

PEATONALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO DE CUENCA

La calle Carretería como generadora de actividad

Enrique Martínez Serrano

Tutores:

Matilde Alonso Salvador

María Paloma Martín Velasco

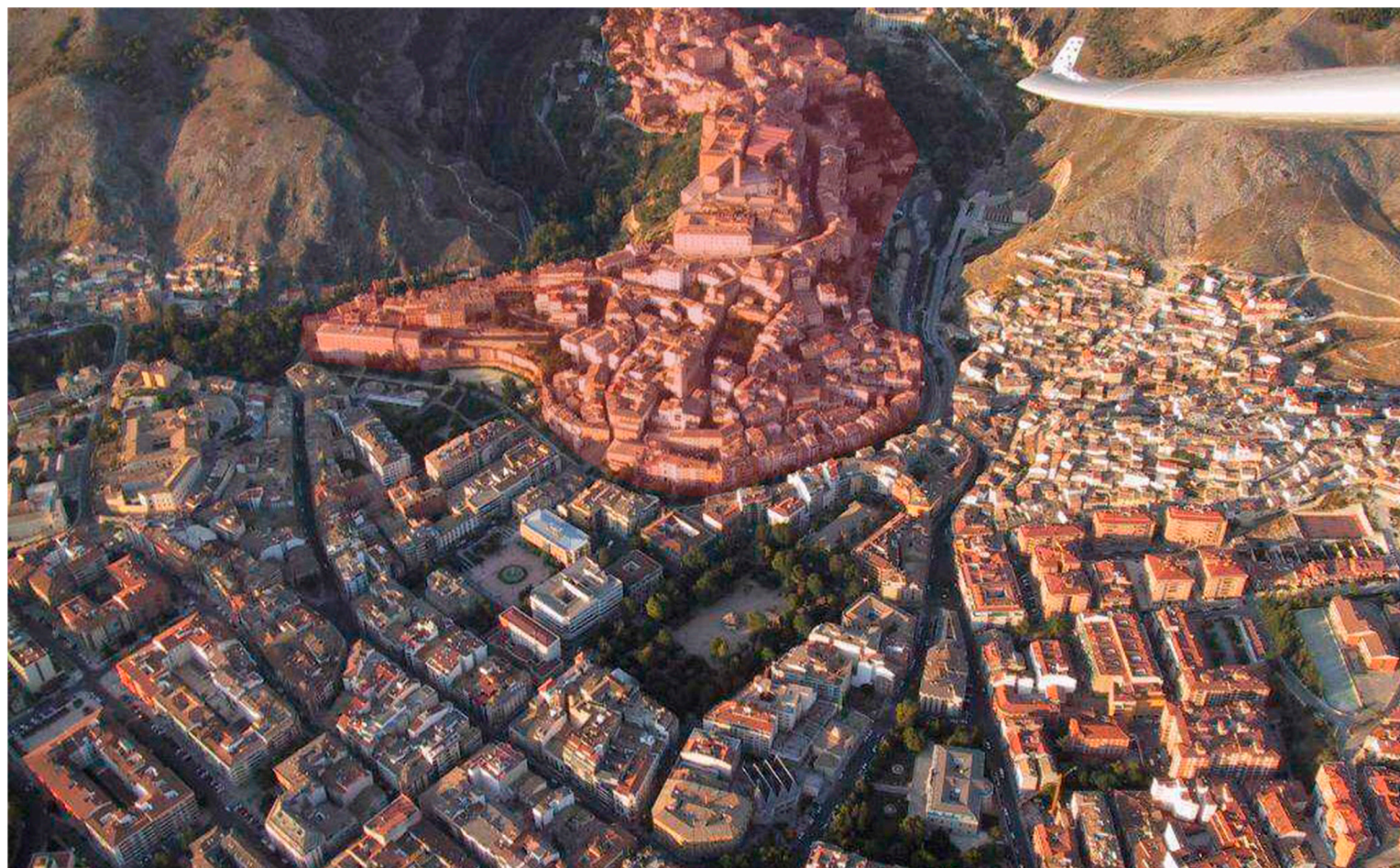
INTRODUCCIÓN	01
ANTECEDENTES	
Fundación ciudad	02
Evolución ciudad	03
Situación urbana	05
Evolución calle Carretería	06
Desencadenantes	07
PEATONALIZACIÓN	
Solución construida	08
Zonificación	09
Elementos	10
Fotos	11
CONCLUSIONES	13
PROPUESTA URBANA	
Sistema peatonal	14
Sistema viario	15
Jerarquización de calles	16
Secciones tipo	17
PROPUESTA CARRETERÍA	
Reestructuración	18
Sección tipo	19
ANEXOS	20

Este trabajo tiene como objetivo resolver la problemática generada en torno a la peatonalización de la calle Carretería, en la zona centro de la ciudad de Cuenca. Se trata de un entorno de carácter terciario con gran cantidad de actividad comercial, hostelera y administrativa que a su vez, ha sido un importante eje viario dentro del esquema de la ciudad a lo largo de su historia.



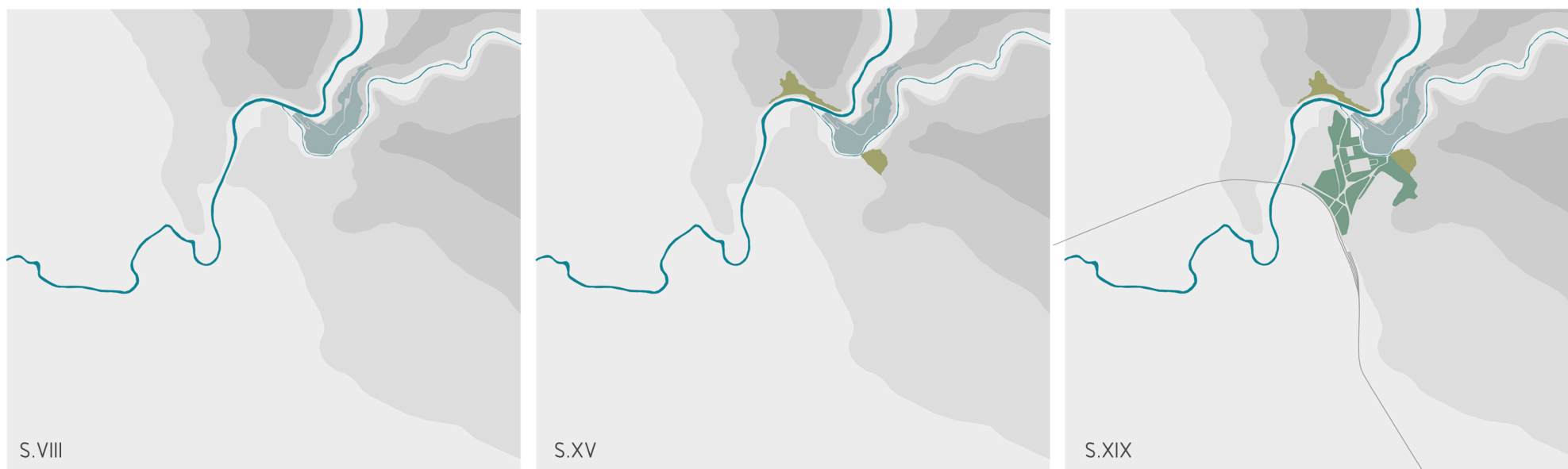
No podemos entender toda la problemática generada en torno a Carretería sin conocer previamente el funcionamiento de la ciudad en su conjunto y como ha afectado su evolución a este entorno concreto.

La ciudad de Cuenca surge durante la ocupación árabe de la península ibérica. Aunque se tienen datos de su existencia como asentamiento romano, no es hasta el siglo VIII cuando se habla de Cuenca como núcleo urbano consolidado. La topografía generada por las hoces de los ríos Júcar y Huécar la convertían en un emplazamiento estratégico perfecto, características que han sido aprovechadas por los diferentes pobladores de la ciudad a lo largo de su historia.



Tomada por las tropas cristianas en el 1177 con Alfonso VIII a la cabeza, su economía se centra en el comercio textil y de ganado durante toda la Edad Media. Tal es el auge de la ciudad que durante los siglos XIV y XV aparecen los primeros asentamientos mas allá de la seguridad que ofrecían las hoces, son los barrios de San Antón y Tiradores.

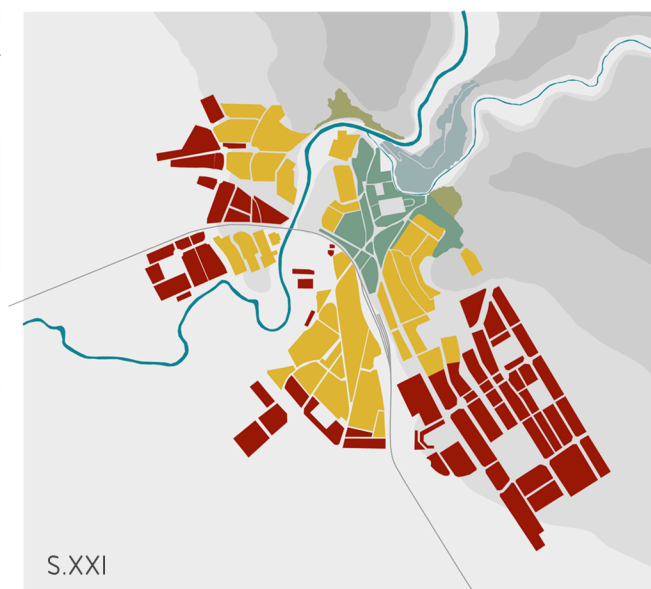
Esta pujanza económica se frena en seco durante el siglo XVIII, cuando el hundimiento de la industria de los paños sumerge a la ciudad en una crisis de la que no se recuperará hasta finales del siglo XIX.



Durante este periodo y principios del siglo XX la ciudad experimenta una transformación socio-económica que provoca la disminución en importancia de la ciudad alta, trasladándose la mayor parte de la actividad hacia la parte baja. Es un periodo de aumento demográfico que el casco antiguo es incapaz de asumir, siendo los barrios de San Antón, los Tiradores, los Moralejos y el nuevo barrio de Casablanca, los encargados de absorberlo. La actividad terciaria se concentra en torno a la calle Carretería, mientras que los nuevos edificios administrativos se organizan en el perímetro del parque de Canalejas, actual parque San Julián.

A lo largo del siglo XX hasta la actualidad la economía conquense se basa principalmente en el sector agrícola y forestal, adquiriendo cierta revitalización en los últimos años gracias al turismo.

El desarrollo urbano por su parte es escaso pero constante, enfocado principalmente hacia el sur de la localidad empujado por la orografía de las hoces y siguiendo así el trazado del ferrocarril.

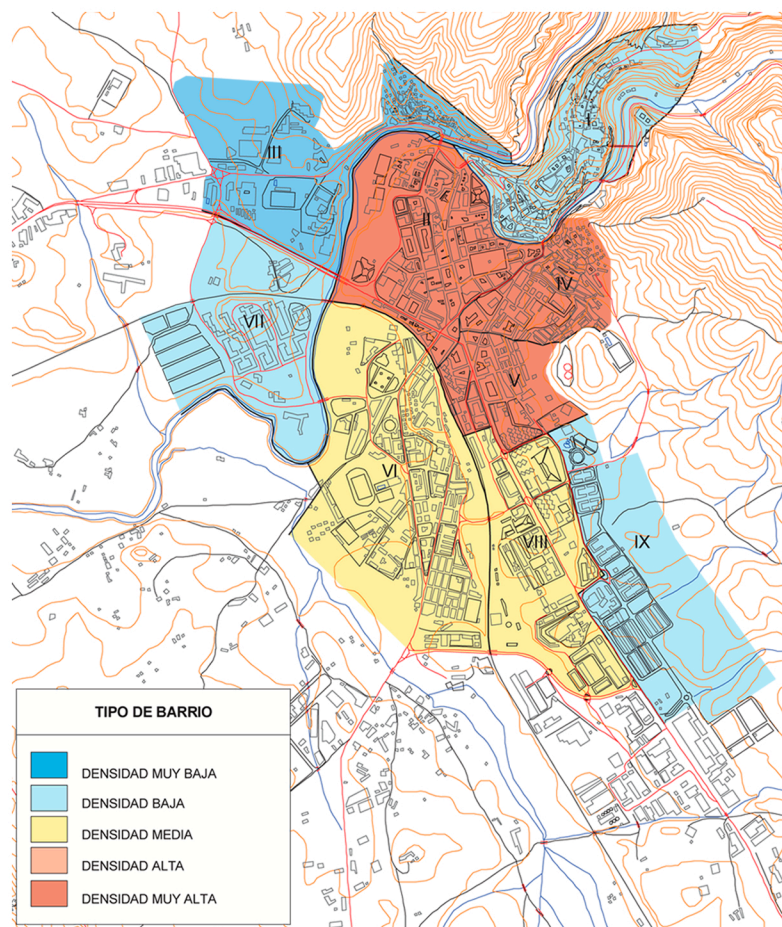


Este esquema se potencia a comienzos del siglo XXI cuando, impulsado por la "burbuja inmobiliaria", la ciudad se expande salvajemente hacia el sureste mediante edificación de baja densidad y la implantación de nuevas localizaciones comerciales y de ocio ligadas a la cultura del automóvil.

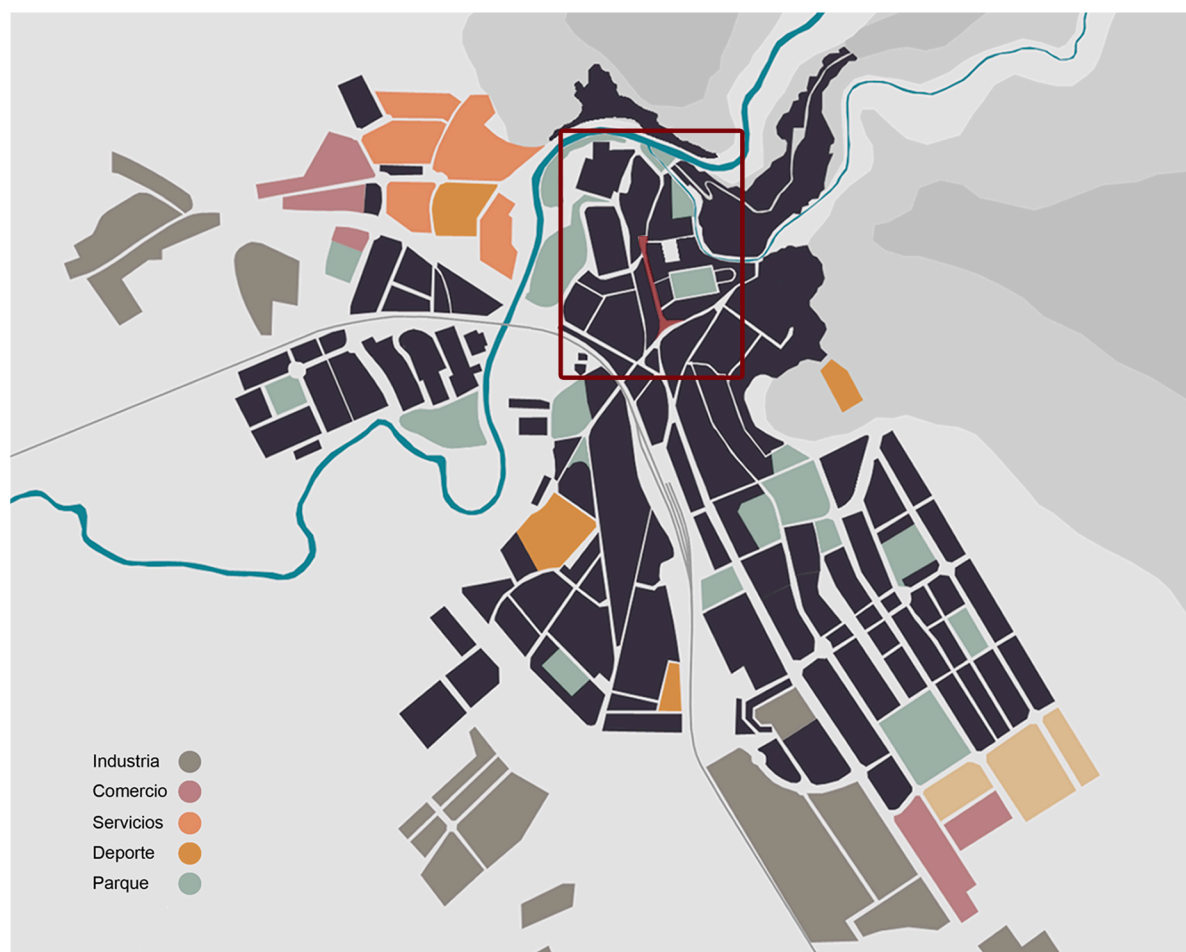
Este modelo urbano ha provocado la dispersión demográfica de la ciudad, lo que conlleva un uso prioritario del automóvil como medio de transporte, la concentración del comercio frente al modelo tradicional y la ineficiencia del transporte público.

Nos encontramos ahora con una población de tamaño reducido (54.600hab) que sin embargo, ocupa una gran superficie y cuenta con una dotación comercial y de servicios excesiva para las necesidades con las que cuenta la ciudad. El sector terciario se debilita disgregado e infrautilizado, y aparece un cambio en el modelo de transporte., desplazando el uso del vehículo particular al del servicio público.

La parte mas afectada es el entorno objeto de este trabajo, con una trama urbana mas cerrada, concentra una mayor densidad de vehiculos y personas en un mismo espacio, generando una problematica que le lleva a perder protagonismo en favor de las grandes superficies comerciales.



Densidad de población año 2003 (Fuente: Ayuntamiento de Cuenca)



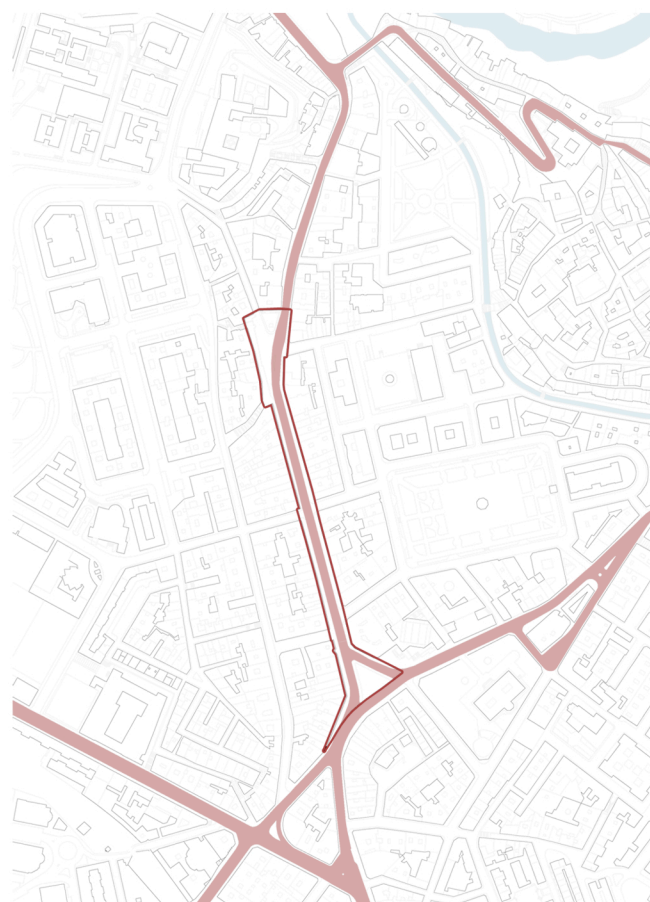
Desde su aparición en el S.XIX, la calle Carretería ha sido un núcleo de actividad básica para la ciudad de Cuenca. Esta importancia se ve afianzada a principios del S.XX con la construcción del parque San Julián y el traslado de la mayoría de administraciones públicas a su entorno. Debido a la morfología de esta zona de ensanche, Carretería se convierte en la columna vertebral de la ciudad por lo que prácticamente la totalidad de eventos desarrollados, como la semana santa, diferentes cabalgatas, competiciones deportivas, etc; utilizan esta vía como parte de su itinerario, aumentando la importancia de la misma para la población conense.

La evolución a lo largo de su historia rompe con la concepción inicial de esta calle, una sección abierta con arbolado, luminosa y agradable, desemboca a mediados del siglo XX en un vía mas cerrada y dura para el peatón, se aumenta el número de plantas en los nuevos edificios y se elimina el arbolado. Este será uno de los aspectos fundamentales en la intervención.

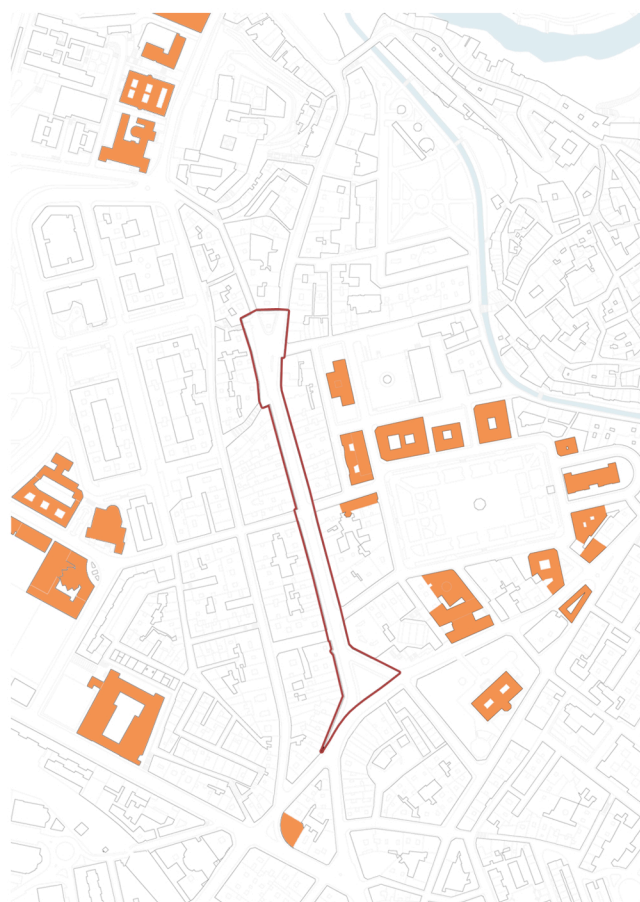
Tenemos aquí un entorno clave para el desarrollo de actividades y relaciones en Cuenca, una arteria principal para el transporte de la ciudad y un autentico icono de la misma que sin embargo, no habia sido tratada con el cuidado necesario para facilitar una evolución en consonancia con la del resto del municipio.



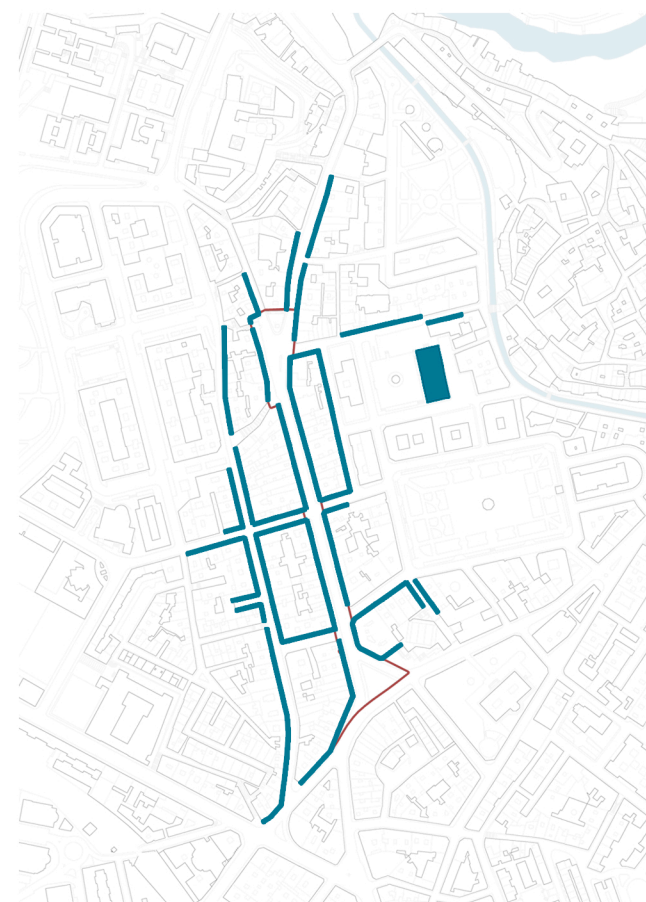
A finales de los años 90 y principios de los 2000, la actividad comercial se basa en pequeñas superficies y tiendas de barrio, siendo el principal núcleo la calle Carretería y su entorno. Es en el año 2002 cuando la apertura del c.c. El mirador, sumada a la gran expansión de la ciudad mediante edificación de baja densidad inician la degradación progresiva de este centro. El aumento del uso del coche lleva a la saturación del viario, las plazas de aparcamiento son insuficientes para absorberlo y los espacios, colonizados por el tráfico rodado, no ofrecen la funcionalidad y la calidad necesarias para competir con las nuevas grandes superficies y dar respuesta a un uso peatonal adecuado. No hay que olvidar que a parte de la actividad comercial, estamos hablando del núcleo administrativo de la provincia de Cuenca, por lo que el flujo de personas que visitan diariamente esta zona es muy amplio.



Viario principal



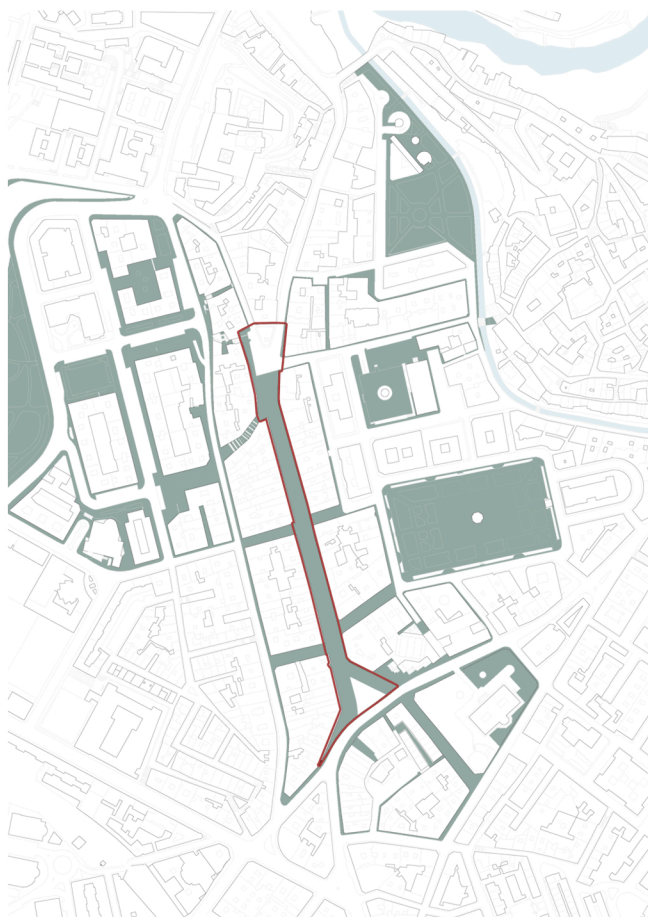
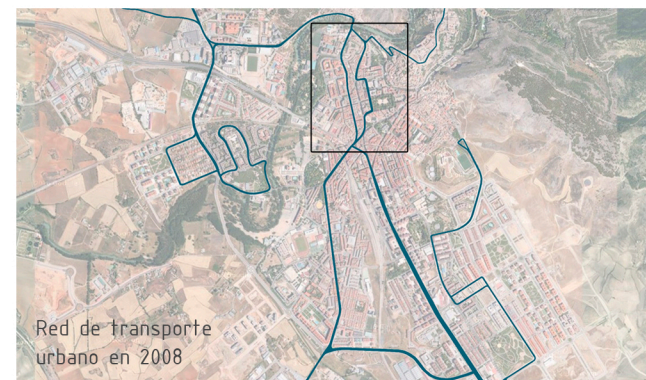
Edificios administrativos



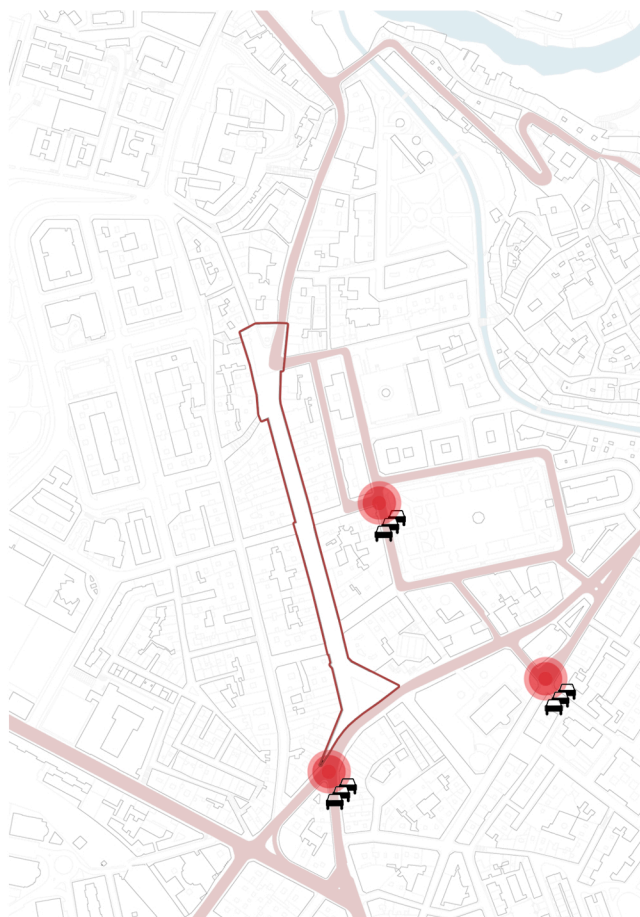
Establecimientos comerciales

En respuesta a la nueva problemática de la zona, en el año 2004 se desarrolla un estudio dirigido a la reestructuración del entorno, la idea es peatonalizar la calle Carretería y sus accesos desviando el tráfico hacia calles adyacentes. El transporte público mantendría en esencia los recorridos previos a la actuación atravesando la vía longitudinalmente como sección compatible.

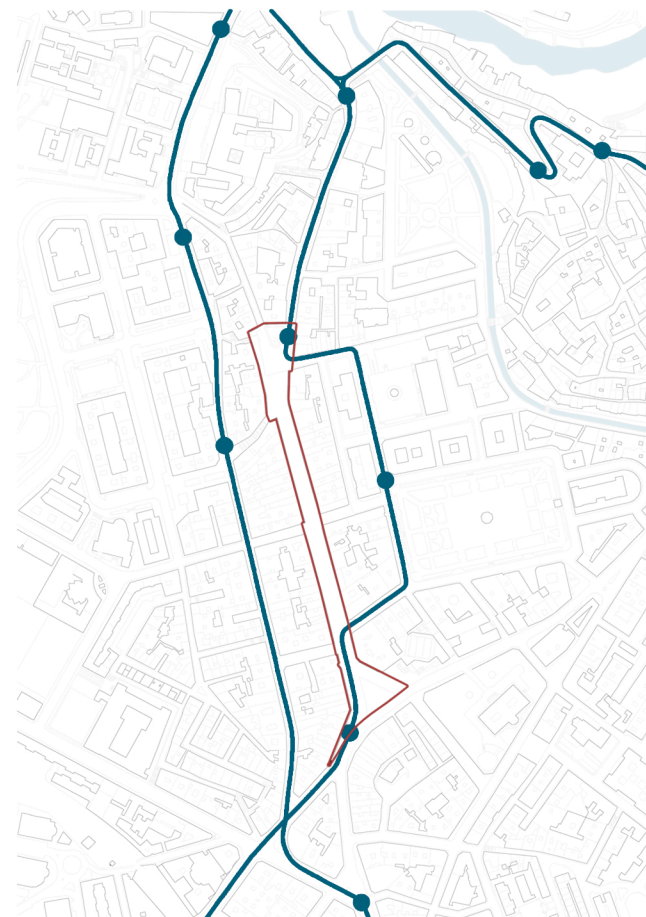
Sin embargo, las dudas generadas por el rechazo inicial de la idea por parte de la población paralizan la evolución del proyecto, el cual es retomado en 2008. Su implantación a nivel urbano no hace mas que empeorar la situación, el bus es desviado finalmente por el perímetro y se hacen habituales los grandes atascos y la falta de aparcamiento.



Manzanas peatonales



Nuevo viario principal y puntos conflictivos



Paradas bus urbano

La peatonalización por su parte se lleva a cabo "a medias". A pesar de eliminar el tráfico de la vía no se hace un tratamiento global del espacio. La falta de financiación y el escepticismo que aun mantienen parte de los ciudadanos lleva al ayuntamiento a hacer una especie de prueba de manera que la intervención pudiera ser retirada en caso de rechazo.

Manteniendo la configuración de la calle se añaden plataformas en el lado oeste, dejando una calzada longitudinal y cuatro ensanches de 15m-20m destinados a carga y descarga.

El funcionamiento de la calle es similar al anterior, la huella del coche es evidente y anima a pasear por la acera, si bien se ganan zonas de terrazas y descanso.

- Asfalto
- Pavimento existente
- Plataforma añadida
- Zona infantil
- Mobiliario
- Acceso carga y descarga
- Terrazas de temporada
- Carga y descarga
- Aparcamientos



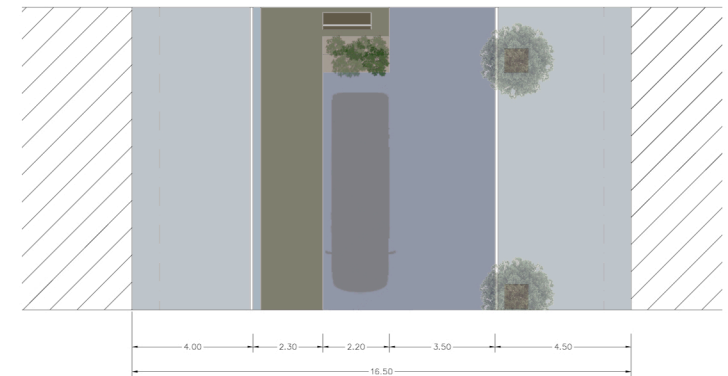
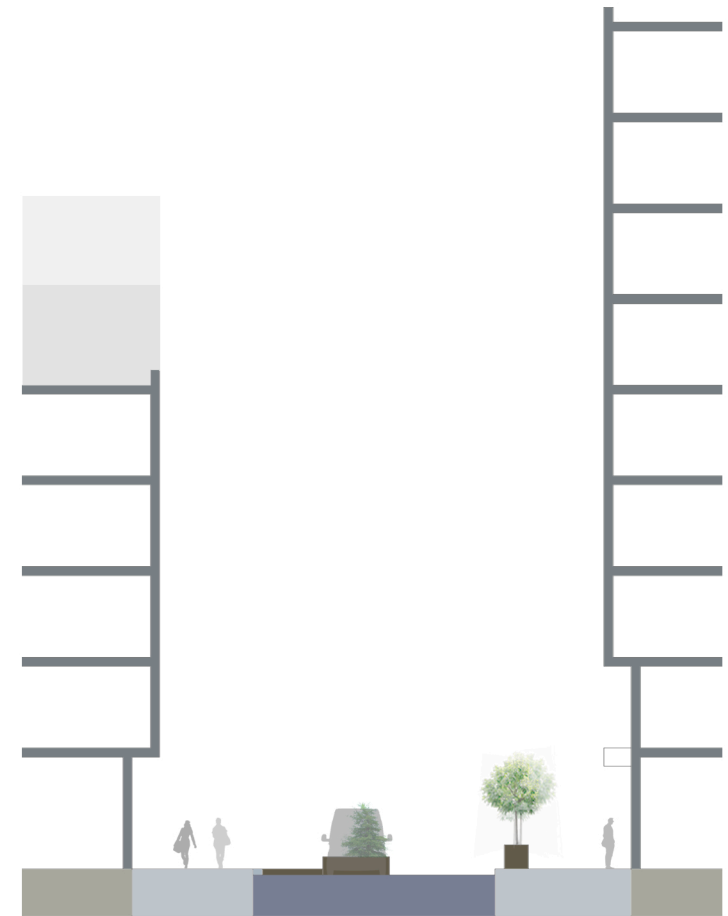
Escala 1:1500

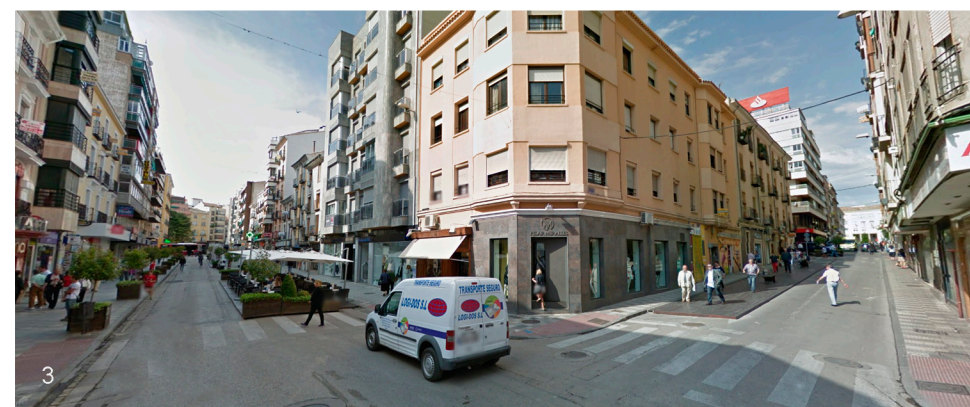


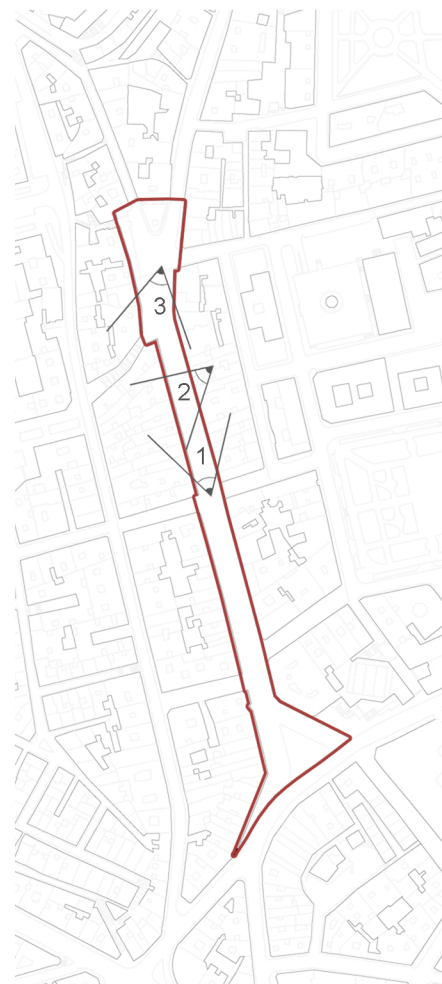
Uno de los problemas más importantes surge de la heterogeneidad en las fachadas. La mezcla entre edificios de diferentes épocas y la falta de control en cuanto a la escala han dibujado un perfil de difícil lectura y sin unidad. El encajonamiento de la sección se ve reforzado por la propia escala de los elementos colocados, insuficiente para ofrecer una visión homogénea y continua de la calle.



La madera es el único material utilizado. La tarima, nivelada con la acera, consta de bastidores sobre los que se coloca el pavimento e incluye el sistema de desagüe. El componente verde se coloca en jardineras de diferente tamaño a lo largo de la calle, sirviendo de delimitación para los diferentes espacios.









La actuación, aunque supone una mejoría en el concepto de la calle, es un avance insuficiente para el potencial del centro urbano. Analizando los antecedentes centramos la atención en dos categorías fundamentales, funcionalidad y paisaje urbano, las cuales servirán de guía para la propuesta.

-FUNCIONALIDAD

<input type="checkbox"/> Ineficiencia del transporte público	Nivel urbano
<input type="checkbox"/> Congestión del centro urbano debido al uso excesivo del coche	
<input type="checkbox"/> Desconexión entre espacios	
<input type="checkbox"/> Parkings infrautilizados	
<input type="checkbox"/> Dificultad en la lectura de los espacios	Nivel de calle
<input type="checkbox"/> Importancia excesiva del vehículo	
<input type="checkbox"/> Inexistencia de protección climática	
<input type="checkbox"/> Ruido del pavimento	

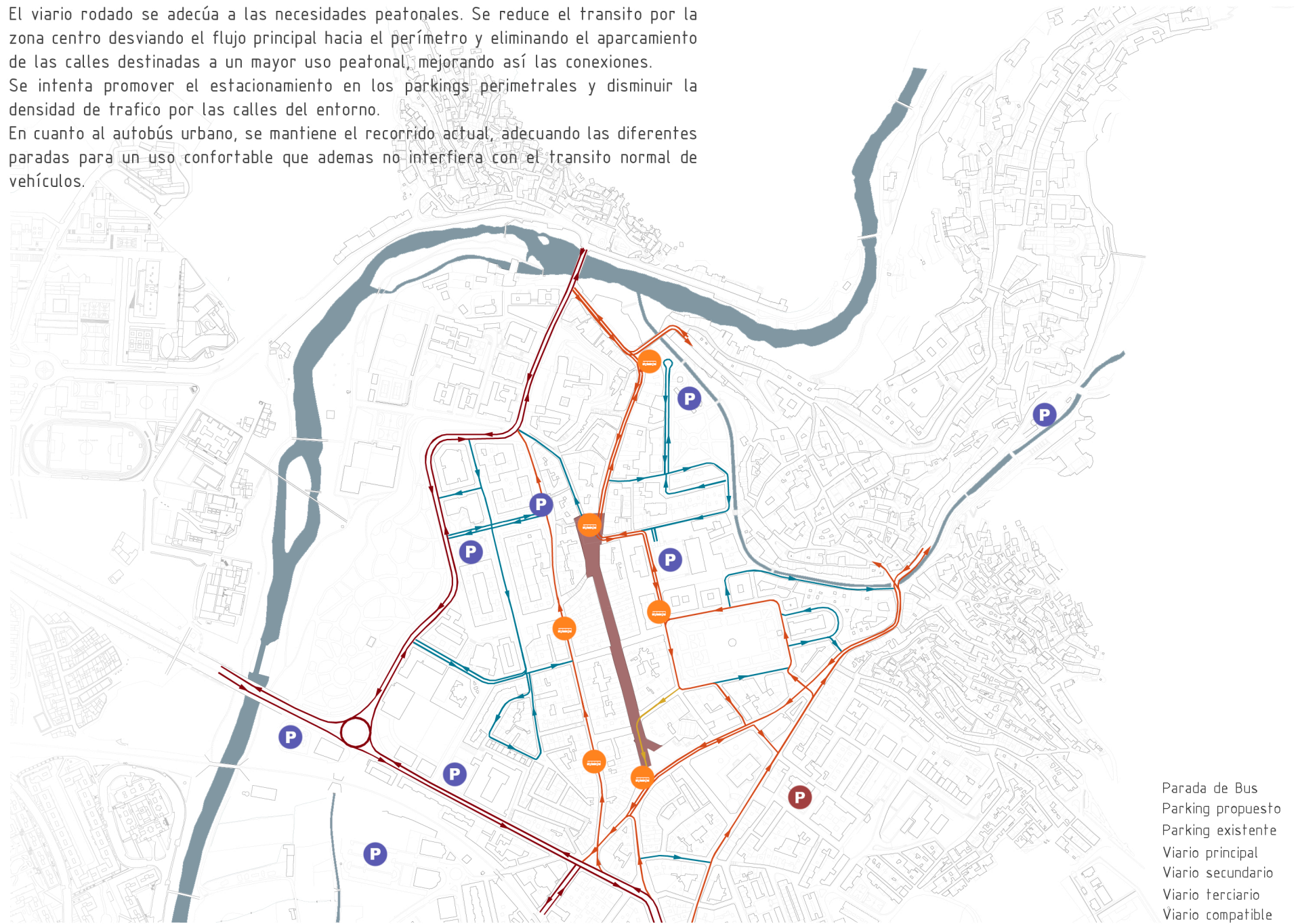
-PAISAJE URBANO

<input type="checkbox"/> Falta de homogeneidad en el tratamiento	Nivel urbano
<input type="checkbox"/> Presencia constante del coche	
<input type="checkbox"/> Imagen demasiado dura, no existe la vegetación	
<input type="checkbox"/> Visuales sin interés	
<input type="checkbox"/> Falta de escala en los espacios	Nivel de calle
<input type="checkbox"/> Tratamiento pobre y descontextualizado	
<input type="checkbox"/> Falta del elemento regulador	
<input type="checkbox"/> Heterogeneidad de las fachadas, espacio fragmentado	
<input type="checkbox"/> Escala excesiva	
<input type="checkbox"/> Huella permanente del vehículo	

El punto de partida de la intervención es la creación de un "anillo verde" que capte la afluencia a la zona. A partir de éste se crea una red peatonal reconocible que conecte todo el perímetro con la calle Carretería. La intención es propiciar el uso de una zona con mayor radio, dando una imagen de conjunto y generando accesos cómodos y de fácil lectura, beneficiando así el acercamiento a pie desde los barrios cercanos, bolsas de aparcamiento perimetrales y paradas de autobús.

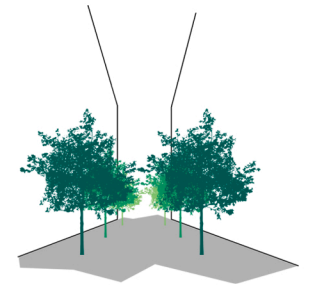


El viario rodado se adecúa a las necesidades peatonales. Se reduce el tránsito por la zona centro desviando el flujo principal hacia el perímetro y eliminando el aparcamiento de las calles destinadas a un mayor uso peatonal, mejorando así las conexiones. Se intenta promover el estacionamiento en los parkings perimetrales y disminuir la densidad de tráfico por las calles del entorno. En cuanto al autobús urbano, se mantiene el recorrido actual, adecuando las diferentes paradas para un uso confortable que además no interfiera con el tránsito normal de vehículos.

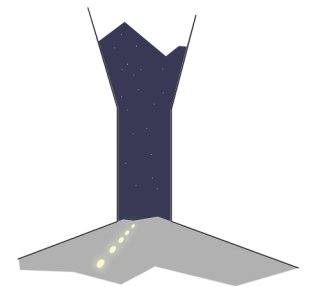


Se modifica la sección de las calles aprovechando la desaparición del coche, aumentando el ancho de paso e introduciendo arbolado e iluminación lineal. Se consigue dar al conjunto esa imagen global y de fácil lectura, modificando las visuales además de marcar de manera clara la dirección.

Total aparcamientos eliminados: 600 plazas
Total aparcamientos disponibles: 700* plazas
*Excluyendo el parking propuesto



Arbolado lineal



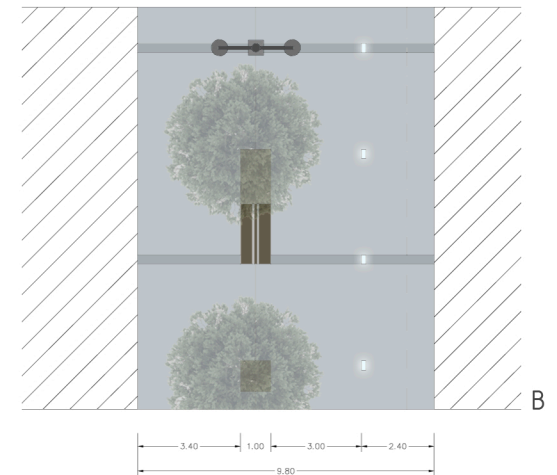
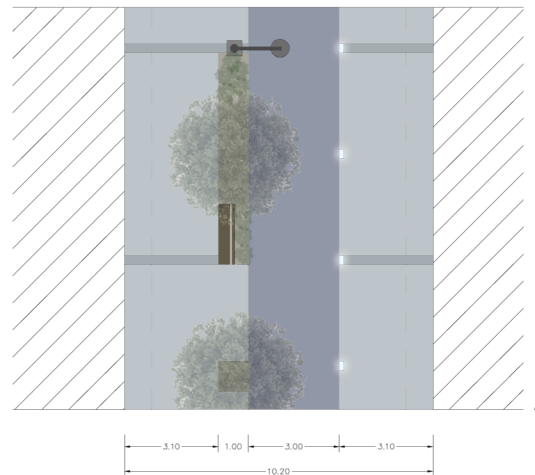
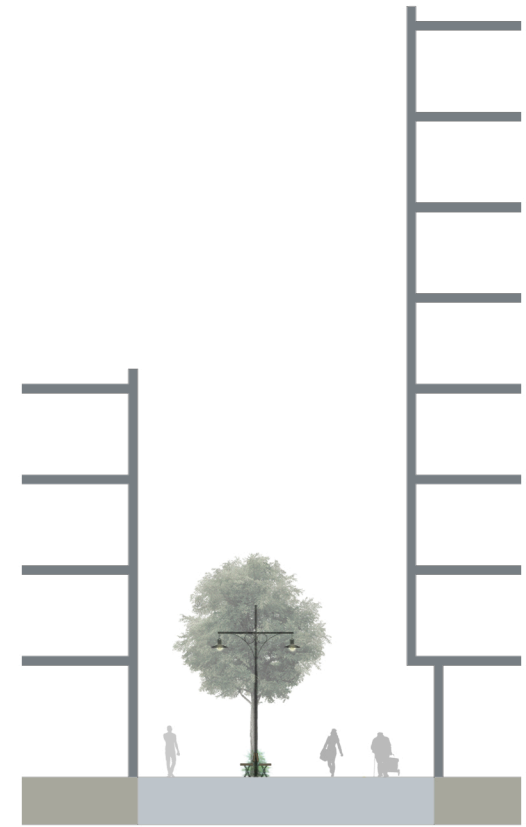
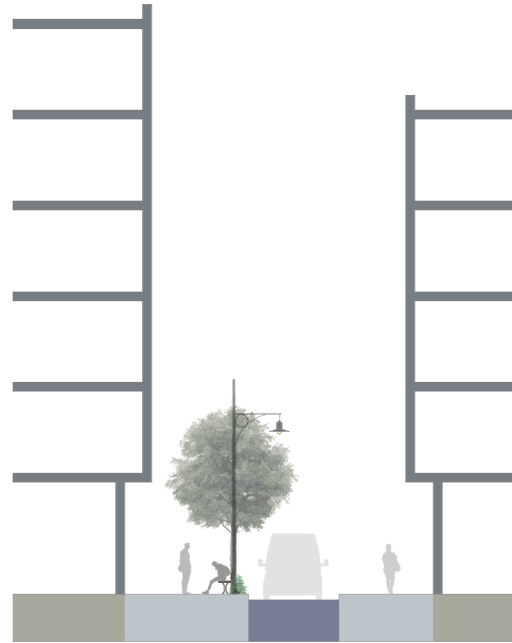
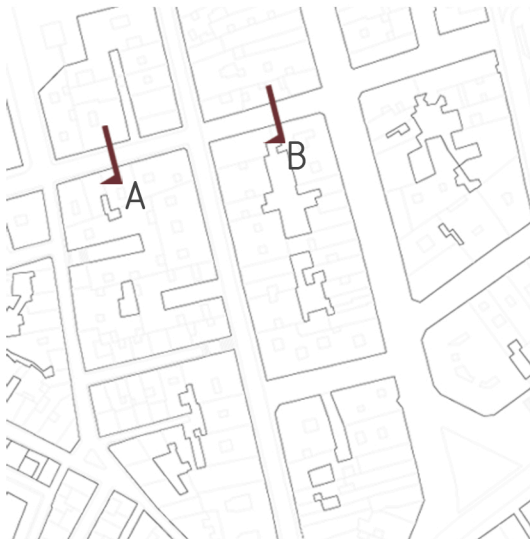
Iluminación como guía

Viaro compatible/
peatonal ————
Viaro rodado ————

Esta idea se podría materializar manteniendo en el centro de la sección la zona destinada a vehículos, tanto en las calles de uso compatible, con el pavimento a nivel; como las que incluyen flujo viario, con la calzada a distinto nivel. El arbolado sirve como limite permeable, generando a su vez un “techo verde” que minimice las visuales lejanas y proteja del sol veraniego.

El pavimento por su parte, intenta enfatizar la imagen de conjunto con un modulo similar en todas las calles.

Los materiales son autóctonos, piedra caliza para suelos y madera para mobiliario.



El tratamiento para la calle carretería seguiría las mismas pautas. La vía destinada para carga y descarga y transporte urbano se coloca en el centro de la sección. El ancho de esta busca regularizarla en las zonas de estacionamiento, aumentando de manera que las zonas de estacionamiento sean menos invasivas.

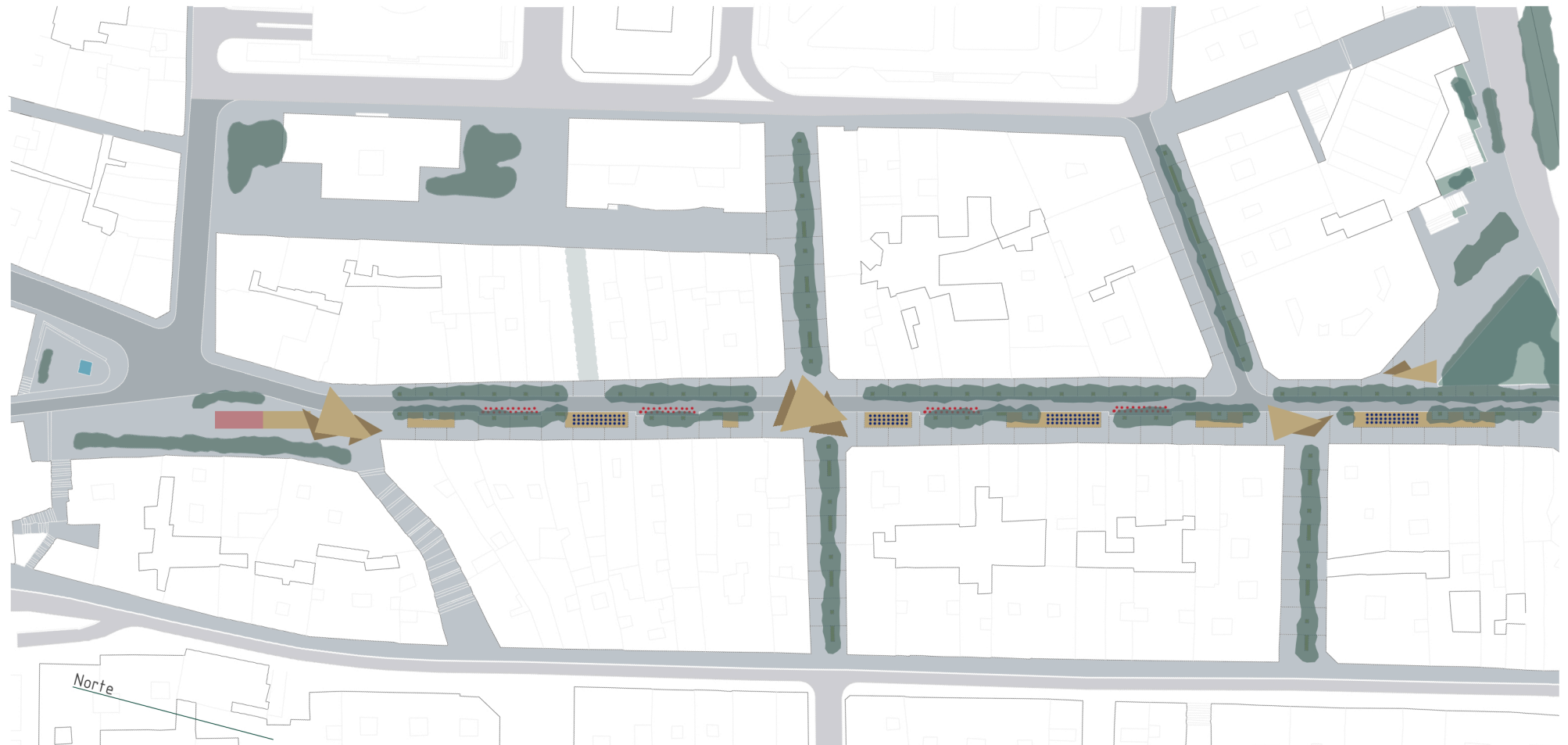
La coherencia con el conjunto como instrumento de lectura e identidad. Al tratamiento común se suman ahora elementos con más presencia y que den a la calle un carácter estático, acorde con la actividad comercial. La protección climática y visual dada por la vegetación se vería ayudada por estos elementos fijos, los cuales ofrecerían espacios para descanso y terrazas de temporada.

Estructuras singulares recibirían los accesos perimetrales a modo de hito.

- Asfalto
- Pavimento peatonal
- Pavimento compatible
- Zona infantil
- Protección climática
- Carga y descarga
- Terrazas de temporada



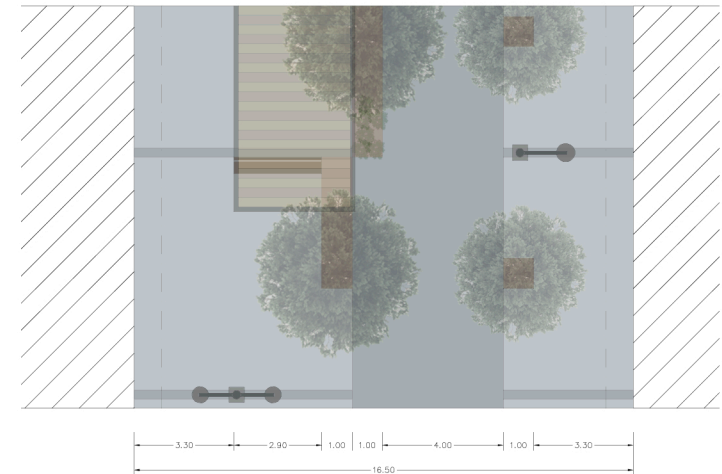
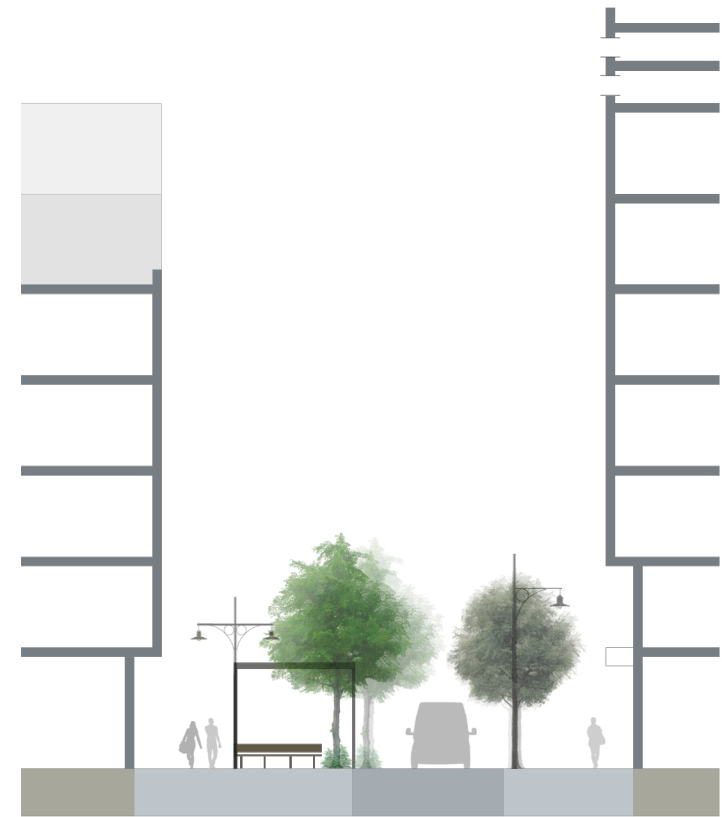
Escala 1:1500 PROPUESTA CARRETERÍA



Cuenca es una ciudad profundamente relacionada con la naturaleza. Su localización, limitando con la serranía y sus grandes bosques de pinos, siempre ha repercutido en la población y su manera de entender el día a día. Sin embargo, esta importancia se ha perdido en el corazón de la ciudad.

La propuesta busca rellenar este vacío con una presencia protagonista del arbolado. Mas allá de impedir perspectivas no deseadas o servir como protección climática, cumple un cometido esencial en cuanto al confort de la calle, manteniendo al viandante en un entorno agradable y familiar.

La sección adquiriría una escala mas humana, siempre buscando arropar al peatón y ofrecer un espacio que atraiga al público, además de por la actividad comercial y administrativa de la zona, por su calidad y comodidad.



	Anexo_01
Fragmento del Plan de ordenación municipal, Ayuntamiento de Cuenca, 2004	21
	Anexo_02
Fragmento del estudio de movilidad, accesibilidad y reordenación, ABARTABAR S.L., 2004	23
	Anexo_03
Fragmento del plan de movilidad urbana sostenible en Cuenca, Escuela de caminos de Ciudad Real, 2009	28
	Anexo_04
Planos históricos de Cuenca	31
	Anexo_05
Fotografías del centro urbano	38