

REGENERANDO BARAÑAIN

DIAGNÓSTICO + ANÁLISIS

JAIME A. PAREDES

URBAN REGENERATION | Universidad de Navarra
enero 2021



FIG 1. DESARROLLO DE BARAÑÁIN, VISTA AÉREA.¹

¹ Vista aérea de Barañáin y Echavacoiz, Colección Municipal.

CONTENIDOS

I. MARCO SOCIAL.....	1
II. MARCO ECONÓMICO.....	4
III. MARCO MEDIOAMBIENTAL.....	7
IV. ENTORNO FÍSICO	10
V. DIAGNÓSTICO.....	13
VI. ANÁLISIS DAFO.....	15
VII. ACCIONES.....	16
VIII. PROPUESTA DETALLADA.....	20
IX. REFERENCIAS	23

I. MARCO SOCIAL

Es imposible ignorar la relación física y socioeconómica entre la ciudad de Barañáin y el resto del Área Municipal de Pamplona. En gran parte, la municipalidad de Barañáin se ha desarrollado para acomodar la demanda de vivienda de Pamplona, utilizando todo el territorio urbanizable para uso residencial.

Desde un punto de vista demográfico, y de acuerdo a información del Instituto Nacional de Estadística (INE) en conjunto con los Datos e Indicadores descriptivos de la Agenda Urbana Española (AUE) correspondientes a Barañáin, el municipio funciona como una fracción de una ciudad media (con características similares a las de Pamplona, Tudela y Burlada) en vez de un área urbana aislada, a pesar de pertenecer al rango municipios con población entre los 20.000 y 50.000 habitantes. Hay evidencia de esta consideración en el Plan General de Ordenación Urbana, realizado en 1991, donde el presupuesto invertido per cápita se compara con el gasto municipal por habitante en estas otras ciudades.²

La densidad de población en suelo urbano (Indicador Descriptivo D.06 de la AUE) equivale a 222 habitantes/hectárea, lo que supera en casi cuatro veces el valor promedio en municipios españoles de población similar (57.5 hab./ha). La demanda residencial que genera esta población tiene como resultado la densidad de vivienda del municipio, con 90.3 viviendas por hectárea (Indicador Descriptivo D.08 de la AUE), tres veces mayor que el valor nacional para ciudades de la misma población.³

Debido a que Barañáin funciona como barrio dentro de una ciudad mayor, y su forma (por motivos topográficos) se asemeja a una península, en la parte que colinda con Pamplona hay una mayor densidad de población (como se observa en la figura 2) mientras que el fondo sudoeste tiene una densidad menor distribuida alrededor de un gran espacio verde.

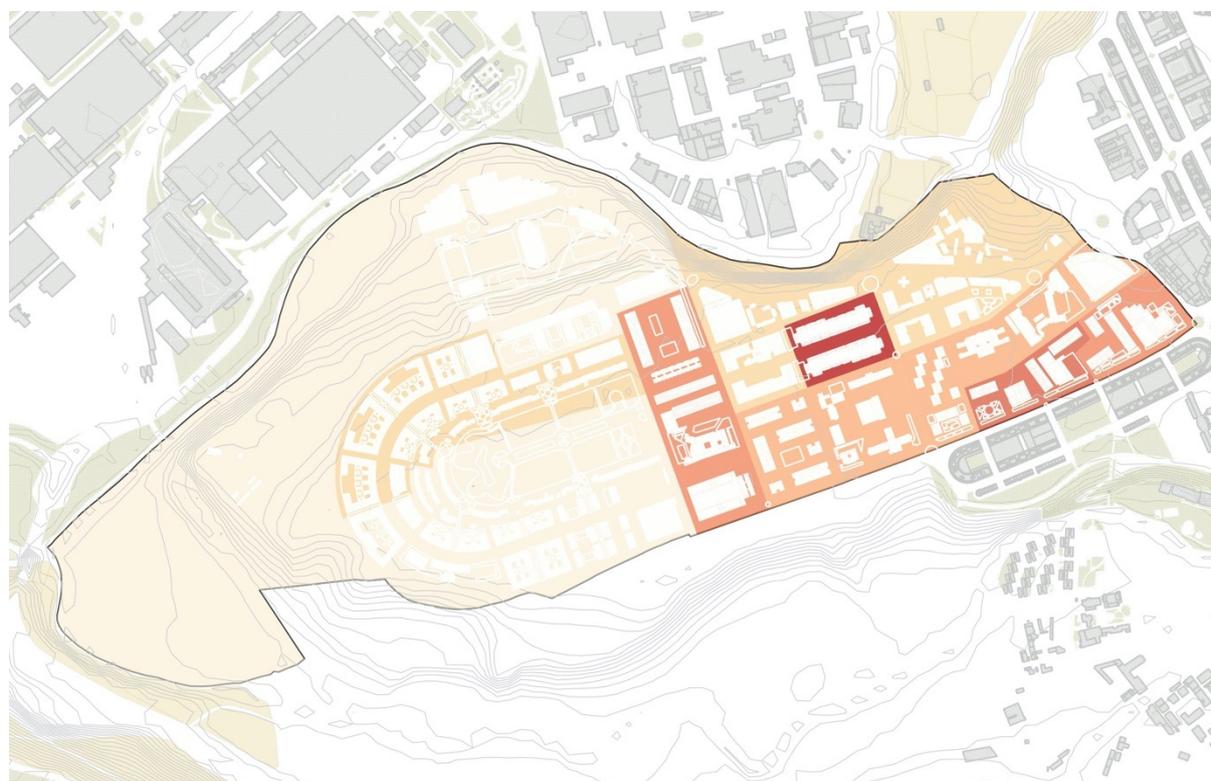


FIG 2. DENSIDAD DE POBLACIÓN (HAB./HA).^{4 5}

² Plan General de Ordenación Urbana (marzo 1991), BARAÑÁIN/BARAÑAIN, SIUN. Estudio Económico Financiero.

³ Datos e indicadores descriptivos Agenda Urbana Española, 2020.

⁴ Indicadores demográficos - Datos provisionales 2019, Instituto Nacional de Estadística.

⁵ Catastro Navarra, Servicio de Riqueza Territorial, Gobierno de Navarra. 2020.

Información del INE demuestra que dentro de esta configuración urbana, las poblaciones de menor edad (0-19 años y 20-64) tienden a vivir en el sudeste de la ciudad, dominada por vivienda adosada o colectiva en baja densidad, mientras que las poblaciones de tercera edad en adelante (igual o sobre los 65 años) viven en el primer desarrollo, adosado y con mejor acceso a Pamplona.

Los diagramas 3 y 4 muestran la concentración de grupos de edad por sector, dividida en: jóvenes (edades de 0-19), adultos en edad productiva (20-64) y ciudadanos mayores (mayores a 65 años). El grupo más joven forma el 17.4% de la población, el segundo grupo, de gente en edad productiva el 64.2% (de los que las edades 20-39 corresponden un 43.3% y los de edad 40-64 un 56.7%), y el tercer grupo, de adultos mayores completa el 18.4% de la población.⁶ Esto demuestra que la población tiende hacia el lado mayor, con un 54.7% de su población siendo mayores de 40 años.⁷ Es importante considerar que el 43.2% de la población se encuentra en un estado de dependencia (dependencia infantil y de mayores). (Indicador Descriptivo D.24.a. de la AUE)⁸.

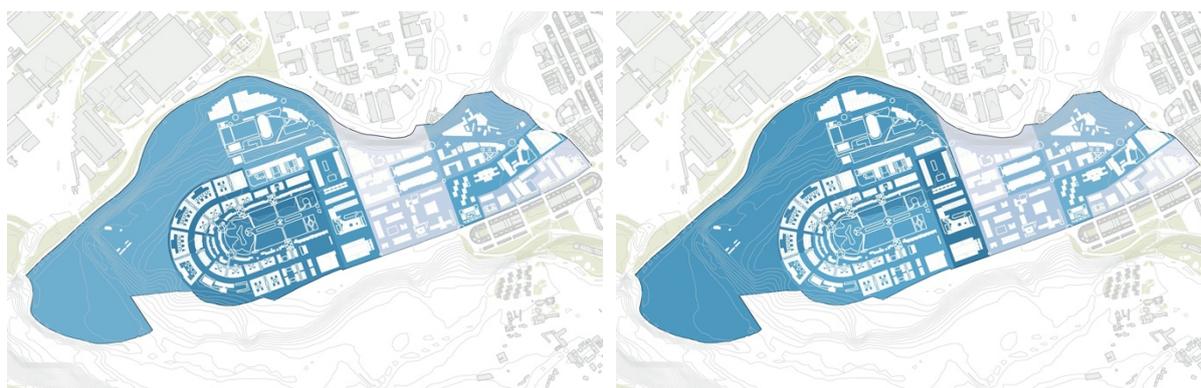


FIG 3. CONCENTRACIÓN POR SECTOR SEGÚN GRUPOS DE EDAD (IZQ: 0-19 AÑOS, DER: 20-64 AÑOS).^{9 10}

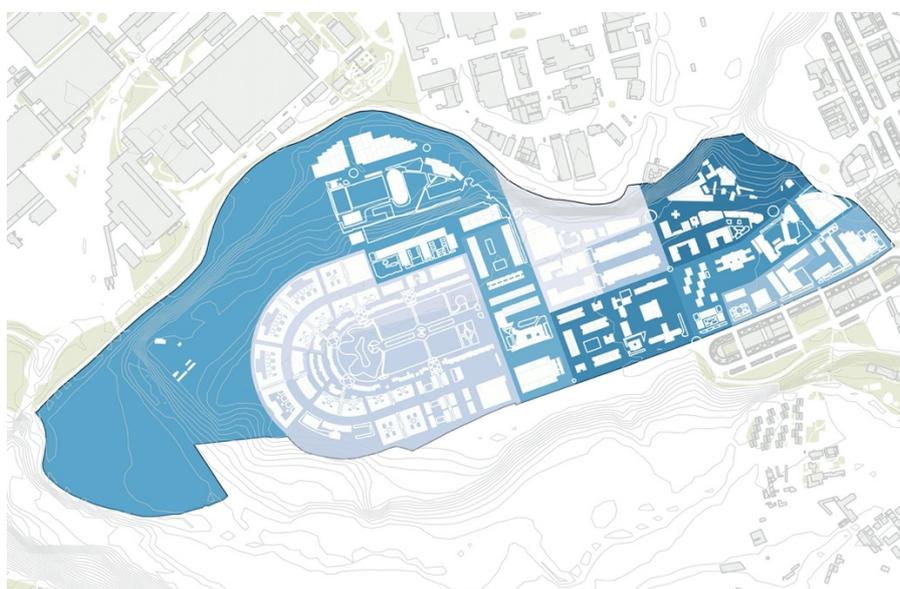


FIG 4. CONCENTRACIÓN POR SECTOR SEGÚN GRUPOS DE EDAD (IGUAL O MAYOR A 65 AÑOS).^{11 12}

⁶ Indicadores demográficos - Datos provisionales 2019, Instituto Nacional de Estadística.

⁷ Id.

⁸ Datos e indicadores descriptivos Agenda Urbana Española, 2020.

⁹ Indicadores demográficos - Datos provisionales 2019, Instituto Nacional de Estadística.

¹⁰ Catastro Navarra, Servicio de Riqueza Territorial, Gobierno de Navarra. 2020.

¹¹ Indicadores demográficos - Datos provisionales 2019, Instituto Nacional de Estadística.

¹² Catastro Navarra, Servicio de Riqueza Territorial, Gobierno de Navarra. 2020.

El número de automóviles particulares registrados en el municipio, que equivale a 580 vehículos por cada 1000 habitantes (Indicador Descriptivo D.18. de la AUE)¹³, muestra que una gran parte de sus residentes depende de un vehículo motorizado, que en comparación a municipalidades de población similar puede parecer normal, sin embargo la conexión a Pamplona (y su sistema de transporte público) debería reducir esta dependencia. Sin embargo, el dato demuestra que a pesar de contar con esta conexión, su población en gran parte tiende a salir del municipio y el coche es la alternativa elegida por muchos residentes.

Información reciente indica una reducción en la población del municipio en el período 2007-2017 (Indicador Descriptivo D.01. de la AUE), equivalente a 7.9% (aproximadamente unas 1600 personas)¹⁴, que se puede atribuir tanto al desarrollo de otros núcleos urbanos satelitales a Pamplona como Mandillorri, Sarriguren y el reciente desarrollo del Soto de Lezkairu. Considerando que la mayoría del parque edificatorio (especialmente la parte colindante a Pamplona) fue construida entre 1960 y 1980, se puede asumir que el estado actual de estos edificios no cumple con los estándares actuales de vivienda (en cuanto a calidad y sostenibilidad). Los desarrollos mencionados ofrecen nueva obra residencial, mejores conexiones con la ciudad y espacios públicos de mayor tamaño y calidad.

En los últimos años se han propuesto varios proyectos residenciales en Barañáin, utilizando el territorio actualmente dedicado a agricultura, a lo que los residentes del municipio han rechazado. En julio de 2020, algunos propietarios de Barañáin crearon una plataforma en contra del proyecto Eluza, un desarrollo residencial de 920 viviendas (aprobado en diciembre del 2019) en la ladera sur de la municipalidad.¹⁵

Desde una perspectiva socio-cultural, la ciudad lucha en contra de la pérdida de su identidad cultural. A medida que la población es absorbida por Pamplona, sus ciudadanos tienden a ignorar las fiestas y costumbres locales por exposición a las costumbres de Pamplona. Información de la página web del municipio explica que el ayuntamiento enfoca los días festivos (Fiestas Patronales, Momentos Navideños, Carnaval y la festividad de San Esteban) para establecer contacto e intercambio entre sus residentes, compartiendo el legado histórico y tradicional. Recalca que muchos aspectos tradicionales se han recuperado recientemente. Incluso el presupuesto municipal incluye la preservación del idioma y la cultura vasca (alrededor del 1.13% del presupuesto general en 2019).¹⁶

¹³ Datos e indicadores descriptivos Agenda Urbana Española, 2020.

¹⁴ Id.

¹⁵ Urieta, Virginia. Vecinos de Eulza.... *Noticias de Navarra*, July 2020.

¹⁶ Presupuesto orgánico ayuntamiento (año 2019), Ayuntamiento de Barañáin.

II. MARCO ECONÓMICO

De acuerdo al Instituto de Estadística de Navarra, la renta media en Barañáin en 2018 fue de 38,670.65€. Este valor se puede comparar a los promedios de barrios colindantes de San Juan/Donibane (42,599.32€) y Ermitagaña-Mendebaldea (41,748.95€), demostrando una diferencia en renta considerable.¹⁷ El desempleo en Barañáin (Indicador Descriptivo D.28. de la AUE) se mantiene actualmente en un 8.4%.¹⁸

En términos de la inversión del presupuesto del ayuntamiento, per cápita, la diferencia se vuelve mayor. Información de Gobierno Presupuestos Municipales, una plataforma pública sobre transparencia establecida por Populate (estudio creador de productos entorno a la participación ciudadana), compara el gasto público de diferentes municipalidades. De acuerdo a esta plataforma, el Ayuntamiento de Barañáin gastó 660€ por residente en 2019, valor relativamente bajo en comparación con el gasto del Ayuntamiento de Pamplona, 932€ por residente.¹⁹ ²⁰ Mientras que cada ayuntamiento tiene que responder a diferentes necesidades, la situación de Barañáin funcionando como un barrio de la anterior justifica la comparación. En resumen, el ciudadano promedio en Barañáin ingresa una renta menor y le corresponde un valor de inversión del presupuesto de su ayuntamiento más bajo que un ciudadano de Pamplona, a pesar de que en el día a día, funciona como un ciudadano del Área Metropolitana de Pamplona.

De acuerdo al Estudio Económico, Financiero, parte del Programa de Actuación del Plan General de Ordenación Urbana de Barañáin (vigente desde 1991), el desarrollo edificatorio del municipio se completó después de una época de facilidad económica. Entre 1985 y 1989, el gasto público general del ayuntamiento creció en más del doble. Para el tiempo que se redacta el plan vigente la administración mantuvo un nivel de endeudamiento bajo, razón por la cual “esta fuente de ingresos está abierta para futuras necesidades municipales”.²¹

Datos publicados en Gobierno figuran una reducción reciente en la deuda del Ayuntamiento (deuda viva), creando un escenario similar al de 1991. En 2010, la deuda pública total creció a 3 millones de euros (un gasto que equivale al 2.85% del presupuesto de ese año), mientras que en 2019 la deuda pública total equivale a 407,433 € (con un gasto de solo el 0.77% del presupuesto correspondiente a ese año). El presupuesto de la administración para 1990 invirtió de manera especial en planeamiento urbano y renovación edificatoria. Inversión pública en finalizar el desarrollo del tejido urbano y representó un cuarto del gasto total.²² Los datos recolectados en la tabla 1 compara el gasto público de los últimos dos años publicados, disgregados en las categorías principales de inversión. La mayoría de las categorías han incrementado en menos de 1%, demostrando que no hay un cambio en el modelo de manejo administrativo. La figura 5 muestra gráficamente la información de la tabla para los años 2018 y 2019, acorde a la página web del Ayuntamiento de Barañáin.

¹⁷ Información estadística, sociedad. Instituto de Estadística de Navarra. Renta por municipios 2018.

¹⁸ Datos e indicadores descriptivos Agenda Urbana Española, 2020.

¹⁹ Presupuestos Municipales – Barañáin, 2020, Gobierno.

²⁰ Presupuestos Municipales – Pamplona, 2020, Gobierno.

²¹ Plan General de Ordenación Urbana (marzo 1991), BARAÑÁIN/BARAÑAIN, SIUN. Estudio Económico Financiero.

²² Id.

TABLA 1. VARIACIÓN DE PRESUPUESTO EN 2019 Y 2018, AYUNTAMIENTO DE BARAÑÁIN.²³

CATEGORÍA	VARIACIÓN 2018 - 2019 (%)	CATEGORÍA	VARIACIÓN 2018 - 2019 (%)
01 Servicios Generales	+0,26	41 Servicios Sociales	+0,41
02 Informática	+0,02	51 Cultura	+0,48
03 Seguridad Ciudadana	+0,42	52 Juventud	+0,03
12 Personal	+0,65	61 Planeamiento Urbano	-1,02
21 Formación y empleo	0	62 Vivienda y Sostenibilidad	0
22 Igualdad	-0,02	63 Medio Ambiente	-0,01
31 Educación	+0,15	TOTAL	0.02
32 Deportes	+0,01		
33 Euskera	-0,01		

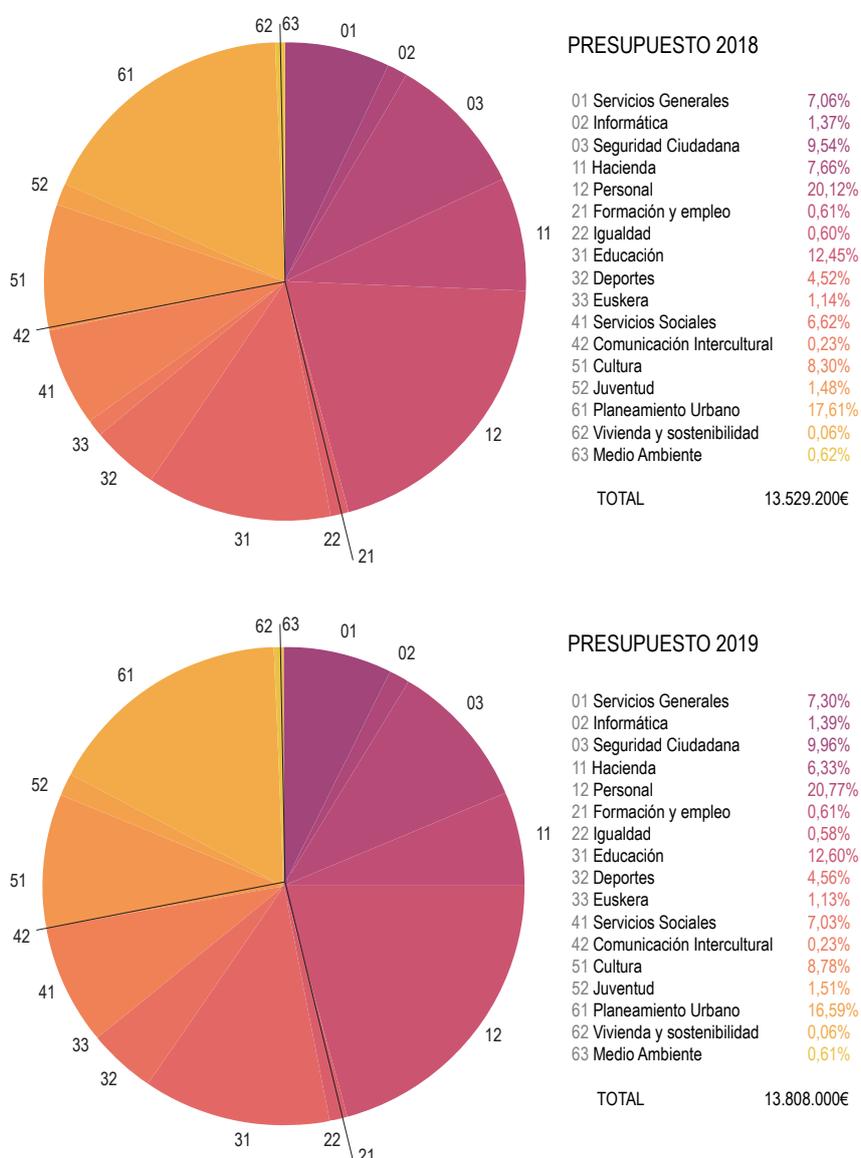


FIG 5. DESGLOSE DEL PRESUPUESTO DE 2018 Y 2019, AYUNTAMIENTO DE BARAÑÁIN.²⁴

²³ Id.

²⁴ Presupuesto orgánico ayuntamiento (años 2018 y 2019), Ayuntamiento de Barañáin.

Hay una evidente falta de actividad comercial en el vecindario. Muchos de los bajos en edificios residenciales permanecen abandonados, en oferta de alquiler e incluso otros han sido transformados en residencias (de acuerdo a una política del Ayuntamiento que permite vivienda en planta baja). Coincidentalmente, las áreas con menor actividad comercial corresponden a las áreas con peor conexión a transportes públicos, áreas con barreras de accesibilidad (visuales o arquitectónicas) y que con poca circulación peatonal. La falta de actividad peatonal afecta directamente la actividad económica de la ciudad. La figura 6 describe (en color burdeos) los edificios que tienen bajos abandonados o en desuso, en conjunto con las líneas principales de transporte público. En rojo, las áreas con mayor incidencia peatonal.

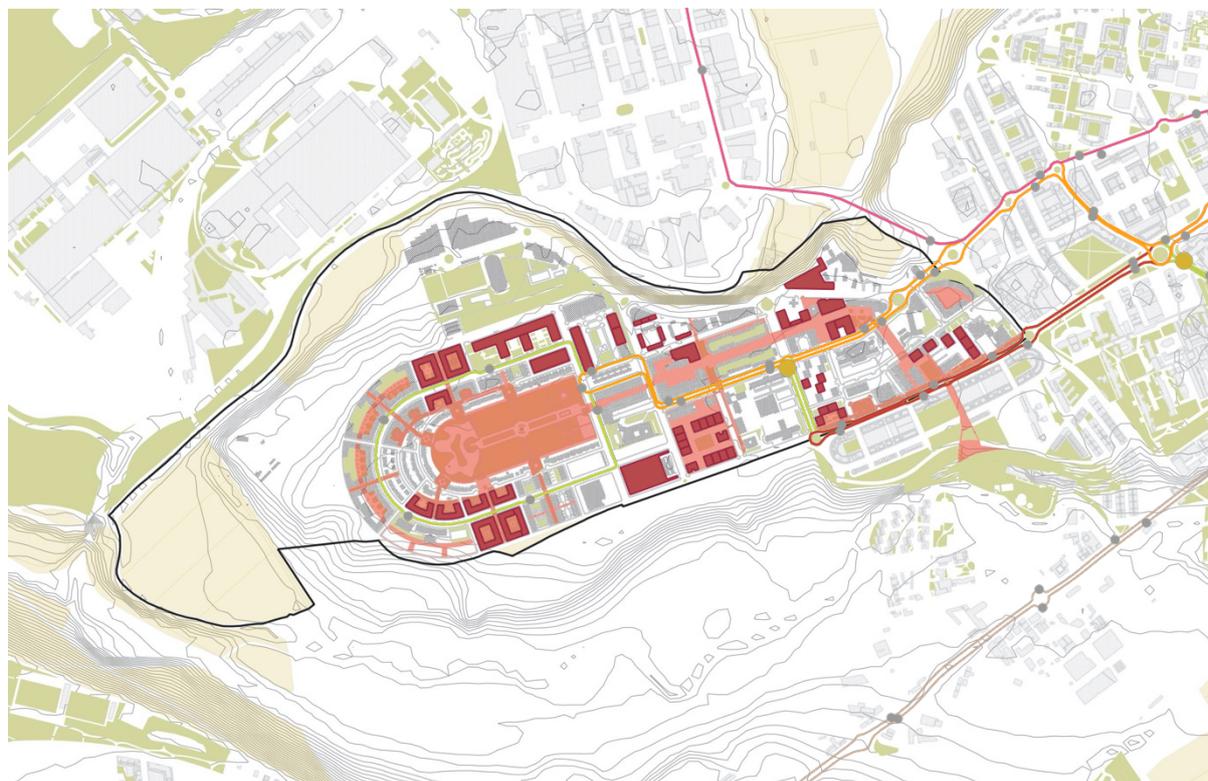


FIG 6. RELACIÓN ENTRE ÁREAS CON BAJA ACTIVIDAD COMERCIAL, LA ACTIVIDAD PEATONAL, Y ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO. ²⁵

²⁵ Catastro Navarra, Servicio de Riqueza Territorial, Gobierno de Navarra. 2020.

III. MARCO MEDIOAMBIENTAL

Barañáin forma parte, por su ubicación, un ambiente especial. Se asienta en la cima de una meseta, rodeada por los ríos Arga y Elorz. Desde un punto geográfico, está aislada por elementos naturales en ambos lados, y por la ciudad de Pamplona al norte (lo que le da un carácter casi de península). Funcionando como parte de la ciudad de Pamplona comparte un modelo de crecimiento de alta densidad (complementado por un parque y un área de baja densidad en el sudeste de la ciudad) que limita el espacio disponible por el Ayuntamiento para futuros desarrollos. En comparación con otros municipios del mismo número de habitantes, Barañáin apenas tiene 1.6 hectáreas de espacio verde por cada 1000 residentes, mientras que la superficie media en otras municipalidades supera las 2.5 ha/1000 residentes (Indicador Descriptivo D.05. de la AUE).²⁶ Sin embargo, al comparar Barañáin con Pamplona, entendemos que goza de un gran espacio público, que se complementa además del espacio rural adyacente dedicado a la agricultura (en las laderas de la meseta en el lado sur y sudeste).

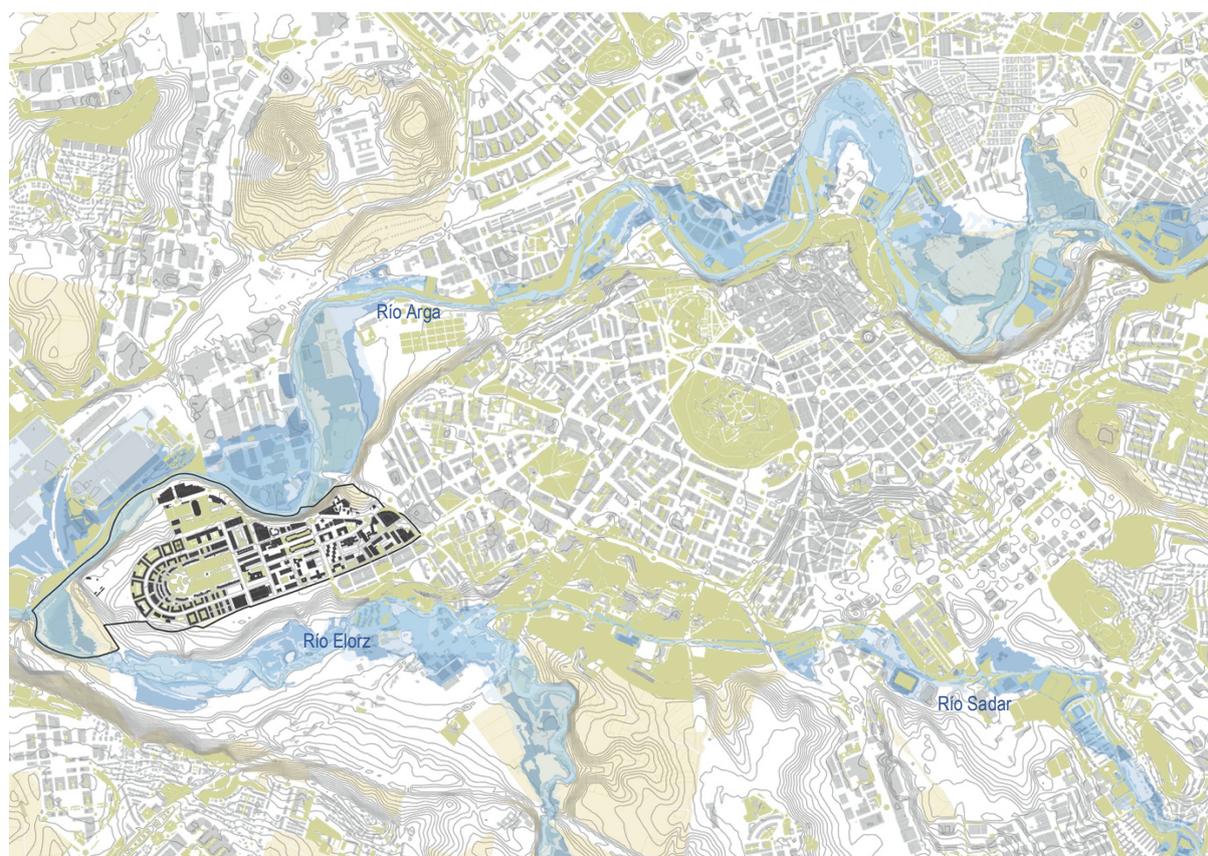


FIG 7. BARAÑÁIN COMO PARTE DEL ÁREA METROPOLITANA DE PAMPLONA, CON LA CUENCA DE LOS RÍOS ARGA, ELORZ Y SADAR.²⁷

La ciudad se ha desarrollado en un modelo de alta densidad, lo que explica la cantidad de suelo rural que se ha urbanizado en los últimos 60 años. Esto ha llevado a un inusual índice de superficie del municipio cubierta, en un 69.7% del suelo total del municipio, en comparación a otros modelos de poblaciones similares que apenas llevan en promedio el 10.5% del suelo urbanizado (Indicador Descriptivo D.02.a. de la AUE)²⁸. Por lo tanto, la cantidad de suelo que se puede dedicar a bosques, agricultura o futuros desarrollos es muy limitada. Bosques y prados apenas corresponden al 5.6% del uso del suelo, y el suelo de uso agrícola equivale al 18.6%, en contraste con las medias de 55.3% y 33.5% respectivamente en otras administraciones. (Indicador Descriptivo D.02.b y D.02.c. de la AUE).

²⁶ Datos e indicadores descriptivos Agenda Urbana Española, 2020.

²⁷ Catastro Navarra, Servicio de Riqueza Territorial, Gobierno de Navarra. 2020.

²⁸ Datos e indicadores descriptivos Agenda Urbana Española, 2020.



FIG 8. DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE BARAÑÁIN (1966, 1982 Y 2019).^{29 30 31}

Mientras que la ciudad ha tomado en gran parte el suelo rural de la municipalidad, todavía hay una conexión al entorno natural protegido por los cambios de topografía en conjunto con leyes naturales de protección de cuencas acuíferas. Existen senderos, un área de picnic y facilidades recreativas en estos espacios perimetrales. En la convergencia de ambos ríos, hay un área pequeña de ocio. Otras barreras que se imponen al municipio son la autovía y un sistema de viales secundarios, y las vías de ferrocarril (con un plan de expansión a tren de alta velocidad). Las siguientes secciones del municipio evidencian cómo la topografía limita y protege la expansión del municipio, obstaculizando la conexión con municipios vecinos.

²⁹ Ortofotografía 1966, Fototeca Territorial de Navarra, IDENA.

³⁰ Ortofotografía 1982, Fototeca Territorial de Navarra, IDENA.

³¹ Ortofotografía 2019, Fototeca Territorial de Navarra, IDENA.

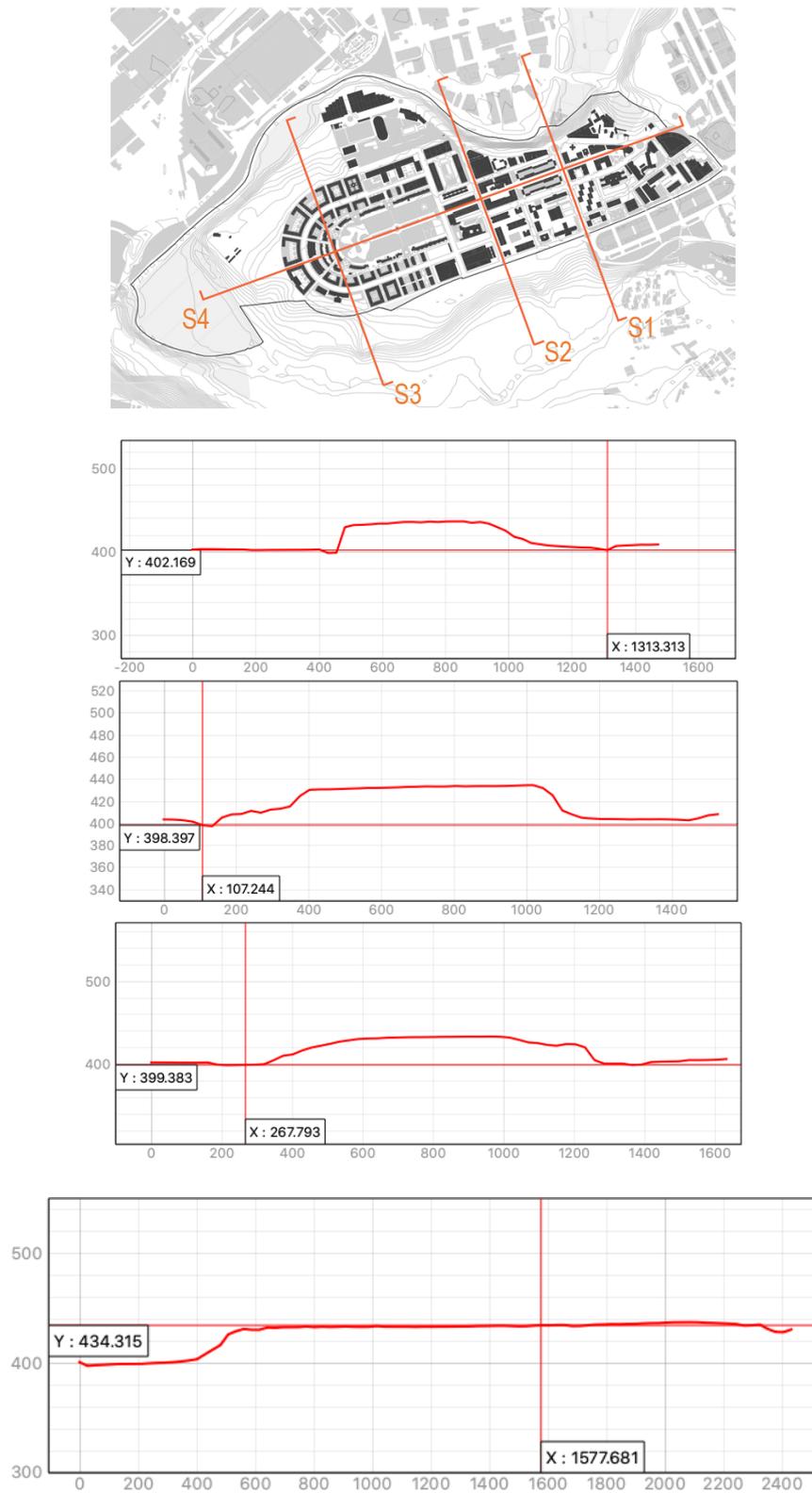


FIG 9. TOPOGRAFÍA DE BARAÑAIN, SECCIONES DE TERRENO³²

³² Catastro Navarra, Servicio de Riqueza Territorial, Gobierno de Navarra. 2020.

IV. ENTORNO FÍSICO

Desarrollado en dos etapas principales, el tejido urbano de Barañáin evidencia el cambio de modelo de desarrollo. En la primera etapa (cronológicamente), planificada a través del Plan de Extensión de Barañáin de 1967, se contemplaban 6.0000 nuevas viviendas en una zona de alta densidad como extensión a un pueblo muy pequeño. El municipio creció supliendo la demanda de vivienda de Pamplona, a medida que esta crecía hacia sus límites, y desarrollaba polígonos de industria en sus exteriores. El plan incluía el desarrollo de una serie de equipamientos para estas viviendas, ejecutadas al inicio de la expansión. Una serie de edificios dispuestos alrededor de un eje crearían el perfil de un área peatonal central que conectaría el nuevo desarrollo con Pamplona, coronado por una plaza donde el nuevo edificio del Ayuntamiento se sitúa. Este primer desarrollo está muy bien conectado con Pamplona en términos de transporte público, accesibilidad y continuidad visual en el trayecto. Aquí viven más de 10.000 ciudadanos en bloques y torres residenciales de 8-10 plantas, en promedio.

En contraste, el segundo modelo de expansión, adoptado por el Plan Parcial de Barañáin de 1985, permite configurar el límite de la meseta, finalizando el desarrollo de la ciudad. El eje central continúa hacia un gran parque dotado con un lago, que culmina en una forma de "circus", con dos franjas de bloques residenciales dispuestas en forma semicircular. Hacia el parque se centra vivienda en menor densidad (de tipología unifamiliar adosada), con alturas en creciendo hacia el exterior. Hacia el límite de la ciudad se plantean una serie de bloques residenciales con un espacio continuo peatonal que los une, creando una continuidad de espacio transitable, cómo se puede apreciar en el siguiente gráfico:

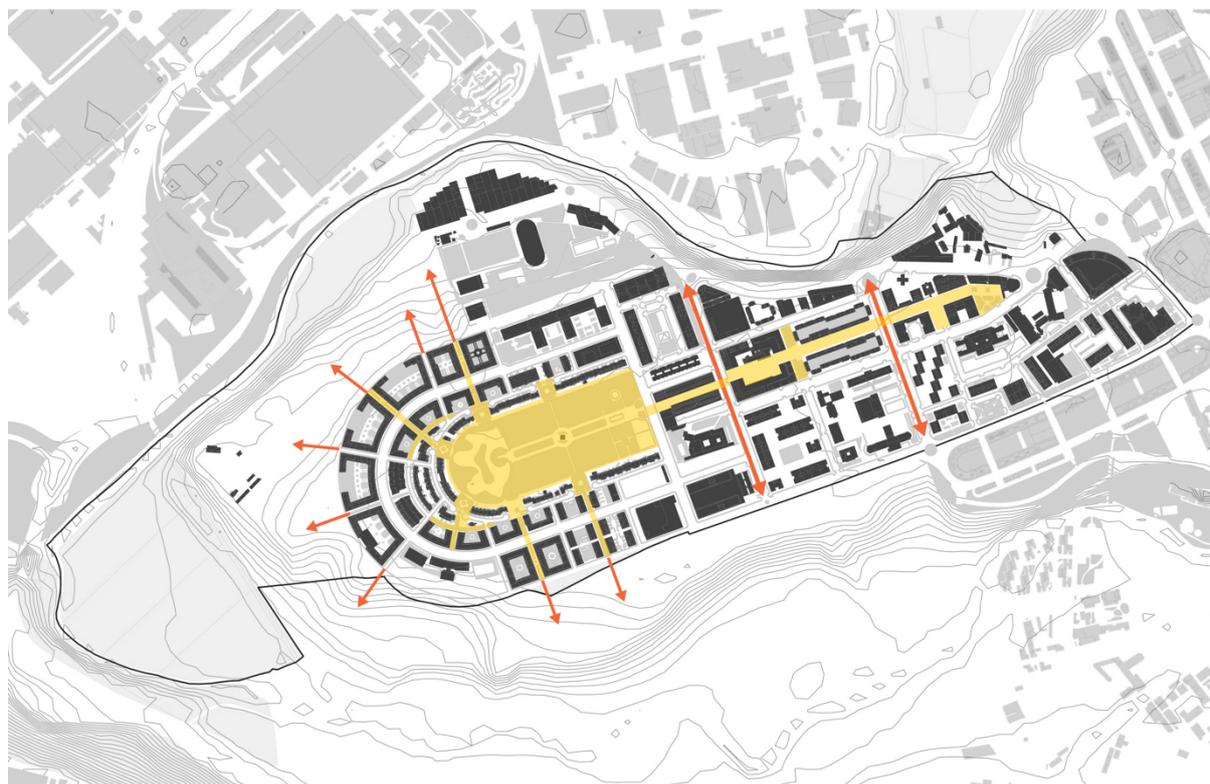


FIG 10. ESTRUCTURA DE LA RED DE ESPACIO PÚBLICO Y CONEXIONES TRANSVERSALES.³³

El tejido urbano actual favorece a los residentes en la zona con menor densidad al tener una conexión directa al entorno rural, acceso a los equipamientos de la ciudad y cercanía al parque. Los residentes de la primera línea de viviendas gozan del parque casi de manera privada, al tener un acceso directo entre los jardines privados y el espacio público. En contraste, el mayor número de usuarios, ubicados en la zona de alta densidad, carecen esa cercanía tanto al entorno rural como a los espacios verdes de calidad. Las imágenes de la figura 11 comparan la calidad de espacio público en ambos sectores, dejando en claro el deterioro y diseño disfuncional en la zona norte,

³³ Catastro Navarra, Servicio de Riqueza Territorial, Gobierno de Navarra. 2020.

y los espacios de alta calidad para los usuarios del sudeste del barrio. La configuración de ambos desarrollo sitúa la mayoría de los equipamientos de barrio (educacionales, culturales y recreativos) en el sector de alta densidad, cerca de Pamplona.



FIG 11. CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO, DESARROLLO NORESTE Y SUDOESTE (MODELOS DE ALTA Y BAJA DENSIDAD DE VIVIENDA).³⁴

Las figuras 12 y 13 muestran la cercanía a los equipamientos educativos, culutrales y deportivos con un radio de proximidad establecido por el objetivo específico 2.1.2 de la Agenda Urbana Española (cercanía de 300m para centros educativos y 500m para centros deportivos).³⁵ A pesar de que la ciudad ofrece todos los servicios básicos en una distancia transitable a pie, la cantidad de vehículos asociados a la población indica que la gente de Barañáin no trabaja o estudia dentro de los límites administrativos. Esto es importante no solo por la cantidad de espacio comercial ofrecido no se aprovecha, sino porque gran parte del espacio público de la ciudad se dedica a los estacionamientos para que los coches puedan pernocar

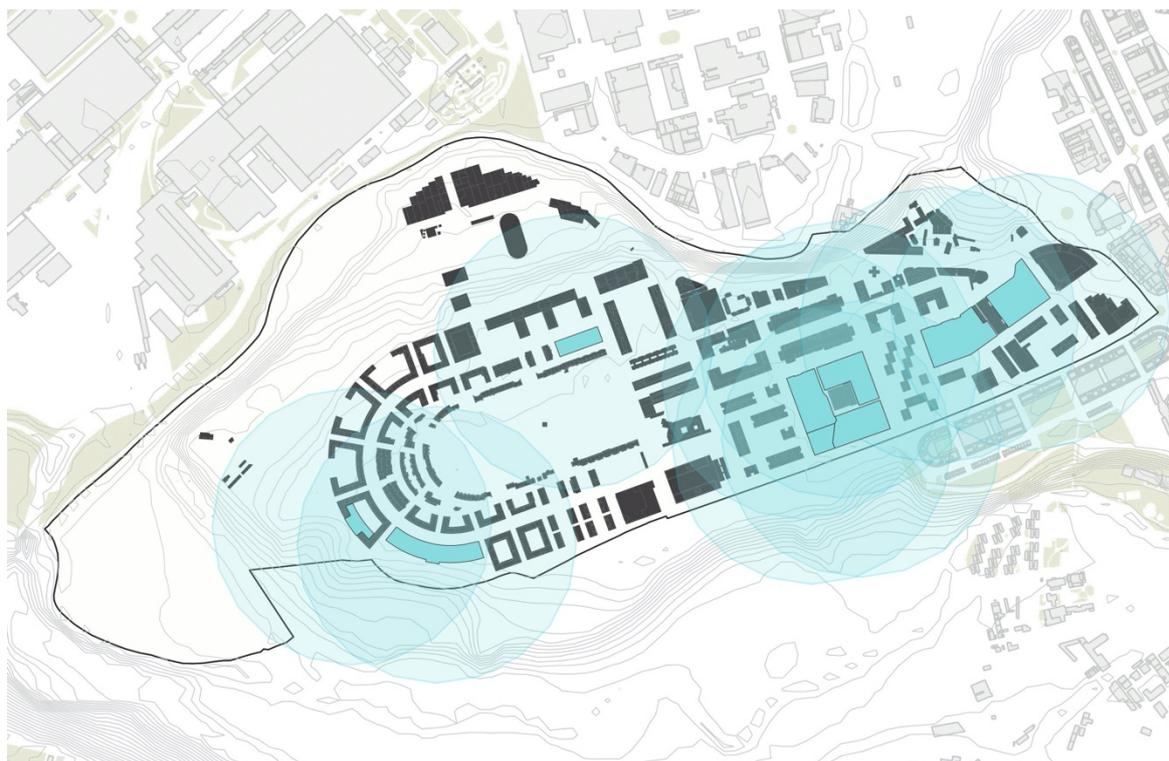


FIG 12. CENTROS EDUCATIVOS, RANGO DE 300 METROS³⁶

³⁴ Google Earth, Street View, captura. 2020

³⁵ AGENDA URBANA ESPAÑOLA 2019, Ministerio de Fomento. 2019. p. 178-179.

³⁶ Catastro Navarra, Servicio de Riqueza Territorial, Gobierno de Navarra. 2020.

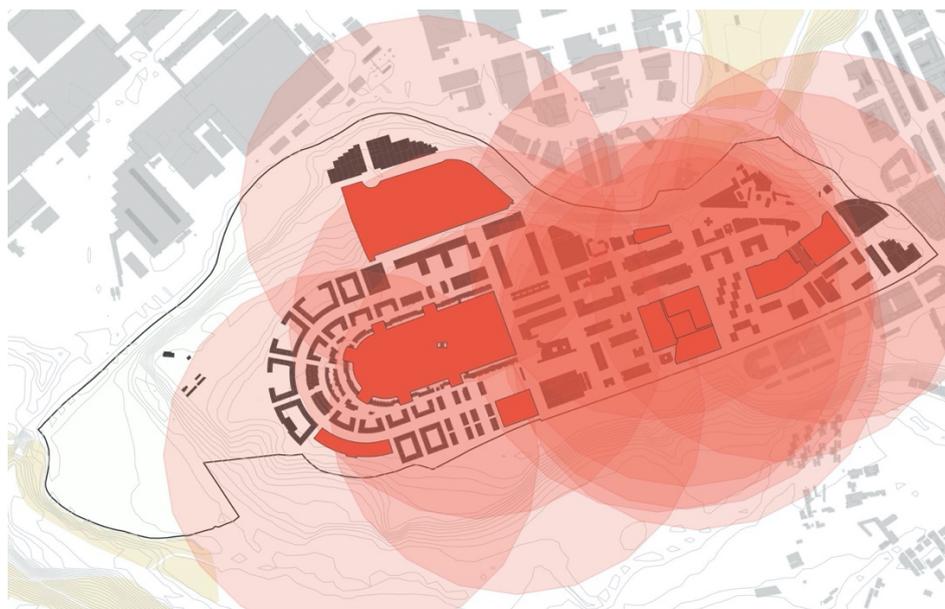


FIG 13. CENTROS DEPORTIVOS , RANGO DE 300 METROS ³⁷

El plan vigente (Plan General de Ordenación Urbana de Barañáin, 1991) se ha ejecutado y permanece sin revisión. La ciudad ha mantenido un modelo obsoleto de crecimiento, distante a los estándares que impone la Agenda Urbana Española de 2019, en un marco para crear ciudades sostenibles. En comparación con ciudades o municipios de la misma población, Barañáin continúa usando un plan de ordenación de casi 30 años. Los estándares de esta ciudad están quedándose cortos (sumados al deterioro de espacios públicos descuidados) para su población, lo que justificaría la migración y pérdida de población en la última década.

Es importante tomar en cuenta la actual clasificación del suelo y sus usos asignados o permitidos. La información gráfica, especialmente planos 04 (Clasificación) y 05 (Usos Permitidos) muestran una intención en el plan de 1991 de preservar los recursos ecológicos del territorio (impulsado por leyes estatales y de la comunidad). Se plantean tres sistemas generales compuestos por el área de picnic (y su espacio verde a orillas del río Arga) (SG-1), un centro deportivo junto al mismo río, sin ejecutar (SG-2), y un solar vacío sin desarrollar junto al centro histórico.

Dentro del suelo urbano consolidado hay una parcela, UC-21, que corresponde a dos solares (posibles equipamientos) en el límite entre la zonas de alta y baja densidad. En uno de ellos, por el momento hay un supermercado mientras que el otro se mantiene pavimentado como un estacionamiento público.

Desde un punto de vista medioambiental, la convergencia entre los ríos Arga y Elorz en un punto clave para la preservación del paisaje y hábitat natural. La zona agraria junto al Arga y la topografía de la meseta funcionan como barreras entre los espacios urbanos (SG-1) y una posible expansión hacia esta convergencia. El área junto al cauce de los ríos está protegida por ley bajo la denominación de “suelo no urbanizable forestal” y “área de protección de cursos fluviales”.³⁸

Otra zona por desarrollar se encuentra al oeste de la municipalidad (fuera del desarrollo de 1985). Hay dos sectores denominados Sectores de Suelo Urbanizable No Programado, al presente sin ejecutar, pero contemplados para un futuro desarrollo residencial. El uso permitido en estos “sectores” es polivalente, lo que evidencia que el ayuntamiento reserva estas porciones de suelo para necesidades futuras de la ciudad.

³⁷ Catastro Navarra, Servicio de Riqueza Territorial, Gobierno de Navarra. 2020.

³⁸ Plan General de Ordenación Urbana (marzo 1991), BARAÑÁIN/BARAÑÁIN, SIUN. Planos 04 y 05.

V. DIAGNÓSTICO



FIG 14. INFRAESTRUCTURA NATURAL, IMAGEN SATELITAL. ³⁹

Tomando en consideración el desarrollo histórico del municipio, el plan de ordenación urbana vigente y el análisis social, económico, físico y medioambiental realizado, se puede concluir en el siguiente diagnóstico de la ciudad de Barañáin.

La estrategia de planeamiento urbano del ayuntamiento permanece desactualizada, funcionando ante el modelo de ciudad expansionista del siglo veinte que actualmente resulta insostenible. La visión presente y futura de una ciudad autosustentable, ecológica y con altos estándares de vida para sus habitantes requiere un nuevo planteamiento del ayuntamiento sobre el uso del espacio público. Los recursos sin explotar, como son las parcelas inutilizadas (UC-21, sectores de uso no programado), en conjunto con los Sistemas Generales sin desarrollar (SG-2 y SG-3) corresponden a puntos clave para articular el tejido urbano, la red peatonal y natural de la ciudad.

La falta de conexión entre itinerarios peatonales tiene como resultado la baja presencia peatonal, lo que a su vez incurre en la baja actividad económica en bajos comerciales. Combinando la baja densidad residencial con las barreras topográficas, el plan actual no responde en atraer a los habitantes hacia los espacios públicos existentes y por desarrollar (en contra del objetivo específico 2.2 de la AUE). Esto resalta el verdadero problema que Barañáin sufre: la desconexión de los municipios vecinos, la atracción de su población hacia Pamplona, y la actividad comercial dentro de los límites del barrio.

Desde un punto de vista socioeconómico, esto significa que los habitantes viajan fuera de la ciudad para trabajar y para disfrutar los servicios ofrecidos por los municipios vecinos, y por lo tanto debilitando la economía local. La movilidad interrumpida (vehicular, peatonal y en bicicleta) con los otros municipios también incurre en la desconexión con el resto del Área Metropolitana de Pamplona, como un obstáculo para que Barañáin atraiga residentes de otros municipios para consumir y hacer vida dentro de sus límites.

³⁹ Ortofoto 2019, Fototeca Territorial de Navarra, IDENA.



FIG 15. EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS JUNTO AL RÍO ARGA, IMAGEN SATELITAL. ⁴⁰

Las intenciones existentes del ayuntamiento por crear espacios verdes de recreación se evidencian en el merendero junto al río Arga (SG-1), que se aprecia en la imagen superior. Sin embargo, el cuidado de solo un segmento del río no es suficiente para crear un hito urbano a la escala y de influencia para el Área Metropolitana de Pamplona. Desde un punto de vista ecológico, el ecosistema de ambos ríos (Arga y Elorz) está bloqueado tanto por las líneas de ferrocarril y otras infraestructuras existentes, el área agrícola en las laderas de la meseta y los futuros desarrollos residenciales (no ejecutados, pero si contemplados). De acuerdo a estándares sobre paisaje y la protección de los recursos naturales, establecidos por la Agenda Urbana Española (objetivos específicos 1.2, 2.3 y 3.3), la conservación y mejora de estas áreas debería estar enfocada en la restauración de los ecosistemas naturales de los cauces fluviales.⁴¹ Se debería intentar crear espacios libres, de alta calidad, continuos a lo largo de la red fluvial de Pamplona, y con conexión al metabolismo urbano para evitar la fragmentación territorial.⁴²

Considerando ambos cauces como elementos estructurantes, no solo Barañáin, sino para toda Pamplona, es posible impulsar una regeneración urbana que restaure estos ecosistemas, reorganice la conexión entre la ciudad y los municipios vecinos, y mejore el acceso de los habitantes al entorno natural bajo un posible “itinerario verde” que conecte los hitos naturales dentro y fuera de la ciudad.

Tomando en cuenta el presupuesto limitado que el ayuntamiento cuenta para obra nueva, especialmente en cuanto a infraestructura, es importante depender en oportunidades de financiación de sistemas superiores de gobierno, sean estas ayudas, convocatorias o subvenciones, a nivel gubernamental local, regional, nacional o comunitario en el marco europeo. Las acciones propuestas deberían enfocarse en solventar la interrupción existente en la comunicación de los espacios públicos dentro del municipio, invirtiendo en Barañáin para convertirlo en un municipio atractivo y competitivo para la vivienda y la actividad comercial. La cantidad de espacio en planta baja, actualmente desaprovechado, puede dar lugar a espacios para lidiar con los problemas sociales incurrentes en la población debido a que la alta densidad de la zona norte no permite futuros desarrollos. Esto resalta el otro problema principal del municipio: la cantidad de espacio público dedicado al tránsito y estacionamiento vehicular, dominando la escena en la vía pública. La inversión en una mejor conectividad, en accesibilizar el transporte público hacia y desde Pamplona, junto con la promoción de métodos de transporte sostenibles podría liberar este espacio para usos adicionales, que revalorizarían los comercios del barrio.

Para poder enfrentar este problema, es importante analizar las razones de movimiento de la población del municipio, para gastar y trabajar en otras localidades. El invertir el status-quo del área para atraer gente a residir, trabajar y ocupar su tiempo en Barañáin es necesario. Esto claramente debe ir de la mano de políticas de reforma de vivienda, incentivos económicos a nivel local o regional, la mejora de las facilidades y equipamientos públicos, entre otras políticas municipales para nivelar Barañáin a su competencia. Un acercamiento demográfico es cada vez más relevante para determinar las necesidades de los diferentes grupos poblacionales, especialmente aquellos más vulnerables. La vida de las personas en Pamplona (y en general, en España) está cambiando, por lo que la ciudad debe evolucionar para acomodar estos nuevos estilos de vida, y encaminar a un futuro en que Barañáin sea la opción competitiva y sostenible.

⁴⁰ Ortofoto 2019, Fototeca Territorial de Navarra, IDENA.

⁴¹ AGENDA URBANA ESPAÑOLA 2019, Ministerio de Fomento. 2019. p. 112.

⁴² Id. p. 90.

VI. ANÁLISIS DAFO

En base a la combinación del segundo documento de la Agenda Urbana Española, el Análisis DAFO⁴³, con la información previamente recolectada de los aspectos sociales, económicos, medioambientales y políticos, es posible resumir la situación actual del municipio acorde al siguiente diagrama DAFO:

AGENDA URBANA ESPAÑOLA, objetivos estratégicos:

Objetivo estratégico 1 – Territorio, paisaje y biodiversidad

Objetivo estratégico 2 – Modelo de ciudad

Objetivo estratégico 3 – Cambio climático y resiliencia

Objetivo estratégico 4 – Gestión sostenible de los recursos y economía circular

Objetivo estratégico 5 – Movilidad y transporte

Objetivo estratégico 6 – Cohesión social e igualdad de oportunidades

Objetivo estratégico 7 – Economía urbana

Objetivo estratégico 8 – Vivienda

Objetivo estratégico 9 – Era digital

D DEBILIDADES

D.01 Orografía y estructura morfológica compleja. Elementos físicos (cauces fluviales, infraestructuras u otros) que condicionan la conectividad o el desarrollo.

D.02 Desarrollo territorial disperso de escasa densidad asociado generalmente a problemas de movilidad y de prestación de servicios urbanos.

D.07 Necesidad de abordar el fenómeno de la despoblación desde el estudio del territorio y los instrumentos de planificación de nivel supralocal o comarcal.

D.03 Urbanismo poco resiliente al cambio climático.

D.07 Metabolismo urbano: escaso desarrollo de planteamientos holísticos.

D.01 Patrones de movilidad poco sostenible, con un predominio del desplazamiento en vehículo privado, frente a la movilidad peatonal o ciclista.

D.05 Déficit de infraestructuras de movilidad sostenible, de red de carril bici o de infraestructuras para el despliegue de la movilidad alternativa.

D.01 Elevada tasa de envejecimiento, como consecuencia de la caída de la natalidad, de la emigración de la población joven, o la inmigración de personas extranjeras de avanzada edad.

D.01 Incapacidad de la ciudad para atraer y retener talento, motivada por la falta de tejido empresarial y la brecha entre formación y mercado de trabajo.

D.03 Escasa innovación y valor añadido en la economía local, con una escasa presencia de

A AMENAZAS

A.01 Planificación territorial escasa o deficiente, lo que en algunas ocasiones dificulta la visión estratégica de un desarrollo urbano supramunicipal.

A.02 Desarrollo territorial más enfocado a la expansión que a la regeneración urbana, en ocasiones, con un crecimiento planificado sobredimensionado.

A.03 Zonas en declive o estancamiento demográfico, en un fenómeno de alcance territorial de pérdida de población y hogares, y una elevada tasa de envejecimiento.

A.05 Falta de flexibilidad en los instrumentos de planificación, para adoptar medidas como la creación de corredores ecológicos y combatir la pérdida de la biodiversidad.

A.01 Centro urbano degradado y/o en proceso de abandono, como consecuencia de unas dinámicas supramunicipales de desplazamiento de los hogares a zonas periurbanas.

A.04 Disminución del tamaño medio del hogar, un fenómeno demográfico global que tiene importantes implicaciones en el modelo de ciudad y la adecuación del parque de vivienda.

A.01 Alta dependencia energética exterior en un contexto de escasa producción de energías renovables en el ámbito municipal y bajo nivel de autosuficiencia.

A.08 Envejecimiento y degradación de barrios construidos en los años 1950-1980, tanto desde el punto de vista demográfico y social, como físico (construcciones e infraestructuras).

A.04 Tendencia al decrecimiento económico y poblacional motivado por el impulso o la mayor

⁴³ AGENDA URBANA ESPAÑOLA 2019, Ministerio de Fomento. 2019. p. 242-252.

empresas y trabajadores en ámbitos de actividad densos en conocimiento.

D.07 Insuficiente oferta u oportunidades de primer empleo para jóvenes en el área urbana, con escasas alternativas de formación para el empleo en el tejido empresarial.

F FORTALEZAS

F.01 Experiencia en iniciativas de desarrollo sostenible y utilización de instrumentos de planificación (planes urbanísticos, territoriales, de sostenibilidad, de movilidad urbana sostenible, de calidad del aire, etc.).

F.06 Riqueza del paisaje y de la biodiversidad con una gran capacidad de servir de base para la mejora de la calidad de vida urbana.

F.05 Notable avance en la mejora del espacio público, principalmente en relación con la accesibilidad, la movilidad sostenible y la peatonalización.

F.05 Implantación de medidas para la lucha contra incendios forestales o inundaciones, como planes de gestión y mejora forestal o agencias para el estudio de inundaciones.

F.04 Modelo de ciudad compacta, especialmente en los centros urbanos, lo que facilita la proximidad y la movilidad sostenible.

F.03 Modelo de ciudad compacta, trama urbana que facilita la convivencia y la solidaridad vecinal, así como el desarrollo y viabilidad de los servicios locales.

actividad y atractivo de un área urbana o metropolitana próxima.

A.04 Inadecuación del parque de vivienda existente a las personas mayores, en el marco de un fenómeno de envejecimiento de la población.

O OPORTUNIDADES

O.01 / O.02 Conexión de la ciudad con el entorno rural mejorando la calidad ambiental de la ciudad, a través de la recuperación de espacios degradados y su conversión en zonas verdes en conexión con los activos naturales del municipio.

O.02 / O.02 Patrimonio natural infrutilizado, que puede constituir la base sobre la que desarrollar actuaciones y estrategias de desarrollo urbano sostenible.

O.04 Presencia de grandes infraestructuras e instalaciones, que pueden aportar ventajas competitivas, como la proximidad a aeropuertos, puertos comerciales o complejos industriales.

O.06 Patrimonio natural y paisajístico infrutilizado, con gran potencial para desarrollar actuaciones de dotación de servicios e infraestructuras.

O.07 Difusión y potenciación de la cultura, deporte, gastronomía, patrimonio, fiestas tradicionales de los pueblos y ciudades de España.

O.04 Incremento de la sensibilización ciudadana en materia medioambiental y ante el reto del cambio climático y sus efectos en los entornos urbanos.

O.01 Políticas nacionales y europeas relacionadas con la promoción de las energías renovables y la eficiencia energética.

O.01 Programas y fondos autonómicos, nacionales y europeos, que facilitan y promueven las infraestructuras de movilidad urbana sostenible.

O.08 Existencia de espacios públicos y solares vacíos que pueden ser utilizados para actividades vinculadas con el desarrollo social y económico del barrio.

O.06 Programas de fomento del emprendimiento, en especial dirigido a los jóvenes o a colectivos caracterizados por un mayor déficit en formación para el empleo.

VII. ACCIONES

Las siguientes fichas muestran acciones hacia una regeneración urbana del municipio de Barañáin. Tres opciones han sido seleccionadas por alinearse con los objetivos estratégicos de infraestructura verde, movilidad y políticas sociales para la prevención de la pobreza, todas claves en la Agenda Urbana Española.

LEYENDA

red de bicicletas existente
interrumpida y sin diseño estandarizado

red peatonal existente
obstaculizada y aislada

red de espacio público
eje comercial y recreativo

red de transporte urbano regional

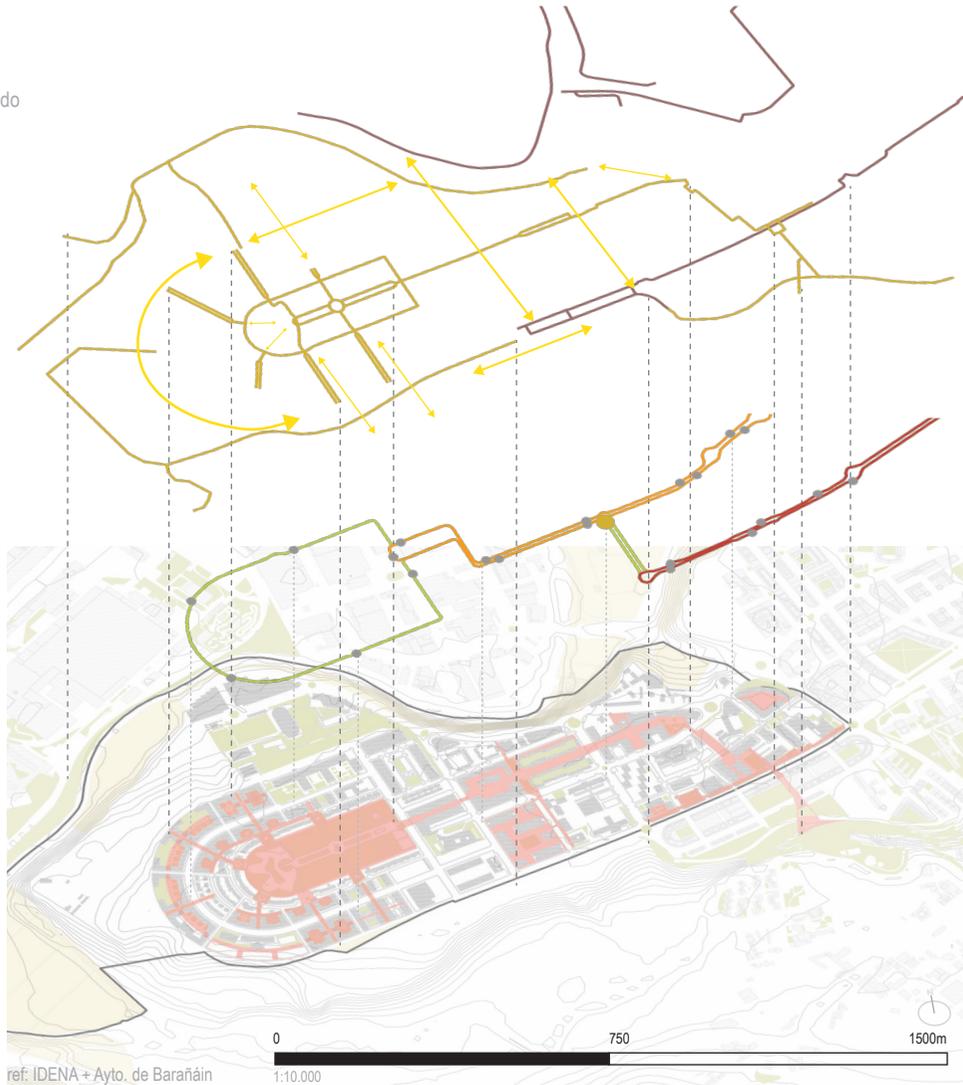
línea 04
línea 07
línea 19

parada de autobús
parada de taxi

conexiones propuestas
red de transporte sostenible



FOTO: barreras arquitectónicas: Av. Comercial



ref: IDENA + Ayto. de Barañáin

1:10.000

OBJ. ESTRATÉGICOS RELACIONADOS | Agenda Urbana Española

- OE 02.** Objetivo Específico 2.1. definir un modelo urbano que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos.
- Objetivo Específico 2.3. garantizar la calidad y accesibilidad universal de los espacios públicos.
- Objetivo Específico 2.4. mejorar el medio ambiente urbano y reducir la contaminación.
- OE 03.** Objetivo Específico 3.1. adaptar el modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático y avanzar en su prevención.
- Objetivo Específico 3.2. reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
- OE 05.** Objetivo Específico 5.1. favorecer la ciudad de proximidad.
- Objetivo Específico 5.2. potenciar modos de transporte sostenibles.

DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS | Agenda Urbana Española

	BARAÑÁIN MUNICIPIOS		1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	20,199 hab.	20,000-50,000 hab.	
D01. Variación de la población 2007-2017 (%)	-7.9	5.9	
D06. Densidad de población en suelo urbano (hab./ha)	222.0	57.5	
D08. Densidad de vivienda (dwellings/ha).	90.3	30.4	
D17. a Superficie infraestructuras de transporte (ha)	1.8	103	
D17. b Superficie infraestructuras de transporte (%)	1.3	1.6	
D18. a Vehículos domiciliados cada 1.000 habitantes	580.1	540	
D18. b Porcentaje de turismos (%)	80.9	71.6	
D18. c Porcentaje de motocicletas (%)	7.6	9.5	
D22. a Índice de envejecimiento de la población (%)	18.0	16.5	
D22. b Índice de senectud de la población (%)	11.9	15.9	

ACCIÓN Nº 2

propuesta Aprovechando el tejido urbano existente, es posible conectar las estructuras peatonales, caminos rurales y carriles de bicicleta con los ejes principales de la ciudad. Se complementaría la rehabilitación del espacio público de la Av. Comercial (eje central) con la creación de nueva infraestructura (carriles bici independientes, paseos peatonales, mobiliario público...etc) para crear un único itinerario peatonal. Puntos clave de esta propuesta son: garantizar la accesibilidad universal (removiendo barreras arquitectónicas o visuales), la reestructuración del espacio público hacia una identidad y el fomento de la movilidad sostenible.

results

1. Garantizar un flujo peatonal continuo a lo largo del eje principal promoviendo la actividad económica.
2. Proveer alternativas competitivas de transporte al automóvil privado, liberando las plazas de aparcamiento para usos adicionales.
3. Promover un modelo de ciudad de cercanía, con mayor itinerancia del peatón hacia los centros económicos del barrio y no de la ciudad.

desarrollo de una red de transporte y comunicación sostenible

A2

ciudad de proximidad

REGENERACIÓN URBANA | Barañáin

LEYENDA

área de influencia de espacios de coworking
isocronas de 600m (15 min a pie)

bajos comerciales abandonados o libres
deteriorados debido a baja demanda

solares sin desarrollo

red de bicicletas existente
interrumpida y sin diseño estandarizado

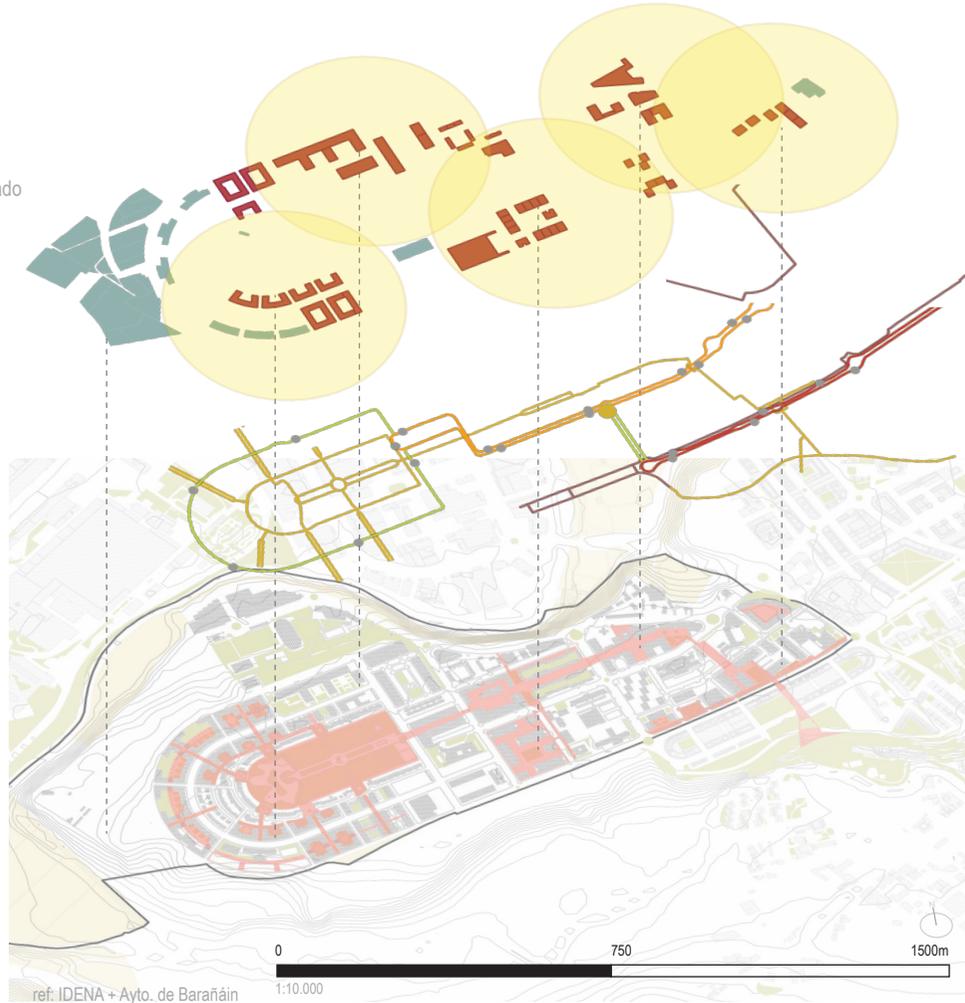
red peatonal existente
obstaculizada y aislada

red de espacio público
eje comercial y recreativo

red de transporte urbano regional

línea 04
línea 07
línea 19

parada de autobús
parada de taxi



ref: IDENA + Ayto. de Barañáin

1:10.000

ACCIÓN Nº 3

propuesta

Dar un uso a los espacios inutilizados de la ciudad responde a la necesidad de optimizar y centralizar la actividad socioeconómica para reducir la dependencia de los habitantes en los equipamientos de otros municipios. Empleando piezas estratégicas del tejido urbano actual, como son los bajos comerciales y solares sin desarrollar, es posible crear varios centros de coworking municipales que puedan atraer ciudadanos a trabajar dentro del municipio. La oferta no sólo aporta un sitio de trabajo, sino una oportunidad de activar ciertos sectores económicos en el barrio, atraer inversión y garantizar igualdad de acceso al trabajo para sus ciudadanos. Una posibilidad para “devolver” al barrio el beneficio del uso de estos espacios a sus usuarios, es permitir su uso (sin cobrar arriendo) a cambio de actividades educativas o talleres sobre temas de interés común, educación ciudadana o trabajo pro-bono que beneficie a los residentes. Durante el fin de semana, estos espacios podría funcionar como espacios de funciones de organización pública. Este proyecto trabajaría en el empoderamiento de los jóvenes, y es complementario a otras políticas de cohesión social e igualdad económica.

OBJ. ESTRATÉGICOS RELACIONADOS | Agenda Urbana Española

- OE. Objetivo Específico 2.1. definir un modelo urbano que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos.
- Objetivo Específico 2.5. impulsar la regeneración urbana.
- OE. Objetivo Específico 5.1. promover la ciudad de proximidad.
- OE. Objetivo Específico 6.1. reducir el riesgo de pobreza y exclusión social en entornos urbanos desfavorecidos.
- Objetivo Específico 6.2. buscar la igualdad de oportunidades desde una perspectiva de género, edad y discapacidad.
- s. Goal 07. Objetivo Específico 7.1. buscar la productividad local, la generación de empleo y la dinamización y diversificación de la actividad económica.

DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS | Agenda Urbana Española

	BARAÑÁIN MUNICIPIOS		1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	20,199 hab.	20,000-50,000 hab.	
D01. Variación de la población 2007-2017 (%)	-7.9	5.9	●●●●●●●●●●
D06. Densidad de población en suelo urbano (hab./ha)	222.0	57.5	●●●●●●●●●●
D08. Densidad de vivienda (dwellings/ha)	90.3	30.4	●●●●●●●●●●
D22. a Índice de envejecimiento de la población (%)	18.0	16.5	●●●●●●●●●●
D22. b Índice de senectud de la población (%)	11.9	15.9	●●●●●●●●●●
D23. Población extranjera (%)	9.4	7.8	●●●●●●●●●●
D24. a Índice de dependencia total (%)	43.2	48.9	●●●●●●●●●●
D24. b Índice de dependencia infantil (%)	17.5	48.9	●●●●●●●●●●
D24. c Índice de dependencia de mayores (%)	26.2	24.9	●●●●●●●●●●
D26. d Trabajadores en sector servicio (%)	83.9	70.0	●●●●●●●●●●
D27. d Establecimientos en sector servicios (%)	92.3	78.4	●●●●●●●●●●
D28. a. Porcentaje de parados total (%)	8.4	11.1	●●●●●●●●●●
D28. b. Porcentaje de parados entre 25 y 44 años (%)	41.6	40.0	●●●●●●●●●●
D28. c. Porcentaje de paro femenino (%)	58.2	55.7	●●●●●●●●●●

espacios de trabajo flexible para la educación ciudadana

A3

puntos de coworking

REGENERACIÓN URBANA | Barañáin

VIII. PROPUESTA DETALLADA

La siguiente ficha explica la propuesta selecta para regenerar el tejido urbano del municipio de Barañáin. Tomando en cuenta la información analizada y varias visitas a la ciudad, queda claro que las barreras físicas y arquitectónicas del espacio público peatonal, junto con la falta de carácter de dicho espacio, son responsables de la falta de actividad peatonal y económica en la zona. Creando una red de espacios peatonales de alta calidad, visibles y accesibles, se podría retomar esta actividad económica, reactivando el comercio local. Idealmente, esto conectaría con los sistemas de espacios públicos de Pamplona para atraer habitantes y transeúntes vecinos.

acción propuesta

Esta actuación propone el refuerzo de las redes de espacio público, peatonales y de ciclistas, enfocando la acción la Av. Comercial como eje comercial central. Conlleva, de igual manera, el tratamiento del acercamiento mediante a los paseos peatonales perimetrales y la permeabilidad transversal a lo largo de ejes secundarios para trazar un sistema de vías con facilidades para el transporte sostenible. En primer lugar, se enlazarían los hitos de espacio público (actualmente desconectados) en un único itinerario peatonal, y progresivamente rediseñar los espacios que carecen de calidad bajo una misma identidad. El nuevo diseño debería garantizar la uniformidad, accesibilidad universal e involucrar a los transeúntes en la traza del espacio público. Una vez completado este "eje" peatonal, se debería proceder a la transformación de tramos de plazas de aparcamientos en determinadas calles para cambiar la sección de la calle, liberando espacio para usos alternativos. El espacio de una fila de aparcamientos puede generar espacios de arbolado en la calle, de juego, carriles de bicicletas, espacios para descanso, aparcamientos y puntos de carga de métodos alternativos de transporte, paradas de autobús, o incluso la extensión de los jardines de las viviendas bajo un régimen de público de uso privado. En combinación, estas estrategias contribuirían para un acercamiento del barrio hacia los criterios de sostenibilidad a través de una regeneración social, económica y medioambiental del espacio público del barrio.

Un segundo acercamiento, para llegar a la "ciudad de proximidad" sería el fomento de métodos de transportes sostenibles. La administración implementaría programas de infraestructura para bicicletas (y otros transportes no motorizados) que permitirían una manera segura, rápida y ecológica de movilizar personas. Se deben implementar carriles de bicicletas, aportar espacio de aparcamiento de bicicletas, pintos de carga de vehículos y bicicletas eléctricas, puntos de mantenimiento de los mismos y además, crear programas que faciliten el acceso a dichos métodos de transporte. Se debe permitir e incentivar (por medio de políticas y legislación) proyectos de alquiler de bicicletas, tanto como iniciativa pública como público-privado, o directamente como proyecto del sector privado. Una alianza público-privada podría ser el método de financiación del mismo proyecto. Finalmente, un programa de mantenimiento de las bicicletas ya existentes en el municipio (junto con la infraestructura adecuada) incentivaría el uso de este método de transporte aún más, bajo un modelo de economía circular.



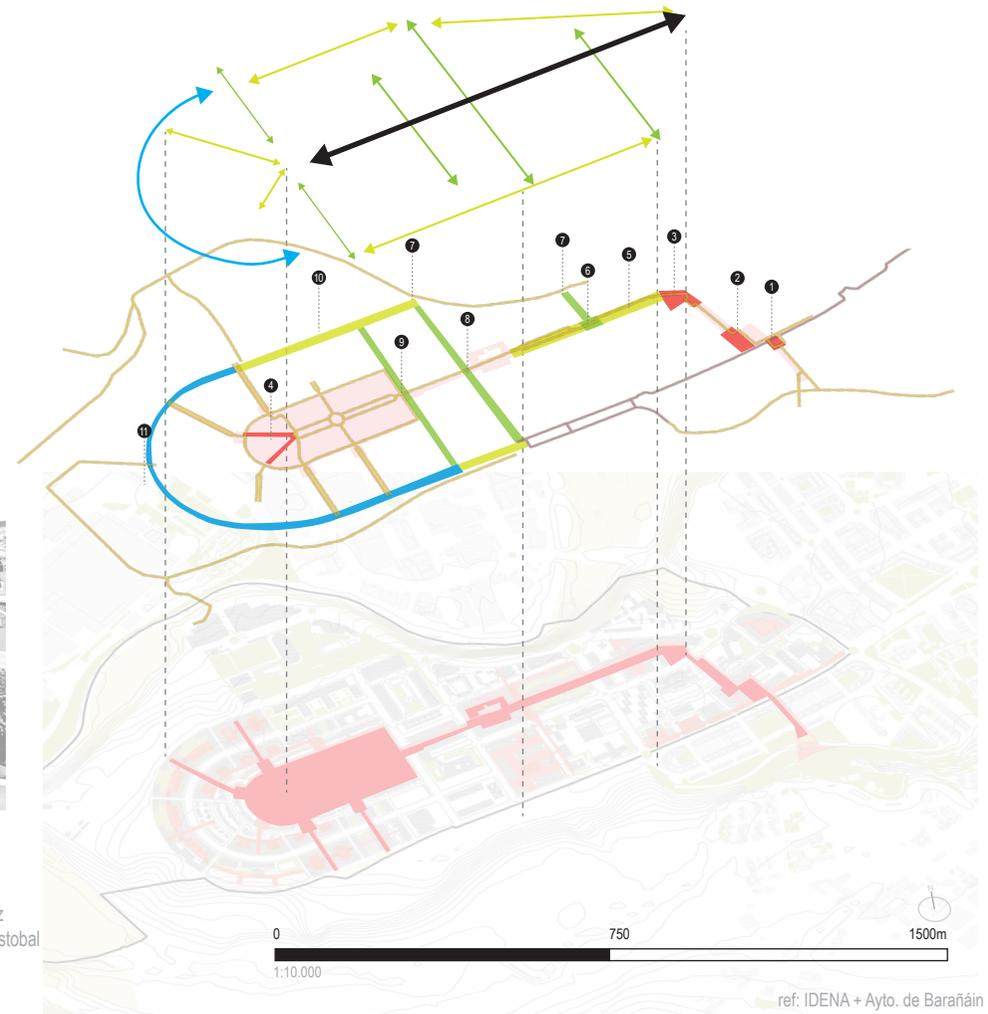
URBANISMO TÁCTICO | Paseo Ronda Cendea de Cizur Boulevard

LEYENDA

- red para ciclismo existente
 - red de circulación peatonal existente
 - red de espacio público existente
- CIUDAD DE PROXIMIDAD
- conexiones inmediatas
 - rediseñar para crear continuidad y calidad
 - urbanismo táctico sobre el espacio libre



CONTINUIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO | plaza de la Paz - plaza San Cristobal



programa en 4 años

CONTINUIDAD DEL ESP. PÚBLICO. enlazar

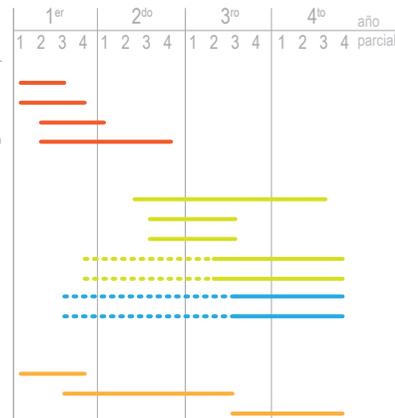
1. conexión de la Av. Pamplona
2. plaza San Cristobal - plaza de los Sauces
3. plaza de la Paz - plaza San Cristobal
4. parque de Barañáin, puentes sobre el lago

CALIDAD E IDENTIDAD. urbanismo táctico

5. Av. Comercial
6. intersección Av. Plaza Nte.
7. conexión ronda Barañáin
8. Av. los Deportes
9. Av. el Valle
10. paseo peatonal del Estadio
11. paseo peatonal ronda Cendea de Cizur

EVALUACIÓN DE USUARIOS. continuidad

12. diagnóstico de uso y diseño actual
13. urbanismo táctico: uso y resultados
14. urbanismo táctico: ejecución permanente



MOVILIDAD SOSTENIBLE | programa de fomento de bicicletas



desarrollo de una red de transporte y comunicación sostenible

ciudad de proximidad

REGENERACIÓN URBANA | Barañáin

A2

estrategias

Se implementaría en tres etapas, de acuerdo a un resultado inmediato, a mediano o largo plazo en el espacio público. Interesa la cooperación con el sector privado, especialmente con el establecimiento y fomento de hábitos sostenibles, cómo el uso de la bicicleta, y también el diseño y ejecución del paseo peatonal final (Ronda Cendea de Cizur). El interés privado en el proyecto puede ser el principal apoyo financiero para su realización. El objetivo general es un municipio atractivo y mejor conectado, como hito recreativo, comercial y de sostenibilidad frente a sus poblaciones vecinas.

1. Completar el espacio público existente al enlazar áreas peatonales visualmente y a través de itinerarios accesibles. Predominio de la circulación peatonal, de bicicletas y de otros vehículos no motorizados.
2. Transformar el espacio de aparcamiento en las calles en bulevares efímeros a través del urbanismo táctico para estudiar su uso con el tiempo.
3. Emplear el análisis de necesidades de la población que dichos espacios evidenciarían, para formalizar un diseño de espacio público final con servicios, arborado, pavimentos y mobiliario de alta calidad.

objetivos

La intervención “ciudad de proximidad” tiene como objetivo la concentración y conexión de espacios públicos individuales en una ruta continua para incrementar la actividad peatonal, y por lo tanto, comercial, de la zona. Implementando infraestructura que facilite la movilidad sostenible, y repotenciando el sistema actual de transporte público, se promueve la eficiencia energética y el consumo local como formas de luchar para la sostenibilidad económica y medioambiental. Esta acción crearía un marco para atraer habitantes y visitantes al municipio, desarrolla una identidad continua del espacio público y potencia sus redes ya existentes peatonales y de bicicletas.

AUE objetivo específico 2.3, 2.4 y 2.5

- garantizar la calidad y accesibilidad universal de los espacios públicos
- mejorar el medio ambiente urbano y reducir la contaminación
- impulsar la regeneración urbana

AUE objetivo específico 5.1 y 5.2

- promover la ciudad de proximidad
- potenciar medios de transporte sostenible

ámbito de actuación

Esta intervención transformará en tres etapas la sección de las calles para regenerar el espacio público. Las vías y aceras gozarían de una mejor conexión, incluir espacio para bicicletas, volviéndose más atractivas para los residentes. La intervención debe trabajar el eje central de Barañáin (con un carácter renovado) en conjunto con las conexiones transversales que atraerían gente a esos espacios. Al terminar el parque, el itinerario central debe recoger el término del municipio de manera perimetral que permitiría disfrutar la conexión a lo rural y dirigir de nuevo al usuario hacia el centro de la ciudad.

oportunidades de financiación

La mayoría de las acciones dependerían de financiación pública, importe considerado dentro del presupuesto del ayuntamiento (16% de las inversiones, en 2019). Extender la intervención a un plan de cuatro años permite disgregar el costo y buscar vías de financiación. Ayudas, convocatorias y subvenciones a nivel local, regional, nacional y europeo aportarían también a la gestión de esta empresa. La movilidad y la ecología son temas que reciben financiamiento en cada una de estas escalas, especialmente ahora con la reestructuración económica para luchar la recesión que la pandemia de COVID-19 causará. El sector privado puede proveer el material y mantenimiento de los diferentes programas a cambio de incentivos cómo el beneficio por dichas actividades (arriendos de bicicletas), espacio publicitario, y mejora de la imagen de empresarial, reduciendo los costos operacionales de el proyecto. Cooperaciones con otras instituciones podría solventar el arranque de las primeras etapas, mientras que el ayuntamiento podría utilizar su capacidad financiera para colmar los gastos de la ejecución de las obras definitivas. Al renovar la conexión con otros municipios, incluso se podría referir a colaboraciones con municipios vecinos para distribuir costos o expandir la intervención a una escala local.

Los siguientes son algunas vías de financiación:

municipio	Ayuntamiento de Barañáin
gobierno local	Gobierno de Navarra
gobierno nacional	Gobierno de España
gobierno regional	Unión Europea, European Commission

Dos programas de financiación para movilidad sostenible:

- **Plan MOVES II**, del Ministerio Para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, que podría financiar estaciones de carga y equipo de alquiler de bicicletas eléctricas.
- **Reactiva tu bici**, parte del **Plan Reactivar Navarra** del Gobierno de Navarra, que subvenciona la reparación de bicicletas, alargando la vida útil de las mismas.

justificación

El espacio público en Barañáin permanece actualmente interrumpido y con una imagen poco atractiva. Las barreras arquitectónicas, los rincones inaccesibles y fragmentación del espacio obstaculizan una trama urbana que fue diseñada para crear un eje central. La realidad de los espacios en desuso desprecia el planeamiento de un eje comercial peatonal que conecta el barrio con su gran área verde. Los caminos y linderos que no se fusionan correctamente, la mala posición del mobiliario e infraestructura pública que limitan la visión del espacio y la priorización del coche (falta de jerarquía peatonal) en los cruces son algunos de los detalles que recaen en el mal uso de este espacio. Cómo se evidencia en el estudio de la zona, los lugares donde se rompe la continuidad peatonal o en bicicleta corresponden a la baja actividad económica de los locales en plantas bajas.

El sistema de calles beneficiaría al barrio entero de la concentración de la actividad peatonal para amabilizar el municipio. Esto no solo es bueno para los residentes, sino que potencia el comercio en la zona atrayendo residentes de municipios vecinos. Con el tiempo, se entendería no como una actuación puntual, sino como el establecimiento de una buena conexión con la ciudad de Pamplona.

La visión es crear un modelo de ciudad mejor conectada, con el peatón encima de la jerarquía del espacio público, la inversión pública y el interés privado. Esto haría de Barañáin un lugar más agradable, amigable con el medio ambiente, y sostenible económicamente.

tipo de acción

ámbito

escala

carácter

agentes involucrados:

promoción de movilidad sostenible

Ayuntamiento de Barañáin

media, escala de ciudad

planeamiento urbano



Ayuntamiento de Barañáin
Barañaingo Udala

Gobierno de Navarra
Nafarroako Gobernua



European Commission



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

desarrollo de una red de transporte y comunicación sostenible

ciudad de proximidad

REGENERACIÓN URBANA | Barañáin

IX. REFERENCIAS

AGENDA URBANA ESPAÑOLA 2019, Ministerio de Fomento. 2019.

<https://www.aue.gob.es/>

Catastro Navarra, Servicio de Riqueza Territorial, Gobierno de Navarra 2020.

<https://catastro.navarra.es/descargas/>

Datos e Indicadores Descriptivos BARAÑÁIN/BARAÑAIN, Agenda Urbana Española. Febrero 2019.

<https://www.aue.gob.es/datos-descriptivos>

Google Earth Image capture. 2020.

[https://www.google.com/maps/@42.805396,-](https://www.google.com/maps/@42.805396,-1.6813047,3a,60y,322.52h,90t/data=!3m6!1e1!3m4!1sJo84RA0Cu3Q3IZ9CXpVxMg!2e0!7i13312!8i6656)

[1.6813047,3a,60y,322.52h,90t/data=!3m6!1e1!3m4!1sJo84RA0Cu3Q3IZ9CXpVxMg!2e0!7i13312!8i6656](https://www.google.com/maps/@42.805396,-1.6813047,3a,60y,322.52h,90t/data=!3m6!1e1!3m4!1sJo84RA0Cu3Q3IZ9CXpVxMg!2e0!7i13312!8i6656)

Indicadores demográficos - Datos provisionales 2019, Instituto Nacional de Estadística.

https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177003&menu=ultiDatos&idp=1254735573002

Información estadística, sociedad. Instituto de Estadística de Navarra. Renta por municipios 2018.

<https://administracionelectronica.navarra.es/GN.InstitutoEstadistica.Web/informacionestadistica.aspx?R=1&E=3>

Ortofoto 2019, Fototeca Territorial de Navarra, IDENA.

<https://cartotecayfototeca.navarra.es/> ; https://filescartografia.navarra.es/3_ORTOFOTOGRAFIA/

Ortofoto 1982, Fototeca Territorial de Navarra, IDENA.

<https://cartotecayfototeca.navarra.es/> ; https://filescartografia.navarra.es/3_ORTOFOTOGRAFIA/

Ortofoto 1966, Fototeca Territorial de Navarra, IDENA.

<https://cartotecayfototeca.navarra.es/> ; https://filescartografia.navarra.es/3_ORTOFOTOGRAFIA/

Plan General de Ordenación Urbana (marzo 1991), BARAÑÁIN/BARAÑAIN, SIUN:

https://administracionelectronica.navarra.es/SIUN_Consulta/Index.html#/instrumento/2040

Documentación Escrita y Gráfica no georreferenciada

Estudio Económico Financiero. Programa de Actuación

Memoria

Normas Urbanísticas

Ordenanza de Tramitación y Ordenanza General de Usos

Ordenanza General de la Edificación y Obras en la Vía Pública

Ordenanzas de Actividades Clasificadas

Documentación gráfica georreferenciada:

02 – Clasificación.

03 – Calificación. Usos globales

04 – Clasificación. Unidades

05 – Calificación. Usos pormenorizados

Presupuestos Municipales – Barañáin, 2020, Gobierno

<https://presupuestos.gobierno.es/places/baranain/2020>

Presupuestos Municipales – Pamplona, 2020, Gobierno

<https://presupuestos.gobierno.es/places/pamplona-iruna/2020>

Presupuesto orgánico ayuntamiento (años 2018 y 2019), Ayuntamiento de Barañáin.

<http://www.baranain.es/ayuntamiento/presupuesto/>

Urieta, Virginia. Vecinos de Eulza crean una plataforma contra el proyecto de las 920 viviendas en Barañáin. *Noticias de Navarra*, Julio 2020.

<https://www.noticiasdenavarra.com/navarra/comarca-pamplona/2020/07/01/vecinos-eulza-crean-plataforma-proyecto/1059132.html>

Vista aérea de Barañáin y Echavacoiz, Colección Municipal.

<https://archivo.pamplona.es/opac/ficha.php?informativo=00025939PI&codopac=OPBI3&idpag=1379950775&presenta=digitaly2p>