

plan de regeneración urbana en barañáin

basado en la agenda urbana española

00	tabla de contenidos	03
introducción		
01	enunciado	05
02	contexto	05
análisis		
03	demografía	07
04	economía	10
05	entorno	13
06	urbanismo	16
diagnóstico		
07	conclusiones	19
08	dafo	20
acción 01		
acción 02		
acción 03		
09	fuentes	27

introducción

01 enunciado

El siguiente documento presenta el ejercicio desarrollado en la asignatura de Urban Regeneration del Grado en Estudios de Arquitectura de la ETSAUN (Gestión del Proyecto Urbano) durante el primer semestre del año académico 2020-2021.

Esta práctica se centra en proponer una serie de intervenciones para la ciudad de Barañáin, Navarra, que basándose en principios de regeneración urbana tratarán de superar y mejorar los principales problemas que la localidad pueda mostrar en sus espacios públicos, zonas verdes, densidad residencial, movilidad, ...

El proceso completo tomará un cronograma de ámbito real, comenzando por el análisis de diferentes aspectos de la urbe y el reconocimiento de sus principales puntos débiles y fuertes hasta la propuesta conclusiva y detallada de las acciones necesarias detectadas.

Además, cabe mencionar que este ejercicio estará basado en el criterio mostrado por la Agenda Urbana Española (2019), que será utilizada como herramienta para una mejor comprensión de Barañáin.

02 contexto

Barañáin está localizada en la municipalidad de la Comarca de Pamplona, avicinando la ciudad del mismo nombre. Con una población de poco más de 20.000 habitantes, es el cuarto asentamiento más poblado de la Comunidad Foral de Navarra⁰¹.

Sobre su orografía, Barañáin está posicionada en la Cuenca de Pamplona en la meseta en la que se encuentra el área metropolitana de Pamplona entre los ríos Arga y Elorz, cuya erosión durante años han dejado el terreno que coge la mayoría de la superficie de la ciudad en una considerable elevación sobre ellos.

Este terreno alto en el que el planeamiento urbano ha desarrollado la urbe tan solo está conectado a suelo en la misma cota en su lado este en el que una estrecha área limita Barañáin con Mendabaldea, barrio de Pamplona. Sus bordes sur, oeste y norte deben hacer frente a la diferencia de altura de la meseta (*fig.01*).

En cuanto a su evolución histórica, Barañáin tiene un desarrollo temprano paralelo al de Pamplona surgiendo como una pequeña villa agrícola romana construida sobre un previo asentamiento prehistórico, y consolidándose como un modesto pueblo autosuficiente íntimamente ligado a la capital en la Edad Media.

Exceptuando puntuales expansiones y los evidentes avances en infraestructuras y planeamiento, Barañáin tuvo pocos cambios durante los siguientes años manteniéndose mayormente al núcleo urbano inicial. La situación solo cambió durante la segunda mitad de el último siglo cuando el significativo crecimiento de Pamplona fomentó la cohesiva expansión de poblaciones cercanas, siendo Barañáin una de ellas (*fig.02*).

Se decidió organizar una estructuración de la ciudad iniciada con el Plan de Ordenación de 1967, que contaba con dos fases de crecimiento: primero se usaría el suelo más próximo a Pamplona para construir bloques en altura, y se continuaría con la construcción de bloques de menor altura conectados y con jardines interiores (esta fase fue parcialmente completada). Consideraciones adicionales fueron tomadas como la inclusión de una avenida comercial para evitar que Barañáin fuera una mera localidad dormitorio.

La expansión fue un éxito, tanto que en 1984 Barañáin se independizó de la municipalidad de Cizur para formar su propio ayuntamiento. Con su nueva capacidad de autogobierno su nuevo Plan General se centró en finalizar su desarrollo urbano con ciertos principios en mente (mejora de las conexiones con Pamplona, limitación de la población e inclusión de nuevos equipamientos y espacios públicos). El Plan tomó vida con la construcción de bloques residenciales en disposición semicircular alrededor de un nuevo parque público.

⁰¹INE, 2019, 'Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero', visto 29 Sep 2020. (<https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2884&L=0>).

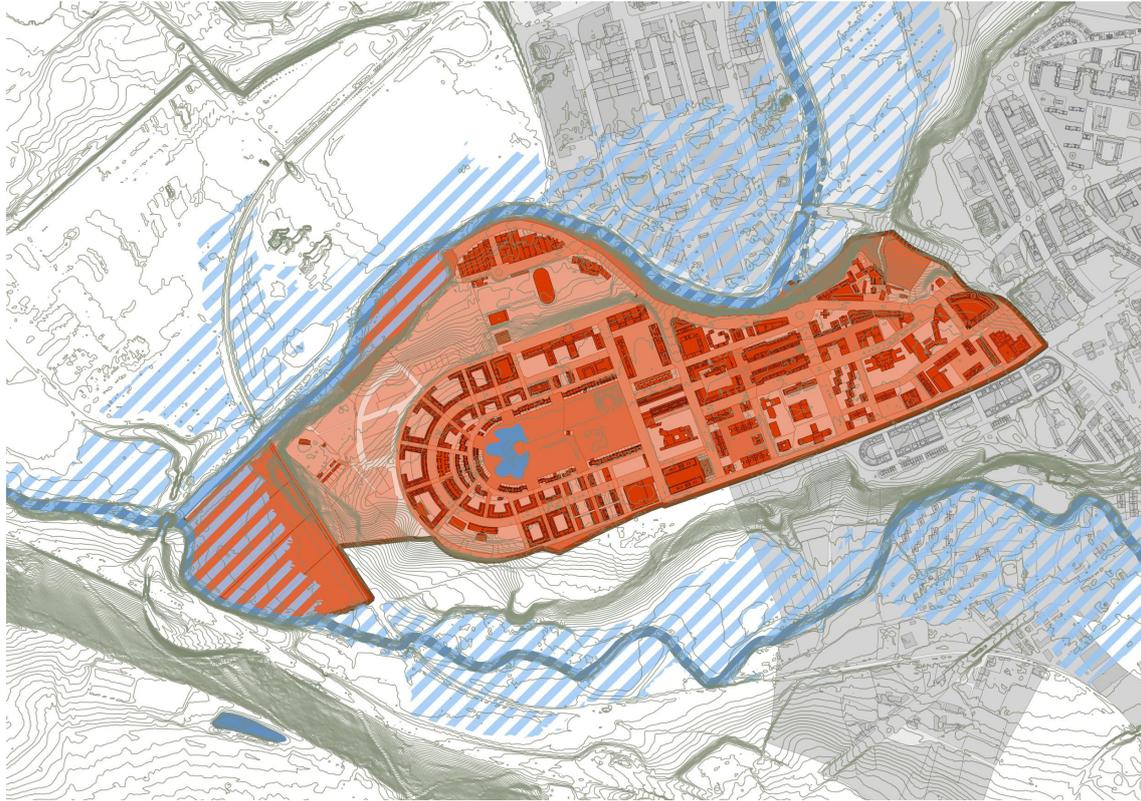


fig.01. Aspectos orográficos principales de Barañáin (en rojo): la presencia hidrográfica de los ríos Arga y Elorz (en azul, con sus áreas de riesgo de inundación) y la marcada topografía (en verde) que han causado. [Fuente: Elaboración propia basada en los datos obtenidos de IDENA.]



fig.02. Desarrollo urbanístico de Barañáin durante la segunda mitad del siglo XX. El área construida corresponde a la planificada por la disposición urbana de 1967, mientras que la recién urbanizada más próxima es la que se construiría con el plan de 1984. [Fuente: Ciudad de Barañáin.]

análisis

03 demografía

El aspecto social principal que debe ser examinado para comprender los aspectos demográficos de Barañáin es su fluctuación de población. Desde 2007 a 2017 esta población ha tenido un significativo crecimiento negativo del -7,9%⁰², con 20.199 habitantes en la actualidad⁰³. Esto es un dato algo alarmante ya que aunque es verdad que varias ciudades sufren de similares descensos poblacionales, de acuerdo a la AUE el valor medio para una localidad de tamaño similar es de 4,0-5,3%⁰².

Esta recesión demográfica puede ser analizada en diferentes frentes. Por ejemplo, el envejecimiento de la población está ligeramente por encima de la media, con un valor del 18% sobre el 16,5-17,4% que dicta la AUE que debería tener según el dato descriptivo D.22.a.

Esto por supuesto tiene una relación directa con las tasas de natalidad y mortalidad. En 2007 hubo 187 nacimientos y 92 fallecimientos en Barañáin, mientras que en 2017 estos valores fueron de 113 y 133 respectivamente. Esto confirma los datos de decrecimiento, ya que la ciudad ha tenido constantes caídas en su crecimiento vegetativo desde 2006 con un valor negativo de -20 en 2017 por primera vez en el registro⁰⁴.

También se debería contar con los datos migratorios de la urbe, tanto de salida como de entrada de ciudadanos. En 2009 la emigración total fue de 1894 personas y la inmigración total de 1420, pero en el 2019 estos valores fueron de 1528 emigrantes y 1524 inmigrantes, lo que refleja que este flujo se ha igualado⁰⁵.

Estos datos se corresponden con aquellos relacionados con la definición del perfil de ciudadano de Barañáin. Para un mejor escrutinio de este ciudadano medio varias fuentes pueden ser estudiadas, por ejemplo la distribución por sexo de la población. En 2019, de los 20.199 habitantes 9772 eran hombres y 10.427 mujeres (ligera mayoría femenina como suele ser habitual en la mayoría de ciudades)⁰³.

En cuanto a la distribución por edad de la localidad, en 2019 Barañáin tenía 613 habitantes entre 0-4 años, 695 entre 5-9, 951 entre 10-14, 1152 entre 15-19, 1216 entre 20-24, 1380 entre 25-29, 1389 entre 30-34, 1232 entre 35-39, 1239 entre 40-44, 1475 entre 45-49, 1560 entre 50-54, 1657 entre 55-59, 1672 entre 60-64, 1362 entre 65-69, 1118 entre 70-74, 671 entre 75-79, 671 entre 75-79, 394 entre 80-84, 251 entre 85-89, 135 entre 90-94, 29 entre 95-99 y 8 de 100 o más⁰⁶. Estos valores, que también pueden ser sintetizados como una distribución de 2484 personas en el rango de 0-15 años, 13.747 en el de 16-64 (población activa) y 3968 en el de 65 o más⁰⁷, confirman el envejecimiento de población previamente mencionado (*fig.03*).

De manera similar, los países de origen de los ciudadanos también tienen una conexión con los datos migratorios antes explicados. De los actuales 20.199 ciudadanos de Barañáin, 16.773 nacieron en España mientras que los otros 3426 nacieron en el extranjero. Entre ellos las diez nacionalidades más comunes son Colombia (594 ciudadanos), Ecuador (395), Bulgaria (372), Rumanía (322), Perú (208), Venezuela (129), Brasil y República Dominicana (127 cada uno), Marruecos (122) y Ucrania (93)⁰⁸ (*fig.04*).

⁰²AUE (Datos descriptivos e indicadores de Barañáin), 2019, 'D.01. VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN 2007-2017 (%)'.

⁰³INE, 2019, 'Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero. Población por municipios y sexo.', visto 29 Sep 2020. (<https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2884&L=0>).

⁰⁴(na)stat, 2017, 'Evolución de la natalidad, mortalidad y crecimiento vegetativo, según municipios. Desde 1975', visto 30 Sep 2020. (<https://administracionelectronica.navarra.es/GN.InstitutoEstadistica.Web/InformacionEstadistica.aspx?R=1&E=9>).

⁰⁵(na)stat, 2019, 'Migraciones según municipio de origen y destino', visto 30 Sep 2020. (<https://administracionelectronica.navarra.es/GN.InstitutoEstadistica.Web/InformacionEstadistica.aspx?R=4>).

⁰⁶INE, 2019, 'Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero. Población por sexo, Sección y edad (grupos quinquenales)', visto 30 Sep 2020. (<https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2884&L=0>).

⁰⁷(na)stat, 2019, 'Por sexo y grupos de edad (municipios y Zonas Navarra 2000)', visto 30 Sep 2020. (<https://administracionelectronica.navarra.es/GN.InstitutoEstadistica.Web/InformacionEstadistica.aspx?R=4>).

⁰⁸INE, 2019, 'Cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal a 1 de enero. Población por sexo, Sección y país de nacimiento.', visto 30 Sep 2020. (<https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2884&L=0>).

Este perfil del habitante no estaría completo sin un acercamiento mínimo a la situación educacional y económica de los ciudadanos. Sobre el primero, en el año 2016 de la población total del momento un 1,3% era analfabeta o no había completado la educación primaria, un 8,9% solo había completado la educación primaria, un 33,9% solo había finalizado la educación secundaria (primera etapa), un 12,2% solo había finalizado la educación secundaria (segunda etapa con orientación general), un 9,5% había realizado una educación postsecundaria no superior y un 34,2% había realizado una educación superior⁰⁹. Estos resultados muestran que, de forma global, la población de Barañáin cuenta con un nivel educativo medio adecuado.

Sobre los datos de empleo, en 2019 de la población total un 8,4% estaba desempleada, un porcentaje que idealmente debiera ser menor pero que en los tiempos posteriores a la crisis económica del 2008 son relativamente comunes (según la AUE localidades de tamaño similar tienen un desempleo medio del 10,5-11,1%)¹⁰. Sin embargo, ha de señalarse que el desempleo en el rango de edad de 25-44 años es del 41,6% y entre la población femenina del 58,2%, que una vez más se ajusta al valor medio definido por la AUE (42,9% y 57,7-57,9% respectivamente) pero que refleja una importante brecha de igualdad en la estructura social^{11 12}.

Finalmente, otro aspecto demográfico importante que debe tenerse en cuenta para una mejor comprensión de la sociedad de Barañáin es el presupuesto destinado a servicios sociales por el ayuntamiento.

Del gasto total de la ciudad de 13.336.700€ en 2019 que se traduce en un gasto aproximado de 660€ por habitante (el presupuesto municipal se analiza con mayor detenimiento en la sección *04 economía*), se destinó lo siguiente a necesidades sociales principales: 126€/h. para pagos de pensiones (-16,4% por debajo del año previo), 103€/h. para educación (-8,0% por debajo del año previo), 65€/h. para actividades culturales (+10% por encima del año previo), 40 €/h. para servicios sociales (+4,3% por encima del año previo) y 30 €/h. para actividades deportivas (+25,3% por encima del año previo)¹³. Parece que, comparado con la media provincial, el ayuntamiento prefiera dedicar más a comodidades lúdicas que a necesidades sociales más básicas como la educación o las pensiones.

⁰⁹(na)stat, 2019, 'Por sexo y grupos de edad (municipios y Zonas Navarra 2000)', visto 30 Sep 2020. (<https://administracionelectronica.navarra.es/GN.InstitutoEstadistica.Web/InformacionEstadistica.aspx?R=4>).

¹⁰AUE (Datos descriptivos e indicadores de Barañáin), 2019, 'D.28.a. Porcentaje de parados total (%)'.

¹¹AUE (Datos descriptivos e indicadores de Barañáin), 2019, 'D.28.b. Porcentaje de parados entre 25 y 44 años (%)'.

¹²AUE (Datos descriptivos e indicadores de Barañáin), 2019, 'D.28.c. Porcentaje de paro femenino (%)'.

¹³gobierno, 2019, 'Presupuestos Municipales. Comunidad Foral de Navarra. Barañáin.', visto 30 Sep 2020. (<https://presupuestos.gobierno.es/places/baranain/2020>).

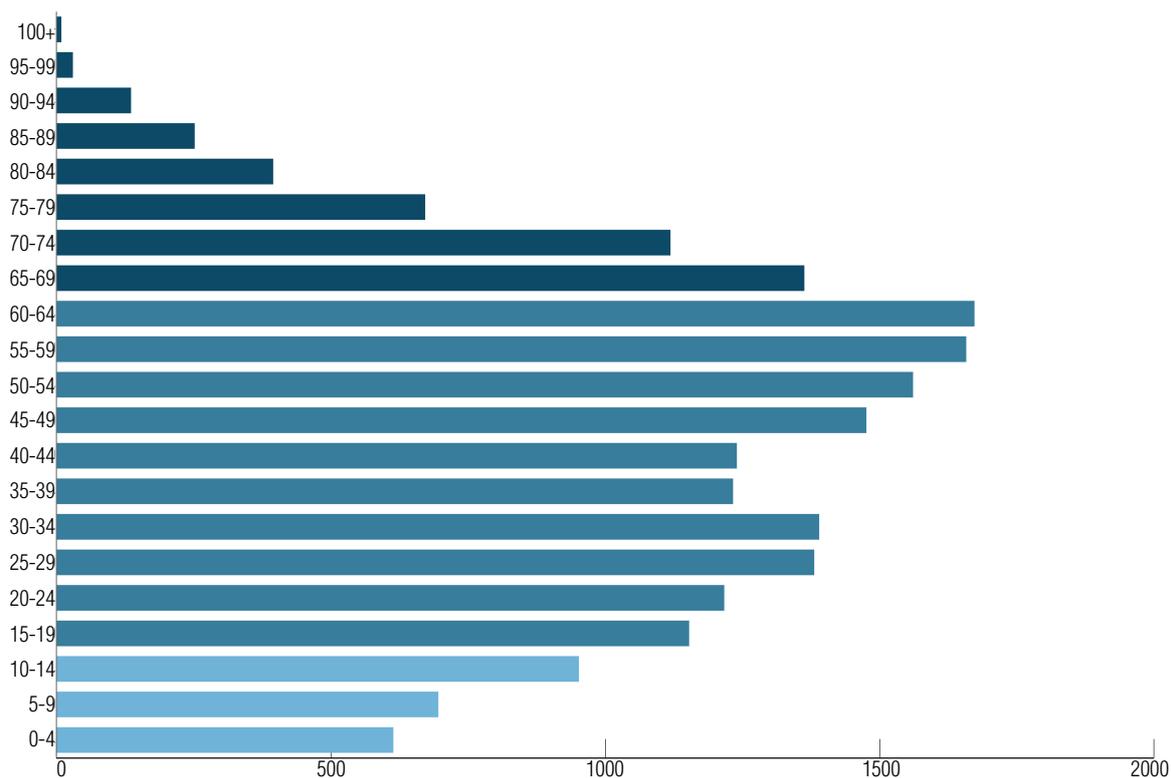


fig.03. La gráfica de desdistribución por edad muestra uno de los principales problemas de la población: su envejecimiento. Hay un incremento en la población de jóvenes debido a su falta de interés por permanecer en la ciudad. [Fuente: Elaboración propia basada en los datos obtenidos de INE.]

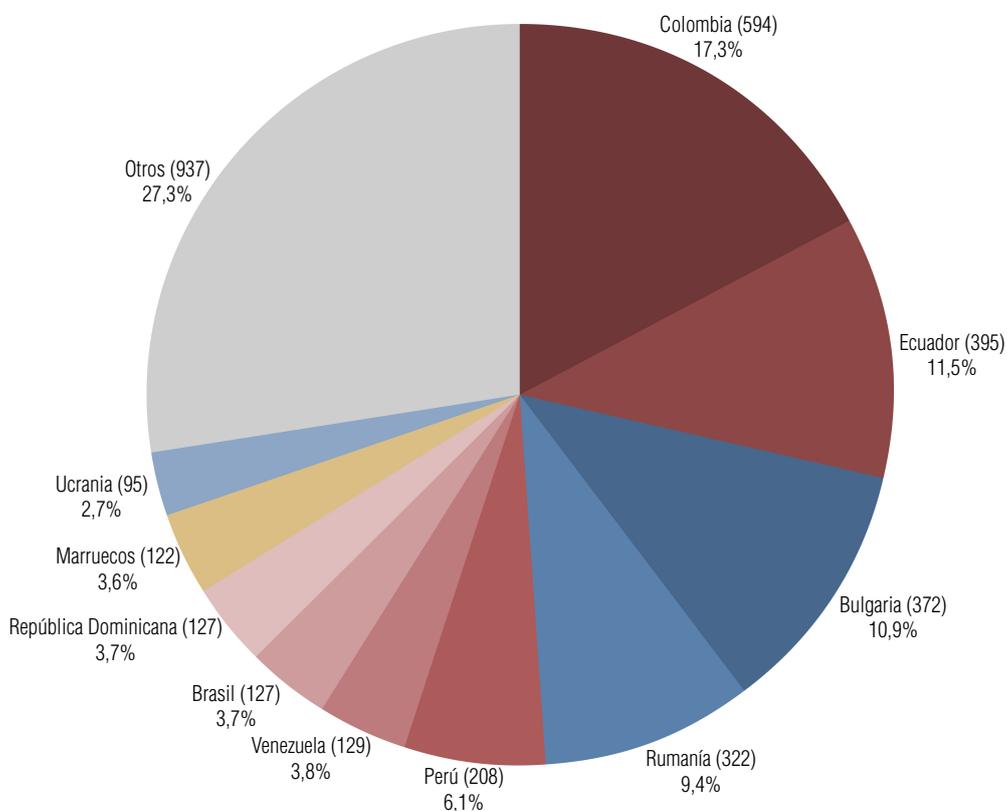


fig.04. Los diez países de origen más comunes entre la población inmigrante. Como puede ser apreciado, las nacionalidades y culturas latinoamericanas (en rojo) y europeas del este (en azul) son las más usuales además de la local. [Fuente: Elaboración propia basada en los datos obtenidos de INE.]

04 economía

Para entender mejor la situación económica de la ciudad de Barañáin, uno de los pasos más relevantes a tomar primero es examinar las condiciones de empleabilidad de sus habitantes.

Como ya se ha establecido en la sección previa (*03 demografía*), en 2019 un 8,4% del total de 20.199 habitantes de la urbe, es decir, 1697 ciudadanos estaban desempleados, cantidad que lamentablemente podría ser admitida como aceptable en nuestra sociedad post-crisis (y podría argumentarse que también pre-crisis debido al impacto económico de la pandemia del COVID-19)¹⁰. Sin embargo, 2180 de los 5240 ciudadanos entre los 25 y 44 años (41,6%) y 6069 de las 10.427 mujeres no tienen trabajo, hecho que demuestra una notable precariedad y signos de desigualdad^{11 12}.

Estos números tienen una correspondencia directa con las afiliaciones a la Seguridad Social, que el último agosto de este año 2020 fueron un total de 8407 en Barañáin, con 3818 en el rango de 25-44 años y 4107 entre mujeres. En lo que respecta a la división entre sectores económicos, de este total de 8497 afiliaciones 41 fueron en el sector primario o agrícola, 1734 en el secundario o industrial, 513 en el de la construcción, 6077 en el terciario o de servicios y 42 sin especificar¹⁴.

Estos últimos valores son especialmente significativos cuando se analiza la distribución de los sectores económicos de Barañáin. Después de todo, primero ha de considerarse que la mayor parte de la superficie del municipio ya ha sido urbanizada y que el suelo rural que queda, de muy complicada topografía, no se está utilizando para una producción agrícola formal¹⁵; en segundo lugar que muy poco de este espacio urbanizado se destina a propósitos industriales ya que la proximidad a un área secundaria principal como Landaben, parte de los municipios de Cendea de Olza y Pamplona, los vuelve casi irrelevantes; y finalmente y como se explicó en *02 contexto* que hasta en las primeras decisiones de planeamiento en los años 60 ya se esperaba que Barañáin tuviera un enfoque especial en el desarrollo de actividades y negocios terciarios a fin de evitar su transformación en una ciudad dormitorio para Pamplona.

Aspectos específicos como estos explican la ocupación actual de los habitantes de la urbe. Entre la población activa en el año 2019, un 1,1% trabajaba en el sector primario o agrícola, un 4,3% en el sector secundario o industrial, un 10,7% en el sector de la construcción y un 83,9% en el sector terciario o de servicios como se indica en los datos descriptivos D.26.a, D.26.b, D.26.c y D.26.d respectivamente. De acuerdo a la AUE los datos de agricultura y construcción difieren ligeramente de aquellos de localidades de tamaño similar, y hay una significativa caída de trabajadores de industria (media de 12,3-12,4%) y aumento de trabajadores de servicios (media de 65,9-70%). Sin embargo, esto podría estar justificado cuando se considera que la cercanía de Barañáin con Pamplona hacen que actúe como un barrio adicional de la capital.

De manera similar, entre todos los establecimientos, negocios y empresas de la ciudad en 2019 un 0,2% pertenecía al sector primario o agrícola, un 3,2% al sector secundario o industrial, un 4,3% al sector de la construcción y un 92,3% al sector terciario o de servicios como una vez más dictan los datos descriptivos D.27.a, D.27.b, D.27.c y D.27.d de la AUE respectivamente. Observaciones parecidas a las realizadas sobre la distribución de trabajadores podrían explicar las diferencias con los valores medios provistos por la AUE.

¹⁴(na)stat, 2020, 'Afiliaciones según municipio de residencia (datos por sexo, edad, sectores de actividad y secciones CNAE 2009)', visto 03 Oct 2020. (<https://administracionelectronica.navarra.es/GN.InstitutoEstadistica.Web/InformacionEstadistica.aspx?R=4>).

¹⁵AUE (Datos descriptivos e indicadores de Barañáin), 2019, 'D.03.a. Superficie municipal destinada a explotaciones agrarias y forestales (%)'.

Finalmente y como ya se había adelantado en la sección *03 demografía*, los aspectos económicos de Barañáin no pueden ser entendidos sin tener por lo menos una visión rápida del presupuesto del ayuntamiento, tanto los ingresos como los gastos. Afortunadamente, la administración nacional ha vivido un proceso de transparencia durante los últimos años debido a las críticas de opacidad anterior, y gracias a ello los fondos municipales de todas las ciudades incluyendo Barañáin están abiertas para ser vistas por la población¹³.

Barañáin, como muchos otros ayuntamientos, recibe la mayor parte de sus ingresos (un total de 13.808.000€ o 686€ por habitante en 2019) de la administración de la comunidad autónoma, una cantidad de 7.882.300€ o 390€/h. (un 57% del total), además de diferentes tasas e impuestos.

Los gastos de la ciudad, por otro lado, son mucho más particulares y difieren entre cada localidad. En 2019 Barañáin tuvo un gasto total de 13.336.700€ o 660€ por habitante, que se decidió ser usado de la siguiente manera: 4.014.650€ o 199€/h. para bienes públicos (sanidad, educación, cultura y deporte) que toman un 30,1% del total (+5,3% por encima del año previo), 3.604.850€ o 178€/h. para actuaciones sociales (pensiones, servicios sociales y empleo) que toman un 27% (-3,1% por debajo del año previo), 3.424.800€ o 170€/h. para servicios públicos (seguridad y movilidad, vivienda y urbanismo, bienestar y acción medioambiental) que toman un 25,7% (-54,1% por debajo del año previo), 1.817.700€ o 90€/h. para actuaciones administrativas y generales que toman un 13,6% (+7,4% por encima del año previo), 372.000€ o 18€/h. para actuaciones económicas generales (comercio y negocios, turismo y transporte público) que toma un 2,8% (+25,1% por encima del año previo), y finalmente 102.700€ o 5€/h. para el pago de deuda pública que toma un 0,8% (+29,5% por encima del año previo) (*fig.05 y 06*).

Un registro más detallado puede ser abierto y examinado en la fuente ya mencionada de presupuestos. gobierno.es¹³, pero un vistazo rápido a estos datos muestra que el ayuntamiento considera prioridades económicas temas como el mantenimiento de equipamientos culturales y deportivos o costes administrativos por delante de otros gastos más olvidados como la regeneración ambiental o el estímulo de negocios locales.

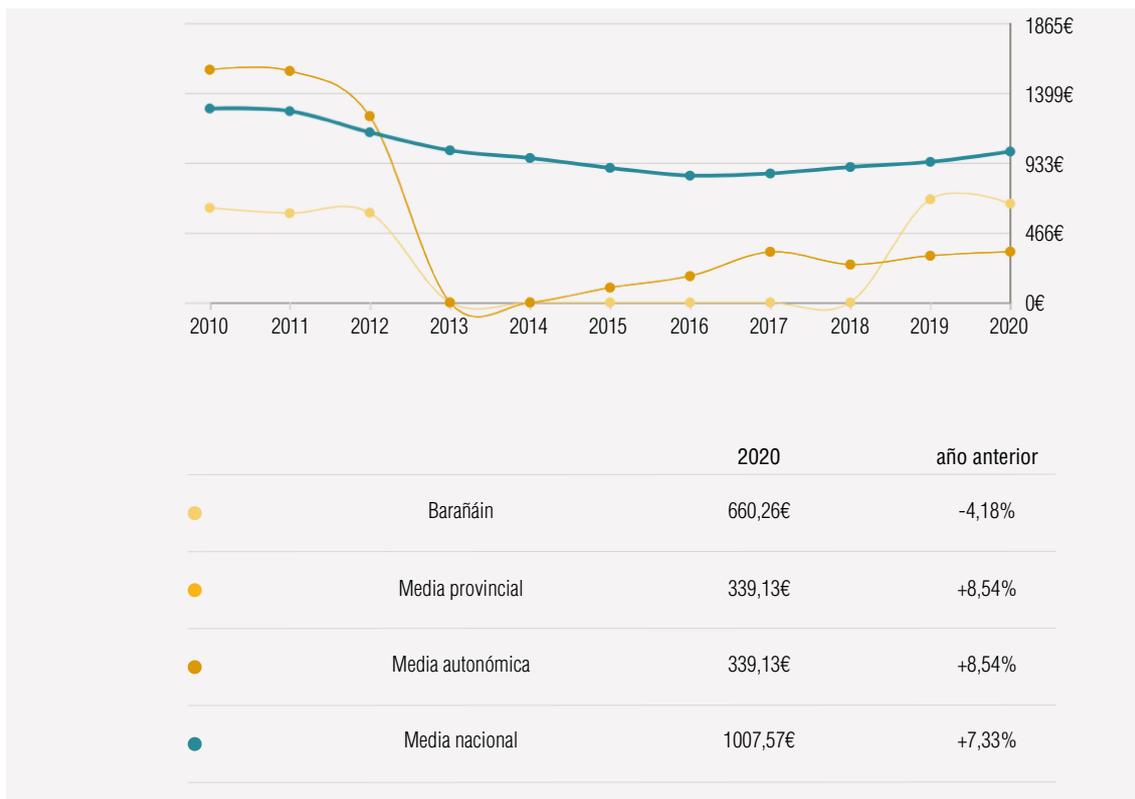


fig.05. El gasto total por habitante del ayuntamiento, como se puede ver, está muy ajustado a la media de la Comunidad Foral de Navarra, aunque es cierto que analizado en profundidad el dinero reservado para cada tipo de actividad comienza a variar. [Fuente: Gobierno.]



	gasto total	gasto/h.	porcentaje
Bienes públicos	4.014.650€	199€/h.	30,1%
Actuaciones sociales	3.604.850€	178€/h.	27%
Servicios públicos	3.424.800€	170€/h.	25,7%
Actuaciones administrativas	1.817.700€	90€/h.	13,6%
Actuaciones económicas	372.000€	18€/h.	2,8%
Deuda pública	102.700€	5€/h.	0,8%

fig.06. Reparto presupuestario en 2019. En un principio puede parecer que la mayor parte se dedica a aspectos públicos y sociales, pero un análisis detallado muestra que factores como medioambiente o economía local no reciben demasiado a pesar de su necesidad de mejora. [Fuente: Gobierno.]

05 entorno

Como ya se había anticipado en *02 contexto*, el contexto ambiental de Barañáin juega un papel importante en una mejor percepción del desarrollo y crecimiento del asentamiento en el territorio que ocupa. La actual disposición y planeamiento urbano no pueden ser comprendidos sin hacerse una idea de la importancia de la diferencia de cota de la meseta en la que se encuentra la ciudad o la constante presencia de los ríos Arga y Elorz en los límites norte y sur del municipio respectivamente (*fig.01*).

Con esta visión de sus características orográficas en mente, un estudio más pausado de los aspectos medioambientales de Barañáin puede ser ejecutado. Por ejemplo, se puede mencionar que en 2019 y de los 1,39km² que forman la urbe un 69,7% de la superficie (0,97km²) pertenecen a suelo artificial o urbanizado, un 18,6% (0,26km²) pertenece a suelo de cultivo y un 5,6% (0,08km²) pertenece a suelo forestal y dehesas según los datos descriptivos D.02.a, D.02.b y D.02.c respectivamente. Estos valores muestran una ciudad de orientación mucho más urbana que la que la AUE toma como comparación (que tiene un 7,5-10,5% de superficie urbana, un 33,5-35,2% de superficie productiva y un 35,5-38,6% de superficie rural), aunque como ya se ha explicado antes esta diferencia se debe a que esta localidad de referencia que se da es muy probablemente formada por datos de asentamientos aislados en territorio rural y no por un municipio integrado en un tejido urbano perteneciente a una ciudad mayor como es el caso de Barañáin y Pamplona.

Esto tiene una correlación directa con la superficie clasificada como no urbanizable, que actualmente ocupa un 27,3% (0,38km²) de la superficie total¹⁶. De nuevo, esta disparidad con el mismo valor para una localidad de tamaño similar ofrecido por la AUE (83,2-86,5%) puede explicarse por su proximidad a Pamplona.

En cualquier caso, lo que no se puede explicar aún con la cohesión del tejido urbano de ambas ciudades es la pobre y escasa gestión del suelo rural de Barañáin. De la superficie no urbana que toma el 24,2% o 0,34km², nada se utiliza para producción agronómica o forestal formal¹⁵ ni para espacios verdes naturales dignos y de calidad (*fig.07*).

Después de todo, de acuerdo con los indicadores descriptivos de Barañáin de la AUE hay una superficie verde de 1,6ha por cada 1000 habitantes que se traduce en un total aproximado de 0,32km², un valor algo inferior a la media provista (2,5-2,85ha) pero comprensible debido a las razones previamente especificadas¹⁷. Sin embargo, cuando se resta el área que pertenece al Parque de la Constitución, que aunque se podría argumentar que técnicamente es superficie verde en la realidad está clasificado como suelo urbano y difícilmente puede ser considerado un espacio natural real más que un espacio público verde artificial, la superficie natural restante es de unos meros 0,21km².

Esto no es solo una considerablemente baja proporción de espacios naturales para los ciudadanos, sino que además están notablemente descuidados. Un ejemplo claro es que el ayuntamiento tenga que dedicar anualmente parte de su gasto al mantenimiento y renovación del Parque de la Constitución mientras se mantiene completamente ajeno a la posibilidad de regenerar el parque fluvial del Arga, que hoy en día tiene una presencia mínima en la ciudad aunque ya se ha mostrado como una infraestructura conectiva verde de éxito y llena de potencial en Pamplona.

¹⁶AUE (Datos descriptivos e indicadores de Barañáin), 2019, 'D.04. SUPERFICIE DE SUELO NO URBANIZABLE (%)'.
¹⁷AUE (Datos descriptivos e indicadores de Barañáin), 2019, 'D.05. SUPERFICIE VERDE (ha cada 1.000 hab.)'.

Otro gran aspecto a considerar a la hora de entender las propiedades ambientales de la localidad es su tratamiento del transporte y la movilidad. De acuerdo a la AUE el índice de motorización en Barañáin en 2019 fue de 580,1 vehículos privados domiciliados cada 1000 habitantes, o 11.602 vehículos privados en total¹⁸. Hay una correspondencia con la cercanía a Pamplona como se puede ver en los datos descriptivos de esta, que tiene un índice de motorización de 525,5 vehículos privados domiciliados por cada 1000 ciudadanos¹⁹.

Hay una ligera diferencia entre estos indicadores y los datos de la ciudad en los registros estadísticos, que muestran que en 2018 el parque de vehículos era de 13.688 vehículos privados (11.081 coches, 1092 motocicletas, 1246 furgonetas y camiones, 80 autobuses y 248 vehículos varios como tractores o tráilers)²⁰. Es bastante significativo reconocer que en 1998 el parque total era de 9428 vehículos privados y en 2008 de 12.649, lo que significa que aunque el incremento de vehículos privados en propiedad se ha suavizado todavía se mantiene en ascenso.

Y es que a pesar de ello, mantenerse en los valores medios de vehículos privados no quiere decir que no haya posibilidad de mejora en la movilidad urbana. Por ejemplo, múltiples asociaciones ciudadanas y plataformas divulgativas como 'SabesDondeCiclas.com' llevan años denunciando la red ciclista de Pamplona y especialmente de Barañáin debido a su corta longitud, su falta de conexiones y la variedad de puntos peligrosos en sus rutas²¹.

En cualquier caso, debería reconocerse el esfuerzo que la Mancomunidad de Pamplona ha realizado para integrar la ciudad de Barañáin (así como otras grandes localidades alrededor de la capital) en su red de transporte público, ofreciendo varias paradas de autobús, una presencia directa de las líneas 4 y 19 (que conectan Barañáin con el núcleo urbano de Pamplona) y la cercanía indirecta de la línea 24 (que permite una ruta razonable al espacio industrial de Landaben) (*fig.08*).

También debería ser mencionada la cantidad del presupuesto municipal que el ayuntamiento destina a gastos medioambientales, que en 2019 no fue demasiado: del gasto total de 13.336.700€ solo 183.000€ (un 1,4% del total) se dedicó a actuaciones ambientales y 364.000€ (un 2,7% del total) al sistema de transporte público¹³.

¹⁸AUE (Datos descriptivos e indicadores de Barañáin), 2019, 'D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1.000 habitantes.'

¹⁹AUE (Datos descriptivos e indicadores de Pamplona), 2019, 'D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1.000 habitantes.'

²⁰(na)stat, 2020, 'Parque de vehículos de Navarra por tipos', visto 04 Oct 2020.
(<https://administracionelectronica.navarra.es/GN.InstitutoEstadistica.Web/InformacionEstadistica.aspx?R=4>).

²¹SabesDondeCiclas.com, 2019, 'MAPA DE MOVILIDAD EN BICICLETA DE PAMPLONA Y BARAÑAIN Y SUS PUNTOS PELIGROSOS', visto 04 Oct 2020.
(<http://sabesdondeciclas.blogspot.com/2014/04/mapa-de-puntos-peligrosos-de-las-vias.html>).

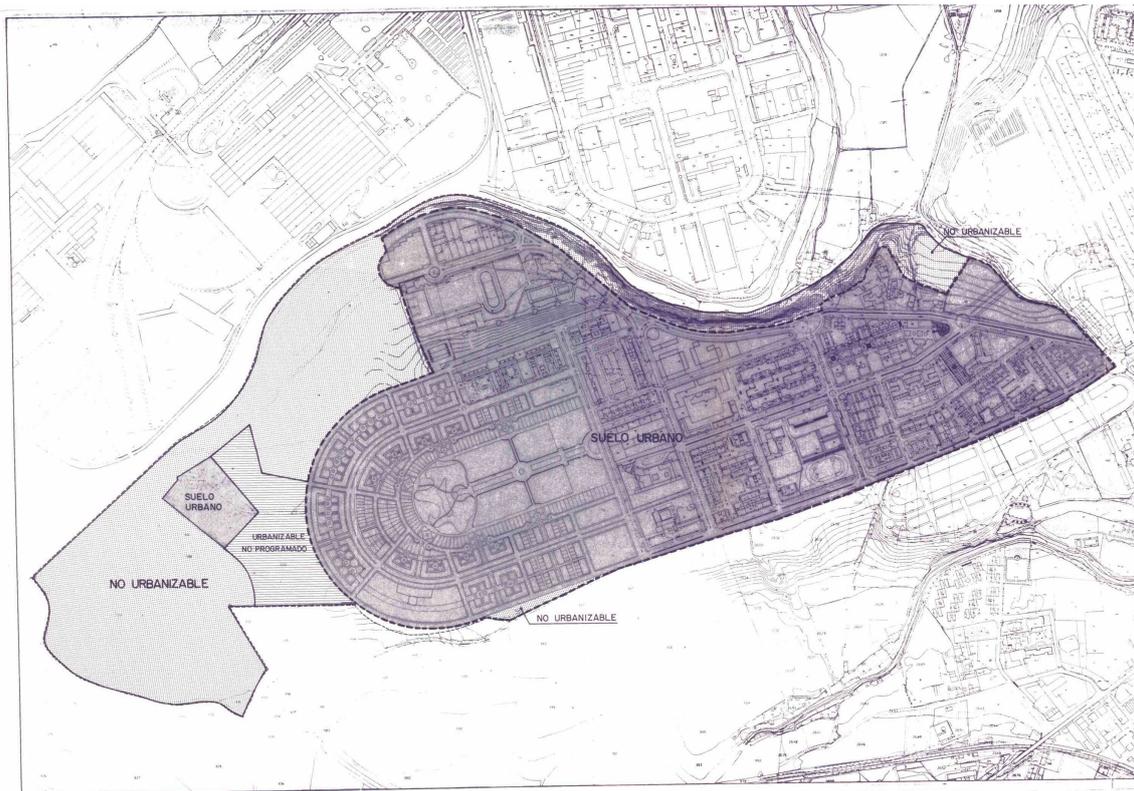


fig.07. Clasificación de suelo. Como se ve en (fig.01), la elevación en la que se encuentra la ciudad ya ha sido completamente urbanizada (en morado), mientras que los espacios resultantes de topografía más difícil fueron clasificados como no urbanizables y luego olvidados. [Fuente: PGOU Barañáin.]

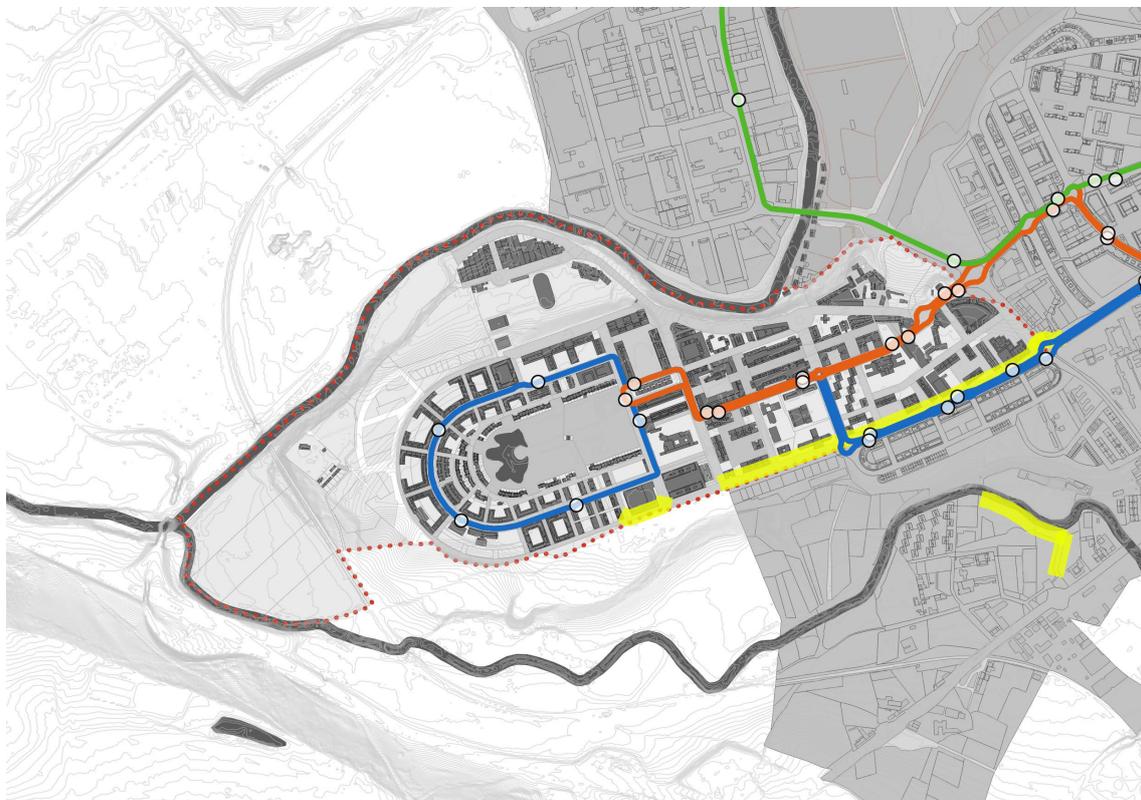


fig.08. El transporte público de Pamplona está bien integrado en la ciudad de Barañáin (paradas en puntos blancos, línea 4 en azul, 19 en naranja y 24 en verde). Las vías ciclistas (en amarillo), en cambio, no tienen ninguna cohesión. [Fuente: Elaboración propia basada en los datos obtenidos de IDENA.]

06 urbanismo

En la sección *02 contexto* de este ensayo se explicaba como el Plan de Ordenación de 1967 intentaba ordenar y guiar el crecimiento de Barañáin sobre la superficie elevada de la meseta, intención que el documento de 1984 continuaría aunque ya entonces el ayuntamiento comenzaba a darse cuenta que el desarrollo que ya se había iniciado iba a ocupar por completo el suelo disponible (de ahí la necesidad de construir el Parque de la Constitución en esa fase final de la urbanización). A pesar de estas consideraciones de casi última hora, Barañáin se construyó conforme a la disposición preparada y de este modo la ciudad tal y como se encuentra hoy fue formada, completamente cubierta y sin apenas oportunidad de expansión.

Como se ha visto en la sección previa (*05 entorno*), la situación actual de Barañáin consiste en una división de superficie del total de 1,39km² de un 69,7% (0,97km²) para cobertura urbanizada, un 18,6% (0,26km²) para suelo de cultivo y un 5,6% (0,08km²) para zona forestal y dehesas. De esta distribución la AUE señala que hay una superficie verde de 1,6ha por cada 1000 ciudadanos, lo que correspondería a un total de 0,32km² para todo el municipio¹⁷.

Esto tiene una relación directa con la compacidad urbana. Después de todo el Plan de Ordenación de 1967 se centraba en gran parte en el desarrollo residencial para dar hogar a los nuevos ciudadanos que llegaban, que es por lo que esta primera fase de crecimiento fue testigo de tipologías arquitectónicas más densas como las torres en altura y los bloques compactos. El Plan de Ordenación de 1984, por otro lado, consideró que esta necesidad de vivienda ya había sido suplida y por ello los anillos de edificios del borde oeste de esta segunda fase de desarrollo tuvieron una disposición más permeable.

Esta evolución histórica explica datos actuales como la densidad de población en suelo urbano (222 habitantes por ha)²², que es mucho mayor que la media presentada por la AUE para una localidad de tamaño similar (49-57,5 h./ha) e incluso que la de Pamplona (138,3 h./ha)²³.

De cualquier manera, debe ser mencionado que aunque estos valores y otros que se presentarán a continuación confirman la densidad de Barañáin, esto no significa que la percepción y experiencia de la ciudad sea negativa o claustrofóbica, sino que es en realidad bastante similar a cómo se perciben barrios periféricos de Pamplona como Mendabaldea o Rochapea. Aunque esta es una apreciación en gran parte subjetiva, factores cuantificables como el ancho de las calles (alrededor de 30m en las avenidas principales de fachada a fachada y unos 20m para calles más estrechas) pueden ayudar a definir esta apreciación (*fig.09*).

Por lo tanto y así, otros datos pueden avalar esta densidad. Por ejemplo el número de viviendas (406,7 viviendas/1000 h.²⁴ o 8230 en toda la ciudad²⁵ en 2019) o la densidad de vivienda (90,3 viviendas/ha²⁶ en 2019) muestran la situación actual, pero el crecimiento futuro también se puede prever si se considera la superficie destinada a desarrollo urbano (8,7% de la superficie total en 2019), el número de viviendas y densidad previstos en ella (17,9 viviendas/1000 h. y 47,1 viviendas/ha respectivamente) o la variación en el número de hogares y viviendas desde 2001 a 2011 (15% y -9,2% respectivamente) entre otros, todos ellos datos obtenidos de los datos descriptivos D.ST.02, D.ST.07, D.ST.01, D.32 y D.33 de la AUE respectivamente.

Actualmente el ayuntamiento planea un desarrollo residencial en el Señorío de Eulza, en el límite oeste de Barañáin, pero muchos vecinos se han manifestado en contra²⁷.

²²AUE (Datos descriptivos e indicadores de Barañáin), 2019, 'D.06. DENSIDAD DE POBLACIÓN EN SUELO URBANO (hab./ha).

²³AUE (Datos descriptivos e indicadores de Pamplona), 2019, 'D.06. DENSIDAD DE POBLACIÓN EN SUELO URBANO (hab./ha).

²⁴AUE (Datos descriptivos e indicadores de Barañáin), 2019, 'D.29. PARQUE DE VIVIENDA (viv/1000 hab.).

²⁵(na)stat, 2019, 'Parque de viviendas en Navarra, según municipio', visto 04 Oct 2020.

(<https://administracionelectronica.navarra.es/GN.InstitutoEstadistica.Web/informacionestadistica.aspx?R=1&E=4905>).

²⁶AUE (Datos descriptivos e indicadores de Barañáin), 2019, 'D.08. DENSIDAD DE VIVIENDA (viv/ha).

²⁷noticias de navarra, 2020, 'Vecinos de Eulza crean una plataforma contra el proyecto de las 920 viviendas en Barañáin', visto 04 Oct 2020.

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

En lo que respecta a dotaciones y equipamientos, una vez más la posición adyacente de Barañáin respecto a Pamplona tiene una influencia directa en su posición y necesidad. Por ejemplo, Barañáin tiene tan solo un pequeño centro de salud ya que la ciudad está prácticamente lado a lado con el Complejo Hospitalario de Navarra, y de manera similar a pesar de que cuenta con sus propios centros educativos también depende de los de la capital.

A pesar de esta situación privilegiada, en lo referente a equipamientos culturales y deportivos el ayuntamiento actúa como una localidad aislada contando con un considerable número de ellos y como ya se ha expuesto en la sección previa *03 demografía* dedicando una sustancial parte del presupuesto municipal a su mantenimiento y renovación¹³.

También ha de hablarse de las infraestructuras porque a pesar de la relativamente pequeña extensión de la urbe son muy importantes para sus conexiones. Barañáin tiene dos avenidas principales paralelas (Avenida Central y Avenida de Pamplona) que conectan el límite este de la localidad con el oeste de Pamplona. Pero hacia el oeste Barañáin funciona como un fondo de saco con todos los problemas que ello implica para logística y movilidad, por lo que los ciudadanos llevan años pidiendo nuevas conexiones hacia la ciudad de Cizur o con la autovía A-15 (*fig. 10*).

Para terminar y por continuar con la estructura de secciones anteriores el presupuesto del ayuntamiento para gastos urbanos debería ser analizado. Del gasto total de 13.336.700€ en 2019, 945.900€ (un 7,1% del total) se destinaron a gastos de vivienda y urbanismo¹³.



fig.09. Parque de los Tilos (Leire Gil, Ene 2020). Al margen de lo que los datos cuantificables puedan incitar a pensar, a pesar de ser una localidad densamente poblada los espacios públicos de Barañáin son dignos gracias a las tipologías arquitectónicas dispuestas. [Fuente: Google Street View.]

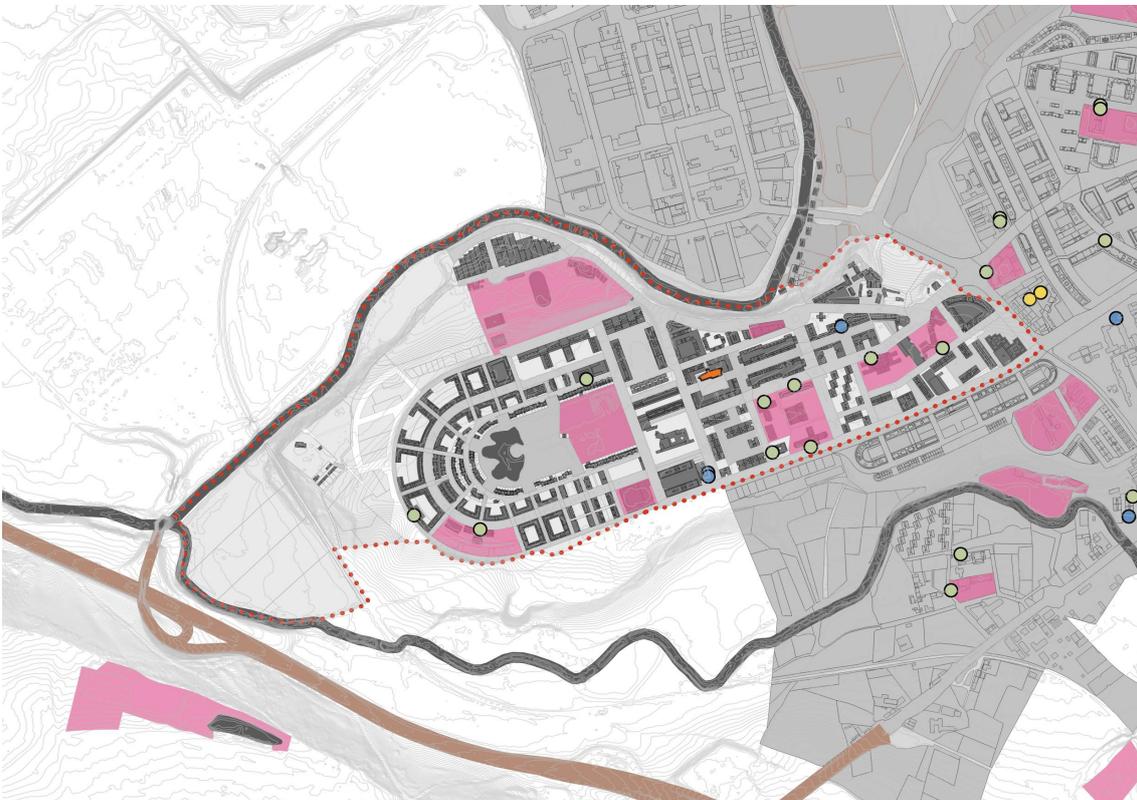


fig.10. Equipamientos principales en Barañáin y sus alrededores: educación y cultura (en verde), salud (en azul), gran comercio (en amarillo), ocio y deporte (en rosa) y ayuntamiento (en naranja). También la autovía A-15 (en marrón) con la que muchos residentes piden una conexión vial en el lado oeste de la localidad. [Fuente: Elaboración propia basada en los datos obtenidos de IDENA.]

diagnóstico

07 conclusiones

El análisis de los diversos aspectos urbanos de Barañáin de la mano de la Agenda Urbana Española y otras fuentes complementarias dan la oportunidad de realizar un diagnóstico de primera mano que eventualmente ayudará en la definición de las necesarias líneas de acción de regeneración.

En lo que respecta a los datos demográficos, el principal problema con la población de la ciudad es su envejecimiento y eventual caída en el número de residentes. Próximas propuestas deberían centrarse en atraer la llegada de ciudadanos así como en estimular a la juventud local en que no se marche.

En cuanto a la situación económica, hay una predominancia significativa del sector de servicios entre la población activa pero a pesar de ello los registros de desempleo femenino y joven así como la inestabilidad de los negocios locales es alarmante. Futuras acciones podrían intentar promover el mercado secundario y terciario municipal.

El entorno de la localidad muestra su propio tipo de deficiencias también, particularmente la excesiva dependencia en vehículos privados (aunque el sistema de transporte público es adecuado) y la falta de una mejor red de movilidad sostenible, junto al maltrato de espacios verdes naturales como la orilla del río Arga.

Y para concluir, el urbanismo de la urbe tiene un gran punto débil: el agotamiento de suelo urbano. Es por ello que debería haber un especial interés en la rehabilitación e inclusión de usos mixtos en el tejido preexistente así como en la mejora de sus conexiones.



fig.11. Vista aérea de Barañáin (Diario de Navarra, Dic 2017). Al frente, el Complejo Hospitalario de Navarra. Al fondo, la ciudad de Barañáin con el desarrollo del Plan de Ordenación de 1967 delante y el de 1984 detrás. [Fuente: Diario de Navarra.]

08 dafo

El DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) ayudará a consolidar la información que ha surgido durante el análisis y completará el diagnóstico usando los indicadores dispuestos por la Agenda Urbana Española.

DAFO EJE 01. Territorio, paisaje y biodiversidad.

DAFO EJE 02. Modelo de ciudad.

DAFO EJE 05. Movilidad y transporte.

DAFO EJE 06. Cohesión social e igualdad de oportunidades.

DAFO EJE 07. Economía urbana.

DAFO EJE 08. Vivienda.

debilidades

- D.01. **Orografía y estructura morfológica compleja.** Elementos físicos que condicionan la conectividad o el desarrollo.
- D.03. **Deterioro ambiental de determinados entornos** que pueden acarrear un deterioro del paisaje y de la calidad de vida urbana.
- D.02. **Déficit o falta de adecuación de infraestructuras y servicios urbanos** debido a su inexistencia u obsolescencia.
- D.09. **Modelo de desarrollo urbano sectorial y monofuncional las últimas décadas**, con los consiguientes problemas de movilidad, proximidad, gasto energético y sostenibilidad.
- D.01. **Patrones de movilidad poco sostenible**, con un predominio del 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 de movilidad alternativa.
- D.01. **Elevada tasa de envejecimiento** debido a la caída de natalidad o la emigración de población joven.
- D.03. **Escasa innovación y valor añadido en la economía local**, con escasa presencia de empresas y trabajadores activos.
- D.01. **Dificultades de acceso a la vivienda** como consecuencia del alto precio, oferta inadecuada o insuficiencia de ayudas locales.

amenazas

- A.02. **Desarrollo territorial más enfocado a la expansión que a la regeneración urbana**, con un crecimiento sobredimensionado.
- A.05. **Inflexibilidad en los instrumentos de planificación** para actos como corredores ecológicos o la lucha por la biodiversidad.
- A.02. **Déficit de infraestructuras y servicios urbanos**, por su inexistencia o por su obsolescencia.
- A.03. **Mejora de la red de carreteras en el ámbito territorial** que puede incentivar el uso del vehículo privado en detrimento del transporte público.
- A.04. **Desigualdad y brecha de género**, fenómenos que afectan a colectivos específicos o acentúan la brecha entre hombre/mujer.
- A.04. **Tendencia al decrecimiento económico y poblacional** debido a un mayor atractivo de un área urbana próxima.
- A.05. **Destrucción de los negocios locales** (pequeños y medianos) debido a la proximidad de grandes superficies comerciales.
- A.06. **Obsolescencia o abandono de áreas industriales** por la pérdida de competitividad, de procesos de reconversión, ...
- A.03. **Dificultades para acceder a la vivienda de la población joven**, dificultando la emancipación y la creación de nuevos hogares.

fortalezas

- F.02. **Ciudad compacta**, especialmente en núcleos urbanos y con una trama urbana que facilita el encuentro ciudadano, la movilidad sostenible y las actividades (+proximidad) (+solidaridad y desarrollo de servicios locales).
- F.04. **Multiculturalidad y diversidad** en los barrios como factor enriquecedor que sirve para crear una comunidad urbana integrada.
- F.03. **Ciudades bien comunicadas** y con una red de infraestructuras de comunicación apropiada.
- F.05. **Condiciones favorables de clima y topografía** para el impulso de medios de transporte blandos: peatonal y bicicleta.
- F.01. **Actuaciones recientes de rehabilitación edificatoria**, con programas públicos a nivel local (*SustaiNAVility*).

oportunidades

- O.01. **Conexión de la ciudad con el entorno rural** mejorando la calidad ambiental a través de la recuperación de espacios degradados y su conversión en zonas verdes conectadas con áreas naturales activas (+mejor equilibrio urbano/rural).
- O.02. **Patrimonio natural infrautilizado** que puede eventualmente lanzar actuaciones y estrategias de desarrollo urbano sostenible.
- O.04. **Planes supramunicipales de transporte sostenible** que mejoren la conexión interurbana con transporte público sostenible y otros medios de transporte blando.
- O.02. **Iniciativas y programas orientados a atraer población joven** (residente y flotante) sobre vivienda, equipamientos y servicios.
- O.06. **Programas de fomento del emprendimiento**, en especial dirigido a los jóvenes.
- O.04. **Reorientación del sector de la construcción hacia la rehabilitación edificatoria**, más resistente durante la crisis económica.

acción 01

redensificación del desarrollo residencial (área industrial)

objetivos estratégicos y específicos

02. MODELO DE CIUDAD.

2. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad.

2.1. Definir un modelo urbano que fomente **compacidad, equilibrio urbano y servicios básicos**. Alcanzar la densidad urbana adecuada, la proximidad a dotaciones locales y reurbanizar áreas industriales.

2.2. **Garantizar complejidad funcional y usos mixtos**. Asegurar una ocupación del suelo eficiente y mezcla de usos equilibrando residencia con actividades terciarias.

2.5. **Impulsar la regeneración urbana**. Encontrar el equilibrio entre regeneración urbana y desarrollo urbano y tomar medidas preventivas contra la gentrificación.

07. ECONOMÍA URBANA.

7. Impulsar y favorecer la economía urbana.

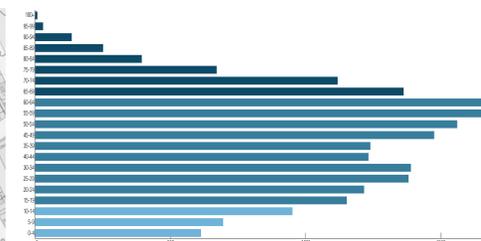
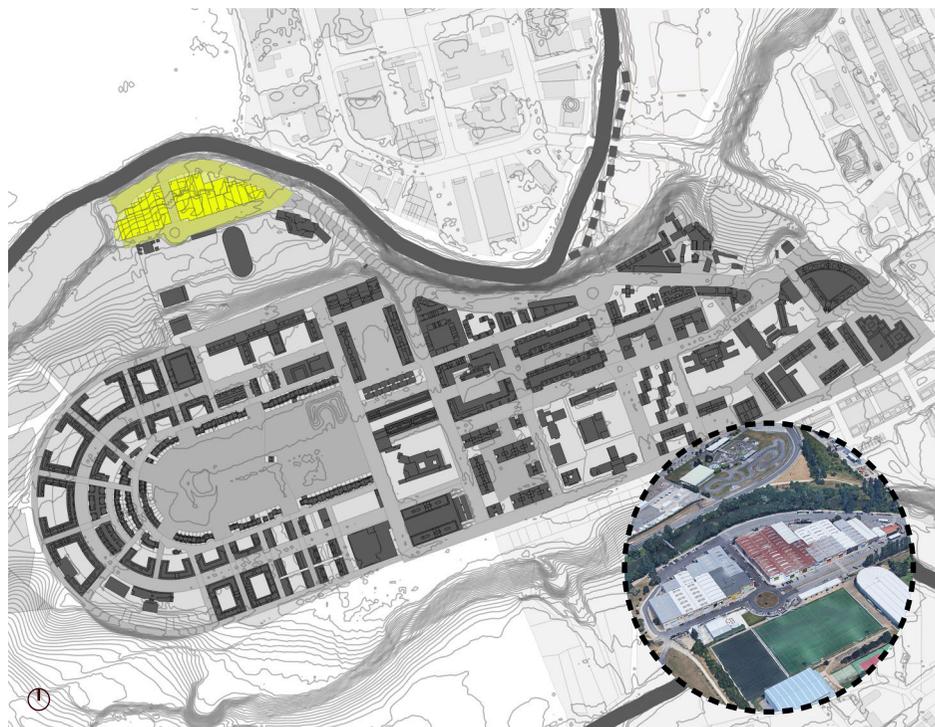
7.1. **Buscar productividad local, generación de empleo y diversificación de la actividad económica**. Diversificar la estructura productiva para crear nuevas oportunidades laborales con actuaciones como la promoción de espacios de coworking (que pueden llegar a atraer nuevos emprendedores) o la compatibilidad de actividades económicas con el tejido residencial de la ciudad.

08. VIVIENDA.

8. Garantizar el acceso a la vivienda.

8.2. **Garantizar el acceso a la vivienda, especialmente de los colectivos más vulnerables**. Impulsar la creación de vivienda asequible, dar las ayudas necesarias y proveer sistemas de tenencia diversos.

intervención y documentación gráfica



Como se ha visto en el análisis demográfico, la población de Barañáin está envejeciendo principalmente por la pérdida de la población joven.



El área industrial propuesta no solo ha perdido gran parte de su actividad económica a la más grande y mejor comunicada área de Landaben, sino que además tiene un potencial ambiental terriblemente menospreciado gracias a su proximidad al río Arga.

datos e indicadores descriptivos

D.01	Variación población 2007-2017 (%)	—●—○—
D.22.a	Índice de envejecimiento (%)	—●—○—
D.28.b	Paro entre 25-44 años (%)	—●—○—
D.26.b	Trabajadores sector industrial (%)	—●—○—
D.27.b	Locales sector industrial (%)	—●—○—
D.26.d	Trabajadores sector servicios (%)	—●—○—
D.27.d	Locales sector servicios (%)	—●—○—
D.14	Edificación construida pre-2000 (%)	—●—○—
D.08	Densidad de vivienda (viviendas/ha)	—●—○—
D.ST.01	Densidad viv. prevista (viviendas/ha)	—●—○—
D.ST.03	Suelo urbanizable delimitado (%)	—●—○—

ciudad media (20.000 to 50.000 h.) —●—○— barañáin —●— pamplona —○—

datos generales

municipalidad	BARAÑÁIN
sector	10
clasificación suelo	urbano
superficie total	3,8 ha (aprox.)
superficie constr.	1,7 ha (aprox.)
calificación global	industrial
figura planeamiento	PGOU
año aprobación	1991

descripción y justificación de la estrategia

Durante el análisis se detectaron dos amenazas principales: la **pérdida de la población joven** del municipio y el **rechazo popular hacia la expansión residencial** hacia el área del Señorío de Eulza en el límite oeste de la localidad. A partir de la base de que la densidad del tejido urbano de Barañáin funciona correctamente, este plan de acción propone la **redensificación residencial del área industrial actual**. Como ya ha perdido influencia y actividad a Landaben, este sería el lugar perfecto para planificar la mezcla de actividades económicas adecuadas (coworking, industrias limpias, ...) con espacios residenciales innovadores. De este modo el desarrollo urbano atraería a los mencionados demográficos jóvenes desde ambas perspectivas de **empleabilidad y vivienda**. No solo eso, pero además su posición favorece la integración y la sinergia con los otros dos planes de acción.

acción 01

redensificación del desarrollo residencial (área industrial)

acción

El aumento demográfico y la inmigración masiva de áreas rurales a metropolitanas han identificado **la densificación de la trama urbana existente** como una alternativa apropiada a la expansión sin filtros.

En el caso de Barañáin, la redensificación del área industrial ubicado en el límite norte del municipio y próximo al río Arga garantiza la oportunidad de **aumentar la compacidad de la ciudad** así como de crear un área con **diversidad de usos**.

- I. Entre las naves activas en la actualidad, mantener las que tengan actividades adecuadas y reubicar las otras ofreciendo el espacio liberado a usos apropiados.
- II. Demoler las naves inactivas aumentando la permeabilidad y dejando espacio a residencia, comercio y actividades económicas.
- III. Integrar el desarrollo del corredor verde a lo largo del río Arga y favorecer la conectividad con el parque existente.
- IV. Asegurar el predominio del peatón en el espacio público y suministrar vías de movilidad sostenible para el área.

objetivos

Esta redensificación del desarrollo residencial trata de promover Barañáin como una **ciudad compacta** con **diversidad funcional**, centrándose especialmente en **actualizar y reforzar la actividad económica** y **proveer un acceso asequible a vivienda** para poder **atraer a los sectores demográficos más jóvenes** tanto en lo personal como en lo profesional.

Para poder conseguirlo la intervención se basa en los objetivos estratégicos y específicos de la Agenda Urbana Española.

02. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad.
07. Impulsar y favorecer la economía urbana.
08. Garantizar el acceso a la vivienda.

ámbito

El agente más interesado en una densificación como la propuesta es el propio **ayuntamiento de Barañáin**, ya que este tipo de actuación afecta directamente al plan municipal de crecimiento que actualmente se enfoca en una extensión de superficie hacia el Señorío de Eulza.

Sin embargo, la inclusión indirecta de otras intervenciones estratégicas como el desarrollo de la infraestructura verde o el plan de movilidad sostenible así como la sinergia comercial con el área industrial de Landaben podrían llegar a aumentar la escala ya que involucraría a toda la **Mancomunidad de Pamplona**.

Por ello el ámbito toma tanto el nivel municipal como el regional.

- I. Nueva residencia basada en la densificación del tejido urbano existente y fomento de usos terciarios sostenibles e innovadores.
- II. Desarrollo de un corredor verde a lo largo del río Arga conectando Barañáin con otras localidades cercanas.
- III. Extensión de la red de tránsito con refuerzo del sistema regional de transporte público y de las vías de movilidad sostenible.

estrategias

Como suele suceder con cualquier intervención urbana y más todavía con aquellas que apuestan por la regeneración, la gestión de sus estrategias en una cronología ordenada lo es todo. Así la administración actual y sus sucesoras pueden tener una **lista clara de qué, cómo y cuándo hacer** así como una serie de **indicadores de referencia** para saber si el proceso va de acuerdo al plan o no.

Corto plazo (Años 1-2). Se demuelen las naves vacías, se reubican las inadecuadas, el corredor verde y el plan de movilidad se empiezan a desarrollar para comunicar el área con Barañáin.

Medio plazo (Años 3-5). El corredor verde y el plan de movilidad están establecidos, algunas de las viviendas se han construido y los espacios terciarios y comerciales comienzan a ganar presencia.

Largo plazo (Años 6-8). Los espacios terciarios y comerciales se consolidan, nuevas industrias muestran interés por el área y las viviendas se han finalizado creando al fin un barrio formalizado.

justificación

Como se ha visto en el análisis previo la ciudad de Barañáin muestra algunos problemas notables relacionados con la **falta de vivienda contemporánea** y la todavía empeorando situación económica.

Algunos de los más significativos son la pérdida de población joven y el subsecuente envejecimiento de población, la subida del desempleo o el constante cierre de pequeños negocios entre otros.

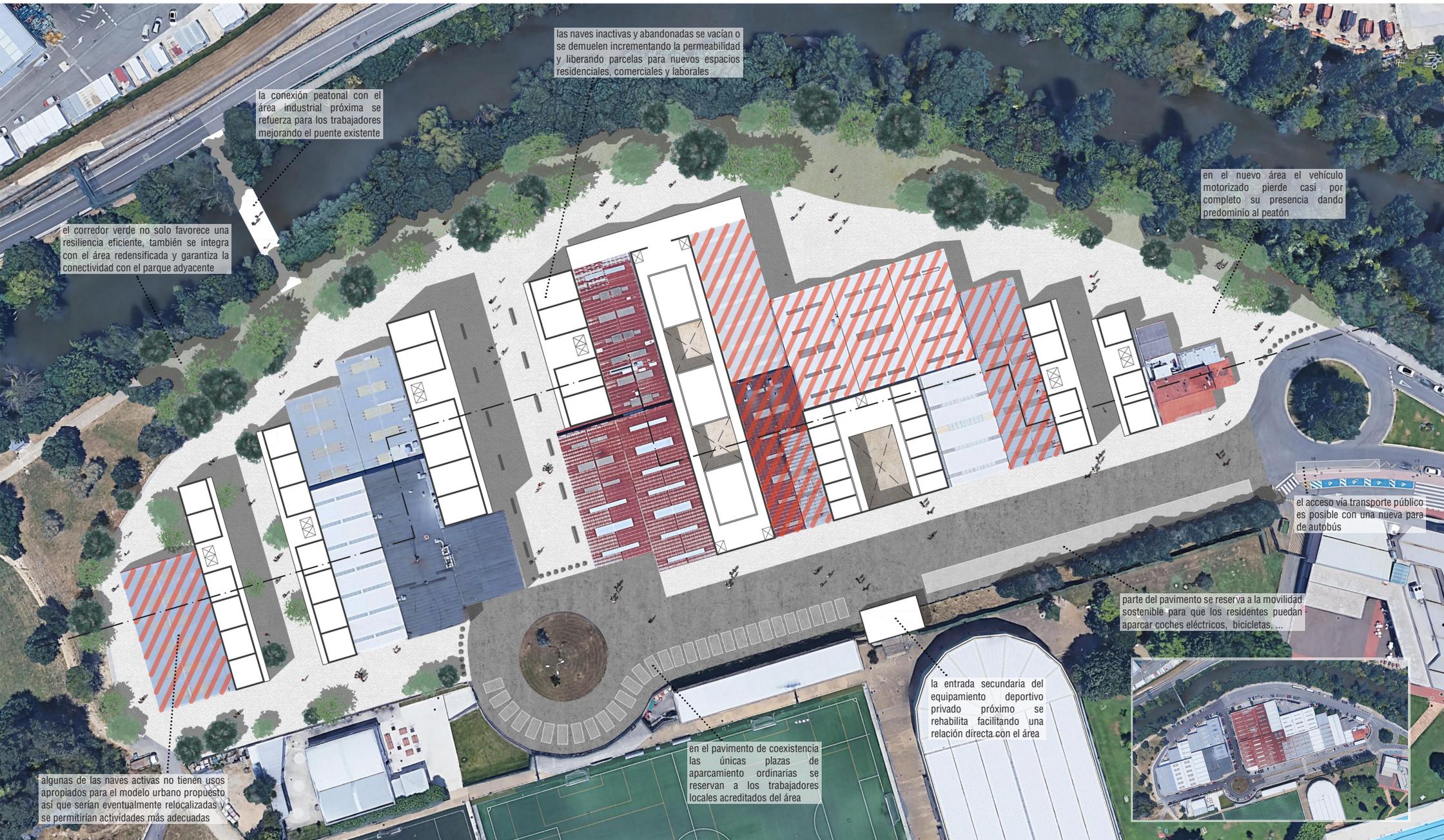
Este plan de acción ofrece a la ciudad un sector donde sostenibilidad, diversidad y compacidad brillan sobre el resto de la trama urbana, creando atracción con un **área tanto para la juventud**, que se puede quedar en la ciudad con viviendas mejor ajustadas a los estilos de vida cambiantes de hoy, **como para varios negocios, start-ups y emprendedores** que consiguen espacio en el que empezar y crecer de la mano de la innovación y la cooperación.

financiación

Como ya se ha visto en la sección de ámbito la intervención es mayormente responsabilidad del ayuntamiento de Barañáin y en parte de la Mancomunidad de Pamplona, por lo que **ambas entidades deberán aportar la mayoría del presupuesto** para que se ejecute.

Aún así, hay **instituciones superiores** que pueden colaborar en la financiación de los proyectos requeridos para formalizar la estrategia.

- **Comisión Europea, FEDER.**
https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/
- **Banco Europeo de Inversiones.**
<https://www.eib.org/en/projects/sectors/urban-development/index.htm>
- **Gobierno de España, MITMA.**
<https://www.mitma.gob.es/arquitectura-vivienda-y-suelo/programas-de-ayudas-a-la-vivienda/programa-de-fomento-de-la-regeneracion-y-renovacion-urbanas>
- **Gobierno de Navarra.**
http://www.navarra.es/home_es/Temas/Vivienda/Ciudadanos/Rehabilitacion/
[http://www.navarra.es/home_es/Servicios/ficha/8661/programa-de-incentivos-a-la-movilidad-eficiente-y-sostenible-\(Programa-MOVES-II\)-2020](http://www.navarra.es/home_es/Servicios/ficha/8661/programa-de-incentivos-a-la-movilidad-eficiente-y-sostenible-(Programa-MOVES-II)-2020)



las naves inactivas y abandonadas se vacían o se demuelen incrementando la permeabilidad y liberando parcelas para nuevos espacios residenciales, comerciales y laborales

la conexión peatonal con el área industrial próxima se refuerza para los trabajadores mejorando el puente existente

el corredor verde no solo favorece una resiliencia eficiente, también se integra con el área redensificada y garantiza la conectividad con el parque adyacente

en el nuevo área el vehículo motorizado pierde casi por completo su presencia dando predominio al peatón

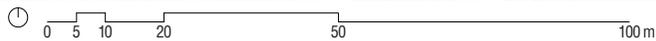
el acceso vía transporte público es posible con una nueva parada de autobús

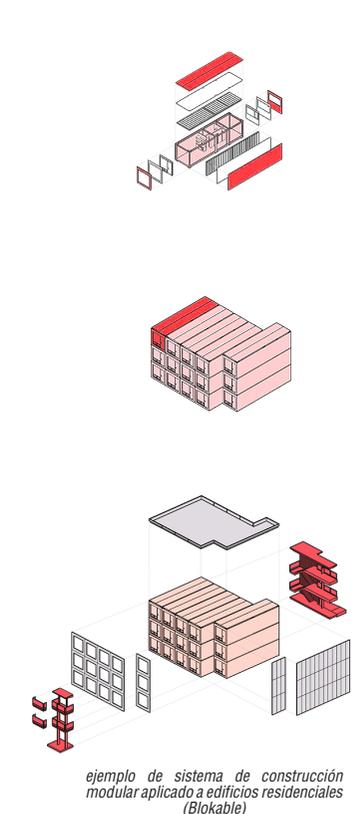
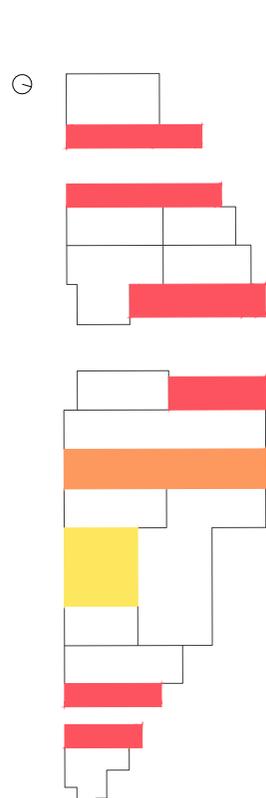
parte del pavimento se reserva a la movilidad sostenible para que los residentes puedan aparcar coches eléctricos, bicicletas, ...

la entrada secundaria del equipamiento deportivo privado próximo se rehabilita facilitando una relación directa con el área

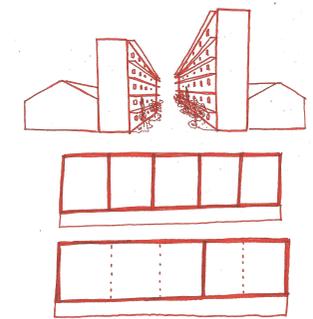
en el pavimento de coexistencia las únicas plazas de aparcamiento ordinarias se reservan a los trabajadores locales acreditados del área

algunas de las naves activas no tienen usos apropiados para el modelo urbano propuesto así que serían eventualmente relocalizadas y se permitirían actividades más adecuadas

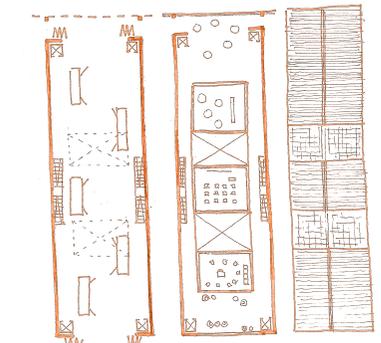




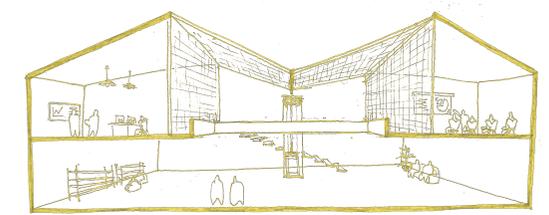
ejemplo de sistema de construcción modular aplicado a edificios residenciales (Blokable)



las nuevas viviendas se adaptan a las naves de alrededor y se basan en la modularidad para poder adaptarse a nuevos y diversos estilos de vida



esta nave funciona como un espacio multifuncional para esta nueva área: avenida comercial con tiendas pop-up, galería de exhibición con actividades culturales, ...



estas dos naves son rehabilitadas como espacios de coworking centrados en el emprendimiento, la innovación, el networking, ... incrementando la empleabilidad entre los ciudadanos más jóvenes



el Wallisblok en Spangen, Róterdam, se rehabilitó con nuevos sectores demográficos en mente (Bulshof Architecten)



el Pioneer Works en Brooklyn, Nueva York, también es una nave transformada en centro de exhibiciones (Trimble Architecture)



espacios de coworking como Betacowork en Etterbeek, Bruselas, fomentan realidades profesionales modernas (Betacowork)

acción 02

infraestructura verde (río arga)

objetivos estratégicos y específicos

intervención y documentación gráfica

01. TERRITORIO, PAISAJE Y BIODIVERSIDAD.

1. Ordenar el territorio y hacer un uso racional de, conservar y proteger el suelo.

1.1. Ordenar el suelo de acuerdo al territorio.

Respetar el modelo territorial promoviendo la coordinación de las ciudades cercanas y la conectividad de urbano y rural.

1.2. Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural y proteger el paisaje.

Tener en cuenta el potencial completo del paisaje rural tomando medidas de conservación y mejora apropiadas para sacar el máximo provecho al patrimonio natural.

1.3. Mejorar las infraestructuras verdes y azules y conectarlas al entorno natural.

Organizar y diseñar una red de infraestructuras verdes y azules que potencien aspectos naturales como la conectividad ecológica, la biodiversidad o la resiliencia climática.

02. MODELO DE CIUDAD.

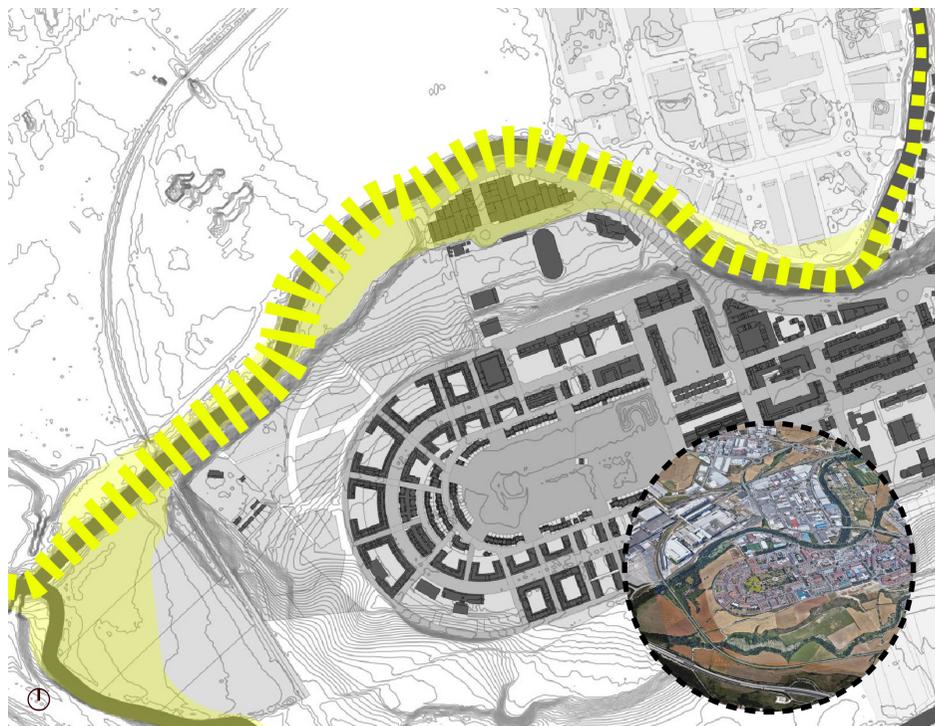
2. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad.

2.3. Dar calidad y accesibilidad en espacios públicos.

Aceptar el espacio público como eje de apoyo para la ciudad con áreas dignas para un estilo de vida sano para la población.

2.4. Mejorar el entorno urbano y reducir los niveles de contaminación.

Promover la creación de infraestructuras verdes para facilitar la conexión de la ciudad con la naturaleza y favorecer la continuidad física y la conectividad con el medioambiente.

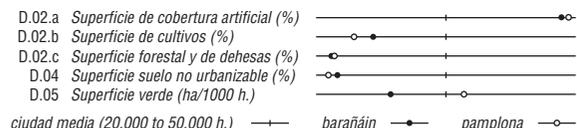


La estrategia no solo mejora los espacios públicos de Barañáin, sino que puede avanzar a una intervención territorial consiguiendo conectividad interregional con ciudades como Arazuri, Ororbía o Pamplona.



Pamplona ya ha aprovechado la presencia del río Arga y su potencial ambiental estableciendo un popular paseo fluvial en su recorrido y organizando varias actividades para sus ciudadanos.

datos e indicadores descriptivos



datos generales

municipalidad	BARAÑÁIN
sectores	9+10
clasificación suelo	urbano+no. urz.
longitud total	2,2 km (aprox.)
figura planeamiento	PGOU
año aprobación	1991
localidades implicadas	ARAZURI ORORBIA PAMPLONA

descripción y justificación de la estrategia

El análisis de Barañáin expone la **mediocre presencia del río Arga** en la ciudad a pesar de su valor ambiental, paisajístico y territorial que ya se está disfrutando en la vecina ciudad de Pamplona con un digno espacio urbano en la orilla del río. El plan de acción propone desarrollar una similar **infraestructura verde a lo largo de las orillas fluviales** en Barañáin, creando un espacio natural significativo para la ciudad que puede ofrecer a los ciudadanos la posibilidad de experimentar los alrededores rurales en contraste con las actuales áreas verdes artificiales integradas en el tejido urbano como el Parque de la Constitución. Esta clase de intervención aumenta el **potencial natural del núcleo urbano** a la vez que ofrece una alternativa sostenible de **conectividad territorial**. Además, su propia disposición favorece la integración y la sinergia con los otros dos planes de acción.

acción 03

extensión de movilidad sostenible (límite oeste)

objetivos estratégicos y específicos

01. TERRITORIO,
PAISAJE Y
BIODIVERSIDAD.

1. Ordenar el territorio y hacer un uso racional de, conservar y proteger el suelo.

1.1. Ordenar el suelo de acuerdo al territorio.

Respetar el modelo territorial promoviendo la coordinación de las ciudades cercanas para conseguir la máxima interconectividad entre los núcleos urbanos de la zona en una escala interregional respetando el entorno natural.

03. CAMBIO
CLIMÁTICO Y
RESILIENCIA.

3. Prevenir y reducir el cambio climático y mejorar la resiliencia.

3.2. Reducir las emisiones de gases contaminantes.

Estimular un modelo urbano bajo en carbono reduciendo la dependencia de vehículos privados y movilidad motorizada.

05. MOVILIDAD Y TRANSPORTE.

5. Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.

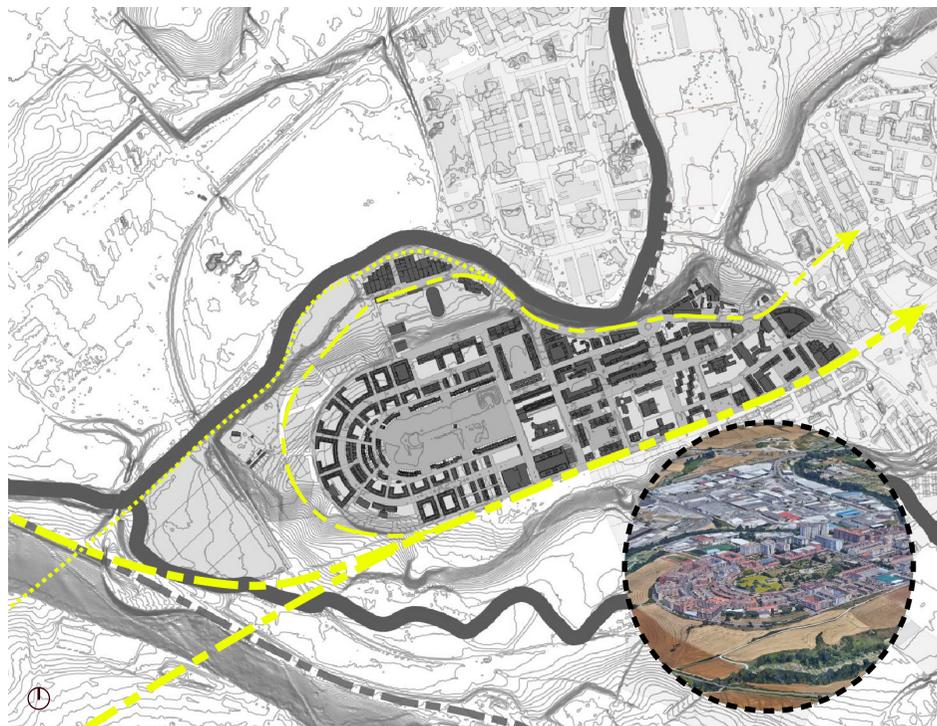
5.1. Favorecer la ciudad de proximidad.

Promover la conectividad urbana y la accesibilidad universal en una trama urbana basada en la proximidad que reduzca las necesidades de desplazamiento a la vez que ofrezca opciones de movilidad sostenible para cubrir mayores distancias.

5.2. Potenciar modos de transporte sostenible.

Limitar la presencia de vehículos privados motorizados a favor de alternativas de transporte sostenible como caminos peatonales, redes de carril bici o transporte público que puedan evolucionar en un sistema intermunicipal mayor de vías de movilidad no contaminantes.

intervención y documentación gráfica

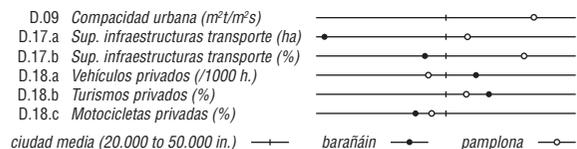


A pesar de su cercanía, Barañáin y los municipios de Cizur Menor y Zizur Mayor no tienen ningún tipo de conectividad, situación que esta estrategia tratará de solventar.



El límite oeste de Barañáin no ofrece ninguna clase de vinculación con su contexto a pesar de que tiene la posibilidad de fácilmente organizar un acceso directo al territorio adyacente.

datos e indicadores descriptivos



datos generales

municipalidad	BARAÑÁIN
sectores	5+8+7+10+11
clasificación suelo	urb.+urz.+n.urz.
longitud total	2,5 km (aprox.)
figura planeamiento	PGOU
año aprobación	1991
localidades implicadas	CIZUR MENOR ZIZUR MAYOR

descripción y justificación de la estrategia

El análisis muestra uno de los mayores y más evidentes problemas del tejido urbano de la ciudad de Barañáin, su preocupante **falta de conexiones de movilidad**. Después de todo, la urbe solo tiene dos entradas de tráfico principales desde Pamplona, actuando como un fondo de saco por lo demás. Para solucionar esta situación el plan de acción se centra en nuevas conexiones en el límite oeste del municipio con un enlace directo a la autovía A-15 y una carretera perimetral acompañada de rutas de movilidad sostenible para transporte público, bicicletas y peatones. Estas podrían alcanzar incluso más lejos y ayudar en la creación de uniones con Cizur Menor y Zizur Mayor. De este modo Barañáin pasaría de funcionar como un barrio añadido de Pamplona a conseguir su propio **estatus independiente** a la par que ofreciendo **tránsito a través suya**. Además, esta conectividad expandida favorece la integración y la sinergia con los otros dos planes de acción.

09 fuentes

Agenda Urbana Española (AUE) + Datos e indicadores descriptivos de Barañáin y Pamplona.

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

Sistema de Información Urbanística de Navarra (SIUN).

(https://administracionelectronica.navarra.es/SIUN_Consulta/Index.html#/inicio)

Plan General de Ordenación Urbana de Barañáin.

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

Infraestructura de Datos Espaciales de Navarra (IDENA).

(<https://idena.navarra.es/Portal/Inicio>)

OpenData Navarra.

(<https://gobiernoabierto.navarra.es/es/open-data>)

Página web del Ayuntamiento de Barañáin.

(<http://www.baranain.es/>)

Gobierno. Presupuestos municipales.

(<https://presupuestos.gobierno.es/>)

Instituto Nacional de Estadística (INE).

(<https://www.ine.es/>)

Instituto de Estadística de Navarra ((na)stat).

(http://www.navarra.es/home_es/Gobierno+de+Navarra/Organigrama/Los+departamentos/Economia+y+Hacienda/Organigrama/Estructura+Organica/Instituto+Estadistica/)