

RE-PENSAR L'EIXAMPLE: PASSAT, PRESENT I FUTUR

- ☐ Censo antiguo y haciendas aparceras
- ☐ Resaca de por su posesion
- ☐ e haciendas con sujecion
- ☐ Terrenos ocupados por las señalaciones

Re-pensar l'Eixample: Passat, present i futur

Coordina: Arquitectives

Textos: Pilar Buendia, Jaume Garau i Cristina Llorente

Maquetació: Arquitectives

Assessors: Jaume Garau, Lluïsa Dubon, Lola Ladaria, Climent Picornell, Antoni Martínez, Pere Rabassa, Guillem Aloy i Juanjo Suárez

Agraïments: Al departament de Cultura i Patrimoni del Consell de Mallorca per finançar el projecte, a l'àrea de Model de Ciutat, Habitatge Digne i Sostenibilitat de l'Ajuntament de Palma, al Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears i a la fundació Iniciatives del Mediterrani pel seu suport.

Imatge de portada: "Ensanche de Palma. Plano de Conjunto" (Bernat Calvet, 1897)



Pilar Buendía



Jaume Garau



Cristina Llorente



Lluïsa Dubon



Dolores Ladaria



Climent Picornell



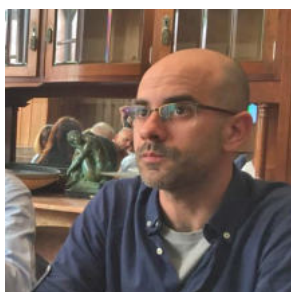
Antoni Martínez



Pere Rabassa



Guillem Aloy



Juanjo Suárez

Un projecte de:



Amb el finançament de:



CONTINGUTS

INTRODUCCIÓ	4
BLOC 1: PASSAT	5
EL CREIXEMENT DE PALMA A TRAVÉS DE LA SEVA CARTA HISTÒRICA	6
BLOC 2: PRESENT	13
PRINCIPALS INTERVENCIIONS URBANES A L'EIXAMPLE	14
BLOC 3: FUTUR	24
RE-PENSAR L'EIXAMPLE	25

INTRODUCCIÓ

L'any 1901, amb cert retard respecte a la resta de ciutats de l'estat, s'aprovà el Pla Calvet, un projecte de reforma i eixample de la ciutat de Palma que suposaria el creixement de la urbs fora de l'àmbit de les murades. Tot i que anys abans la planificació urbana ja s'havia aplicat a barriades extramurs com Santa Catalina, l'eixample de Calvet suposà l'ordenació de l'expansió del nucli urbà, alhora que connectava els ravals amb el centre històric.

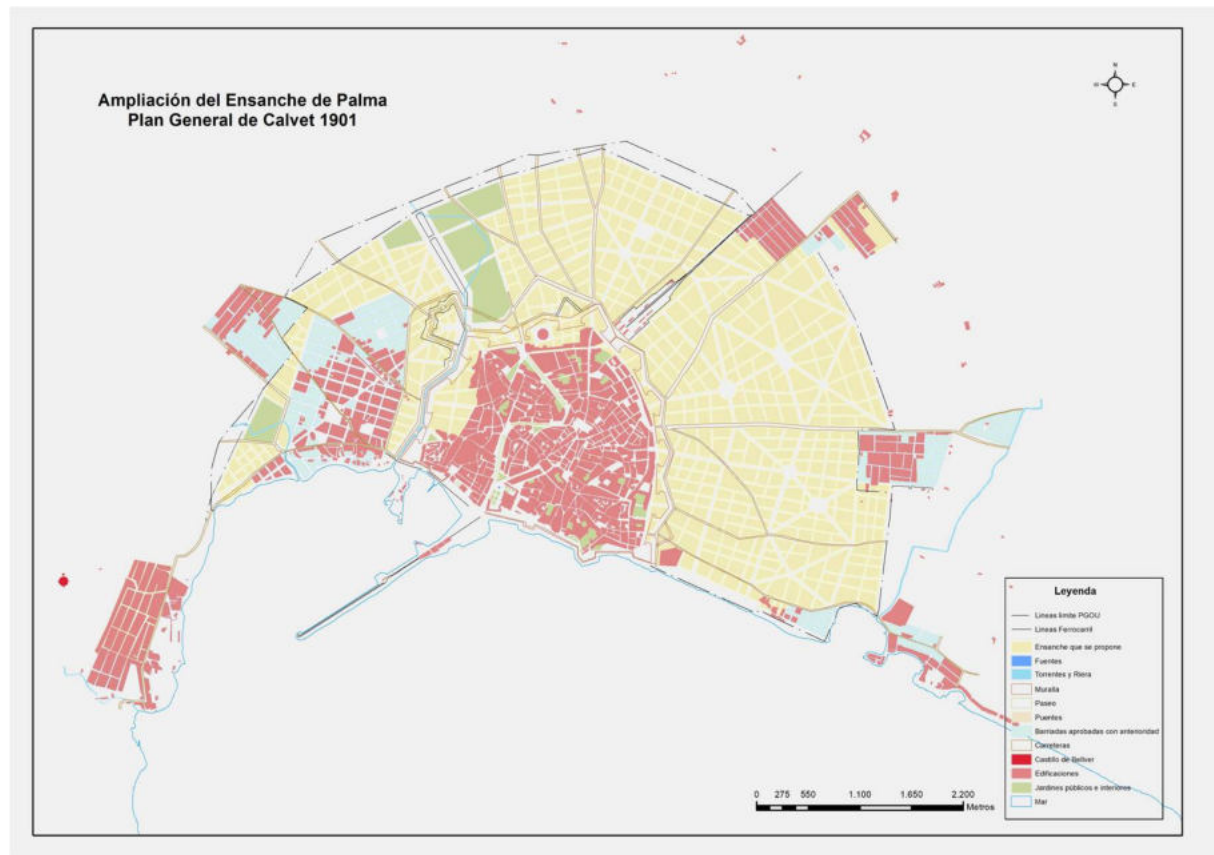
Malgrat la transcendència d'aquest fet i de la influència que l'Eixample té en la major part dels ciutadans de Palma, aquesta zona de Ciutat queda sovint en un segon pla. Així, el focus d'atenció en el debat del model de ciutat, en les noves intervencions urbanístiques o en els programes educatius i activitats divulgatives envers Ciutat que s'ofereixen avui dia, es dirigeix essencialment al centre històric.

Re-pensar l'Eixample neix a partir de l'objectiu d'estudiar l'evolució de la ciutat de Palma al llarg de la seva història. Aquest propòsit es fonamenta en la importància de conèixer la història de la ciutat, la manera en la qual s'ha vertebrat, per tal de poder idear propostes de futur ben fonamentades que contribueixen a millorar-la.

En trobareu més informació a www.arquitectives.com/eixample i a l'apartat de projectes de la pàgina web de Palma XXI.

EL CREIXEMENT DE PALMA A TRAVÉS DE LA SEVA CARTA HISTÒRICA

El pla Calvet. 1901



Bernat Calvet (Eivissa, 1864), era llicenciat en enginyeria de camins, canals i ports. El seu projecte per a la zona de l'eixample, que prenia com a exemples el pla Cerdà de Barcelona, el pla Castro de Madrid i el projecte de Haussman a París, s'aprovà l'any 1901, amb la idea d'un eixample en forma de gran corona circular que abastés tot el casc antic. El 10 d'agost de 1902, amb Calvet ja com a enginyer municipal de Palma, va tenir lloc l'acte simbòlic d'enderroc de la primera pedra de la murada de Ciutat.

L'Eixample contemplat en el pla es projectava sobre una gran superfície, la qual estava lliure de construccions en ser considerada zona militar estratègica. Proposava la construcció de nous barris de forma radial al voltant de l'antiga ciutat, que s'estenia des del barri del Jonquet fins al Molinar, amb carrers de quaranta, trenta, vint i deu metres d'amplitud i amb una alçada màxima de construcció de vint metres. La novetat en l'aplicació del pla ràdio concèntric consistia en la construcció d'un cinturó de ronda al lloc ocupat per les fosses de les muralles.

La llera de la Riera dividiria en dos l'espai que proposava per a l'Eixample. Aquesta formació radial es basava en el creixement dels principals eixos viaris: les carreteres d'accés a la ciutat des d'Andratx, Sóller, Inca, Manacor i Lluçmajor. Aquestes vies connectarien el centre històric amb els barris que havien anat apareixent fora de la murada: Son Espanyolet, la Soledat o Santa Catalina, entre d'altres.

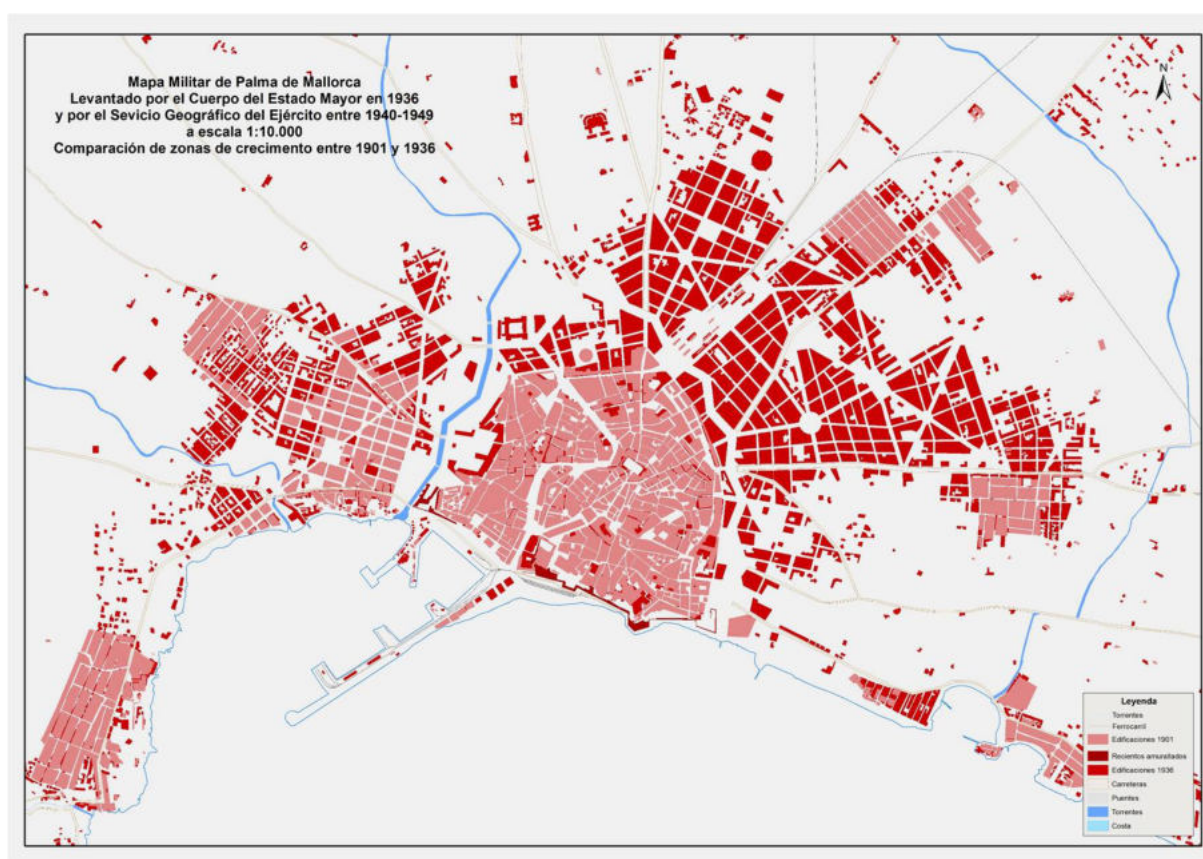
El projecte també preveia la localització de zones verdes al costat de la Riera i suggeria la construcció de mercats que proveïrien la població, situant-los a la plaça del Progrés, a la del ferrocarril i a la zona de Llevant.

En el pla s'establia un nou sistema de carrers classificats en tres grups o tipologies: Radials, diagonals i de ronda. Una primera ronda, que transcorria des de la fàbrica de gas fins Hornabec, marcaria el límit de l'eixample, mentre que una segona generaria a Can Pere Antoni una esplanada amb jardí i hipòdrom. Plantejava fins i tot la creació d'un observatori astronòmic al camí de Son Rapinya.

En els càlculs de Calvet, es planificava una Palma a 25 anys vista, que hauria duplicat la seva població, segons les teories de Malthus. La població de Palma a l'any 1902 era de 63.937 habitants.

El desenvolupament del pla es va allargar fins a la dècada de 1940. Però el 1940, part de l'Eixample estava encara sense cobrir i el casc antic, intocable en aquella primera fase, seguiria en el caos fins al Pla Alomar de 1943.

De 1902 a 1936

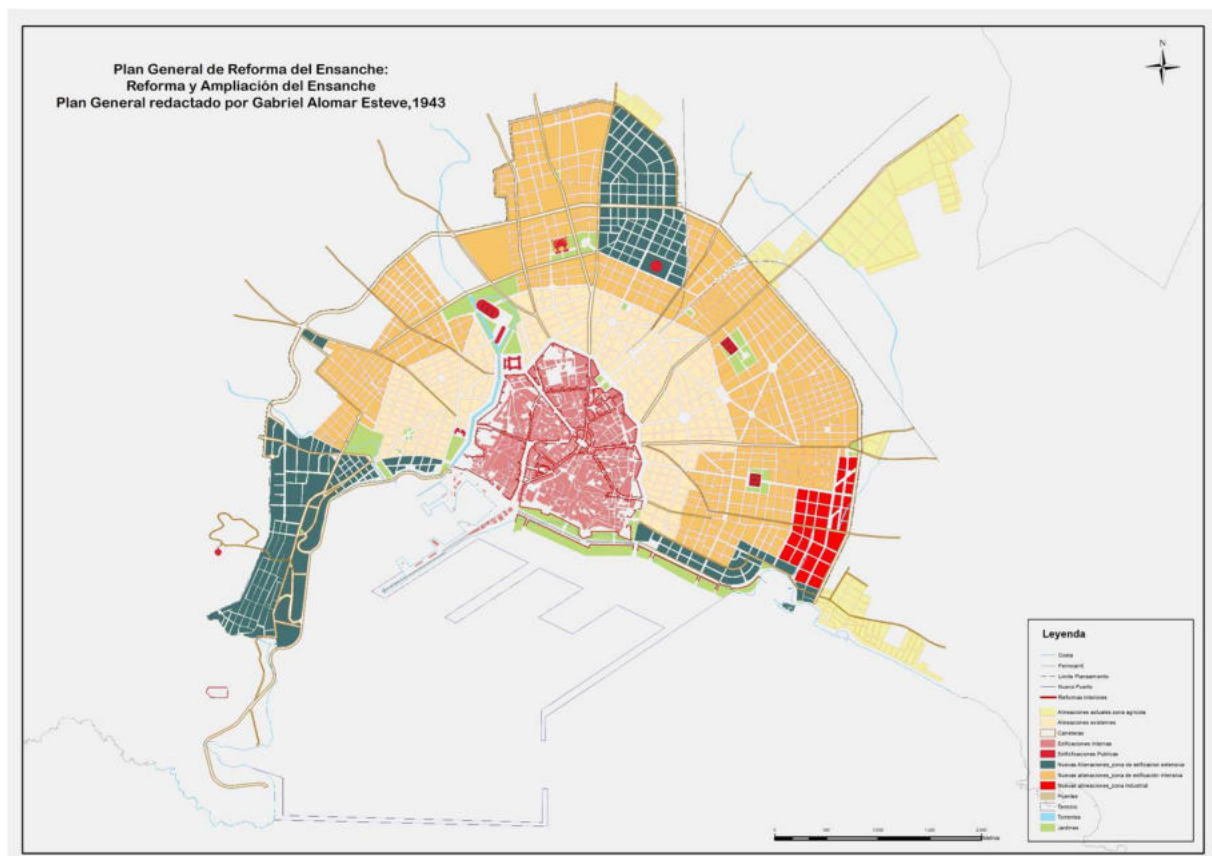


El pla Calvet, que es desenvolupà entre els anys 1901 i 1956, marcà definitivament el creixement de l'Eixample de Palma.

Entre 1901 i 1936, les zones que desenvoluparen un major creixement varen ser Santa Catalina, Son Armadans, Es Fortí, Camp d'en Serralta, Bons Aires, Arxiduc, Marquès de Fonsanta, Pere Garau, Son Gotleu i la Soledat nord.

En aquells anys, les infraestructures ferroviàries foren decisives a l'hora de transportar les mercaderies a la zona del port de Palma. La via fèrria que transcorria des de l'espigó de descàrrega dels vaixells fins a la part frontal de la Seu va estar en funcionament des de 1877 fins a 1965. Del 1877 fins al 1931, es mantingué com a línia en superfície i des de 1932 fins a 1965 va funcionar com a línia subterrània.

El plànol també reflecteix la línia ferroviària Palma-Inca, iniciada el 1875, que arribaria fins a Sa Pobla el 1878.



En la revisió del pla de l'Eixample presentada per Alomar, es definia una línia "ideal" que delimitava l'àrea urbana de la zona planificada com a agrícola, en què només es permetria l'edificabilitat del 4% dels solars i en cap cas la definició de noves parcel·lacions.

Dins l'àrea de l'Eixample es reglamentaven la zona industrial, zones verdes i camps d'esport. Pel que fa a les zones verdes, quedaven distribuïdes en un anell concèntric de Ponent a Llevant: Parc de Sant Magí, parc de Can Canals i parc de la Soledat. També proposava dues zones verdes a les zones limítrofes dels dos torrents.

El planejament proposava la creació de mansanes amb una geometria quadrangular o rectangular i de major amplitud que les existents. En aquest sentit, s'eliminaven els carrers oblics, convertint-los en perpendiculars, per aconseguir un traçat més rectilini. A la part oest es plantejaven modificacions menys significatives, ja que la zona de Son Armadans i Santa Catalina ja estaven planificades amb una quadricula més regular.

La zona del Molinar, més degradada per la instal·lació d'indústries i els conseqüents abocaments dels residus al mar, es reconvertia en una àrea d'habitatges extensiva amb zones enjardinades.

A la zona de la carretera de Manacor, es rectificava el corbat de la via principal que la creuava, fent-ho rectilini i projectant-hi habitatges de 4 o 5 altures.

La zona del Jonquet era considerada una àrea propícia per a la planificació d'una zona residencial i turística, amb hotels.

El pla Alomar es completava amb unes ordenances municipals que distingien zones d'edificació intensives i zones d'edificació extensives. A les superfícies extensives, només es permetrien habitatges envoltats d'horts o jardins, amb un màxim d'edificabilitat del 25%. Aquestes zones corresponien als barris de Son Armadans, la zona marítima de Ponent i l'Alba. A les zones d'edificació intensiva, es reglamentarien les alçades de les edificacions.

Pel que fa a les ordenances municipals dels usos, s'establien zones d'ús industrial a l'àrea classificada com a residencial, que comprenia la major part del nucli urbà.

El creixement de l'Eixample. De 1936 a 1956

Gaspar Bennazar va ser l'encarregat de fer viable l'enderroc de les murades, juntament amb Jaume Aleñar i altres, i de fer créixer la nova ciutat que havia dibuixat Calvet. A l'Eixample, Bennazar dissenyà diversos edificis molt importants, com l'Escorxador, el Coliseu Balear o la Residència de gent gran, coneguda com les *Hermanitas de los Pobres*.

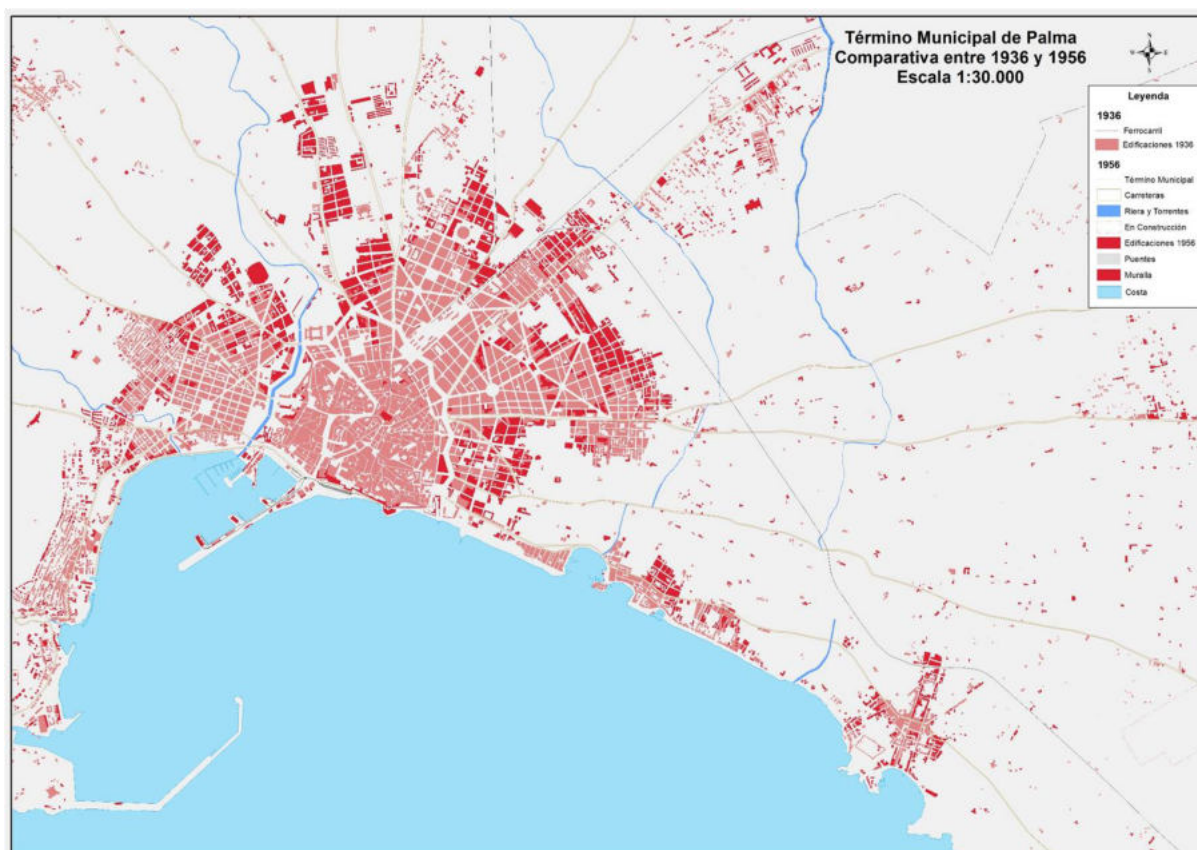
La població de Palma a l'any 1940 era de 114.405 habitants, mentre que el 1960, ascendia a 159.084 persones.

En aquesta època, la barriades de l'interior de l'Eixample que desenvoluparen un major creixement foren: Santa Caterina, Alba, Bons Aires, ses Estacions, Arxiduc, Son Cotoner, s'Escorxador, Plaça de Toros, Marquès de Fonsanta, Pere Garau, Son Gotleu, Forners i Camp Redó, zones fins al moment ocupades per edificacions aïllades i terrenys de conreu.

Fora dels límits de l'Eixample, experimenten un gran desenvolupament les àrees del Terreno, on s'urbanitzà la zona més alta, La Vileta, Son Rapinya i es Rafal Vell.

A les zones costaneres, el major creixement es dona a Sant Agustí, Cala Major, el Molinar, es Coll d'en Rabassa, Ca'n Pastilla i Ses Cadenes, àrees formades per dunes i terrenys, la majoria erms, en els quals els trobaven molts molins de vent.

El 1953, s'inicià una de les infraestructures viàries més important de la ciutat, l'anomenada avinguda Gabriel Roca o Passeig Marítim de Palma, fins ara format per petits talussos amb terminacions rocoses sobre el mar que arribaven fins a la dàrsena de Ca'n Barbarà. Aquest passeig ja havia estat imaginat per Bennazar en el seu pla de 1917, encara que un tant diferent.



S'amplià l'espigó del port i se'n construí un altre nou, anomenat Dic de l'Oest. A partir d'aquell moment, el port de Porto Pi va ser el que concentrà els vaixells de major envergadura. El port del Portixol, on només hi havia un petit dic, es reformà amb l'objectiu de donar major protecció als petits vaixells pesquers.

També el 1953, es començà a desenvolupar una de les reformes interiors més importants del Pla de Gabriel Alomar: La coneguda com avinguda Jaume III.

El Pla General d'Ordenació Urbana de 1963

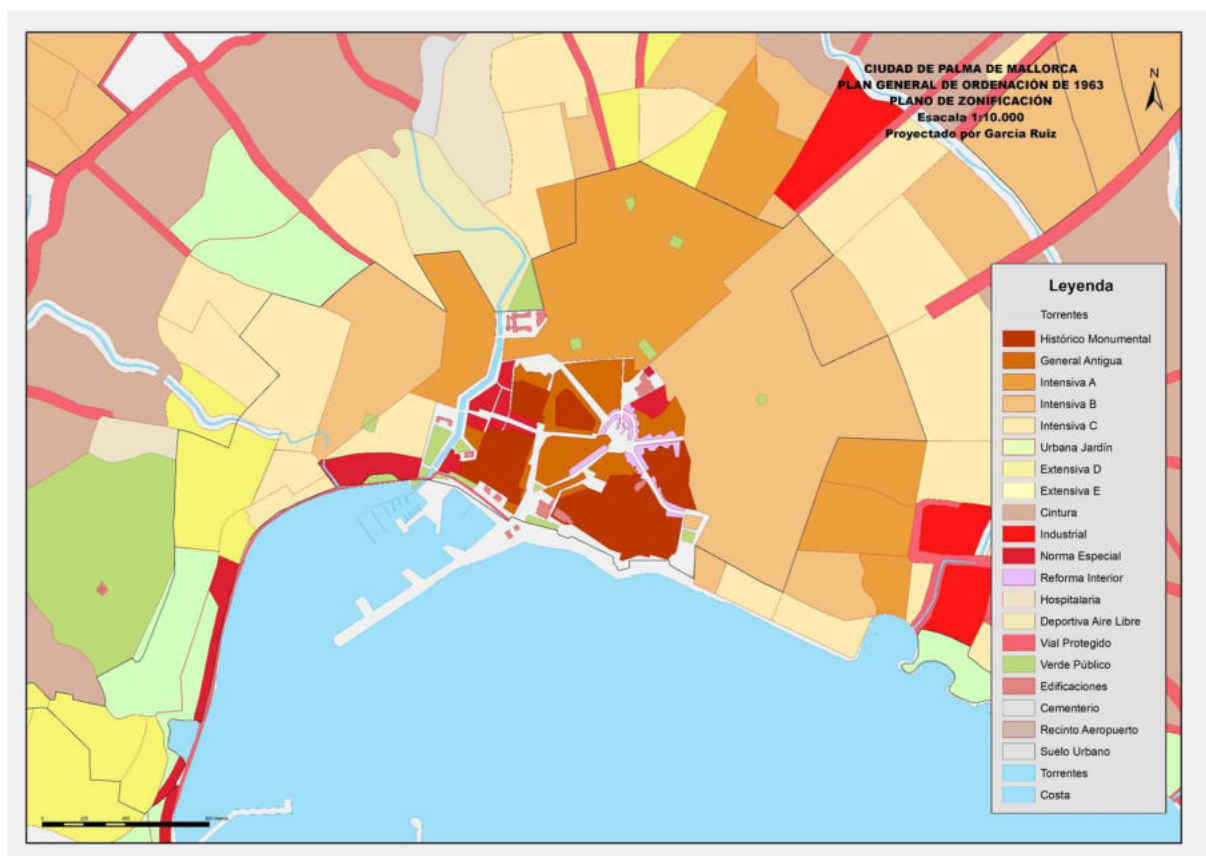
A principis dels anys 60, la ciutat de Palma estava cada vegada més poblada. El turisme creixia imparable i la pressió immobiliària sobre la ciutat era molt forta, de manera que per atendre les necessitats residencials i els objectius de creixement turístic, l'Ajuntament redactà el Pla General d'Ordenació Urbana PGOU de 1963.

El document, elaborat per l'oficina tècnica de l'Ajuntament de Palma, era altament desenvolupista. En les dècades del *boom* turístic, la política econòmica del desenvolupament va ser la força dominant de l'activitat urbanística de Ciutat.

La primera Llei del Sòl nacional, la Llei sobre Règim del Sòl i Ordenació Urbana de 1956, es va mostrar incapaç de regular un creixement desmesurat de la ciutat. Entre els anys 1960 i 1979, la població de Palma gairebé es duplicà, iniciant l'època de la transició democràtica amb 295.000 habitants.

El *boom* del turisme (s'arriba a més de 500.000 visitants), la creixent sectorització turística i la immigració interna eren les responsables de la pressió immobiliària. Palma densificà el seu Eixample, s'incrementà l'alçada de les edificacions, se suprimiren àrees anteriorment qualificades com a verds i el sòl urbà s'estengué a costa del rústic.

Al Terreno i al Passeig Marítim, l'increment del valor del sòl va fer que molts propietaris



substituïssin les seves antigues cases per blocs d'apartaments i que la primera línia del Passeig s'omplís d'edificis de gran alçada, el que va contribuir a l'aïllament del barri original, que quedà tancat darrere dels nous edificis aixecats a primera línia de mar.

El Pla General d'Ordenació Urbana de 1963 donà lloc al desdoblament de la calçada del Passeig Marítim, finalitzada el 1972, i a la seva connexió amb la Via de Cintura.

El nou PGOU de Palma determinava les diverses àrees de la ciutat, mitjançant la zonificació de la ciutat a escala 1:10.000 en el seu annex cartogràfic.

Al centre històric s'assegurava la pervivència dels edificis singulars de Palma, mentre es dividia en dos sectors diferenciats: La zona Històric-Monumental i la zona General Antiga.

Dins d'aquests sectors, el primer corresponia als barris no comercials, que han conservat el seu caràcter arqueològic. El segon no conservava el seu caràcter arqueològic, per contenir vies comercials i de trànsit, però contenia monuments importants. Els dos sectors haurien de quedar afectats per un pla especial de conservació del Patrimoni Artístic. Un tercer sector corresponia a les zones sense monumentalitat ni caràcter apreciable, dins i fora del nucli antic, però que també requeririen un pla especial.

Es parteia del principi indiscutible que calia evitar tot allò que pogués contribuir a l'augment de la congestió circulatòria i logística dins d'aquestes zones, on els carrers eren estrets, tortuosos i poc assolellades. Es prohibí absolutament construir dins dels jardins particulars.

A les Zones d'Edificació Intensiva, que constituïen aproximadament les de l'Eixample de Calvet, es conservaren les ordenances de 1949 pel que fa a volums permesos. Es donà als arquitectes l'oportunitat d'aplicar normes contemporànies a les noves edificacions i donar així un nou estil "modern" a la ciutat.

L'àrea de zonificació intensiva es dividia en quatre sectors: Intensiva A, Intensiva B,

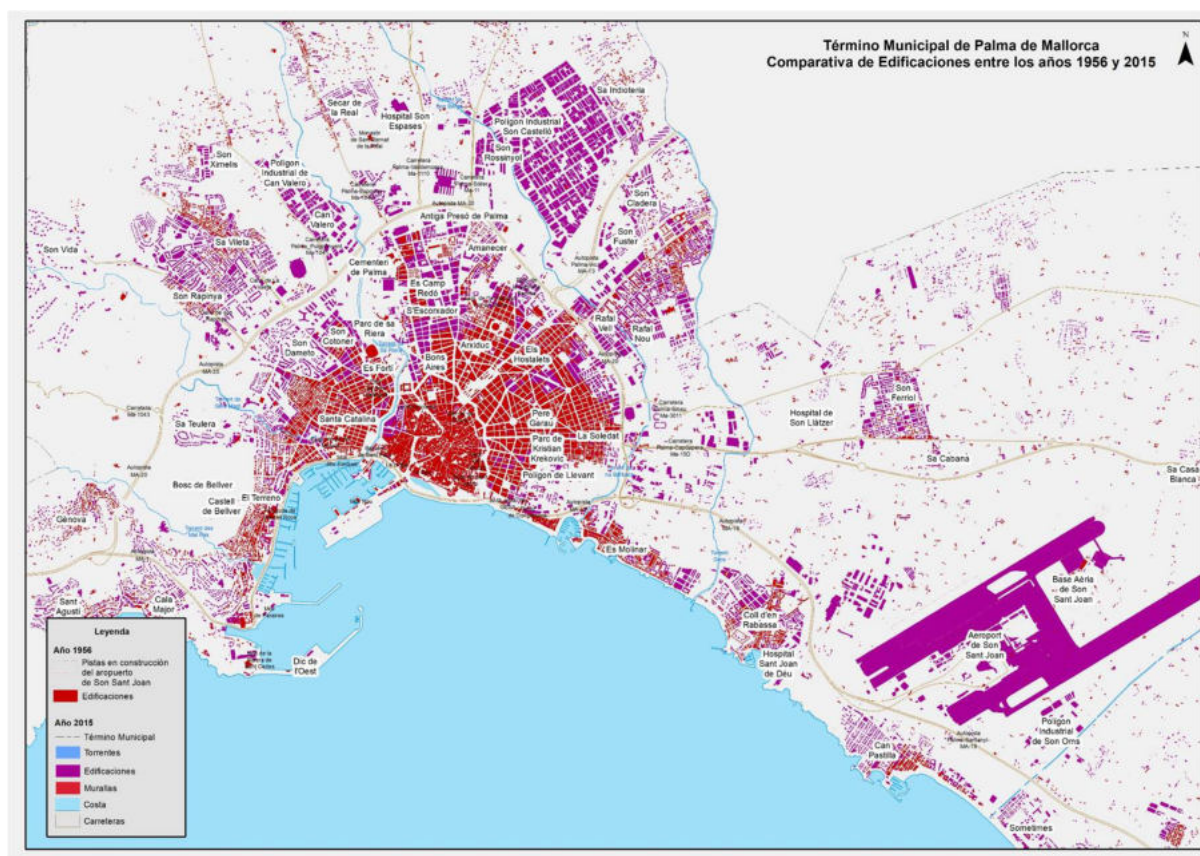
Intensiva C i Urbana Jardí, on es regulaven les alçades dels edificis i la superfície construïda en relació a la parcel·la mínima.

L'àrea de zonificació extensiva es dividia al seu torn en tres sectors: Extensiva D, extensiva E i la zona anomenada Cintura, on la parcel·la mínima requerida era de 7.000 m².

Es determinaren també la zona Industrial, la Hospitalària, Zones Verdes Públiques, Esportiva a l'Aire Lliure (actualment Son Moix), Dotacional per al cementiri i els Vials Protegits, que incloïen àrees al seu voltant per a futures ampliacions.

La desproporcionalitat del pla feu que deu anys després, el 1973, s'hagués de redactar un nou Pla General d'Ordenació Urbana a càrrec d'un urbanista, el conegut com a pla Ribas Piera.

De 1956 a l'actualitat



Tal i com s'aprecia a la imatge anterior, el creixement de Palma en els darrers 60 anys ha estat molt notable. Gairebé tota la zona dins de la via de cintura ha estat urbanitzada, estenent-se la ciutat cap als afores de la mateixa. És important comentar l'aparició dels grans polígons industrials localitzats lluny del centre, així com el gran creixement tant dels nuclis urbans primitius d'interior com els de costa, donant lloc a un continu urbà que, molt probablement, acabarà unint-se en un futur pròxim.

INTERVENCIONS URBANES A L'EIXAMPLE

Contràriament al que succeí a l'Eixample de Barcelona, que Calvet havia pres com a exemple per al seu pla de 1901, el creixement fora murs de Palma no va ser vist com a oportunitat per als inversors privats, que continuaven preferint el centre històric com a lloc principal de negoci.

Per aquest motiu, les noves edificacions de l'Eixample varen anar apareixent de manera tímida i dispersa sobre un traçat que començava a definir-se. Tant els edificis de finançament privat com els de titularitat pública s'implantaren a la nova ciutat com a elements aïllats i sovint foren el primer vestigi dels nous carrers rectilinis que acabarien conformant l'Eixample. Un exemple clar d'aquesta dinàmica és Can Segura, dissenyat per Gaspar Bennazar l'any 1907.

Tanmateix, l'arquitectura de l'Eixample deixa constància de les fortes influències que Palma rebia des de l'exterior, reflectides en l'estil secessionista de Can Maneu o en el racionalisme de Casa Josepa Mayol i del quarter militar Baltasar Montaner, més endavant.

Aquest apartat pretén fer un recorregut per alguns dels indrets característics de l'Eixample de Palma. Com a criteri de classificació, s'ha dividit l'Eixample en quatre sectors: Avingudes, zona Llevant, zona Centre i zona Ponent, on s'han ubicat les edificacions i espais urbans que defineixen aquesta àrea de creixement. La selecció dels llocs que s'enumeren és només una mostra de tots aquells punts d'interès emplaçats a l'Eixample, que també mereixerien un espai en aquest apartat però que queden fora pel caràcter sintètic del present document.

Zona Avingudes

Conscient del pes de les Avingudes com a vestigi del traçat de les antigues murades, Calvet les va concebre com a un autèntic bulevard, seguint la pauta del *Ringstrasse* de Viena a una escala per a Palma.

En el seu projecte, l'espai que ocupaven les murades comptava amb dues dobles fileres d'arbres, amb un pas central de passeig i una via rodada en un dels laterals. Posteriorment, però, les Avingudes modificaren la seva secció per donar major prioritat a la circulació i aparcament de vehicles, reduint les voravies de la zona comercial i desvirtuant la idea inicial de l'enginyer.

Tot i que, en un primer moment, el primer cinturó de Palma semblava voler acollir alguns dels edificis més representatius de la ciutat, la seva imatge actual deixa constància d'un desenvolupament sense directrius concretes, que respon bàsicament a les necessitats de la circulació rodada sense tenir gaire en compte la unitat tipològica del conjunt.

El següent recull d'exemples posa de manifest aquest fet, mostrant intervencions de gran valor arquitectònic i/o patrimonial i d'altres, en la nostra opinió, menys afortunades.



1. PLAÇA D'EUSEBI ESTADA
(Actual Plaça d'Espanya)



2. CAN SEGURA
Francisco Roca Simó, 1907



3. CAN OLIVER MANEU (BAR TRIQUET)
Gaspar Bennazar, 1909



4. ESCOLA GRADUADA
Gaspar Bennazar, 1912



5. FERROCARRIL DE SÓLLER
Gaspar Bennazar, 1912



6. INSTITUT JOAN ALCOVER
Tomás Gómez Acebo, 1914



7. PONT DES FORTÍ
Gaspar Bennazar, 1915



8. CAN SEGURA (BAR CRISTAL)
Gaspar Bennazar, 1916



9. QUARTER MILITAR BALTASAR MONTANER
1940



10. CAN MIR (CINE AUGUSTA)
Antonio García-Ruiz, 1942



11. BANCA MARCH
Felipe Lafita, 1977



12. AVENIDAS CENTER
Enrique Perea, 1989



13. EL CORTE INGLÉS
1995



14. PARC DE SES ESTACIONS
Carme Pinós, 1999 (reformat el 2007)

Zona Ponent

Al la banda Ponent de l'Eixample trobam el que fou el primer barri extramurs de Palma: el raval de Santa Catalina, que a finals de s. XIX es planificà dins l'abans considerada com a zona militar estratègica. Amb un traçat ortogonal, propi d'altres eixamples que ja es desenvolupaven al territori nacional, la barriada s'alçà per acollir els pescadors i moliners de la zona i ben aviat es convertiria en punt neuràlgic de la societat palmesana.

Més endavant, la zona Ponent rebria gran part dels equipaments esportius de la ciutat com l'estadi Lluís Sitjar, a més de l'àrea militar d'es Fortí, ambdós susceptibles de ser incorporats a la nomenada falca verda de Palma. A dia d'avui, en aquesta àrea s'hi desenvolupa un dels projectes més ambiciosos de l'Ajuntament: La construcció d'un bosc urbà en els antics terrenys del canòdrom.





1. VELÒDROM TIRADOR
1901



2. MERCAT DE SANTA CATALINA
1905



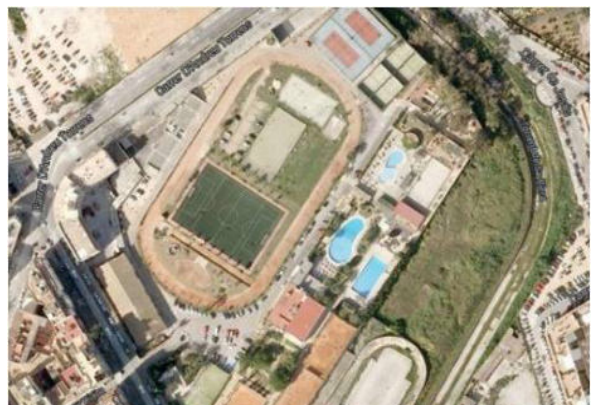
3. CANÒDROM BALEAR
1932



4. CEMENTIRI MUNICIPAL
Reforma de Gaspar Bennazar, 1938



5. ESTADI LLUÍS SITJAR
1945



6. CLUB MILITAR ES FORTÍ



7. VELÒDROM ILLES BALEARS
Jaime i Luís García-Ruiz, 2007

Zona Centre

La zona central de l'Eixample aglutina gran part dels equipaments assistencials de Palma, d'aquí que, popularment, es relacioni amb el transcurs natural de la vida (de la Llar de la Infància a la dels Ancians, passant per la Llar de Joventut i per l'hospital psiquiàtric, per acabar al proper cementiri).

Així mateix, en aquesta àrea es troben algunes de les infraestructures culturals i d'oci més representatives de l'Eixample, com ara s'Escorxador, que d'anys ençà ha esdevingut un punt de trobada per als palmesans, o la plaça de toros, espai d'oportunitat per a un nou equipament de referència.

Altres indrets susceptibles de transformació són els conjunts militars de Son Busquets i Son Simonet, actualment pendents d'un ús definitiu.



2. HOSPITAL PSIQUIÀTRIC
Guillem Reynés, 1911



3. HERMANITAS DE LOS POBRES
Gaspar Bennazar, 1920



4. SON BUSQUETS
1920



5. ES PONT D'ES TREN
Gaspar Bennazar, 1926



6. PLAÇA DE TOROS (COLISEU BALEAR)
Gaspar Bennazar, 1926



7. CA'N ALONSO
Josep Maria Monràv, 1937



8. SON SIMONET (QUARTER D'AUTOMÒVILS)
Joan Font Maimó, 1940



9. EDIFICI CREU ROJA
1949



10. LLAR DE LA INFÀNCIA
Carlos Garau, 1953



11. LLAR DE LA JOVENTUT
Carlos Garau, 1960



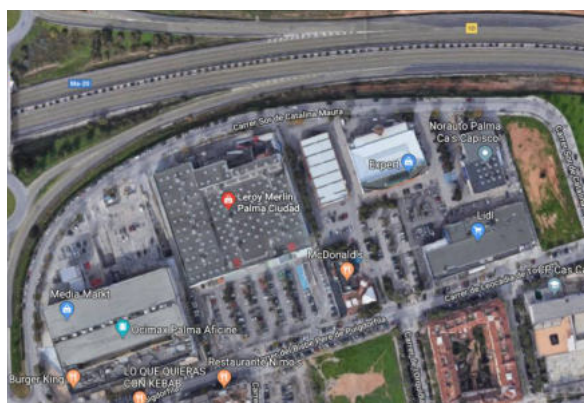
1. S'ESCORXADOR
Gaspar Bennazar, 1908



12. LLAR DELS ANCIANS
1990



14. OCIMAX
2003



15. LEROY MERLIN
2006

Zona Centre

Històricament, el Llevant de Palma s'ha caracteritzat pel seu teixit industrial. Les fàbriques de teixits, sabates i rajoles i les infraestructures lligades als gas i l'electricitat concentraren en aquesta zona gran part de la població obrera de Ciutat, juntament amb els gremis de pescadors que s'establien al barri del Molinar.

Durant anys, s'hi ha centrat nombrosos programes de recuperació urbana, com ara els PERI de La Soledat i del Polígon de Llevant, que han permès intervencions a gran escala, com la rehabilitació de Can Ribas, la remodelació dels espais públic adjacents i la construcció de noves vivendes de titularitat pública.

Avui dia, la seva proximitat al mar i la disponibilitat de sòl lliure han centrat les mirades dels inversors privats i han propiciat la construcció de nous equipaments com el Palau de Congressos, la fundació Rafel Nadal o la Caixa de Música, futura seu de l' Orquestra Simfònica de Balears.

Pere Garau, la barriada amb major densitat de població de Palma, compta també amb nombrosos elements de gran valor patrimonial i amb un dels mercats municipals que millor conserven l'essència tradicional. Aquesta mateixa densitat, però, fa necessària una revisió de la seva estructura urbana, així com la recerca d'espais d'oportunitat que dotin el barri de nous equipaments i espais de trobada.



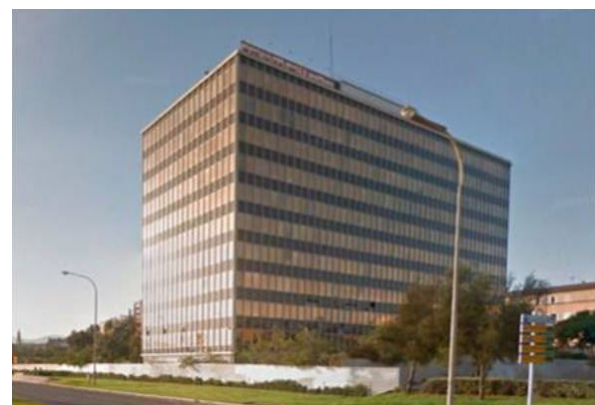
1. FÀBRICA DE GAS I ELECTRICITAT
1903-1953



2. CASA BUADES
1919



3. MERCAT DE PERE GARAU
1943



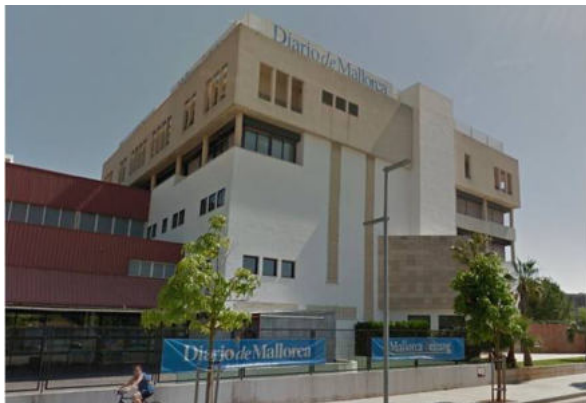
4. GESA
José Ferragut, 1963



5. MUSEU KREKOVIC
A. García-Ruiz i A. Bru 1981



6. HABITATGES DE CA'N PERE ANTONI
Anys 90



7. EDIFICI DIARI DE MALLORCA



8. FUNDACIÓN RAFEL NADAL
2015



9. PALAU DE CONGRESSOS
Patxi Mangado, 2017



10. LA PETROLERA
Arturo Vila, 2018

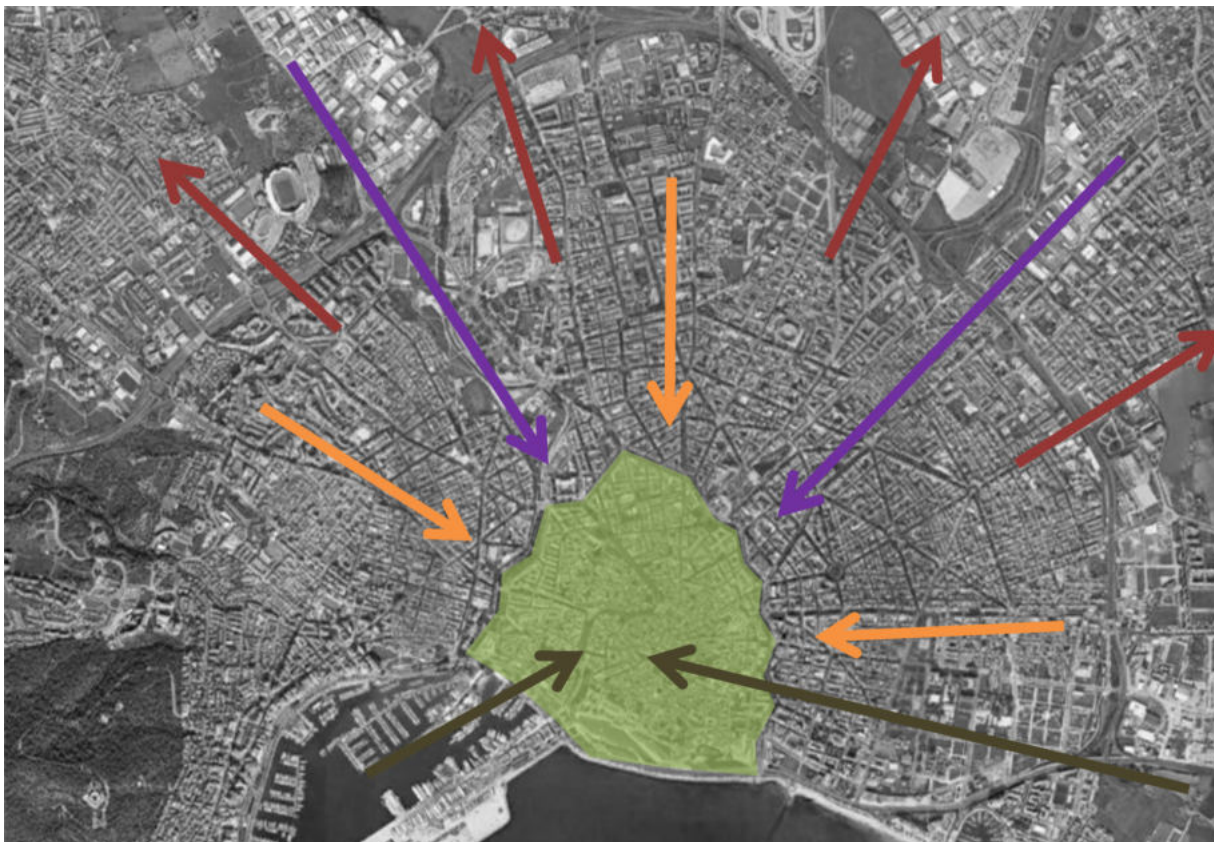


12. REHABILITACIÓ DE CAN RIBAS
Jaime J. Ferrer, 2011

RE-PENSAR L'EIXAMPLE

La dinàmica a global de les ciutats actuals es centra en un canvi del model tradicional de ciutat, basat en la relació i en la trobada, a un model centrat en el moviment i en la velocitat, dominat bàsicament pel vehicle privat.

Aquesta transformació és conseqüència de diferents factors, com ara l'abandonament dels centres històrics durant el s.XX, provocat per les condicions deficitàries dels mateixos, per la liberalització del sòl de zones periurbanes, que va fer baixar el preu de la vivenda, o per l'especialització de determinades àrees de la ciutat –en el cas de Palma, cap al turisme– que va desplaçant la població local cap a sectors cada cop més perifèrics. Tot això provoca un constant flux de persones, d'entrada i de sortida, que converteix la ciutat en un lloc "de visitants", que contribueix a la saturació del centre i que es veu agreujada per l'entrada de forans pel port i per l'aeroport.

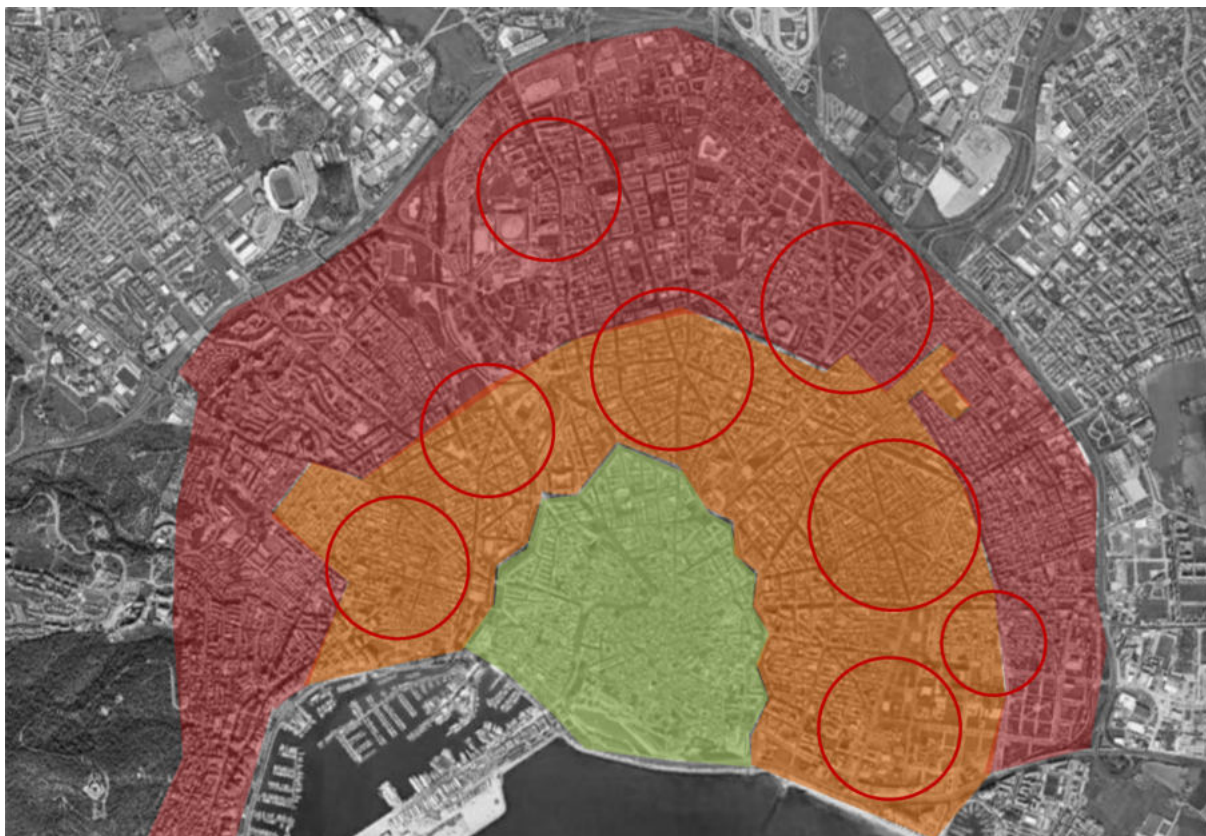


Els fluxes de moviment. Font: Elaboració pròpia

Un altre factor clau que reforça la centralitat de Palma és la concentració en el centre històric de la majoria de punts d'interès turístic i de serveis, així com dels principals eixos comercials, reforçats en els darrers anys per l'habilitació de noves vies radials com ara el carrer Fàbrica, Blanquerna o, més recentment, Jacint Verdaguer.

Una de les qüestions tractades en els seminaris organitzats per Palma XXI ha estat com retornar a la ciutat la seva essència tradicional de relació, allunyant-la de models basats en el moviment i la velocitat. En aquesta línia, l'Eixample es presenta com a un espai d'oportunitat on aplicar diferents estratègies que retornin l'espai urbà al ciutadà, a partir de la generació d'entorns amables, saludables i inclusius. Pensar la ciutat des de l'escala humana implica enfortir el sentiment comunitari dels veïns, fent que se sentin més identificats amb els espais que habiten. Jan Ghel, arquitecte danès i primer tècnic que proposà la peatonalització d'un carrer a Copenhage, defineix l'escala humana com la distància a què poden donar-se relacions socials efectives. Per la seva banda, Ribas Piera, en el seu pla de 1975, ja delimitava una sèrie de barris de l'Eixample que havien de ser autosuficients a nivell d'equipaments, espai públic, etc. Per tant, la idea de generar noves

centralitats o punts de trobada no és quelcom nou i en aquest sentit, l'Eixample suposa un bon punt de partida per aconseguir-ho.



Les diferents àrees de Palma i les possibles centralitats. Font: Elaboració pròpia

Quan xerrem de les possibles estratègies cap a la democratització urbana, ens podem referir a dos nivells d'actuació: A petita escala, amb accions de microurbanisme o acupuntura urbana, i a mitjana i gran escala, amb transformacions de l'espai urbà que impliquen majors inversions econòmiques i temporals.

Definim microurbanisme o acupuntura urbana com el conjunt d'intervencions que, actuant en un punt concret i amb un baix cost i despesa de recursos, tenen repercussió en una àrea molt més gran que on s'apliquen. Parlaríem, per exemple, de les transformacions que s'executaren als carrers de Nova York a partir de 2017 i que, amb pintura i mobiliari urbà, aconseguiren equilibrar el binomi estada-pas anteriorment esmentat.

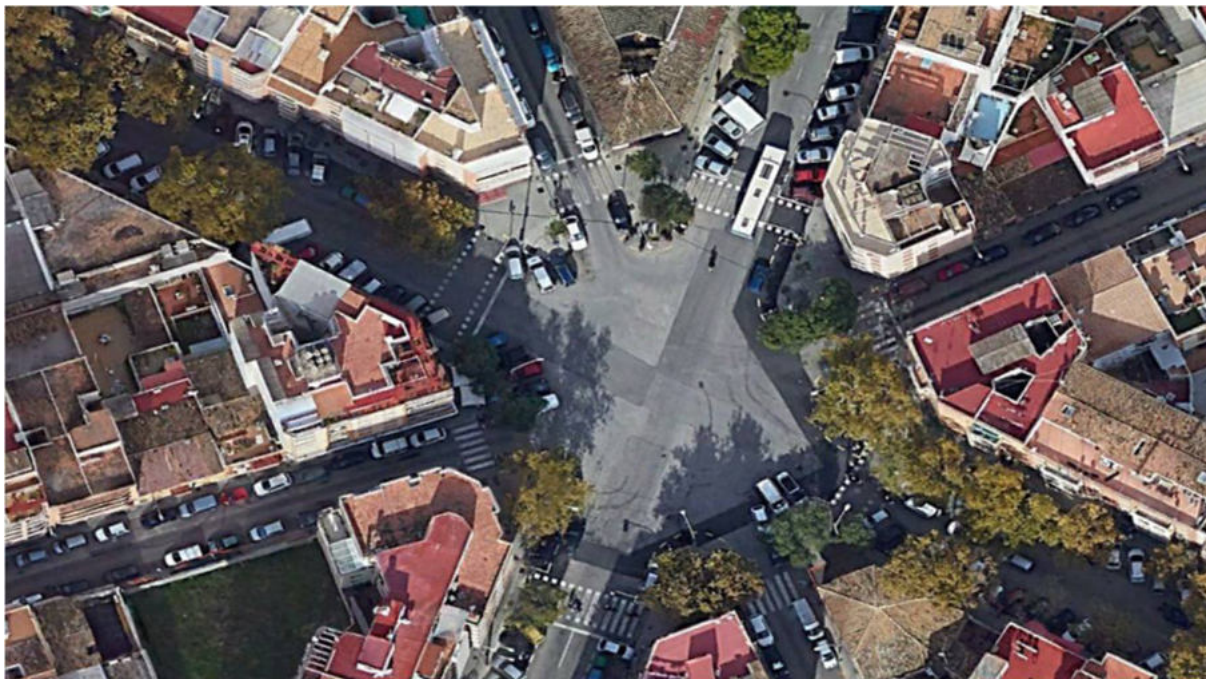
En el cas de Palma, trobam també espais susceptibles de microintervencions, com ara els encreuaments de la plaça Guillem Moragues o dels carrers Joan Alcover, General Ricardo Ortega i Foners, entre d'altres. En aquests indrets, actualment orientats al trànsit rodat, bastarien actuacions senzilles per habilitar noves zones d'estada, com ja succeí a la plaça d'Encarna Vinyes, a Pere Garau, o al carrer Marquès de la Sènia, en el punt en què es bifurca cap a Joan Miró.



Intervencions de microurbanisme als carrers de Nova York. Font: Plataforma Arquitectura



La plaça Encarna Vinyes, abans i després de la seva transformació. Fonts: Diario de Mallorca i Golgle Maps



L'anomenada plaça Guillem Moragues. Font: Google Maps

Per altra banda, la instal·lació d'“artefactes” com el de la imatge següent aconsegueixen, amb la substitució d'unes poques places d'aparcament, la generació d'espais agradables i amables amb el ciutadà, que serien molt d'agrair davant les escoles o els centres de salut, per exemple.



Font: See Design

Pel que fa al segon nivell d'intervenció, les actuacions a mitjana i gran escala, podríem prendre com a exemple les darreres transformacions de l'Eixample de Barcelona, tenint sempre en compte la diferència d'estructura de la seva xarxa viària i la secció dels seus carrers, més equilibrada pel que fa a la relació vianant-trànsit rodat. Tot i aquest avantatge, l'Ajuntament de la Ciutat Comtal està apostant fortament per la inversió de la piràmide de mobilitat, amb projectes com les Superilles que recuperen espai per al ciutadà, alhora que milloren les condicions mediambientals i de salubritat del nucli urbà.

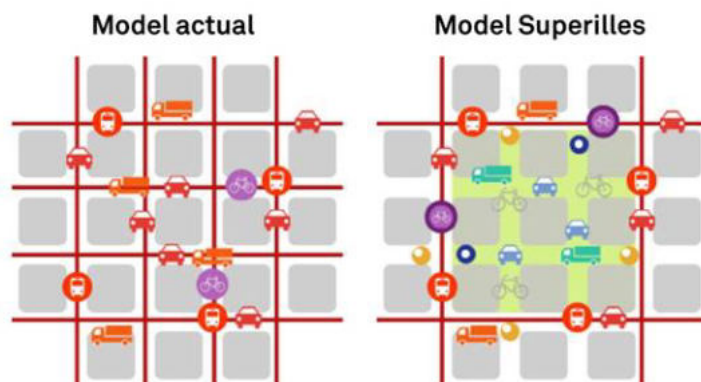
El consistori barceloní presenta així el projecte de Superilles:

"Fem junts una ciutat millor. Una ciutat en què els carrers i les places siguin llocs de trobada i de joc, d'intercanvi cultural, econòmic i social. Una ciutat amb l'aire més net, espais verds i trànsit pacificat. Una ciutat que es mogui de manera més ordenada i més sostenible. Una ciutat en què les persones recuperin el seu lloc en l'espai públic. El programa 'Omplim de vida els carrers. La implantació del model Superilles a Barcelona' requereix de la implicació de tothom, ja que a través de processos participatius, veïnat i col·lectius de cada barri intervenen en les anàlisis i el disseny de cada superilla, i adapten el model a les característiques de la zona i a les necessitats concretes de cada cas."

Amb aquesta premissa, s'agrupen nou mansanes de determinats punts de l'Eixample i es desplaça el trànsit rodat als carrers perifèrics, deixant l'interior per a vianants i transports alternatius i tractant les superfícies amb materials més amables, permeables i adients per a l'estada de persones. D'aquesta manera, no només es pacifica la ciutat, sinó que es redueixen les emissions de CO₂, disminueix l'illa de calor i es promouen les relacions socials i la pertinença.



MODEL DE SUPERILLES



Un carrer de l'Eixample de Barcelona i el projecte Superilla. Font: Ajuntament de Barcelona

En el cas de Palma, però, les condicions de partida són ben diferents. En general, el nostre Eixample compta amb voreres estretes, sovint de menys d'un metre d'amplada, i la manca d'aparcaments soterrats en els edificis residencials provoca que un gran nombre de vehicles hagin d'aparcar a la via pública. La secció dels carrers i la saturació de cotxes, tant estacionats com en moviment, complica la planificació d'intervencions "humanitzadores". És per això que l'estratègia per al canvi hauria d'incloure, en primera instància, mesures de reducció del parc automobilístic dins Ciutat, per una banda amb l'habilitació d'aparcaments dissuasoris en zones perifèriques i, per l'altra, amb la implantació d'una xarxa de transport públic suficient i eficaç, no només a nivell municipal, sinó també territorial. Hem de tenir en compte que, cada vegada més, el lloc de feina i el de residència s'allunyen i que, per tant, les connexions han de ser efectives també fora de l'àmbit urbà. L'objectiu principal seria, doncs, facilitar al ciutadà l'ús de transports alternatius, per tal que el cotxe passàs a no ser imprescindible (ni necessari) en el seu dia a dia.

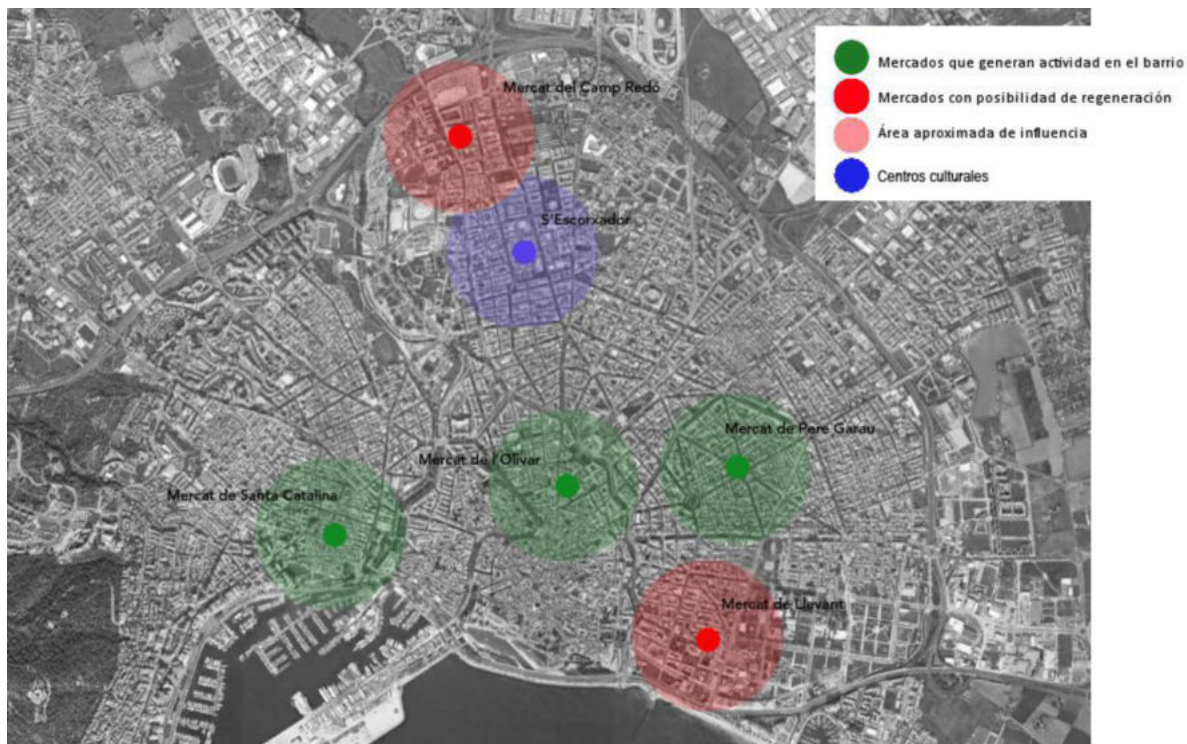


Carrer de l'Eixample de Palma. Font: Google Maps

Enllaçant amb la idea de l'escala humana, és igualment interessant l'anàlisi de determinats equipaments com a pols d'atracció i de generació de noves centralitats. Els mercats municipals, per exemple, resulten ser punts neuràlgics de les barriades on s'ubiquen, constituint llocs de trobada per als veïns i centres de captació de la resta de la població.

Si ubicam els mercats existents a Palma i marcam les àrees aproximades d'influència, ens adonam de que gran part de la superfície de l'Eixample queda fora del seu abast. Això s'intensifica si tenim en compte que actualment, el mercat de Camp Redó i el mercat de Llevant no funcionen com a tals. Per tant, podria plantejar-se un estudi acurat sobre la possible instal·lació de nous mercats o altres pols d'atracció (com ara centres culturals com s'Escorxador) en punts estratègics que donassin cobertura al conjunt de la ciutat.

Alguns espais d'oportunitat per a aquestes noves infraestructures serien la plaça de toros, l'antiga presó o Son Busquets, on en canvi pareix imminent la construcció de d'edificis de vivendes.



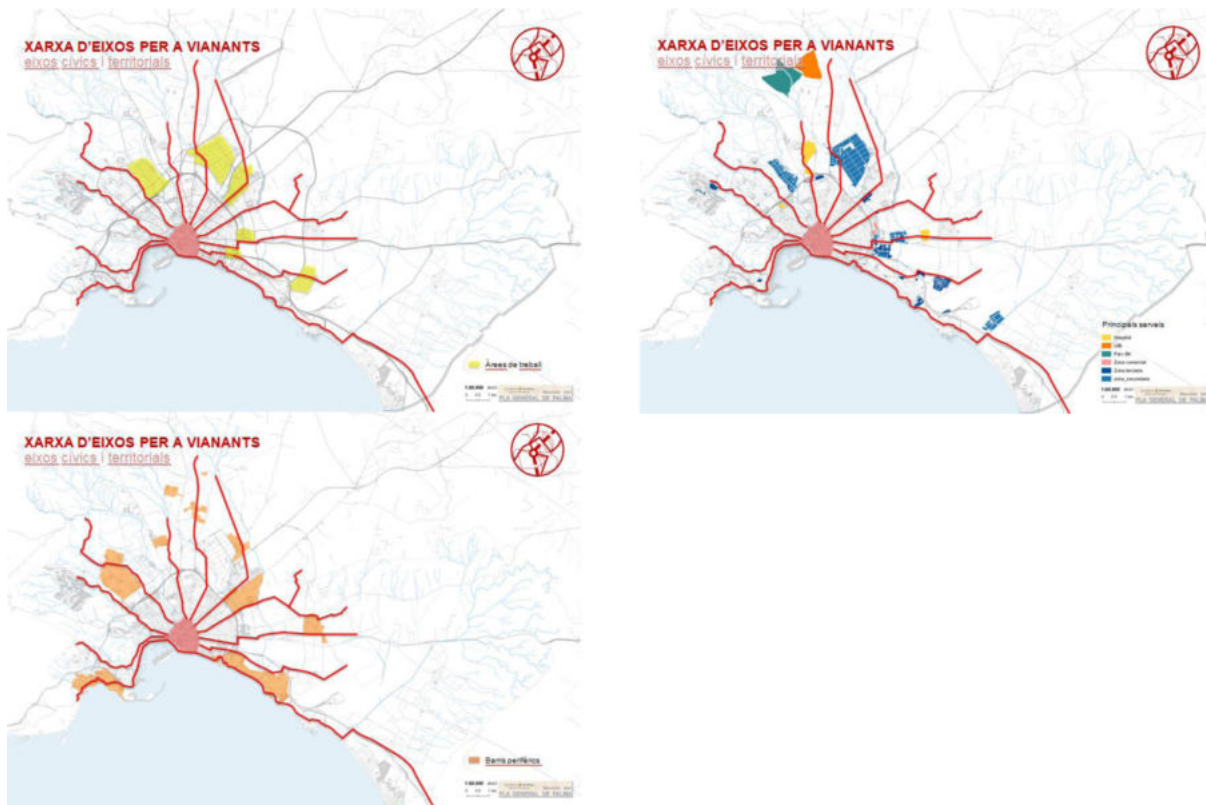
Ubicació dels mercats i del centre cultural s'Escorxador. Font: Elaboració pròpia

En un dels seminaris organitzats per Palma XXI, representants de l'Ajuntament de Palma exposaren el reptes del consistori en l'anterior i la present legislatura. Aquests objectius, basats en les 17 metes de l'ONU per a 2030, persegueixen, en termes generals i en paraules dels responsables municipals, una ciutat més justa, saludable, eficient, resilient, estimada i creativa. S'ha de tenir també en compte la recentment aprovada Agenda Urbana Espanyola, que marca l'estratègia i les accions urbanes a dur a terme fins al mateix any.

Per assolir els reptes fixats, l'Ajuntament treballa actualment en diferents línies, d'entre les que destaca, per ser transversal a la resta, la de mobilitat. En aquest sentit, es proposa l'habilitació de nous eixos cívics que s'incorporarien als ja existents i que s'estendrien a nivell territorial per connectar el centre amb les diferents àrees de treball (polígons industrials), els principals serveis (hospitals, Universitat, zones comercials, etc.) i els barris perifèrics.

Així mateix, es projecta ampliar la xarxa d'espais lliures amb la disposició de vies circumval·lars d'unió entre les zones verdes existents i entre els eixos cívics radials. Al seu torn, alguns d'aquests nous espais lliures es conceben com a "pulmons urbans", que contribuiran a la reducció del CO2 i la disminució de l'illa de calor, amb l'anomenada línia de refrigeració verda (Green Coolingline), el projecte clau de la qual és el bosc urbà de l'antic canòdrom, actualment en construcció.

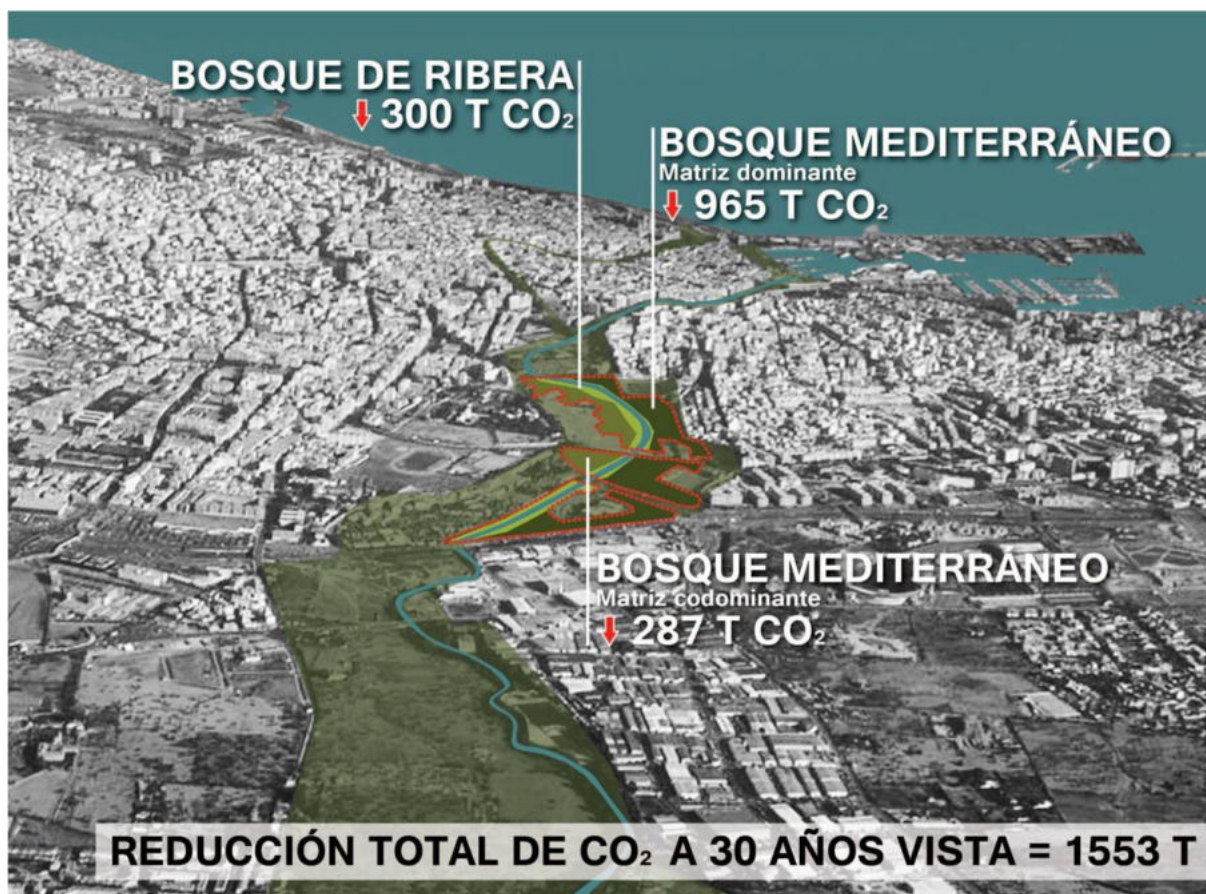




Projecte d'eixos cívics i territorials. Font: Ajutament de Palma



Projecte de la xarxa d'espais lliures. Font: Ajutament de Palma



Plantejament de la Green Coolingline. Font: Ajutament de Palma



Imatge virtual del futur bosc urbà al canòdrom. Font: Ajutament de Palma

En definitiva, l'aplicació de totes aquestes estratègies, sumades a d'altres que contribueixin a retornar a la ciutat l'escala humana perduda en els darrers anys, permetrà avançar cap a un territori més amable i, sobre tot, més inclusiu. Un territori on es trobaran tant els ciutadans "tipus" (que hem definit altres vegades com a homes, majors d'edat, sans, amb dret a sufragi i permís de conducció) com els col·lectius més "dèbils", referint-nos als infants, la gent gran, les persones amb discapacitat o les dones. Una ciutat on tothom trobarà satisfetes les seves necessitats i que, alhora, proporcionarà un entorn saludable, sostenible (a nivell ambiental i social) i respectuós amb les persones i amb el medi ambient.





- Explicación.*
- Casa antigua y hacienda agrícola
 - Casa de la que se propone
 - Casa de la que se propone
 - Terreno ocupado por las fortificaciones



PALMA XXI



arquitectives