

SUGERENCIAS DEL PARTICIPANTE	RESPUESTA ARGUMENTADA
<i>Participante: Daniel Lòpez Marijuán</i>	
En el informe no se refleja el escepticismo, cuando no franca hostilidad hacia este proyecto de integración puerto - ciudad, manifestado por el sector portuario tanto en la parte empresarial como por parte de los trabajadores de estiba, con una consideración de este espacio demanial como si de su estricta propiedad se tratara.	No se refleja en el informe porque no es claro que esto sea un resultado del proceso participativo. De cualquier forma, se ha añadido el Anexo VI con las dificultades del proceso participativo donde sí se refleja esta situación.
También habría que resaltar la continua participación institucional en el proceso, habitual en el caso de la Autoridad Portuaria con su presidente a la cabeza y del Ayuntamiento con su concejal de urbanismo; sin embargo, autoridades tan importantes y concernidas como el alcalde y la concejala de Fomento han brillado por su ausencia, más inexplicable en el caso del regidor de la ciudad, que sí dedicó un día a visitar el puerto de Málaga y ninguna hora al proceso participativo.	Se ha resaltado la participación de la APBC y del Ayuntamiento en el Anexo VI sobre dificultades del proceso. Se ha evitado realizar referencias personales o a figuras políticas concretas.
La muletilla “poner en valor”, suprimidla por detestable.	Se ha cambiado la frase: El proyecto puede ser una oportunidad para poner en valor el inmenso patrimonio cultural de Cádiz como ciudad más antigua de Europa. <u>Por esta otra:</u> El proyecto puede ser una oportunidad para resaltar la importancia del inmenso patrimonio cultural de Cádiz como ciudad más antigua de Europa.
En cuanto a los usos descartables, habría que concretar que dentro del “industrial tecnológico” me refiero (porque fui yo quien lo propuso) a los de mayor impacto ambiental y más insostenibles, como pueden ser (y son) el bunkering o el almacenamiento a gran escala de graneles sólidos y líquidos.	Ok, incorporado. Gracias por la observación.
También sería necesario recalcar que la promoción del puerto de Cádiz como puerto base de cruceros ha de ser gradual y marcando límites para no “morir de éxito”.	Ok, se ha recalcado en la página 11 dos veces (antes de y en la Tabla 3). También en la página 16
Falta dar mayor hincapié en la importancia de la Plaza de Sevilla como nodo intermodal de transportes y la contribución que debe proporcionar el espacio portuario del puerto ciudad. Como el PMUS, plan de movilidad urbana sostenible del actual PGOU, necesita una revisión y puesta al día, hay que engarzar la movilidad dentro del puerto con el modelo y el diseño general del transporte en la ciudad de Cádiz.	En la página 13 se puede leer: En cuanto a la zona del puerto cercana a la Plaza de Sevilla, ésta se identifica como el lugar idóneo para el uso hotelero y hostelero, así como para el transporte intermodal. También se encuentra en la página 46, Anexo V, así como en la página 47 y la 48. Además, se acepta la observación (puede que se necesite más énfasis) y se ha optado por reforzarlo en las conclusiones (pág. 16): Una apuesta por el equipamiento metropolitano de transporte, en concreto por la intermodalidad del transporte en la zona de Plaza de Sevilla , enfocado fundamentalmente al tranvía y no tanto a los autobuses.
La insistencia en mayores aparcamientos, aunque fueran subterráneos, cuenta con todo mi rechazo, aunque varios de los intervinientes lo apoyaran. Y que sean ¡gratuitos!, como se solicita en el taller 2 es un disparate.	El tema de los aparcamientos fue valorado por los asistentes. En ambos grupos se especificó que “siempre que sean subterráneos”. El tema de su gratuidad, y más aún siendo subterráneos, es muy difícil (incluso ingenuo), pero es lo que manifestó uno de los grupos... No se ha cambiado nada.

SUGERENCIAS DEL PARTICIPANTE	RESPUESTA ARGUMENTADA
<i>Participante: Juan Manuel Fernández Serdán</i>	
En relación con el índice y el contenido del documento	
Aunque supongo que ya estará previsto, sería necesario ajustar los nombres de los Anexos que aparecen en el índice de la página 2 a los que realmente tienen en el encabezamiento de cada uno de ellos en sus páginas correspondientes	Ok, muchas gracias, ya está corregido.
También faltaría añadir un nuevo Anexo (sería el V), con el desarrollo del II Taller Participativo.	Ok, se acepta, ya está incluido.
En relación con los resultados del II Taller	
Las observaciones se refieren especialmente al Grupo 2, aunque posiblemente muchas de ellas se podrían aplicar también al Grupo 1.	En los resultados del II Taller se exponen los resultados de los dos grupos, tanto del ejercicio 1 (Tabla 3: grupo 1; Tabla 4: grupo 2), como del ejercicio 2 (en la página 13 se describe el resultado de la actividad de localización del grupo 1 de trabajo). No se entiende, por tanto, la observación realizada.
Hay que reconocer que la ubicación de los usos se hizo de forma bastante genérica, algo precipitada y bastante embarullada, como si de una subasta se tratase. Faltó algo de tiempo para hacer una revisión y matización de las decisiones tomadas antes de darlas por definitivas. Por otra parte la forma de hacerlo impedía diferenciar los usos según su Intensidad y Grado de Ocupación del suelo. Este ha sido el caso, sobre todo, de los varios usos que se proponían ubicar en la amplia explanada todavía ocupada por la actual Terminal de Contenedores.	Los objetivos del proyecto participativo eran dar orientaciones y criterios para influir la toma de decisiones. Las posibles ubicaciones del ejercicio 2 son, efectivamente, vagas, pero de eso se trataba: de concretar lo que se pudiera para que luego sean los arquitectos los que utilicen criterios urbanísticos y de planificación a la hora de ubicar los usos. Son criterios técnicos-urbanísticos (que no dominan los participantes) los que deben ser aplicados ahora, lo que se ha conseguido es que se apliquen basándose en las propuestas de los participantes.
También faltó entrar con algo más de detalle en los contenidos concretos de algunos de los usos, lo que aclararía algo más sobre sus necesidades de implantación, ocupación, accesibilidad y otros condicionantes.	Ese fue el objetivo de la primera actividad: concretar los usos. Se concretaron las ideas, llegar más lejos implica abordar cuestiones demasiado técnicas, y no era éste el objeto del proceso participativo. Son ahora los técnicos y arquitectos los que deberán aplicar las ideas de los participantes teniendo en cuenta criterios más técnicos.
Durante el Taller se mencionaron, aunque no quedan suficientemente reflejados en el resumen realizado, los problemas de accesibilidad e integración de los nuevos usos en los suelos más cercanos a la Punta de San Felipe y la explanada de la actual Terminal de Contenedores. A las dificultades ya existentes se une que en el plano de zonificación que se manejó ese día se había aumentado la franja reservada para el uso portuario comercial, a lo largo de todo el muelle Reina Sofía, dejando muy reducida, o casi imposibilitada, la ampliación de la Avenida del Descubrimiento, para habilitar el amplio paseo peatonal-pista ciclable que se propone, con las dimensiones suficientes. Las actuales Avenidas del Nuevo Mundo y del Descubrimiento van a ser los únicos accesos a los nuevos terrenos liberados en el entorno de la Punta de San Felipe. Aunque funcionen complementariamente para encauzar los tráficos de entrada y salida, sus dimensiones van a ser insuficientes para las necesidades generadas por los nuevos usos posibles y/o previstos (aunque se restrinja el tráfico en vehículo privado). Conviene recordar que la estructura de la zona residencial entre la plaza de la Hispanidad-Plaza de las Tres Carabelas dificulta la integración de los suelos que quedan a sus espaldas con la ciudad consolidada.	Es verdad que se comentó, pero no se realizó propuesta concreta. Aún así, se añade la inquietud en el resumen de resultados del grupo 1. De todas formas, de nuevo esta es una cuestión más técnica del ámbito urbanístico que deberán resolver arquitectos y técnicos.

SUGERENCIAS DEL PARTICIPANTE	RESPUESTA ARGUMENTADA
<i>Participante: Juan Manuel Fernández Serdán</i>	
<p>En estas circunstancias hubiera sido interesante haber podido celebrar al menos una sesión más de los talleres de participación, con el fin de definir, con algo más de detalle, los usos, su intensidad, los parámetros de ocupación, la cantidad y el tipo de edificaciones, las alturas y volúmenes más adecuados a cada zona, etc., y haber podido llegar a la definición de unos criterios de ordenación, con referencia específica a los condicionantes de los edificios/estructuras existentes que se pretendan conservar y reutilizar, o a la topografía de los suelos a reutilizar (me refiero, entre otras cosas, a las diferencias de niveles entre la explanada principal y los muros del dique de San Felipe).</p>	<p>Los objetivos del proyecto participativo eran dar orientaciones y criterios para influir la toma de decisiones. Los detalles implican cuestiones técnicas muy específicas que no son fácilmente abordables en un proceso participativo. Son criterios técnicos-urbanísticos (que no dominan los participantes) los que deben ser aplicados ahora, pero basándose en las propuestas de los participantes.</p>
<p>Como ya he repetido en varias ocasiones, desde la sala y desde las mesas, hay un cierto peligro de que este proceso acabe en unos diseños o en unas imágenes más o menos vistosas, pero alejadas de la realidad de las necesidades de la ciudad de Cádiz, de los gaditanos y de las necesidades portuarias. Y este vacío que se abre ahora, entre las conclusiones del proceso participativo y la intervención de la Universidad Politécnica de Madrid, acrecienta mi preocupación al respecto.</p>	<p>Hemos conseguido trasladar una opinión bien articulada de lo que quieren los ciudadanos en su muelle-ciudad. La pelota queda ahora en el tejado de los políticos, pero con la salvedad de que ahora cuentan con información sobre la voluntad de los participantes y ésta ha sido difundida.</p>
<p>Mucho más habría que decir al respecto, y quizás todavía exista algún foro donde expresarlo. El proceso participativo organizado por la UCA ha sido interesante, aunque se haya echado de menos una mayor participación ciudadana (vecinos y entidades ciudadanas, así como de algunos grupos políticos), y una mayor implicación de las comunidad portuaria en los talleres de participación. Su amplia presencia, y la virulencia de sus opiniones en las primeras sesiones, se debería haber completado con una mayor presencia en la parte final del proceso.</p>	<p>Te agradecemos los comentarios, tu apoyo durante todo el proceso y este esfuerzo final. Nos hubiera gustado contar con más empresarios al final del proceso pero no fue posible conseguir su participación. Quizá se relajaron al ver que la integración no iba a realizarse poniendo en peligro las actividades portuarias, o bien no pudieron por la cantidad de eventos a los que son convocados. De todas formas, la media de 35-40 personas durante 6 meses, en una ciudad como Cádiz y con la cultura participativa que existe, es considerado un muy buen resultado.</p>
SUGERENCIAS DEL PARTICIPANTE	RESPUESTA ARGUMENTADA
<i>Participante: Alejandro Grindlay</i>	
<p>Por mi parte lo veo todo muy bien. Daros la enhorabuena por los buenos resultados del proceso. Espero que el puerto tome buena nota de ellos. Para mí ha sido una satisfacción el haberlo comenzado. Felicitad de mi parte a todo el Grupo.</p>	<p>Muchas gracias, Alejandro, por tu apoyo e interés en el proceso, tanto como conferenciante (tu ponencia de experiencias de integración puerto-ciudad fue muy útil), como cuando hiciste el esfuerzo de trasladarte desde Granada para aportar en el Taller participativo. Para nosotros ha sido una suerte contar con tu ayuda.</p>