, al no haber jóvenes.. la ciudad es provinciana, está resignada, autoconformismo, EA<sub>ij</sub>

<b>1.2.3. VIVIR EL CENTRO. LA VISIÓN DE FUTURO DE LOS AGENTES ECONÓMICOS</b>
--

**Participantes:**

Francisco Marcos Fernández

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

*Cristina Fernández González*

*Raquel Álvarez Torres*

*Juan Carlos Vicentes Ripoll*

*Angustias Jiménez*

*Santiago Silvestre*

*Rafa Arias*

*Jesús Díaz*

*Soraya Molinero*

*Carlos Agromayor*

*Luis Tortosa (Acude al inicio pero se va nada más comenzar el taller)*

**Facilitadora:**

*Marta Román Rivas*

**Comentarios de la facilitadora sobre el desarrollo del taller**

*Al inicio predominaba la visión negativa sobre el futuro de Cuenca, pero según fue avanzando la mañana, las oportunidades de futuro se fueron dibujando con más nitidez entre todas y todos. El clima de trabajo fue muy agradable y constructivo.*

**UNA VISIÓN POSITIVA SOBRE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO URBANO DE CUENCA EN 2030:  
EL FUTURO DESEADO**

- Cuenca es **una ciudad humanizada**: hay espacios públicos, zonas de ocio, es limpia y accesible, predomina la convivencia, hay naturaleza.
- **se ha fijado población** porque hay empleo, actividad empresarial y no depende tanto del sector público.
- **Hay planificación y participación** en la toma de decisiones a corto, medio y largo plazo.
- **Los distintos medios de transporte conviven** (peatones, transporte público y vehículos).
- Hay un **turismo diversificado** y de estancias más largas, hay una buena promoción de los recursos endógenos.

## OTRAS IDEAS APORTADAS INDIVIDUALMENTE Y DEBATIDAS EN COMÚN

- ***Una ciudad con recursos que ofrecer***
  - Sigue siendo patrimonio de la humanidad y merece ese calificativo, limpia, agradable, tránsito "normal", peatonal y rodado, naturaleza y alguna fábrica.
  - Hay un centro con espacios públicos agradables, zonas de ocio, accesible y bien planificado : con aparcamientos o transporte público.
- ***Dinamismo social y económico***
  - Hay industrias que generan empleo.
  - Se ha fijado población con empleo y la economía y la actividad empresarial no son tan dependientes de la administración.
  - Hay demanda turística importante: no hay turista "del día", sino de estancias y pernoctaciones más largas y más diversificado (naturaleza y otros recursos).
  - Hay nuevos atractivos turísticos (parques de ocio, museos).
  - Hay una promoción fuerte de esos recursos.
- ***Desarrollo urbano ordenado y bien dotado***
  - La ciudad se ha extendido hacia el sur, no hacia la montaña, aprovechando la estación del AVE y el hospital.
  - Hay un hospital bien dotado de medios y recursos humanos.
  - Cuenca es una ciudad dotada de buenos servicios públicos: polideportivos con instalaciones deportivas adecuadas, colegios bilingües.
- ***Movilidad urbana y de larga distancia integrada***
  - Movilidad: todos los medios conviven en su justa medida (peatones, vehículos, transporte público).
  - Los terrenos de RENFE se han integrado en la ciudad: espacios verdes.
  - Las estaciones de trenes y autobuses están centralizadas y más próximas.
  - Hay más frecuencia de AVE.
  - Más accesibilidad para llegar a la estación, está directamente en el centro.
  - La estación del AVE está en el centro y da mucha vida a la ciudad, es un elemento dinamizador.
  - Hay tranvías que conectan los centros dinamizadores: ayuntamiento, zonas turísticas, equipamientos y organismos públicos con el AVE.
  - Se ha consensuado una solución a la accesibilidad del casco histórico.
  - Ciudad más humana que preponderase la convivencia. Hay más participación ciudadana y así se hace la toma de decisiones.
  - Se planifica y se participa en la toma de decisiones. Diagnóstico, plan de acción, evaluación y participación.

## UNA VISIÓN NEGATIVA SOBRE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO URBANO DE CUENCA EN 2030:

### EL FUTURO QUE SE QUIERE EVITAR

- **Se mantiene el círculo vicioso:** deterioro-abandono-despoblación-falta de inversión-envejecimiento. Cuenca sigue siendo la gran olvidada.
- **Cuenca colapsada:** el centro neurálgico de la ciudad y el casco están bloqueados. No se puede acceder. Falta planificación.
- Cuenca **sin inversiones públicas ni privadas.**
- **¡Ea! Resignación conquense** y los políticos no pelean por Cuenca.
- **Sin futuro.** La universidad no tiene carreras con futuro.

### IDEAS INICIALES QUE DEFINEN EL FUTURO A EVITAR:

- ***Envejecimiento y pérdida de población***
  - Cuenca es una ciudad despoblada, ha habido un gran éxodo.
  - Se ha convertido en un pueblo.
  - No hay actividad económica.
  - Población que reside: jubilados, desempleados, ancianos.
  - Los estudiantes se van en cuanto terminan su carrera.
- ***Sin actividad económica, en declive***
  - No recibe subvenciones o se quedan en el camino o son escasas.
  - Sin inversiones públicas y privadas.
  - Cada vez todo es más difícil.
  - Trabas administrativas a los negocios. En cambio, facilidades a los grandes.
- ***Una ciudad caótica***
  - El centro neurálgico de cuenca está bloqueado. No se puede acceder ni aparcar. No se han planificado ni aparcamientos, ni transporte público, ni alternativas.
  - El Casco Antiguo está colapsado de tráfico, sobre todo fin de semana. Mala imagen al exterior.
- ***Sin recursos humanos para el cambio***
  - La población es conformista ¡ea! Resignación conquense.

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

- En la universidad no hay carreras con futuro, sólo carreras de letras. No hay titulaciones “de atracción”.
- No hay políticos competentes que peleen por Cuenca.
- Se ha entrado en un círculo vicioso de deterioro y abandono precisamente porque tiene menos población-menos inversiones-apoyo-población.

<b>1.2.4. VIVIR EL CENTRO. LA VISIÓN DE FUTURO DE LAS ASOCIACIONES Y CIUDADANÍA</b>
---

**Participantes:**

*Ana González*

*Angustias Perdido Valera*

*Antonio Martins de Pasos*

*Carlos Villeta López*

*Gerardo Rubio*

*Jaime Aranda*

*Jesús Fuentes*

*M<sup>a</sup> Jesús Carballo*

*Miguel López Caniego*

*Pilar Martínez Mora*

*Pedro Pérez Martínez*

*Fernando Muñoz García*

*Marta del Pozo*

*Jorge Martínez*

*José Puchades*

*Carmen López Cólliga*

*Juan Antonio de Arce*

*Alicia Garrido Medina*

**Facilitadora:**

*Josefina Olza*

**Comentarios de la facilitadora sobre el desarrollo del taller.**

*Al grupo inicial, constituido por doce personas, se fueron sumando otras hasta conformar un grupo bastante numeroso, con perfiles muy variados que confirió gran riqueza a la ideación de escenarios de futuro y al debate posterior en la exposición al grupo. A pesar del número, el intercambio de ideas se desarrolló en un ambiente agradable y ordenado que no impidió que el grupo consensuara las cinco medidas que presentaron finalmente al plenario, aunque quedaron algunas cuestiones y matices puntuales que no se llegaron a tratar a fondo por falta de tiempo.*

## UNA VISIÓN POSITIVA SOBRE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO URBANO DE CUENCA EN 2030:

### EL FUTURO DESEADO

- Se ha **recuperado la calle para las personas** y accesibilidad peatonal segura.
- **Movilidad no basada en el vehículo privado**, sino en transporte público, carril bici, etc.
- **Cambio de mentalidad** ciudadana sobre movilidad, que ha hecho posible una ciudad saludable, sostenible e igualitaria.
- **Crecimiento compacto y cohesionado** de la ciudad, **facilitador** de la **movilidad sostenible**.
- **Ciudad** saludable y **verde**.

### OTRAS IDEAS APORTADAS INDIVIDUALMENTE Y DEBATIDAS EN COMÚN

- **Modelo de ciudad**
  - Una ciudad de crecimiento compacto, circular, con servicios dentro de este espacio, con espacios de convivencia acondicionados, bellos, agradables (mobiliario urbano, arbolado..) que propician el encuentro y la vida en los barrios.
  - Se hace más vida en los barrios, los comercios son más accesibles, hay más dotaciones públicas de primera necesidad (sanidad, educación y servicios sociales municipales) y mejor distribuidas, espacios públicos de calidad, con arbolado por las calles, fuentes, aseos adaptados en zonas públicas, etc., que hace que ya no se necesario alejarse demasiado para resolver las necesidades cotidianas.
  - Se ha peatonalizado y recuperado espacio público para la gente.
  - Una ciudad segura y accesible, sin barreras arquitectónicas y otros impedimentos, peatonalizada y con aceras anchas (se tienen en cuenta las medidas mínimas que la ley establece para el ancho de las mismas).
  - La accesibilidad es universal y la aplicación en el diseño urbano, infraestructuras, equipamientos, transporte, comercios, edificios, etc., facilita un uso cómodo y fácil a todas las personas.
  - Accesos a determinados lugares facilitados por infraestructuras como escaleras mecánicas y ascensores y con capacidad para que entren bicicletas.

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

- Accesos a colegios más adaptados, más seguros y priorizados frente a otros modos de desplazamientos. Los políticos tienen en cuenta que los niños vayan al colegio del barrio.
- El acceso peatonal es universal, se puede ir andando por toda la ciudad.
- La ciudad es accesible al 100%.
- Hay peatonalizaciones puntuales: ejemplo, calle San Francisco.
- La Cuenca del futuro es más sana, más limpia, hay menos contaminación, el aire es más limpio, más segura, menos ruido, menos basura en la calle. Cuenca es una ciudad saludable.
- Una ciudad más comprometida con el cambio climático y respetuosa con el medio ambiente.

- **Movilidad y transporte público**

- Se ha pacificado el tráfico en zonas residenciales y áreas de convivencia, con reducciones de límites de velocidad.
- El acceso al Casco Antiguo desde Carretería sólo para residentes, de forma puntual se abre al transporte público o coches cuando se celebran eventos de interés públicos o privados (excursiones, visitas turísticas, bodas...).
- Los medios de transporte y desplazamiento son más sanos, se anda y camina más, se utiliza la bicicleta.
- Red de carril bici.
- A cualquier sitio o punto de la ciudad se puede ir caminando, todo ello facilitado por accesos y caminos peatonales seguros para niños, carriles bici...
- Disminuye la velocidad en la ciudad y, en las vías donde la velocidad es más alta, se habilitan o crean carriles para la circulación de bicicletas.
- Se incentiva el uso del coche compartido.
- Hay calles de tráfico restringido en las que se permite la circulación a vehículos autorizados y residentes.
- El diseño urbano facilita la coexistencia de los distintos modos de desplazamiento (coches, transporte público, modos activos).
- Se desincentiva el uso del coche privado por el centro de la ciudad.
- Hay pasos de peatones protegidos, sin posibilidad de aparcamientos antes del paso, o éstos han sido sustituidos por aparca-bicis.
- Los pasos de cebra y paradas de autobuses están indicados con luminosos, sonido...para todas las discapacidades.
- La estación del AVE está ahora en el centro de la ciudad.
- Existe un servicio de bicicletas de alquiler.
- El transporte público llega a todos los puntos de Cuenca, hay autobuses circulares, el servicio es más eficaz, se incrementa la frecuencia en momentos puntuales, como los fines de semana para la subida al Casco Antiguo, los vehículos están más adaptados a todas las necesidades y las paradas son accesibles para las personas con movilidad reducida.

- En el transporte público también se pueden subir las bicicletas.
- **Información y educación sobre movilidad sostenible**
  - En los colegios se imparte formación y educación en movilidad sostenible.
  - Se facilita e incentiva el uso del transporte público con medios como el bono-bus escolar gratuito.
  - Se promociona el uso del transporte público y los beneficios que reporta a la ciudadanía.
  - Existen buenos puntos de información para todo tipo de solicitudes y demandas: autobuses, trenes, planos, guías, monumentos...
- **Aparcamientos**
  - Existen aparcamientos disuasorios para coches que vienen de fuera. Hay también aparcamientos internos para vehículos de residentes.
  - Se ha ido reduciendo el aparcamiento de coches de forma paulatina, por ejemplo el 2%, favoreciendo o primando a peatones y el aparcamiento de residentes.
  - Hay más parkings públicos.
  - Los aparcamientos periféricos están conectados con bus y carriles bici.
- **Actividad económica**
  - Existe un Plan turístico y mayor coordinación entre los guías a la hora de establecer las visitas a lugares de interés para no interferir en la celebración de otros actos o eventos y facilitar la estancia de quienes vienen a conocer la ciudad.
  - Se potencia el comercio minorista de barrio.
- **Normativa edificatoria**
  - Los edificios de nueva construcción están dotados con una zona de trasteros en la planta baja para contenedores de basura y espacio donde se puede dejar la bicicleta.
- **Cambio de mentalidad**
  - Ha cambiado la mentalidad y la actitud de la ciudadanía con respecto a la movilidad.
  - Uso de energía basada en renovables.
  - Predomina el civismo.

**UNA VISIÓN NEGATIVA SOBRE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO URBANO DE CUENCA EN 2030:  
EL FUTURO QUE SE QUIERE EVITAR**

- Una ciudad enferma: **contaminación atmosférica y acústica.**
- **Una ciudad dispersa**, que crece en exceso y de forma desordenada.
- **Una movilidad basada en el vehículo privado**, el presupuesto municipal invertido en infraestructuras viales y grandes aparcamientos y **desaparece el transporte público.**
- Se le **retira el título de patrimonio de la humanidad**, descendiendo el turismo.
- **Despoblación y envejecimiento.**

**IDEAS INICIALES QUE DEFINEN EL FUTURO A EVITAR**

- ***Una ciudad dispersa, segregada funcional y socialmente***
  - Una ciudad que ha crecido en exceso y hay más necesidad de desplazamientos, dificultando los mismos a las personas mayores.
  - Una ciudad dispersa, segregada funcionalmente y se desarrolla desordenadamente, de forma anárquica.
  - La ciudad se planifica mal, de forma lineal.
  - El coche es necesario para llegar o acceder a cualquier lado, establecimientos, servicios, colegios...
  - No hay espacios estanciales, todo está ocupado por vehículos en movimiento.
  - No hay puntos de encuentro y los peatones, las personas, tienen dificultades para encontrarse y moverse.
  - Las aceras son estrechas e intransitables. Todo está obstaculizado por barreras arquitectónicas y vallas, ejemplo Plaza España o parque San Julián.
  - El parque San Julián está lleno de suciedad y de cacas de perros. Al jardincillo del Salvador no se puede pasar!!
  - El hospital sigue junto a la depuradora, lejos y mal conectado.
  - Envejecimiento de la población e incapacidad para dar una respuesta a las necesidades de las personas mayores.
  - Despoblación debido sobre todo al éxodo juvenil que buscan mejores oportunidades fuera de Cuenca.

- ***Ciudad poco saludable y degradada***

- Una ciudad muy contaminada y sucia.
- Los turistas ya no vienen porque el espacio público está degradado, no hay comercios.
- Se incrementa la contaminación, los ruidos, el malestar, las enfermedades.
- La calle Alfonso VIII contaminada.

- ***Movilidad insostenible***

- El coche ocupa el 100% del espacio público.
- Al haber más coches, hay más tráfico en el centro y por tanto más contaminación atmosférica y acústica, más atascos y más peligro para los peatones.
- Hay menos aparcamientos públicos.
- Todos los establecimientos tienen un aparcamiento para sus clientes, con largas filas de coches que quieren llegar hasta los mismos y tienen que esperar turno hasta que sale un coche para que entre el siguiente.
- Hay un exceso de velocidad por todos lados.
- No hay agentes de movilidad.
- Crece la inseguridad vial. Las estadísticas dicen que se han incrementado los atropellos de peatones y ciclistas.
- Una ciudad peligrosa para ciclistas y peatones debido al predominio de coches en las calles. Nadie se atreve a ir bici.
- El acceso al transporte público no se ha resuelto.
- El transporte público urbano es residual, lo utilizan sólo las personas con menos recursos.
- El acceso a transportes públicos, como el AVE, a la medida de unos pocos.
- El autobús no llega hasta la estación del AVE.

- ***Poco civismo y escasa conciencia***

- Sigue la actitud despreocupada e irresponsable de la ciudadanía con respecto a la conservación del espacio público.
- Carencia de educación e incivismo.
- Consecuencias negativas para la población y la ciudad asociadas a las fiestas locales o populares (botellón, suciedad, ruidos..).

## **2. SEGUNDA SESIÓN: IDEAS PARA LA ACCIÓN**

### **2.1. IDEAS Y SUGERENCIAS DE LOS GRUPOS TEMÁTICOS**

Tras la presentación en el plenario de los escenarios de futuro positivos y negativos elaborados por los grupos funcionales, se configuraron los grupos temáticos en función de las preferencias de los asistentes, a quienes se pidió que indicaran, por orden de prioridad, los cuatro grupos temáticos en los que deseaban participar. El orden o prioridad de los temas elegidos dio lugar, en un primer momento, a grupos temáticos muy desequilibrados en número de participantes, por lo que se procedió a realizar una nueva agrupación por parte del equipo técnico, intentando respetar en la medida de lo posible el orden de las preferencias. De esta forma, los grupos temáticos quedaron conformados de la forma siguiente: [A+B: modos activos + transporte público]; [C: transporte, movilidad y aparcamientos] y [DI y DII: espacio público y actividad urbana].

En los cuatro talleres temáticos que se desarrollaron simultáneamente a lo largo de dos horas de trabajo aproximadamente, cada una de las personas participantes propuso tres medidas coherentes con el escenario positivo esbozado en la primera sesión, de modo que contribuyeran a definir el mejor de los escenarios posibles para Cuenca y sus gentes y evitar las tendencias que pueden conducir a que los escenarios negativos se hagan realidad.

Cada grupo debatió y seleccionó a su vez cinco ideas por consenso entre todas las propuestas para exponer en la sesión plenaria y ser sometidas a votación por el conjunto de participantes.

A continuación se presenta la información recogida de la forma más fidedigna posible durante el desarrollo de los talleres. Al igual que se señalaba en el caso de los talleres funcionales, los comentarios de las personas a cargo de los talleres, cuando aparecen, tienen un carácter simplemente orientativo.

Las ideas que aparecen tras el resumen de propuestas corresponden a las elaboradas por escrito y de forma individual, en las fichas entregadas al efecto durante la primera parte del taller, por cada una de las personas integrantes del grupo. Aparecen ordenadas por afinidades, de forma similar a como se ha hecho en el caso de los talleres funcionales, con el fin de hacer más operativo el volumen de información.

Una agrupación similar por afinidades se llevó a cabo durante el propio taller temático para facilitar la selección, dentro de cada grupo, de las cinco propuestas para llevar al plenario.

### **2.1.1. IDEAS Y SUGERENCIAS DEL GRUPO TEMÁTICO A + B: MODOS ACTIVOS Y TRANSPORTE PÚBLICO**

#### **Participantes:**

*Jaime Aranda*

*María Jesús Carballo*

*Jesús Fuentes*

*Alicia Garrido*

*Ana María González*

*Miguel López*

*Carmen López*

*Francisco Marcos*

*Antonio Martins De Passos*

*Eduardo Rubio*

*Santiago Silvestre*

#### **Facilitadora:**

*Marta Román Rivas*

#### **Comentarios de la facilitadora sobre el desarrollo del taller**

*El grupo fue diverso y muy colaborador. Había mucho conocimiento de los temas que se trataban, tanto por experiencia personal, por formación, por desarrollo profesional o por pertenencia a organizaciones sociales. Toda esta variedad de experiencias y conocimiento dio mucha riqueza al debate.*

#### **LAS CINCO IDEAS CONSENSUADAS POR EL GRUPO Y PRESENTADAS AL PLENARIO PARA SU VOTACIÓN**

1. Calmar el tráfico en Cuenca: reducir la velocidad y el número de coches circulando. **Cuenca ciudad 30.**

[Votos obtenidos: 6]

2. **Reformulación del transporte público**, entendido como solución a la movilidad: carril bus-bici, nuevas tecnologías flexibles a demanda. Intermodalidad (taxi/AVE compartido, aparcamientos + paradas...transporte público).

[Votos obtenidos: 5]

3. **Cuenca ciudad bici:** bicicleta como emblema, apoyada por políticas públicas: creación de la oficina de la bici

[Votos obtenidos: 7]

4. Centro y casco: **ensanchamiento de aceras eliminando plazas de aparcamiento de rotación** y reservándolas a residentes e instalando **ayudas mecánicas en pendientes**

[Votos obtenidos: 10]

5. **Gestión integral de la movilidad** (tráfico) utilizando sistemas de control para una gestión flexible a favor de los modos activos y transporte público.

[Votos obtenidos: 1]

#### **IDEAS INICIALES APORTADAS AL DEBATE POR EL GRUPO DE PARTICIPANTES**

- ***Ciudad 30 y otras medidas de calmado de tráfico***

- Implantación de 30 km/h en toda la ciudad y preferencia a ciclistas generalizada.
- Restricción en el Casco Antiguo a la circulación.
- Aparcamiento disuasorio a 10' caminando del centro, con disponibilidad de bicicletas, taxis y autobuses para desplazarse por la ciudad.
- Menos saturación de tráfico en el centro de la ciudad. Aparcamientos o transporte público.
- Espacios públicos estanciales (parques, plazas peatonales y entornos escuela). "camino escolar".
- Itinerarios mínimos de accesibilidad vigilados por la autoridad para controlar su uso normalizado (grúas, agentes con multas a infractores, acceso a paradas de autobús.).

- ***Una política activa a favor de la bicicleta***

- Incentivación desde el Ayuntamiento del uso de la bicicleta semieléctrica como marca identitaria de la ciudad.
- Carril bici y planificación de tráfico en calles "coexistencia". Concienciación ciudadana.
- Lugares limpios y libres de humo y ruido. Pudiendo acceder ya sea en bici o vehículo adaptado a todos sus recorridos.
- Bici pública, con suficientes puntos y que funcionen (que funcione y bien planteados).
- Carril preferencia bus/bici, atravesando, inicialmente, la ciudad desde la carretera de Valencia hasta la carretera de Madrid, pasando por Fermín Caballero

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

- Formación ciclista: cursos para saber moverse en bici por la ciudad (institutos, asociaciones, etc.)
- Circulación de las calles principales en sentido único y bicicletas a contramano.
- **Mejora del transporte público**
  - Transporte público: promocionarlo mediante publicidad: (carril bus donde sea necesario).
  - Bus rápido, frecuente, barato Con posibilidad de colgar la bicicleta, o llevar cochecito o silla de ruedas, que conecte áreas de actividad y residencial y aparcamientos periféricos disuasorios.
  - Transporte público: autobuses adaptados a personas discapacitadas e incluso para acceder con bici, desde unos puntos determinados.
  - Transporte urbano: abordar la problemática de colapsos de tráfico en horas punta en días laborables y fines de semana en el Casco Antiguo.
  - Transporte urbano: utilizar calles anchas o arterias principales para agilizar el tránsito de autobuses y cumplir las frecuencias y horarios.
  - Rutas de transporte bien definidas en el itinerario, coste y horario. Esta información tiene que estar al alcance de todos y debe incluir las posibles ayudas que existen para el transporte. Teléfono de información.
  - Autobuses con información auditiva y visual con paneles al acercarse a las paradas. Rampas que se revisen para evitar averías.
  - Haría un transporte público, ágil, con mayores frecuencias y con más sitios donde se vendiese y facilitase los bono/bus y la información de paradas. En resumen, más atractivo para poder ser utilizado.
  - Transporte público. Búho para conectar con áreas de actividad nocturna (fines de semana, Casco Antiguo).
  - Fomento del uso del transporte público por colectivos no habituales (escolares y viajes al trabajo).
  - Reorganización de las líneas de los autobuses urbanos: flexibilización de recorridos y frecuencias según horarios.
  - Transporte urbano: que se tome más en serio porque es vital. Que tome más relevancia y deje de jugar un papel secundario. Mayor implicación del Ayuntamiento.
  - El transporte urbano necesita una remodelación urgente que se adapte en la mejor medida a las necesidades de la ciudad.
- **Mejora de las condiciones peatonales y accesibilidad universal**
  - Peatones y ciclistas, para determinadas calles. Zona de peatones segura. Se podría compartir con carril bici, bien señalizado, siempre que la acera sea suficientemente ancha. Este ejemplo lo vi en Munich, donde conviven peatones y bicis sin problemas.

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

- Las ciudades más sostenibles de España y sin barreras arquitectónicas, compatibilizan la movilidad a motor con la calidad de vida del ciudadano.  
Propuesta:

- Abrir la calle Sánchez Vera al tráfico y dignificar la peatonalización de Carretería
- Accesibilidad peatonal universal
- Se llega andando a todos los sitios
- Todas las personas (accesibilidad)
- De manera segura
- Conectando espacios estanciales (parques, plazas...)
- Aceras anchas donde no sea posible la coexistencia con coches
- Peatones protegidos
- Ayudas mecánicas: rampas, escaleras
- Accesibilidad pública y real para todo tipo de condiciones y capacidades.
- Haría una peatonalización de Carretería con su adoquinado, para que todo quede al mismo nivel, como está, por ejemplo, la calle San Francisco.
- El siglo XXI y el siglo de la inclusión. Propuesta: Eliminar obstáculos (farolas, marquesinas, etc., que dificultan la movilidad de ciegos y personas en sillas de ruedas.
- Material adaptado y accesible al alcance de cuantos usuarios necesitasen para lograr y acceder al sitio, o paraje turístico, como un ciudadano más.

- **Limpieza**

- Cuenca como “ciudad patrimonio de la humanidad”, es la ciudad más sucia de todas las ciudades patrimonio de España. Propuesta: Urge “plan de choque de limpieza”.

- **Taxis**

- Información sobre el servicio de taxis bien definida y clara: situación-coste-servicios que hay a lo largo del día-teléfono de información o página web.
- Servicio accesible para discapacitados.
- Taxi compartido AVE.

- **Estación del Ave**

- Acercaría la estación del AVE al “centro” de Cuenca. No es lógico dejar a un viajero y su maleta a 5 km de Cuenca.

- **Infraestructura viaria**

- Alguna circunvalación más para evitar el centro.

**2.1.2. IDEAS Y SUGERENCIAS DEL GRUPO TEMÁTICO C: GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN, MOVILIDAD Y APARCAMIENTOS**

**Participantes:**

*Vicente Belinchón Carlavilla*

*Gonzalo Igualada*

*Ángel María Leiva*

*José María Leiva*

*Carmen Mota*

*Pedro Pérez Martínez*

*Gerardo Rubio*

*José Vidal Tejada*

*Carlos Villeta*

**Facilitadora:**

*Isabela Velázquez*

**Comentarios de la facilitadora sobre el desarrollo del taller**

*Un grupo que se implicó en intensos debates sobre las opciones para integrar la circulación de vehículos privados en la ciudad del futuro. El grupo sumaba las opiniones de líderes de las asociaciones de vecinos, de técnicos del Ayuntamiento en diversas ramas y épocas, empresarios y representantes de asociaciones cívicas y del Observatorio de la Ciudad. Pese a la contraposición de algunas posiciones, se logró llegar a varias ideas interesantes de consenso, con enorme potencial para su desarrollo en los próximos meses, como quedó patente en la aceptación por parte del resto de los asistentes.*

**LAS CINCO IDEAS CONSENSUADAS POR EL GRUPO Y PRESENTADAS AL PLENARIO PARA SU VOTACIÓN:**

**1. Plan Especial basado en datos objetivos y centrado en las soluciones** para el espacio urbano y la nueva movilidad, incluyendo propuestas de regeneración de barrios, accesibilidad universal, diseño con prioridad peatonal, permeabilidad...

[Votos obtenidos: **16**]

**2. Control de acceso (y estacionamiento) al casco histórico y plaza Mayor.**

[Votos obtenidos: **9**]

3. **Rutas e itinerarios peatonales agradables y seguros.** Por ejemplo, para niños/escolares, para personas mayores,...

[Votos obtenidos: **15**]

4. **Aparcamientos de disuasión (rotatorios) en la periferia, fuera del centro. Estacionamientos para los vecinos en el centro.**

[Votos obtenidos: **9**]

5. **Autobuses más puntuales y fiables, más fluidos, eléctricos, más pequeños, adecuados a la escala de la ciudad.**

[Votos obtenidos: **7**]

#### **IDEAS INICIALES APORTADAS AL DEBATE POR EL GRUPO DE PARTICIPANTES**

- ***Necesidad de un planeamiento de la movilidad y del espacio público***

- Redacción de un Plan Especial de movilidad y espacio público para el centro y casco de Cuenca.
- Rehabilitación de espacios y edificios, de viales, de estacionamientos y de espacios públicos.
- Uniformidad urbanística. Primacía del diseño, intervención adecuada y medidas sancionadoras, en ese orden.
- Restitución del área bonita/ verde/ con bancos/ peatonalización.
- Eliminar la pseudo-peatonalización hasta que no se haga un verdadero estudio de movilidad y tráfico de todo el centro.
- Actualizar los estudios de movilidad y evaluar en base a datos concretos los impactos de las actuaciones realizadas.
- Estudio total del tráfico en el centro. Imprescindible la conexión N y S en Calle Sánchez Vera.

- ***Control de accesos a la zona histórica a partir de la plaza Mayor***

- Control de acceso al Casco Antiguo de autorizados y vecinos, sin parking en la Plaza Mayor.
- Control de acceso y estacionamiento en el Casco Antiguo (con nuevas tecnologías para apoyar el control remoto). Hay múltiples opciones disponibles.
- Desincentivar el uso del automóvil privado en el centro: menos plazas de aparcamiento y preferencia a los residentes. Transporte público de calidad y barato.

- **Gestión de aparcamientos**
  - Aparcamiento de residentes para los vecinos del centro y casco, para hacer posible que todo tipo de familias habiten el centro.
  - Aparcamientos disuasorios de rotación en la periferia, bien señalizados y conectados con autobuses y con la bici pública.
  - El aparcamiento en el centro es una necesidad para el comercio.
  
- **Gestión de la circulación**
  - Disminución del uso del vehículo privado.
  - Disminución de la movilidad en vehículo privado. Campañas de concienciación y de sanción para evitar el incumplimiento de la normativa en materia de movilidad y tráfico.
  - No incrementar el tráfico de vehículos en la calle Colón, una vía con poca sección.
  - Una persona comenta que, a preguntas de qué modo prefiere la gente, en su círculo de contactos, casi todos dicen preferir el coche privado para desplazarse. Pregunta: ¿Por qué está de moda la restricción del vehículo privado si es voluntad mayoritaria real? Ojo, en el futuro serán eléctricos.
  
- **Opciones para mejorar el transporte público**
  - Mejora del transporte público.
  - Dos líneas circulares de autobuses en ocho, con un punto de intercambio y encuentro y de ahí, bus al AVE y al Casco Antiguo.
  - Promoción del servicio de bus, por ejemplo con bonobús a los escolares, de modo que se acostumbren a utilizar el transporte público e induzcan a sus padres a no utilizar el coche para llevarlos.
  - Seguridad de horarios.
  - Autobuses más pequeños, eléctricos.
  - Líneas más concretas, a ser posible pasando por el centro.
  - Potenciación del transporte colectivo.
  - Mejora del trazado de líneas.
  - Información en las marquesinas de las paradas de la situación de las líneas.
  - Planos explicativos de los recorridos y de los monumentos por los que pasa.
  
- **Modos activos**
  - Mejorar los itinerarios peatonales.
  - Vías de acceso peatonal.
  - Rutas peatonales seguras, amplias y accesibles desde las zonas residenciales a las zonas de actividad económica, a los colegios y a las zonas comerciales.
  - Soluciones de usos que no sean barreras para otros modos de transporte: Permeabilizar los ejes a los otros modos.

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

- Diseño viario que en usos peatonales sea compatible con usos rodados para prestación de servicios (emergencias, limpieza, basuras...).
  - Mejora peatonal y ciclista en el centro ciudad (dimensiones, calidad del espacio urbano).
  - Accesibilidad normalizada (universal).
- **Coordinación para asegurar una gestión eficaz**
  - Restitución de la puntuación que prime la cercanía al colegio frente al distrito universal.

<b>2.1.3. IDEAS Y SUGERENCIAS DEL GRUPO TEMÁTICO D (I): ESPACIO PÚBLICO Y ACTIVIDAD URBANA</b>
--

**Participantes:**

*Arantxa Lara*

*Cristina Fernández*

*Fernando Muñoz*

*Laura Segarra*

*Marta Guillén*

*Marta del Pozo*

*Nieves Rolanía*

*Raquel Álvarez*

*Carlos Agromayor*

*Adrián Martínez*

**Facilitadora:**

*Josefina Olza*

**Comentarios de la facilitadora sobre el desarrollo del taller**

*El grupo estaba compuesto mayoritariamente por profesionales o técnicas/os relacionados con el urbanismo y la arquitectura, así como representantes del tejido empresarial, o relacionados con temas de carácter ambiental y social, humanitario o de interés público. Esta composición hizo que fluyeran propuestas y sugerencias muy afines, aunque variadas y ricas en contenido y matices. También hubo bastante consenso y acuerdo a la hora realizar la síntesis de las propuestas para llevar al plenario.*

**LAS CINCO IDEAS CONSENSUADAS PRESENTADAS POR EL GRUPO AL PLENARIO PARA SU VOTACIÓN:**

1. **Recuperación de espacios culturales**, reinterpretando dependencias municipales y el espacio urbano, teniendo como punto de partida una iniciativa pública.

[Votos Obtenidos: **12**]

2. **Potenciar el comercio minorista** con incentivos económicos y campañas de concienciación, además de con una **adaptación del comercio** en cuanto a aspectos estéticos y comerciales.

[Votos obtenidos: **12**]

3. **Conseguir que el espacio público sea confortable** desde el punto de vista **estético y funcional**, incluida señalética, mobiliario urbano, vegetación, recorridos, movilidad...

[Votos obtenidos: **10**]

4. **Cambio de mentalidad, educación, concienciación**, promoción, cumplimiento de ordenanzas y normativa como medio para conseguir los demás puntos.

[Votos obtenidos: **3**]

5. **No tratar el centro urbano como un barrio aislado** de la ciudad, sino como parte de ella.

[Votos Obtenidos: **3**]

**IDEAS INICIALES APORTADAS AL DEBATE POR EL GRUPO DE PARTICIPANTES**

- **Actividad empresarial, comercial, cultural**
- Fomento de la actividad empresarial con:
  - Incentivos para la creación, mantenimiento y consolidación
  - Políticas para la dinamización del pequeño y mediano comercio
  - Facilidad de trámites administrativos [estética] (Menos trabas)
- Mejora del comercio minoritario. Integración en la estética de la zona con normativa municipal.
- Aumento de la actividad cultural con subvenciones e incentivos públicos y privados.

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

- Comercio de calidad, con capacidad de adaptarse a las necesidades del mercado. Más variedad comercial.
- Incentivos al pequeño comercio. Plan municipal para crear REDES de pequeño comercio, no sólo existiría en el centro y además éste mejoraría.
- Facilitar comercio minorista (artesanal).
- Mejora del comercio minorista. Cómo:
  - Integración en la estética de la zona con provisión de normativa.
  - Aumento de la actividad cultural con subvenciones e incentivos.
  - Conexión con el Casco Antiguo, aumentando la superficie de éste. Inversión privada y pública.
  - Aumentar las actividades culturales y variadas (todos los públicos) y, sobre todo, realizar una mayor difusión de las mismas a través de los medios tradicionales (carteles, etc.) y actuales (redes sociales, etc.).
- Activación cultural. Incentivar aparición de espacios culturales:
  - Incentivar aparición de espacios culturales
  - Atractivo turismo
  - Actividades demandadas
- Introducir el aspecto cultural. Exposiciones, actuaciones en el Centro, espectáculos, zona de reunión no sólo zona de paso.
- Recuperación de un espacio cultural en el Centro (Cine, Teatro, Xucar...).
  
- ***Planificación y gestión urbana***
  - Accesibilidad a todos los espacios, lugares y locales de interés para todos los ciudadanos. Completar peatonalización: rampas, bordillos, colores, semáforos adaptados a todas las discapacidades, edificios adaptados, mayor estética. “Plan de Accesibilidad”.
  - Espacios lúdicos infantiles.
  - Menor contaminación, mayor limpieza y conservación:
    - Campañas de sensibilización a los ciudadanos
    - Servicios de limpieza más frecuentes
    - Papeleras, contenedores
  - Mejora y acondicionamiento de espacios públicos (Mercado, Plaza España).
  - PLANIFICACIÓN URBANA:
    - Normativa (diseño, estética, construcción)
    - Calidad turística
    - Usos permitidos
    - Botánica
  - INCENTIVOS FISCALES:
    - Eficiencia
    - Sostenibilidad
    - Calidad
    - Usos compatibles

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

- Terrazas,
- Vegetación
- PROMOCIÓN, SENSIBILIZACIÓN, EDUCACIÓN:
  - Convivencia (limpieza, urbanidad, animales, usos)
  - Ocio y tiempo libre (cines aire libre, huertos urbanos, espectáculos)
  - Parque Tecnológico
- Estética edificatoria: ordenanzas municipales; incentivar rehabilitación.
- Uniformidad de criterios urbanísticos en zona centro y zonas verdes. Educación ambiental.
- Concurso para elaborar un Plan/Proyecto de señalética, pavimentación y mobiliario urbano que incluya vegetación nueva y/o integre la existente.
- Para proteger a los peatones y ciclistas, niños y mayores que, en algunos sitios señalados, los coches tengan que ir a 20Km/h para evitar cualquier incidente de circulación.
- Lo mismo que se hacen los recorridos por el campo por medio de senderos debidamente señalizados, hacer recorridos urbanos también debidamente señalizados para recorrer la ciudad de N a S y de E a O, produciendo un intercambio entre los diferentes barrios, así como con turistas o gente de otras ciudades que nos visitan y quieren conocer la ciudad. Hacer planos con GPS y decir que es lo que hay, distancias, desniveles.
  
- **Zona Centro**
  - Conexión con el Casco Antiguo aumentando su influencia, con normativa e inversión pública y privada.
  - INCENTIVAR EL RETORNO AL CENTRO PARA USO RESIDENCIAL: mejorar el aparcamiento para residentes, ayudas a la rehabilitación de inmuebles para dotarlos de los servicios precisos (ascensor, calefacción, reducción de la presión fiscal). Depende del Concejal de Urbanismo y Concejal de Hacienda.
  - INTRODUCIR EN EL CENTRO SERVICIOS DE LOS QUE AHORA CARECE: polideportivos, pistas deportivas, piscinas cubierta-descubierta municipales. Mejorar las aceras, dotarlas de arbolado. Mejorar la implantación de dotaciones privadas como telefónica y ¿? (más enfocada al Casco Antiguo, San Antón, Miradores). Concejalías de Deporte y Urbanismo.
  - MEJORAR LA ESTÉTICA DEL CENTRO: ordenanzas reguladoras para edificar, obligando a anchos mínimos para evitar el indeseable efecto longitudinal en altura de algunos de los que existen. Ordenanzas para la estética de locales, que sean mínimamente dignos; ordenanzas que eviten que el peso terciario de terrazas lo ocupe todo. Un local no puede ocupar más vía pública que terraza. Urbanismo-Policía.
  - Peatonalización y unificación peatonal del Centro.
  - Readaptación del flujo del tráfico en el Centro, ganando espacio para el peatón y uso lúdico de la vía pública.

- **Espacio público**

- Buscar sitios donde la gente pueda venir con sus hijos, mascotas, y crear un entorno agradable donde se pueda charlar e intercambiar opiniones, leer un periódico, un libro, tocar la guitarra o tener unas mesas donde se pueda jugar a los clavos, ajedrez, la oca, con un bonito mobiliario urbano, que no lujoso, y que en muchas ocasiones sean las personas las que diseñen el sitio, o que hagan propuestas (sin molestar a los vecinos) y que tengan una buena luz. Por el día, algo para refugiarse del sol. Esto se puede hacer porque no supondría un gasto excesivo.

<b>2.1.4. IDEAS Y SUGERENCIAS DEL GRUPO TEMÁTICO D (II): ESPACIO PÚBLICO Y ACTIVIDAD URBANA</b>
---

**Participantes:**

*Dámaso Matarranz*

*Jesús Díaz*

*José Enrique Villagarcía*

*Jorge Martínez*

*José Duchaes*

*Pedro J. García Hidalgo*

*Pablo León*

*Roberto Bermejo*

*Arantxa Lara*

**Facilitadora:**

*Pilar Vega Pindado*

**Comentarios de la facilitadora sobre el desarrollo del taller**

*El taller funcionó con puntos de debate en relación a la accesibilidad en automóvil al centro, igualmente se repitió el debate sobre la peatonalización de la calle Carretería y aspectos relacionados con el estacionamiento de vehículos. La discusión sin embargo fue productiva ya que sirvió para acercar posicionamientos que permitió llevar al plenario cinco propuestas consensuadas. De hecho, las ideas fueron votadas mayoritariamente en el plenario alcanzando el primer, tercero y cuarto puesto de las ideas más votadas.*

## LAS CINCO IDEAS CONSENSUADAS POR EL GRUPO Y PRESENTADAS AL PLENARIO PARA SU VOTACIÓN

1. **Recuperar la calle como red peatonal y ciclista** (se ensanchan aceras, se garantiza los itinerarios a los colegios, bibliotecas, centros culturales, etc.).

[Votos obtenidos: **14**]

2. **Re-diseñar el paisaje urbano con criterios de funcionalidad y estética** (renovación del mobiliario urbano, mejora de la iluminación, rehabilitación de fachadas, renovación y cuidado del arbolado, etc.).

[Votos obtenidos: **19**]

3. **Fomentar la actividad** (comercial, cultural, etc.) **en locales vacíos.**

[Votos obtenidos: **2**]

4. **Reorganizar el viario** en el perímetro de las **áreas peatonales.**

[Votos obtenidos: **1**]

5. **Autobús lanzadera** desde el centro a la Plaza Mayor.

[Votos obtenidos: **15**]

## IDEAS INICIALES APORTADAS AL DEBATE POR EL GRUPO DE PARTICIPANTES

- **Red de transporte público**

- Replanteo de líneas de autobús. Trazado circular de las líneas con epicentro en el centro y aplicando sistemas de tarificación con billete único.

- **Coexistencia**

- Reconstrucción del parque de San Julián y su entorno para hacerlo semipeatonal.

- **Modelo de ciudad**

- Revisar el planeamiento existente (PGOU, PECA) y adaptarlo a la realidad con visión de futuro y compromiso de implantación.
- Sobre la accesibilidad en el viario urbano. Buscar mayor integración en la movilidad entre los barrios, urbanizar los espacios de RENFE y accesos al Casco Antiguo, permitir el acceso desde las Hoces, espacios nuevos de uso público y dotacional.

- ***Paisaje urbano***
  - Plan de calidad del paisaje urbano (rehabilitación de edificios, normativa para locales y fachadas, eliminar carteles y marquesinas que contaminan visualmente, soterramiento de cables, igualar alturas, recuperar edificios emblemáticos, etc.).
  
- ***Infraestructuras***
  - Ensanchar aceras y acondicionar ciclo-calles pintadas en el suelo. Retranquear muros de solares.
  - Homogeneizar la imagen urbana del Casco Antiguo y el Centro.
  - Plan de renovación del acerado (ampliación de aceras, plantación de árboles, dotación de mobiliario urbano de calidad, pavimento elegante, etc.).
  
- ***Calidad del aire y ruido***
  - Erradicar los ruidos y humos (haciendo cumplir la ordenanza) y fomentar en su lugar el arte. Erradicar los sopladores a gasolina, medidores de decibelios en cada patrulla de la policía.
  
- ***Calle peatonal***
  - La calle para el peatón, invertir la proporción ratio metro cuadrado de espacio público de calle utilizado por el coche y el peatón.
  - Revisión de peatonalización en Carretería. Horas de esta peatonalización más permeable para el tráfico rodado. Ir a una solución de coexistencia por horas de tráfico y peatón, abrir al tráfico la calle Sánchez Vera y reorganizar las calles adyacentes.
  - Coexistencia al mismo nivel de calle San Francisco y Plaza de la Hispanidad- Eje cultural Aguirre+ Diputación (Ver plano detalle N°1).
  
- ***Gestión del tráfico***
  - Plantear cambio de tráfico. Giro en zona centro con vías rápidas, sin aparcamiento.
  - Reducir el tráfico solo a residentes, zonas verdes, carga y descarga, trabajadores, etc.
  
- ***Usos urbanos***
  - Incentivar la vida urbana en la calle, mediante la dinamización del uso de las plantas bajas con programas culturales que propicien la convivencia de diversos colectivos.
  
- ***Iluminación nocturna***
  - Renovación del alumbrado público. Sustitución de las farolas en fachada por otras de pie y fuste con diseño atractivo y Led.

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

- Iluminación nocturna, color adecuado, luz más blanca que permite que aumente el confort general del usuario nocturno, de esta forma aumentaría la seguridad ciudadana y reducir los accidentes de tráfico, además colaboraría a fomentar el comercio local.
  
- ***Rehabilitación de la edificación***
  - Rehabilitación del mercado y el edificio de Sindicatos (con parking incluido) y la plaza de Los Carros.
  
- ***Itinerarios peatonales y ciclistas***
  - Conexión peatonal al Centro con calles de coexistencia al perímetro del Casco Antiguo, Puente, Trinidad hasta la base de las Casas Colgadas.
  - Eliminar el distrito único. Crear itinerarios escolares seguros.
  - Itinerarios peatonales o de coexistencia, de conexión para padres / niños que acerquen hasta colegios, bibliotecas, centros culturales...
  
- ***Recuperar espacios públicos***
  - Día del espacio público, con actividades, talleres en plazas, parques e incluso se pueda cortar una calle
  - Acondicionar espacios para el arte: Iglesia de San Pantaleón (Federico Muelas al Museo), Alfar de Pedro Mercedes, Plazas y calles....
  
- ***Asociacionismo***
  - Fomentar el asociacionismo como fórmula base de cooperación en la gestión de nuestro medio físico (y psíquico).

## **2.2. LAS IDEAS Y PROPUESTAS MÁS VALORADAS**

Tras la presentación en el plenario final del conjunto de 20 medidas elaboradas por los cuatro talleres temáticos, se pidió a los asistentes que repartieran entre ellas sus votos (cinco por cada participante) con la única condición de que no les estaba permitido votar las propuestas elaboradas por el taller de trabajo en el que habían participado, ya que se supone que éstas cuentan con el apoyo unánime de sus integrantes.

El número de votos conseguido por cada una de las ideas presentadas al plenario es el que aparece en el anterior apartado de este capítulo, al final del resumen correspondiente a cada taller temático. A continuación se presenta un listado de todas ellas ordenadas por el número de votos obtenidos. Con respecto a ello, es imprescindible señalar que aquellas propuestas que obtienen muy pocos o ningún voto, poseen el valor, en cualquier caso, de haber sido debatidas, consensuadas y presentadas por el grupo correspondiente de trabajo. De algún modo, puede decirse que toda idea o sugerencia tiene, como mínimo, los votos del grupo de participantes que la ha elaborado.

Es preciso también recalcar que el mecanismo de votación y priorización no constituye el fin último del taller, sino más bien una forma de presentar los resultados de la jornada de trabajo en común. Lo importante son tanto los escenarios de futuro definidos, como el conjunto de las medidas y propuestas elaboradas por los grupos. Éstas pueden admitir diversas lecturas y, por consiguiente, diferentes formas de agrupación por afinidad, como corresponde al papel fundamental de herramienta de trabajo que pretende desempeñar el documento producto de un taller de estas características.

A continuación se presenta un cuadro resumen de la selección de propuestas e ideas que el conjunto de participantes realizó mediante esta simple votación.

**LAS 20 IDEAS ORDENADAS SEGÚN LOS VOTOS OBTENIDOS**

Taller temático A+B: Modos activos y transporte público

Taller temático C: Tráfico, movilidad y estacionamiento

Taller temático D (I): Espacio público y actividad urbana

Taller temático D (II): Espacio público y actividad urbana

Nº de votos obtenidos	<b>PROPUESTAS CONSENSUADAS EN LOS TALLERES TEMÁTICOS Y PRESENTADAS AL PLENARIO EN EL PANEL FINAL</b>	Grupo temático en la que se formuló
<b>19</b>	Re-diseñar el paisaje urbano con criterios de funcionalidad y estética (renovación del mobiliario urbano, mejora de la iluminación, rehabilitación de fachadas, renovación y cuidado del arbolado, etc.)	<b>D (II)</b>
<b>16</b>	Plan Especial basado en datos objetivos y centrado en las soluciones para el espacio urbano y la nueva movilidad, incluyendo propuestas de regeneración de barrios, accesibilidad universal, diseño con prioridad peatonal, permeabilidad...	<b>C</b>
<b>15</b>	Rutas e itinerarios peatonales agradables y seguros: Por ejemplo, para niños/escolares, para mayores...	<b>C</b>
<b>15</b>	Autobús lanzadera desde el centro a Plaza Mayor.	<b>D (II)</b>
<b>14</b>	Recuperar la calle como red peatonal y ciclista (se ensanchan aceras, se garantiza los itinerarios a los colegios, bibliotecas, centros culturales, etc.).	<b>D (II)</b>
<b>12</b>	Recuperación de espacios culturales, reinterpretando dependencias municipales y el espacio urbano, teniendo como punto de partida una iniciativa pública.	<b>D (I)</b>
<b>12</b>	Potenciar el comercio minorista con incentivos económicos y campañas de concienciación, además de con una adaptación del comercio en cuanto a aspectos estéticos y comerciales.	<b>D (I)</b>
<b>10</b>	Conseguir que el espacio público sea confortable desde el punto de vista estético y funcional, incluida señalética, mobiliario urbano, vegetación, recorridos, movilidad..	<b>D (I)</b>
<b>10</b>	Centro y Casco: ensanchamiento de aceras eliminando plazas de aparcamiento de rotación y reservándolas a residentes e instalando ayudas mecánicas en pendientes.	<b>(A+B)</b>
<b>9</b>	Control de acceso (y estacionamiento) al casco histórico y Plaza Mayor.	<b>C</b>

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

<b>9</b>	Aparcamientos de disuasión (rotatorios) en periferia, fuera del centro. Estacionamientos para los vecinos en el centro.	<b>C</b>
<b>7</b>	Autobuses más puntuales y fiables, más fluidos, eléctricos, más pequeños, adecuados a la escala de la ciudad.	<b>C</b>
<b>7</b>	Cuenca ciudad bici: bicicleta como emblema, apoyada por políticas públicas: creación de la oficina de la bici.	<b>(A+B)</b>
<b>6</b>	Calmar el tráfico en Cuenca, reducir la velocidad y el número de coches circulando. Cuenca ciudad 30.	<b>(A+B)</b>
<b>5</b>	Reformulación del transporte público, entendido como solución a la movilidad: carril bus-bici, nuevas tecnologías flexibles a demanda. Intermodalidad (taxi/AVE compartido, aparcamientos+paradas... transporte público)	<b>(A+B)</b>
<b>3</b>	Cambio de mentalidad, educación, concienciación, promoción, cumplimiento de ordenanzas y normativa como medio para conseguir los demás puntos.	<b>D (I)</b>
<b>3</b>	No tratar el centro urbano como un barrio aislado de la ciudad, sino como parte de ella.	<b>D (I)</b>
<b>2</b>	Fomentar la actividad (comercial, cultural, etc.) en locales vacíos.	<b>D (II)</b>
<b>1</b>	Gestión integral de la movilidad (tráfico) utilizando sistemas de control para una gestión flexible a favor de los modos activos y transporte público.	<b>(A+B)</b>
<b>1</b>	Reorganizar el viario en el perímetro de zonas peatonales.	<b>D (II)</b>

### 3. ANEJOS

#### 3.1. PROGRAMA DE LA JORNADA

SÁBADO, 24 DE OCTUBRE DE 2015

ESCUELA MUNICIPAL DE MÚSICA

CUENCA

- 10:00h. BIENVENIDA Y ENTREGA DE DOCUMENTACIÓN
- 10:15h. APERTURA DEL TALLER:
- Presentación del proceso, Alcalde de Cuenca, Ángel Mariscal
  - Introducción a la metodología de trabajo  
Isabel Velázquez Valoria (Gea21)
- 10:45h. PAUSA – CAFÉ
- 11:15h. PRIMERA SESIÓN: CONSTRUYENDO UNA VISIÓN DE FUTURO
- Trabajo en 4 grupos para construir una visión de futuro del centro de la ciudad, su calidad y movilidad
- 13:30h. PLENARIO:
- Puesta en común de los escenarios de futuro de los grupos de trabajo
- 14:00h. PAUSA – COMIDA
- 15:30. SEGUNDA SESIÓN: IDEAS Y PROPUESTAS PARA LA ACCIÓN
- Breve explicación de la segunda sesión de trabajo: escenarios positivos a conseguir y escenarios negativos a evitar
- 15:45 TRABAJO EN 4 GRUPOS TEMÁTICOS:
- Debate y propuestas para mejorar la movilidad y la calidad de la ciudad
- 18:00h. PLENARIO:
- Puesta en común de las propuestas de los grupos
  - Valoración y priorización de las propuestas
- 18:30h. CONCLUSIONES Y CLAUSURA DE LA JORNADA  
Alcalde de Cuenca, Ángel Mariscal

### 3.2. EVALUACIÓN DEL TALLER

Los resultados del cuestionario de evaluación son indicativos de que la gran mayoría de las personas, que han respondido a la encuesta, se muestra satisfecha con la metodología utilizada, las posibilidades de expresarse y debatir y valora positivamente las aportaciones realizadas por los distintos grupos, las soluciones y propuestas, así como los objetivos (claridad, interés) y resultados del taller (novedad, utilidad, realización).

Otro aspecto valorado es la posibilidad que brinda esta jornada de intercambiar ideas, así como el consenso alcanzado y las coincidencias en ideas y propuestas entre los grupos.

Entre las críticas efectuadas es interesantes resaltar las expresadas en tono positivo y constructivo. Otras más habituales guardan relación con la sensación de escasez de tiempo para profundizar algo más en los temas tratados o en los que surgen al hilo del debate abierto en los grupos.

A continuación se presentan de forma más detallada los resultados del cuestionario de evaluación, repartido al final de la jornada.

#### RESULTADOS SOBRE 31 CUESTIONARIOS RECIBIDOS

##### 1. OPINIÓN SOBRE EL TALLER

1.1 Por favor, valore los diversos aspectos del taller que se indican a continuación:

- Oportunidad de manifestar mis ideas  
Suficiente **73%**      Aceptable 20%      Insuficiente 7%
- Ritmo general del taller  
Rápido 20%      Normal **77%**      Lento 3%
- Número de personas participantes  
Muchas 23%      Adecuado **77%**      Pocas 0%

1.2 Valore las siguientes características de las personas participantes:

- Los/as participantes han sido creativos/as  
Suficiente 30%      Aceptable **63%**      Poco 7%

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

- Lo/as participantes se han manifestado sin prejuicios  
 Suficiente **47%**                      Aceptable 43%                      Poco 10%

1.3 Cómo valoraría el escenario presentado

- El escenario ha sido interesante/motivador  
 Mucho 37%                      Suficiente **56%**                      Poco 7%
- El escenario ha sido útil  
 Mucho 27%                      Suficiente **60%**                      Poco 13%

1.4 Qué opinión le merece el grado de discusión de las siguientes materias

- Las áreas temáticas  
 Suficiente 41%                      Aceptable **52%**                      Insuficiente 7%
- Problemas locales  
 Suficiente 31%                      Aceptable **48%**                      Insuficiente 21%
- Soluciones y acciones propuestas  
 Suficiente 31%                      Aceptable **61%**                      Insuficiente 8%

**2. OBJETIVOS Y RESULTADOS**

2.1 ¿Cómo califica los objetivos del taller?

- Muy claros 9%                      Claros **83%**                      Poco claros 8%
- Muy interesantes 30%                      Interesantes **70%**                      Poco interesantes 0%

2.2 ¿Cómo califica los resultados (ideas, acciones, prioridades) del taller?

- Muy Novedosos 5%                      Novedosos **89%**                      Poco novedosos 6%
- Muy útiles 27%                      Útiles **68%**                      Poco útiles 5%
- Realizables **71%**                      Poco Realizables 29%                      Nada realizables 0%

2.3 Cuáles han sido en su opinión los resultados más importantes del taller:

- *Puesta en común de acuerdos con criterios y valoraciones muy positivas.*
- *Prioridad al peatón, a la bici y al transporte público en detrimento del coche*
- *Se ha llegado a la conclusión de que en la ciudad se prefiere la vida peatonal a la vehicular*
- *Se ha dado un paso importantes en la línea de la movilidad sostenible*

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

- *Se ha abierto el debate ciudadano sobre movilidad*
- *Intercambio de información y diagnóstico*
- *Formulación de un espacio de debate en el que poder expresar nuestra visión*
- *Se ha podido escuchar distintos puntos de vista y distintas soluciones*
- *Unanimidad en planificar de forma consensuada*
- *Necesidades de transporte público eficiente, aparcamientos carga y descarga, peatonalizaciones permeables*
- *Asistencia de un gran número de personas de diversos colectivos sociales*
- *Los objetivos parecen claros y similares para todos*
- *Puesta en común de propuestas y conocimiento de alternativas*
- *Voluntad de colaboración y distintas personas con las mismas inquietudes*
- *El “tráfico” entendido como flujo de coches, intensidad, velocidad,.....no tiene solución en el centro de la ciudad o mejor dicho su solución es restringirlo, pacificarlo, prohibirlo en determinadas zonas. La movilidad de personas, mercancías y enseres es otra cosa distinta del tráfico*
- *Encuentro de ideas, impresiones, puntos de vista*
- *Poner de manifiesto las necesidades de una mayoría cuyos intereses y preferencias, desgraciadamente, no coinciden con los de quienes tienen que tomar las decisiones*
- *Posibilidad de intercambio de opiniones*
- *Desahogar el centro de la ciudad*
- *Comprobar que hay coincidencia, casi total, en las propuestas que se han llevado a cabo: accesibilidad, transporte público, bici y peatones.*
- *La necesidad de consenso. La puesta en común*
- *Sintetización de ideas diversas en propuestas consensuadas. Se recogen opiniones, ideas y propuestas interesantes para emprender una línea de acción “legitimada”*
- *Participación ciudadana indispensable*
- *Me he sorprendido gratamente de ver que hay una idea positiva generalizada de una ciudad más “amable”, al menos, en los grupos que he estado*
- *Propuestas, colaboración, ideas, consenso*
- *El cambio de ideas entre diferentes personas*
- *Herramienta fundamental para buscar soluciones a la problemática existente.*
- *Muchas propuestas. Muy complicadas de poner en práctica, al menos, a corto plazo y sin cuantificación económica*

2.4 Puede señalar en dos líneas sus críticas al taller:

- *Sería conveniente conocer los plazos de actuación siguientes. No puede ser que estos trabajos terminen en nada*
- *Sólo espero que de verdad sirva para hacer una ciudad más habitable para el ciudadano*

**Taller de Futuro EASW**  
**“Vivir el centro. Debate sobre movilidad y calidad urbana”**

- *Que se siga en el tiempo ( y se revise cada poco tiempo)*
- *Que se propongan actuaciones concretas y detalladas*
- *No basar la “movilidad” en el uso de coches (o tráfico) y fundamentar la movilidad “corta” en peatonalidad y media y larga en bici y transporte público*
- *Más debate*
- *Grupos con muchos participantes*
- *Puede hacerse más eficiente o completo con más tiempo*
- *Se han escuchado ideas no realizables, debido a las características físicas de la ciudad y al coste económico de algunas medidas*
- *Más énfasis en propuestas concretas*
- *Más directo al problema de reordenación del tráfico*
- *Falta de claridad de los objetivos del taller, representadas por falta de definición concreta del trabajo a realizar en cada sesión*
- *Cierta dispersión en el ámbito de referencia para el debate. Cierta lentitud en el trabajo, relacionada con el número de participantes*
- *En algunos momentos algunos participantes han venido al taller con mentalidad poco abierta y con intención de imponer sus puntos de vista, pero han sido muy minoritarios*
- *Poca publicidad en los medios y redes sociales. Podría haberse retransmitido en tiempo real en redes sociales*
- *En las sesiones de tarde, deberían haber representantes municipales (técnicos o políticos) para presenciar los debates en cada uno de los grupos de trabajo*
- *Tener la documentación días antes*
- *No hay ninguna. El ambiente ha sido agradable y con ánimo de colaboración por parte de todos*

### 3.3. REPERCUSIÓN DEL TALLER EN LA PRENSA LOCAL

La atención de los medios locales al proceso de participación ciudadana y las menciones en la prensa han sido múltiples. A continuación se presentan los vínculos de acceso a las noticias previas y posteriores a la realización del taller EASW.

[http://ayuntamiento.cuenca.es/portal/lang\\_\\_es/rowid\\_\\_1173323,21293/p21293\\_\\_4/tabid\\_\\_8988/Default.aspx](http://ayuntamiento.cuenca.es/portal/lang__es/rowid__1173323,21293/p21293__4/tabid__8988/Default.aspx)

<http://www.latribunadecuenca.es/noticia/Z426B9C16-0B81-4AF2-36AD3883EDF6F784/20151016/troiti%C3%B1o/se%C3%B1ala/uno/problemas/cuenca/es/coge/coche/demasiado/trayectos/cortos>

<http://www.vocesdecuenca.com/web/voces-de-cuenca/-/la-capacidad-urbana-de-cuenca-para-acoger-el-doble-de-poblacion-de-la-actual-complica-movilidad-y-gestion>

<http://www.vocesdecuenca.com/web/voces-de-cuenca/-/miguel-angel-troitino-participara-en-un-debate-dentro-del-plan-de-movilidad-urbana-sostenible-de-cuenca>

[http://ayuntamiento.cuenca.es/portal/lang\\_\\_es/rowid\\_\\_1201022,21293/tabid\\_\\_8988/Default.aspx](http://ayuntamiento.cuenca.es/portal/lang__es/rowid__1201022,21293/tabid__8988/Default.aspx)

<http://www.latribunadecuenca.es/noticia/ZDD493D86-ECD3-AC61-55F1DA867FE7BDED/20151025/troiti%C3%B1o/cuenca/tiene/singularidad/paisajistica...>

[http://www.lasnoticiasdecuenca.es/cuenca/17368\\_debate-ciudadano-sobre-movilidad-aboga-recuperar-calle-como-red-peatonal-ciudadana](http://www.lasnoticiasdecuenca.es/cuenca/17368_debate-ciudadano-sobre-movilidad-aboga-recuperar-calle-como-red-peatonal-ciudadana)

<http://www.latribunadecuenca.es/noticia/Z10A99360-BA66-B4B1-8A54A0D07C7B626D/20151025/cuenca/apuesta/mejor/transporte/colectivo/mayor/peatonalizacion>

[http://www.lacerca.com/noticias/cuenca/propuestas\\_sociedad\\_conquense\\_quiere\\_modelo\\_ciudad\\_movilidad\\_urbana-280046-1.html](http://www.lacerca.com/noticias/cuenca/propuestas_sociedad_conquense_quiere_modelo_ciudad_movilidad_urbana-280046-1.html)

[http://www.lasnoticiasdecuenca.es/cuenca/17338\\_carmen-mota-los-paises-mas-desarrollados-tienen-menos-presencia-coches-interior](http://www.lasnoticiasdecuenca.es/cuenca/17338_carmen-mota-los-paises-mas-desarrollados-tienen-menos-presencia-coches-interior)