



4. Conclusiones Generales

CONTEXTO

El actual núcleo urbano de Larraga se divide en zonas notoriamente diferenciadas por su estructura urbana. Por un lado, el **Casco Antiguo caracterizado por sus calles irregulares, estrechas y en pendiente, las cuales articulan de manera orgánica el parque edificado** que, a pesar de ser de gran valor patrimonial, se encuentra actualmente en estado de degradación. Por otro lado, buscando la llanura más característica del territorio navarro, se extienden **barrios de morfología ordenada y de baja densidad**. Las travesías que en forma de Y unen Estella, Berbinzana, y Lerín, articulan el núcleo urbano diferenciando las diferentes morfologías y zonas.

Respecto a la demografía, **el pueblo se ha mantenido con una población alrededor de los 2000 habitantes, menor que la población de otros núcleos cercanos**, lo que está interrelacionado con su dependencia respecto a dichos núcleos de referencia. Circunstancia por la cual se viene reproduciendo en Larraga una de las dinámicas poblacionales más trascendentales en el ámbito rural de los últimos años: la **marcha de población a ciudades y el envejecimiento de la población**. Una tendencia que se ha visto aliviada gracias al **asentamiento de personas inmigrantes** que han llegado buscando oportunidades laborales en la agricultura. Lo cual **ha generado fricciones en el tejido social, condicionando las formas de relacionarse en el espacio público del pueblo**.

CONSERVACIÓN Y REHABILITACIÓN

Los movimientos poblacionales han generado que la vivienda habitual haya tendido a convertirse en segunda vivienda o se haya abandonado hasta el estado de ruina. La degradación del parque edificado por desuso se une al abandono de solares sin edificar. Estos dos hechos, afectan de manera múltiple a la población: existe la peligrosidad del desprendimiento de elementos arquitectónicos, la dependencia estructural que tienen las construcciones con sus contiguas genera deterioros en cadena, surge la sensación de abandono y decadencia del núcleo. Resulta además imprescindible atender a la relación que tienen el parque edificado, ya sea público o privado, y el espacio público, de forma que la degradación de uno supone la del otro, y viceversa, actuaciones de mejora en uno, suponen una mejora de las condiciones del otro.

Se trata de un reto al que se enfrenta el conjunto del entorno rural del estado. **En respuesta, se aspira a convertir la rehabilitación en el nuevo eje que redireccionará las dinámicas urbanísticas que se impulsarán en los próximos años**. Sin embargo, existe la creencia de que resulta más costoso realizar intervenciones de rehabilitación que de obra nueva, por lo que **es necesario que las administraciones locales activen iniciativas que incentiven la rehabilitación**, a través de búsqueda de recursos, ayudas de financiación u otros beneficios que puedan mejorar la calidad de vida de las

personas propietarias que se ofrezcan a rehabilitar, mantener o activar lugares abandonados y degradados.

COCHES Y PEATONES

La movilidad afecta transversalmente a diversas problemáticas estructurales del espacio público de Larraga y es, según se ha puesto en evidencia durante todo el proceso participativo, la realidad que mayor impacto negativo genera en la vida cotidiana de las vecinas y vecinos del pueblo.

La mencionada dependencia diaria respecto a núcleos urbanos de referencia, junto al carente servicio de transporte público supramunicipal, genera también un hábito de dependencia respecto al vehículo privado. Esta normalización de la movilidad en coche, ha generado que los flujos dentro del municipio también se realicen en coche, lo que acaba derivando en una **sobrecarga de vehículos circulando y estacionados en zonas específicas del espacio público de Larraga, especialmente en las travesías y el casco antiguo.**

Respecto a **las travesías**, si bien son un eje de conexión respecto al territorio, también suponen límites urbanos de marcada peligrosidad dentro del núcleo urbano. **Es de especial peligrosidad el cruce entre las travesías, el cual es precisamente el lugar de encuentro de referencia en las dinámicas de socialización de Larraga.** Además de ser el nodo de flujos ro-

dato y peatonal del pueblo, es también la zona donde se emplazan la mayoría de bares y comercios. La mejora de la situación derivada de las travesías pasa por una **regulación e implantación de medidas de seguridad vial y mejora de las condiciones de los puntos más vulnerables mediante intervenciones puntuales o integración de rotondas y/o señalización.**

La casuística del **casco antiguo** es más compleja. Este choque entre la heredada morfología de cascos históricos y la contemporánea realidad del vehículo privado es una problemática repetida en multitud de municipios.

La morfología orgánica de calles estrechas entra en conflicto con el hábito de vecinas y vecinos de aparcar sus vehículos privados en las calles y plazas obstruyendo el paso de peatones y otros vehículos. Si bien existen cocheras en muchas de las parcelas privadas del casco antiguo, las personas propietarias suelen preferir habitar la planta baja y aparcar su coche en el espacio público contiguo al acceso a la vivienda, habiendo habitualmente dos o incluso tres coches por unidad familiar. **La pronunciada pendiente de las calles incrementa las situaciones de peligrosidad, ya que dificulta las maniobras complicadas, ello se une al hecho de que no existe regulación alguna de los sentidos de circulación.**

La solución depende de un profundo cambio de hábitos justificado con un compromiso de convivencia para con el resto de vecinas o vecinos, y de **la implantación de medidas de**



Coches y peatones en el Casco Antiguo, Fuente propia

regulación que desgraciadamente, pueden generar oposición y descontento entre las personas perjudicadas.

Estas problemáticas derivan de un uso individualista y privatizador del espacio público, pero también de sus condiciones físicas. En el caso de Larraga, el espacio público en si mismo ya tiende a vulnerar al peatón y a hacer cómoda la presencia del coche. **El conjunto del tejido urbano prioriza el paso del vehículo, incluso en las pocas calles con pendientes menos pronunciadas que podrían favorecer la accesibilidad universal. El recorrido peatonal se ve continuamente interrumpido por calzadas, barreras arquitectónicas u obstáculos.** Su entorno resulta hostil, no resulta agradable ir andando a los lugares, esto fortalece la preferencia por el coche para moverse incluso dentro de un núcleo urbano en el que no se superan los 20 minutos para atravesarlo. Además, hay una carencia en la jerarquización de la estructura viaria, no existe transición que amortigüe el salto urbano entre las travesías y las calles del casco antiguo.

Para asegurar una accesibilidad universal que proteja a los perfiles más vulnerados, como los son niñas y niños y personas mayores o con movilidad reducida, es necesario un estudio del tejido urbano y los flujos peatonales que se generan en él así como la identificación de las calles más adecuadas para generar una red de recorridos peatonales seguros.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

En camino hacia la habitabilidad y accesibilidad universal en el espacio público, es necesario transitar hacia un modelo de movilidad sostenible. Lo cual **se materializa a través de un diseño urbano que proteja y priorice al peatón y el uso mínimo y adecuado del vehículo privado,** equilibrio en la proporción entre el espacio reservado al coche y a las personas. **Así como la existencia de una red de servicio de transporte público fortalecida,** la cual ha resultado ser prioritaria para muchas personas según se ha identificado en las sesiones participativas.

LUGARES DE RELACIÓN

La existencia de una red de espacios de estar y de paseo que sean de calidad y estén distribuidos de manera homogénea es también fundamental para garantizar la habitabilidad del entorno urbano atendiendo a las necesidades y prioridades de los diversos perfiles poblacionales. Por ejemplo, las personas mayores o con movilidad reducida, para las cuales esta proximidad es imprescindible para asegurar el acceso a zonas agradables de disfrute y relación próximas a la vivienda.

Además de la accesibilidad, la calidad de estos espacios depende de sus condiciones de seguridad, la orientación y exposición frente al clima, la presencia de mobiliario urbano adecuado u otros equipamientos que den servicio a las necesidades de las personas

que lo utilicen. A su vez, **la presencia de vegetación garantiza el confort ambiental y la sensación de bienestar en los lugares.** Prueba del valor de estas características y condiciones son las preferencias que se han identificado durante el proceso participativo. **En contraposición, un tema que degrada las condiciones de los espacios de estar, y que ha resultado bastante polémico, es la suciedad o la acumulación de basura.** Deriva de prácticas poco respetuosas por parte de algunas personas que no utilizan las papeleras a pesar de que se encuentra un gran número de ellas en los lugares de relación.

Debido a casuísticas que se vienen describiendo en el documento, como la topografía y la ocupación de lugares de estar por vehículos, garantizar una red de espacios de estar de calidad, proximidad y accesibilidad es todo un reto en Larraga. **Se trata de habilitar o amabilizar lugares de estar mínimos en diferentes zonas del núcleo urbano a través de pequeñas intervenciones,** entre las cuales la integración de vegetación resulta prioritaria para las vecinas y vecinos del pueblo.

Durante las sesiones del proceso participativo, se identificaron junto a las personas participantes, pequeños rincones que cumplen condiciones de calidad y bienestar que habitualmente no son usados por las personas locales. Es importante la puesta en valor de estos lugares, así como su protección y equipamiento con mobiliario urbano que los haga disfrutables.

EQUIPAMIENTOS Y ESPACIO PÚBLICO

Las problemáticas más habituales de los equipamientos públicos están relacionadas con su diversidad, localización, mantenimiento y accesibilidad,

Respecto a la existencia y diversidad de equipamientos en Larraga, se puede afirmar que, en general, están bien valorados por las y los habitantes del municipio. Únicamente se ha identificado la demanda por la ampliación de las instalaciones deportivas municipales, para la cual existe un Plan Director que define intervenciones de mejora periódicas.

Es necesario reflexionar sobre el impacto y la relación entre los equipamientos públicos de referencia y el espacio público que lo envuelve, siendo también importante atender a su homogénea distribución por el núcleo urbano teniendo en cuenta la movilidad que se genera en el entorno cercano a cada uno de ellos. Garantizar aparcamiento cerca de estos espacios de referencia amortigua las problemáticas que pueden generarse alrededor de este tema.

Prueba de ello es la casuística del Centro de Salud, el cual ofrece servicio a toda la Zona Básica de Salud de Artajona, por lo que el equipamiento recibe diariamente un considerable número de personas desplazadas en vehículo privado. Aunque existe una reserva de plazas para personal sanitario, las cuales han sido inadecuadamente reubicadas, se mani-

fiesta la necesidad de reserva de plazas para personas usuarias, ya que los aparcamientos existentes están habitualmente ocupados. Otro de los equipamientos en los que se genera una problemática derivada del desplazamiento en coche es el ayuntamiento, en el que se genera una acumulación de vehículos aparcados diariamente, sin regulación ni delimitación de plazas. Relacionada a esta situación, se manifiesta otra de las problemáticas de prioritaria resolución en edificios público y el entorno que los rodea: la accesibilidad.

La plaza de los Fueros y el edificio consistorial público que lo envuelve, siendo además espacios de una relevante importancia histórica y simbólica, son los espacios en los que se reproduce de manera más clara la falta de accesibilidad.

Por un lado, la plaza de los Fueros presenta importantes barreras arquitectónicas. Un bordillo perimetral bajo los arcos reduce la accesibilidad a todos los locales, resulta especialmente trascendente para personas usuarias de la guardería, ya que habitualmente llegan con carritos. Sin embargo, es la ocupación de la plaza por los coches y el protagonismo de los contenedores de basura, la que obstaculiza de forma más importante la accesibilidad y habitabilidad de la zona. Se imposibilita la relación entre la planta baja del equipamiento público y la plaza y se elimina la riqueza que supone el espacio protegido bajo los arcos para el conjunto del espacio público.

Por otro lado, el edificio consistorial en el que se encuentran el ayuntamiento y la biblioteca, no cumple condiciones de accesibilidad universal. La incorporación de un ascensor recientemente aprobada por el ayuntamiento, ha resultado polémica. Las vecinas y vecinos sostienen que las personas usuarias son numerosas y por cuestiones de aforo, se generarán problemas de saturación. **A menudo se tiende a plantear soluciones puntuales a corto plazo que obvian problemáticas más estructurales e impiden la resolución mediante estrategias más amplias.**

Se considera importante plantear la reactivación de la plaza de los Fueros fomentando la accesibilidad universal en los equipamientos y servicios que se emplazan en el lugar, mediante una adecuación estratégica conjunta. Además, es imprescindible eliminar los obstáculos que imposibilitan el vínculo entre el edificio y el espacio público y equipar la zona con mobiliario urbano. Sería también interesante estudiar una redistribución de los servicios básicos del ayuntamiento y la biblioteca a plantas bajas, fomentando en ellas otros usos de interés como hostelería o locales comerciales. Son propuestas que, de hecho, han ido surgiendo de manera orgánica durante las sesiones de participación ciudadana. **En definitiva, utilizar el recurso de la activación de las plantas bajas para recuperar un espacio público de referencia mediante la eliminación de obstáculos y la adecuación de equipamientos.**



Plaza de los Fueros y edificio de la casa consistorial. Fuente propia

SERVICIOS

A pesar de que los servicios básicos estén mancomunados, la circunstancia del entorno rural y su dinámica poblacional, supone la paulatina vulneración de algunos de los servicios públicos del municipio. Habitualmente se han utilizado las crisis para justificar la reducción en los servicios públicos y, desgraciadamente, la situación provocada por la COVID-19 no ha sido una excepción.

Para la población de Larraga, toman especial importancia las carencias en el servicio de transporte público y los servicios de limpieza municipal y la recogida de basuras. Ligados al cuidado y conservación del espacio público, pero también a la comodidad cotidiana de las y los habitantes del pueblo. Si bien es cierto que están estrechamente vinculados a los equipamientos existentes, también lo están a los hábitos y dinámicas de compromiso personal y convivencia que tiene la ciudadanía.

CONVIVENCIA

En relación a este vínculo entre los hábitos cotidianos de las vecinas y vecinos del pueblo con la calidad del espacio público, destaca la ocupación de plazas y calles por vehículos privados o la basura acumulada en muchos lugares de encuentro.

Otra realidad que influye notoriamente en el tejido social, son las fricciones causadas entre

población de origen larragués y la cada vez más habitual población inmigrante de origen magrebí y latino. **Trabajar por la conciliación y una mejor cohesión social**, es esencial para construir espacios de bienestar en el pueblo de Larraga.

Nos encontramos en un momento de transición hacia un modelo de ciudades y pueblos sostenibles, tanto ecológica como socialmente, que tendrá un impacto en las formas de habitar el espacio público urbano. Larraga tiene la oportunidad de hacer real este cambio y convertirse en un ejemplo que pueda servir de guía a otras poblaciones que reproduzcan problemáticas estructurales similares en entornos con las mismas características.



Ruta de la segunda sesión participativa de Larraga Amable, Casco Antiguo. Fuente propia