



Ayuntamiento ~ Ciudad de  
**CARINENA**



## **PROCESO PARTICIPATIVO: APORTACIONES CIUDADANAS A LA PEATONALIZACIÓN Y REFORMA DEL TRAMO CENTRAL DE LA CALLE MAYOR DE CARINENA**

### **ACTA DE TALLER PARTICIPATIVO 1**

**22 de abril de 2021**



## **PROCESO PARTICIPATIVO: APORTACIONES CIUDADANAS A LA PEATONALIZACIÓN Y REFORMA DEL TRAMO CENTRAL DE LA CALLE MAYOR DE CARIÑENA**

### **ACTA DE TALLER PARTICIPATIVO 1**

**Fecha:** 22 de abril 2021

**Horario actividad:** 18:00 -20:00

**Lugar:** Aula de Ciudadanía, Antiguo Ayuntamiento, Cariñena.

### **Apartados del documento**

- 1. Planteamiento de la sesión**
- 2. Participantes, personas asistentes**
- 3. Desarrollo de la sesión**
  - Bienvenida y presentación del proceso participativo.
  - Explicación del anteproyecto técnico.
  - Grupo de discusión. Posicionamiento sobre la iniciativa de peatonalización
  - Grupo de discusión. Propuestas y consenso.
  - Reflexiones y evaluación de la sesión.
  - Registro gráfico de la sesión.

### **Planteamiento de la sesión**

Los talleres deliberativos y de cocreación del 22 de abril, junto con la mesa informativa del 26 de abril, son los eventos presenciales programados en el marco del proceso participativo híbrido llevado a cabo por LAAAB Gobierno Abierto del Gobierno de Aragón con el Ayuntamiento de Cariñena para la peatonalización de la calle Mayor de la Ciudad de Cariñena.

Junto a los eventos participativos presenciales (talleres y mesa informativa) el proceso contempla también la participación online a través de la web LAAAB del Gobierno de Aragón y la web del Ayuntamiento de Cariñena mediante un formulario. Adicionalmente, pensando en la brecha digital, se pone a





disposición de la ciudadanía el mismo formulario en formato impreso, que podrá ser entregado en las oficinas del Ayuntamiento de Cariñena.

Inicialmente se establecen dos talleres presenciales en los que compartir puntos de vista, debatir sobre la iniciativa de peatonalización de la calle Mayor, generar aportaciones que enriquezcan el anteproyecto presentado como punto de partida y medir el consenso sobre la iniciativa, anteproyecto y las diferentes aportaciones ciudadanas. Se deja abierta la posibilidad de programar más talleres, tantos como sean necesarios para permitir la participación presencial y en grupo de toda persona que se decante por este formato. Nota: finalmente, no ha sido necesario programar más talleres deliberativos presenciales.

La duración de los talleres es de 2 horas.

La asistencia a cada uno de los talleres se limita a 15 personas, previa inscripción, como parte de las medidas antiCOVID-19. Los horarios en los que se realizan los talleres se marcan en base a la disponibilidad de los actores implicados en el proyecto, con especial atención al comercio.

Aunque inicialmente se había diseñado un esquema para los talleres que constaba de tres fases (presentación del anteproyecto, grupo focal y dinámica de equipos con post-its), finalmente se opta por prescindir de la dinámica de trabajo en equipos disgregados y cambiar la dinámica del grupo focal por la dinámica del grupo de discusión en base a los perfiles de las personas inscritas en los talleres. La generación de soluciones y propuestas se ha realizado en un proceso de cocreación con el grupo de personas asistentes, en un único equipo, ya que así lo permite el número de asistentes a los dos talleres (seis personas en el taller 1 y trece personas en el taller 2). Se ha optado por esta opción teniendo en cuenta también el posicionamiento inicial de las personas asistentes a los talleres, mayoritariamente contrarias a la iniciativa.

Después de la sesión informativa del 12 de abril de 2021, en el periodo de inscripciones para los talleres, se detecta gran interés por parte de las personas vinculadas al comercio de la calle Mayor de Cariñena, y de personas residentes en el área de influencia del tramo de calle Mayor contemplado en el anteproyecto de peatonalización, para expresar su punto de vista sobre la propuesta de proyecto de peatonalización la calle Mayor. Se detecta que el mayor interés de las personas participantes en los talleres es el de expresar su punto de vista, frente a la generación de ideas.



### Participantes, personas asistentes.

Al taller 1 se inscriben diez personas, aunque asisten finalmente seis personas. Las seis personas asistentes son vecinas de Cariñena, una de ellas vecina de la zona contemplada en el anteproyecto inicial.

Rosa Vicente Mastral	Particular
Lola Cameo Bellido	en nombre de frutas Piquer
Isabel Barberán Andrés	en nombre de frutas Piquer
Albino Gomez Moreno	particular
Victoria Laplana Marzo	representante vecinos c/ 5 de junio
Toñi Leo Herrando	Comercio

El equipo técnico involucrado en el proceso participativo:

Carmen Sarasa, de la ingeniería PROIMUR. Participa en el taller explicando el anteproyecto técnico.

Jesús Isarre de LAAAB, Gobierno de Aragón. Participa en el taller dando la bienvenida, presentando y explicando el proceso participativo y sus objetivos.

El taller es facilitado por Alba Torguet y Rafa Continente, técnicos de la agencia de innovación social Empatio.

### Desarrollo de la sesión

Se da comienzo a la sesión a las 18h

#### **Bienvenida y explicación proceso participativo**

Jesús Isarre de LAAAB de Gobierno de Aragón da la bienvenida y las gracias por su asistencia a las vecinas y vecinos de Cariñena participantes en el taller.

Explica el proceso participativo y la labor del Gobierno de Aragón proporcionando a las entidades locales, en este caso el Ayuntamiento de Cariñena, los recursos necesarios para facilitar la participación ciudadana en el diseño de sus proyectos.

Se contextualiza la iniciativa de la Corporación Municipal de la posible peatonalización de la calle Mayor dentro de la directriz europea de pacificación de los cascos urbanos buscando entornos sanos, confortables y sostenibles, con un menor uso de los vehículos contaminantes.



## Explicación de anteproyecto técnico

Carmen Sarasa, ingeniera de PROIMUR, explica el anteproyecto técnico desarrollado como punto de partida (la explicación del anteproyecto técnico está incluida en el acta de la sesión informativa de 12 de abril de 2021, en la web de LAAAB de Gobierno de Aragón y en el dossier que se elaborará al final del proceso participativo que incluirá todos los documentos generados).

A modo de síntesis, el anteproyecto técnico consiste en generar una plataforma única, elevando la calzada a nivel de las aceras en el tramo de la calle Mayor desde la intersección con la calle Gayana hasta la calle Cinco de junio, incorporando también la calle Reinanta. El material propuesto es pavimento impreso. En el anteproyecto se hace hincapié en la eliminación de barreras arquitectónicas y en soluciones técnicas para el correcto desalajo del agua. En el tramo contemplado en el anteproyecto, aunque no están definidas condiciones y modo, se plantea también regular el acceso de los vehículos.

## Grupo de discusión. Posicionamiento sobre la iniciativa de peatonalización.

De las seis personas participantes en el taller, una persona se posiciona a favor de la iniciativa y cinco personas se posicionan en contra de la iniciativa de peatonalización.

Nota: aunque en el taller se intercalaron posicionamientos sobre la iniciativa con propuestas y soluciones concretas sobre el anteproyecto, en el acta se agrupan en el actual apartado los posicionamientos y temores dejando para el siguiente apartado las propuestas y soluciones.

La persona que se posiciona a favor de la iniciativa argumenta que la zona quedará mejor, más bonita, más accesible, sin barreras arquitectónicas y más confortable para los peatones, también para las personas mayores. Ve en la iniciativa de peatonalización una oportunidad de mejora de la calle Mayor porque ahora hay bordillos muy altos en unos tramos, en otros tramos hay coches aparcados sobre la acera y todo esto es un problema para las personas mayores que tienen que subir y bajar de la acera muchas veces. Piensa que con el proyecto mejorarán las condiciones para las personas mayores y “traerán orden” al uso de la calle Mayor.

Puntualiza que el proyecto debe pensar en que nadie se vea afectado negativamente por la regulación del uso de los vehículos (comercio). Piensa que el proyecto debe permitir el acceso de vehículos al tramo incluido en el anteproyecto, teniendo preferencia el peatón, aunque los vehículos tengan que ir más despacio, pero piensa que se debe tener en cuenta el uso de los





vehículos, por ejemplo, para las personas residentes o para los clientes de los comercios que vayan a comprar bienes de peso (agua, por ejemplo).

Cuatro personas contrarias a la iniciativa de peatonalización exponen que el principal motivo de su posicionamiento es el daño que, a su juicio, se le causará al comercio del tramo de la calle Mayor contemplado en el anteproyecto y de la zona de influencia. Exponen que bajarán las ventas debido a que no resultará cómodo ir a comprar sin coche tanto a vecinos de Cariñena como a vecinos de otros pueblos que vienen a comprar a Cariñena. Exponen que los clientes de otros pueblos suponen un porcentaje muy significativo de su facturación. Una de las personas desea transmitir en el taller que clientes suyos de otros pueblos le han expresado su deseo de que se continúe permitiendo el acceso a la calle Mayor con vehículos para poder seguir haciendo las compras y cargar en la puerta. Otra participante refuerza esa idea transmitiendo que también a ella le han transmitido que la calle siga abierta.

Ante esto, el facilitador recuerda que en el anteproyecto no se ha contemplado cerrar la calle Mayor a los coches y sí está contemplado regular el acceso, aunque no se ha definido cómo. Recuerda también que para definir el modo de regular el acceso de los vehículos, en caso de que la iniciativa se ejecute, se tendrá en cuenta el conocimiento compartido en el proceso participativo por los diferentes actores así como diferentes informes técnicos. Se incide también en el concepto de pacificación de la calle Mayor frente al concepto de peatonalización.

Otra persona, posicionada en contra de la iniciativa, teme que las personas residentes en el área de actuación sufran molestias ocasionadas por el incorrecto uso de la vía pública por parte de hostelería y usuarios en las terrazas que se habilitan en ciertas franjas horarias y días de la semana (otra participante apunta su temor de que la calle se llene de mesas de terrazas sin control y que piensa que el proyecto aporta más beneficio a la hostelería que al comercio y residentes). Continúa exponiendo que piensa que el anteproyecto presentado supondrá un desvío del tráfico hacia calles no peatonalizadas. Todo ello repercutirá negativamente en la calidad de vida de las personas residentes. Expone el ruido hasta altas horas de la noche y la molestia del incremento de circulación de vehículos por las calles próximas no peatonalizadas como mayores temores. Teme que, concretamente las calles Gayana y cinco de junio, que no se incluyen como peatonalizadas en el anteproyecto, sean inseguras porque “los coches van lanzados”.

Varias asistentes expresan su duda sobre la plataforma única en los días de tormenta. Creen que se inundarán las bodegas. Carmen Sarasa, ingeniera que ha realizado el anteproyecto, entra en detalle en los aspectos técnicos sobre el





desalojo del agua, explicando que el anteproyecto ya lo tiene en cuenta y que no habrá problema.

Varias participantes, después de recordar nuevamente su posicionamiento en contra de la iniciativa de peatonalización, opinan que las calles peatonalizadas “son una gozada” en otros sitios como Zaragoza y localidades más grandes que Cariñena, pero que concretamente en Cariñena piensan que no funcionaría. También temen que al estar al mismo nivel acera y calzada, los coches puedan ser un peligro para los peatones.

Durante buena parte del grupo de discusión, las personas participantes abordan las amenazas que la iniciativa supone para el comercio:

Se pregunta por el plazo de ejecución. La ingeniera Carmen Sarasa responde que se estima que la obra dure tres meses, aunque la aplicación del asfalto, para crear la plataforma única, se realice en 15 días. Las personas posicionadas en contra ven ese tiempo (los tres meses) como un gran inconveniente, más aún después de la pandemia y temen que la gente que no vaya a comprar durante ese tiempo ya no vuelva después de ejecutar la obra. Carmen Sarasa explica que durante ese tiempo se seguirá pudiendo acceder al comercio. Explica las actuaciones diferenciadas (elevación de la calzada, nivelación de las aceras, intervenciones sobre el desalojo del agua...). De su explicación se deduce que las diferentes afectaciones no van a ser totales y constantes. Transmite que se va a poder seguir accediendo a los comercios, aunque el acceso con vehículos al tramo sí que se verá afectado temporalmente en cierta parte de la ejecución de la obra.

Varias participantes ven un problema que el proyecto se ejecute en plena pandemia, justo después de todas la problemática que ha supuesto para el comercio lo más duro de la Covid-19.

Tras esta explicación, varias participantes reiteran su preocupación de que las ventas bajarán.

En la explicación técnica del anteproyecto, se habla de la posibilidad de establecer horarios de acceso a vehículos, regular el estacionamiento y otros aspectos que, aunque contemplados, no están decididos, entendiendo que el proceso participativo y la opinión de los diferentes actores y personas usuarias arrojarán luz sobre esos puntos. En el grupo de discusión, varias participantes piensan que establecer horarios de supondrá problemas en lo relativo al reparto de los proveedores a los comercios y para los clientes que tengan que cargar bienes de peso (como paquetes de agua u otros productos voluminosos y pesados).





Una participante expone que el comercio de la calle Mayor y de todo Cariñena, no es un comercio solamente para vecinos de Cariñena y que da servicio a muchos pueblos de la Comarca. Expone que los vecinos de otros pueblos vienen a comprar con el coche, hacen grandes compras y necesitan acercar el vehículo hasta la puerta. Incide en la idea de que, si se regula con horarios o no pueden acceder con vehículos, el proyecto supondrá “la ruina del comercio” de la calle Mayor.

Tras el tiempo inicial del grupo de discusión, se detecta que el término peatonalización es interpretado por la mayor parte de las asistentes como algo excesivamente restrictivo para el uso de los vehículos. Como anteriormente se ha reflejado en el documento, el facilitador interviene, por un lado, incluyendo en el debate el término pacificación, hecho que refuerza Jesús Isarre, de LAAAB de Gobierno de Aragón, recordando que el proyecto se enmarca dentro de la línea europea de pacificación de los centros de las ciudades. También se hace alusión a las experiencias de otras localidades que han realizado iniciativas similares. Por otro, se descompone la iniciativa y su anteproyecto en dos bloques: el apartado técnico (el más desarrollado en el anteproyecto presentado) y el apartado de uso y regulación (el apartado que se ha dejado más abierto para ser cocreado con la ciudadanía y en el que sus aportaciones, conocimiento y experiencia serán necesarias y de gran utilidad).

Esta intervención permite el cambio de la dinámica del grupo de discusión hacia una fase en la que las personas participantes realizan propuestas concretas al anteproyecto, además de expresar sus temores y puntos de vista (mayoritariamente en contra).

Antes de cambiar de dinámica y centrar el taller en la generación de soluciones y aportaciones concretas, se lanzan al grupo varias preguntas relacionadas con la situación actual de la calle Mayor que sirvan posteriormente como detonantes de propuestas.

Tres participantes consideran que la calle Mayor actualmente es cómoda para realizar compras porque se pueden utilizar los vehículos para realizar la compra.

Hay consenso total entre las personas participantes sobre que los comercios de la calle Mayor velan por la comodidad de sus clientes prestando más y mejor servicio que en otras tipologías de comercios. Hay consenso en que la gente compra en la calle Mayor por comodidad. Como ejemplo se expone que se les ayuda en la carga de la compra pesada. Hablan de atención personalizada teniendo en cuenta las necesidades particulares de los clientes. En relación con esto, se habla de la situación excepcional causada por la Covid-19. Han notado que los clientes quieren hablar más, buscan más







interacción y esto lo han encontrado, especialmente en el periodo más restrictivo, en el comercio. También han notado que la gente habla más ahora, desde el confinamiento domiciliario. Pensando en los clientes explican que se estableció un servicio de reparto a domicilio para la comarca. También se comenta que desde el confinamiento no pasan por la calle Mayor tantos coches como antes y que la calle se ve vacía.

Siguiendo con lo anterior, se habla de la afluencia de personas al tramo incluido en el anteproyecto de la calle Mayor. Una participante expone que la gente va a pasear por el paseo. A la pregunta de por qué pasa esto contesta, secundada por otras participantes, que es porque la calle Mayor no es atractiva para pasear y que la vida se ha ido al paseo por el cual se puede pasear tranquilamente sin coches y es amplio, sin escalones y no pasan coches. Apuntan que los vecinos de Cariñena están orgullosos de su paseo desde que se embaldosó y piensan que por la calle Mayor no se siente ese orgullo. Nota: en base a estas observaciones, para la generación de ideas se lanzará la pregunta ¿Cómo conseguir una mayor afluencia de personas a la calle Mayor y generar un sentimiento de orgullo sobre la calle Mayor?

Se aborda también la usabilidad actual de la calle Mayor, centrados en la relación vehículos-peatones e inconvenientes para residentes, personas mayores y personas con movilidad reducida. Sobre esto, ya recogido en el acta anteriormente, una persona participante apunta que los coches condicionan mucho y a veces presionan al peatón que debe bajar de las aceras en ciertos tramos porque estas son estrechas. Esta visión de que las aceras son estrechas en ciertos tramos es compartida por la totalidad de las personas asistentes.

También apuntan varias personas participantes que es frecuente que haya vehículos aparcados sobre las aceras, lo que obliga al peatón a bajar a la calzada. Si se va con un carrito de bebé o con carro de la compra o esta persona que se ve obligada a bajar tiene movilidad reducida, esto supone un grave inconveniente.

Una persona participante transmite que, bajo su punto de vista, no hay tantas personas que necesiten tanto del coche para ir a comprar a la calle Mayor. Expone que en su casa hay cinco personas y cuatro coches y nadie coge el coche para ir a comprar a la calle Mayor. Piensa que su caso es bastante generalizado. Otras personas expresan lo contrario sobre esto.

Hablando sobre el turismo, el grupo no ve significativo este aspecto en el anteproyecto. Una participante apunta que los turistas actualmente van a alguna bodega y que a la calle Mayor, según su experiencia, van a algún comercio (pastelería) con cita previa.



## Grupo de discusión. Propuestas y consenso

Hay consenso total en que las calles peatonalizadas son “una gozada” para las personas viandantes pero cuatro personas insisten en que piensan que la iniciativa es una amenaza para el comercio. Se incluyen en este apartado propuestas concretas para ser tenidas en cuenta en el caso de que se realice el proyecto. Cinco personas, de las seis participantes, puntualizan que están en contra del proyecto de peatonalización pero que, si se va a realizar, se tenga en cuenta estas propuestas (se comienza por las propuestas de mayor consenso, agrupando también en función de tipología de propuesta):

- Renovarse la calle Mayor (consenso total).
- “Poner bonita” la calle Mayor (consenso total).
- Establecer un piloto para evaluar el funcionamiento antes de tomar decisión (consenso total).
- Planificar eventos y poner en marcha iniciativas para atraer a personas a la calle Mayor (consenso total)
- Habilitar zonas específicas de aparcamiento cercanas (consenso total).
- Quitar aparcamientos, dejando solo zonas de carga y descarga y otros usos concretos (cuatro personas a favor, una “regular”, otra persona en contra)
- Poder entrar a la calle con el coche para carga de compra y para otras cosas (consenso total).
- Limitar la velocidad de los vehículos en el tramo contemplado en el anteproyecto y en otras calles no contempladas como calle Gayana y cinco de junio (consenso total).
- Establecer límites y controlar las terrazas de los bares (cinco a favor, una persona no se ha posicionado).
- Eliminar barreras arquitectónicas (5 personas a favor, a una persona de la igual, prefiere que se quede como está, a lo sumo, ampliar aceras).
- Dar preferencia al peatón (tres personas a favor, una en contra, dos personas no expresan su posicionamiento).
- Plataforma única (aceras y calzada al mismo nivel) pero que siga habiendo aceras, zonas delimitadas como acera (cuatro personas a favor).



- Establecer horarios de carga y descarga (una persona a favor, cuatro en contra, una persona no se posiciona).

Nota:

Sobre “facilitar el pasear en la calle Mayor”, que no es una propuesta como tal: hay consenso en que si se consigue que haya más personas que paseen por la calle Mayor, estas pueden comprar más en el comercio. Aunque las participantes insisten en que esto no quiere decir que las ventas totales aumenten porque tienen miedo de que otras personas dejen de ir a comprar. Una participante puntualiza “yo quiero que se deje como está”.

### **Reflexiones y evaluación de la sesión:**

Se ha detectado en el taller que el término “peatonalización” es interpretado como algo muy restrictivo, dejando el uso del tramo de la calle Mayor incluido en el anteproyecto exclusivamente para los peatones. En el taller, en diferentes ocasiones, el equipo técnico participante en el proceso participativo (Gobierno de Aragón, ingeniería y equipo de facilitación) ha insistido en que el anteproyecto no se ha contemplado tal cosa. Se ha reforzado la idea de pacificar la calle Mayor, algo que sí suele contemplar la regulación de acceso de vehículos, establecimiento de horarios, regulación de estacionamiento, dar preferencia al peatón o reducción de la velocidad de los vehículos, por ejemplo.

Ha sido necesario recordar que el anteproyecto presentado es un punto de partida, no un proyecto cerrado, y que se ha trabajado más en aspectos técnicos como acabados y soluciones de desalojo de agua.

Se ha recordado también que la Corporación Municipal apuesta por analizar la posible peatonalización de la Calle Mayor y que se ha puesto en marcha el proceso participativo para poder incorporar al proyecto la experiencia y todas las sensibilidades de los actores de Cariñena con el fin de enriquecer el anteproyecto y cumplir los objetivos a la vez que no se penaliza a ningún colectivo en caso de ejecutarse el proyecto.

Da la impresión de que las personas participantes en el taller han asistido con la idea de que el anteproyecto era un proyecto totalmente cerrado ya decidido. La impresión de los facilitadores es que, tras el taller, esa idea ha cambiado y que, aunque con dudas, las personas participantes esperan que en el proyecto se vean reflejados sus puntos de vista y aportaciones.

En cuanto a la evaluación de la sesión por parte de las personas asistentes ha habido consenso total en que ha sido muy útil para expresar los puntos de vista personales y debatir con las demás personas participantes las diferentes



opiniones y argumentos. También ven la sesión muy positivamente a la hora de generar y de hacer propuestas.

La valoración sobre los técnicos que han participado en la sesión, (Gobierno de Aragón, ingeniería y facilitación) también es positiva.

No habían participado en procesos similares y valoran este tipo de sesiones como buenas. Han disfrutado de la sesión, pero para valorar si es útil, consideran que es necesario ver cómo influyen sus aportaciones en el proyecto.

### Registro gráfico:





Proceso Participativo: APORTACIONES CIUDADANAS A LA PEATONIZACIÓN Y REFORMA DEL TRAMO CENTRAL DE LA CALLE MAYOR DE CARIÑENA

