

CIUTAT

REVISTA DE PALMA

Setembre 2020 Núm. 1

**COM ENS
MOVEM
A PALMA?**



CIUTAT

REVISTA DE PALMA

Edita:



PALMA XXI

www.palmaxxi.com
info@palmaxxi.com

Ciutat és una publicació independent i plural que defensa la llibertat d'expressió. Les opinions expressades a les seves pàgines no són assumides necessàriament per Palma XXI, sinó que pertanyen als seus autors i autores, que en són responsables.

Foto de portada: Ismael Velázquez, Ara Balears

EN AQUEST NÚMERO DE CIUTAT

A Palma, mobilitat sostenible?

04

La relació entre l'aeroport i el tràfic de Palma

06

Nuredduna: millor el consens que la imposició

07

La indústria dels creuers, obligada a canviar

08

Renou i més renou: s'agreugen els problemes dels veïnats

09

Entrevista amb Sonia Jichi, portaveu de Vianants en Lluita

10

Al Molinar, port petit, o com triomfa la mobilització ciutadana

12

A propòsit del documental "Destrucció creativa d'una ciutat"

17

Notícies de Ciutat

18

El futur de Palma: notícies de les entitats

19

La Ciudad Cuántica, per Lourdes Durán

20

Guia urbana de Palma: S'Escorxador

21

EDITORIAL

L'arquitecte i urbanista Jahn Gehl assenyala dotze criteris bàsics per a crear un espai públic centrat en les persones. Entre aquests principis, per destacar-ne alguns, s'hi troben: protegir el vianant del trànsit i dels accidents; protecció enfront dels estímuls desagradables com renou i fums; l'existència d'espais adequats per caminar; l'existència de zones de descans, de lleure i de joc; la possibilitat d'observar (línies de visió sense obstacles, bona il·luminació); arbrat i zones verdes; o que hi hagi la possibilitat d'escoltar i xerrar. Quantes d'aquestes condicions es va trobar Gehl quan va visitar Palma, fa només uns mesos?

En plena elaboració del nou Pla General d'Ordenació Urbana de Palma, l'esborrany del qual tot just s'acaba de publicar, el debat sobre el model de ciutat (i amb ell, el de la mobilitat) és més necessari que mai.

"Convinguem que una ciutat no està mai del tot acabada però, en determinades ubicacions de Palma, contemplar la ciutat sempre pendent d'enllestir palesa una inoperància municipal que ve gairebé d'un segle enrere", escrivia Sebastià Frau a Diario de Mallorca. Posava com a exemple el carrer Aragó, un carrer que sembla fet (o desfet) per trams i que en molts d'ells trobaríem a faltar diversos dels principis d'en Gehl. Serà ara el moment per a Ciutat?

La famosa vinyeta de Karl Jilg sobre paisatge urbà ens mostra d'una manera molt il·lustrativa la situació del vianant davant el precipici, l'espai perdut. Avui dia, a aquesta vinyeta hauríem d'afegir més protagonistes, com la bicicleta o els nouvinguts patinets elèctrics. Diferents modalitats de mobilitat a les quals hem de trobar el seu espai, donant preferència sempre al més fràgil, amb l'objectiu d'aconseguir una ciutat més humana.



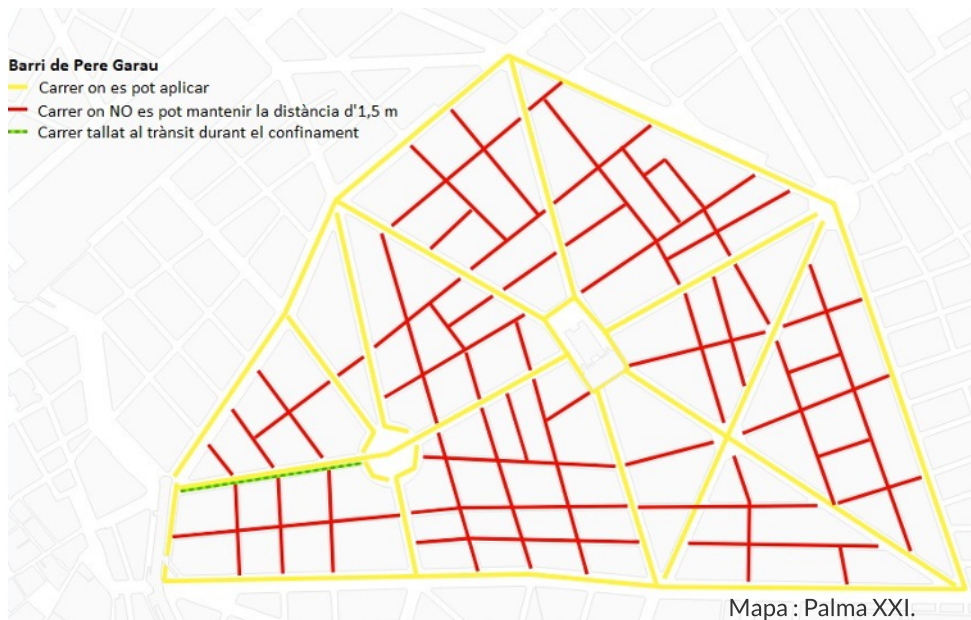
A PALMA, MOBILITAT SOSTENIBLE?

“El cotxe com a conclusió”. Amb aquesta asseveració de l'arquitecte Guillem Aloy durant la darrera reunió del Grup de Treball sobre l'Eixample de Palma XXI, es posava de manifest la responsabilitat directa del vehicle privat en el disseny de la ciutat moderna i del comportament dels seus habitants. Basta donar un cop d'ull a la secció dels carrers: un ample espai central per a la circulació de vehicles motoritzats, zona d'aparcament a ambdós costats i, habitualment, una estreta vorera on han de conviure els vianants i on, a més a més, s'instal·la mobiliari urbà com fanals, senyals de trànsit o semàfors (és a dir, equipament per al trànsit rodà que ocupa espai per als vianants). És a dir, que la nostra ciutat s'ha configurat entorn del vehicle particular provocant, de retruc, un arraconament dels vianants i una pèrdua d'espai públic de la ciutadania.

L' espai perdut en favor del vehicle privat va quedar especialment en evidència durant el confinament, sobretot a partir del moment en què es va permetre sortir a passejar i fer esport. La mesura de mantenir 2 metres de distància de seguretat interpersonal era de difícil (o impossible) aplicació en molts de barris de Ciutat. A Pere Garau, per exemple, a més del 62% de les voreres dels carrers del barri l'aplicació de la mesura era inviable a conseqüència de la seva estretor, i al restant era sovint de difícil aplicació (a excepció del carrer Nuredduna, que finalment es va tallar al trànsit).

Com revertir aquesta situació per aconseguir una ciutat per a les persones?

Als darrers anys s'han produït canvis accelerats que han generat diverses problemàtiques. El planejament urbanístic i territorial que s'ha anat realitzant al llarg dels darrers quaranta anys per part de les diferents administracions ha donat lloc a unes infraestructures determinades que, juntament amb l'estructura radial de la ciutat, dificulten la gestió de l'espai: Palma és lloc d'origen i destinació de molts de treballadors que entren i surten de la ciutat; s'han creat grans centres de treball, compres i oci fora del nucli urbà; i grans infraestructures com els diferents polígons industrials, els hospitals públics i la Universitat també es troben als afores; sense oblidar, és clar, el trànsit urbà generat per l'arribada de passatgers a l'aeroport o de mercaderies al port. La via de cintura, que suporta quasi 190.000 vehicles al dia (IMD), és la via més transitada i la que experimenta majors col·lapses (i no solament en temporada alta).



Tenim una xarxa d'autobusos urbans que acaba de ser replantejada seguint models massa abstractes, que no acaben d'ajustar-se a les necessitats reals de la ciutadania. Segons informava la Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic, la contaminació provocada pel trànsit a Palma es va reduir en un 75% durant l'estat d'alarma.

Per què no proposar-se aconseguir una ciutat més sana?

La mobilitat ha estat un dels darrers temes tractats al Consell Municipal de Model de Ciutat (CMdC) de l'Ajuntament de Palma. El CMdC és un òrgan consultiu, d'assessorament i de debat per definir el model de ciutat com a pla estratègic global per a Palma, i està format per representants dels diferents partits polítics i per entitats ciutadanes com ARCA, Joves Arquitectes de Mallorca, Palma XXI, Gadeso o EAPN, entre d'altres. Partint de la base de la potenciació de la mobilitat sostenible i el transport públic, a peu o en bicicleta, en les diferents trobades s'ha fet especial esment a qüestions com: la justícia socioespacial i les diferències

d'accés a les diferents modalitats de transport, que haurien de condicionar les inversions públiques; les noves tecnologies, peça clau en la gestió i utilització del transport; o als aspectes relacionats amb el canvi climàtic, que han de ser prioritaris.

La remodelació del passeig marítim, la incorporació de carrils VAO en els accessos a Palma, la remodelació de la xarxa de transport interurbà, el perfeccionament de la nova xarxa de línies de l'EMT, la posada en marxa del tramvia, l'habilitació d'aparcaments dissuasoris, la implementació dels eixos cívics, la nova Ciutat 30...

Actualment hi ha moltes qüestions obertes, a diferents punts de Ciutat, que requeriran la col·laboració de diverses institucions com l'Ajuntament, el Consell de Mallorca, el Govern o Autoritat Portuària. Per descomptat, a més de desitjable, serà del tot necessari que en aquests processos de disseny de la ciutat relacionats amb la mobilitat sostenible es compti amb la participació activa de la societat civil.

La relació entre l'aeroport i el tràfic de Palma

Jaume Garau, secretari de Palma XXI

El creixement del nombre de passatgers iniciat els anys 60, necessitava connectar l'Aeroport amb Palma i la resta de Mallorca. Això es va anar fent mitjanant una xarxa d'autopistes que principalment donava la volta per Palma i anava cap a la zona turística de Calvià, Manacor i Inca, i més tard cap a Lluçmajor i Campos. A poc a poc aquesta dinàmica insostenible va anar generant una Mallorca pivotada en tres àrees urbanes: l'àrea metropolitana de Palma en la que hi viuen dues terceres parts de tota a població de Mallorca, l'àrea de Manacor i l'Àrea d'Inca. La inexistència d'un transport públic eficient i ben coordinat per transportar milions de passatgers cada any, ha anat generant una mobilitat molt complicada, saturada i de difícil alternativa.

La relació clara entre l'aeroport i el tràfic de cotxes

Les dades que hem trobat més antigues són de 2006, en el Pla Director de Carreteres del Consell, on la intensitat diària mitjana a la via de cintura era de 70.000 cotxes. Tornem a trobar dades el 2013, on la quantitat ja era del doble, exactament de 157.111, o sigui en 6 anys s'havia doblat, malgrat la crisi del 2008. El 2019 era de 191.692.

Veiem en el quadre següent com l'evolució del nombre de passatgers creix, a la vegada que creix el nombre de cotxes que circulen per les principals autopistes de Mallorca.

Evolució de la Intensitat mitjana diària de vehicles a Mallorca i el nombre de passatgers a l'Aeroport de Palma.						
Anys	2015	2016	2017	2018	2019	Mitjana
Trafic via cintura	169382	179731	188682	189775	191692	
Creixement		10.349	8.951	1.093	1.917	
Percentatge		5,8	4,7	0,6	1,0	3,0
Trafic Manacor	27850	29711	31431	32828	33390	
Creixement		1.861	1.720	1.397	562	
Percentatge		6,3	5,5	4,3	1,7	4,4
Trafic Inca	45032	47878	50291	51553	53352	
Creixement		2.846	2.413	1.262	1.799	
Percentatge		5,9	4,8	2,4	3,4	4,1
PASSATGERS	23.745.023	26.254.110	27.970.656	29.081.446	29.721.123	
Creixement		2509087	1716546	1110790	639677	
Percentatge		9,6	6,1	3,8	2,2	5,4

L'alternativa

L'alternativa és difícil i només es pot anar implantant amb tenacitat i esforços molt especials. Es tracta d'anar guanyant espais pels vianants i pel transport públic, substituint l'espai guanyat per espais verds i amb diversitat de serveis, evitant caure en l'ús turístic o d'oci, com ha passat en alguns eixos cívics. La via de cintura ha de baixar de tràfic perquè no entrin tants cotxes a la ciutat i l'eixample de Palma s'ha d'anar peatonitzant.



NUREDDUNA: millor el consens que la imposició

Àngels Fermoselle, activista ciutadana

Crec que he assistit a totes les reunions obertes al públic que hi ha hagut al barri de Pere Garau, per intentar millorar-lo, durant els darrers 10 anys. Hem celebrat assemblees ciutadanes convocades per entitats del barri, a més de reunions prèvies a les eleccions amb diversos partits. Ens han convidat a juntes de districte, hem duit a la defensora de la ciutadania i hem tengut trobades específiques per temes de neteja o seguretat. La passada legislatura, en alguna de les trobades, vengueren el batle i/o el regidor d'Urbanisme de l'Ajuntament.

A totes i cada una de les reunions, des del públic, es va plantejar la preocupació per l'anunciada peatonització de Nuredduna. Es demanava informació i es pregava que es prioritzassin aquells projectes més necessaris per cobrir les mancances del barri. Des del poder, els governants alabaven el fet que hi hagués participació, interès ciutadà, diàleg i consens.

Molt parlar de diàleg, consens i participació, però ens hem hagut d'assabentar pels diaris que ja hi ha un avantprojecte per a Nuredduna sense haver consultat cap d'aquelles entitats o persones a les quals abans tant lloaven els mateixos governants. Per no tenir, no han tengut ni tan sols el detall de venir a explicar els seus plans al barri.

No creguin que el famós eix cívic que havia de començar a Nuredduna sigui l'invent d'un urbanisme supermodern i avançat. Aquest eix ja estava previst al Pla general de 1995, ja obsolet, i que fa molts anys que s'està revisant. No suposa cap novetat, és un criteri urbanístic de crear jerarquies als carrers, fet molt qüestionat per alguns urbanistes. Però que té un vessant positiu, sense dubte: el de crear més espai per a vianants i de trobada ciutadana.

Entre les persones del barri que qüestionam el plantejament de Nuredduna hi ha una minoria que es nega a que llevin aparcament i trànsit. No és el meu cas. Sé que si no es posen dificultats als vehicles, es mengen la ciutat. Vaig donar suport actiu a la peatonització de Blanquerna i més tard, des d'ARCA, vàrem demanar que abans de peatonitzar el carrer Fàbrica es fes un pla d'usos. No ens feren cas i ara pagam les conseqüències per les molèsties que provoquen els usos intensius lligats a la restauració, tant d'ocupació de l'espai públic com de renous i pèrdua de diversitat comercial. Fa pocs

anys, des de Cort, tragueren una norma que impedia, als carrers de vianants, posar més d'un bar, restaurant o sala de jocs en un radi de 50 metres. Però el mal ja estava fet i ho patim. Especialment qui allà hi viu.

Respecte a Nuredduna, les persones que lluitam pel barri al·lucinam del talant impositiu del nostre Ajuntament en aquest tema. La majoria som gent ecologista, que procuram moure'ns a peu o amb transport públic quan podem i que no veim en absolut malament que es redueixin aparcaments i que s'eixamplin els espais per als vianants, al contrari. Som persones que invertim gran part del nostre temps lliure en millorar la ciutat a tots els nivells. Practicam allò que consideram que és l'autèntica democràcia de base. I per això ens feim moltes preguntes sobre el projecte de Nuredduna que ningú es digna a contestar-nos.

Quan amb doblers del Plan E, en plena crisi econòmica, Aina Calvo va invertir a Pere Garau, concretament al carrer Francisco Manuel de los Herreros (la continuació natural de l'eix de Nuredduna), ho va fer amb seny i criteri. Va reduir aparcaments eixamplant voreres. Va renovar aquestes amb materials de qualitat i voreta de pedra, element que l'Ajuntament actual està eliminant a mansalva. El carrer funciona molt bé i el transport públic ha duplicat les seves línies. Aina Calvo va intervenir en altres carrers del barri dignificant l'entorn, soterrant contenidors i, ho torn a repetir, el resultat és molt bo.

En la meva opinió seria molt més necessari repartir els tres milions d'euros previstos per a aquest únic projecte de Nuredduna i poder cobrir altres espais que necessiten mà de metge al barri més poblat de Palma: Pere Garau. Nuredduna es pot millorar a l'estil del descrit anteriorment. I si es vol reduir trànsit, es pot permetre la circulació únicament a vehicles de residents i transport públic. Així quedarien doblers per millorar la plaça Guillem Moragues, que ara mateix ni és plaça ni és res, i potser també el carrer Benet Pons i Fàbregues, que fa pena veure'l i que en canvi podria fer goig. I si queda un raconet, per favor, que posin els arbres adients al carrer Adrià Ferrà, del qual fa anys que varen arrabassar els pins i sembla com si ja s'haguessin oblidat d'ell.

Estic segura que la rectificació, el diàleg i el consens des de Cort serien molt ben rebuts al barri de Pere Garau. I crec, francament, que ens mereixem un respecte.



LA INDÚSTRIA DELS CREUERS, obligada a canviar

El turisme de creuers està tenint molts problemes per reactivar-se. Llastrats pel seu model de negoci, basat en la quantitat i en els espais col·lectius interiors, els creuers són especialment incompatibles amb les noves mesures sanitàries. Per això, les companyies navilieres s'han vist obligades els darrers mesos a endarrerir la represa d'activitat.

Mentre que durant les primeres setmanes de l'aturada obligatòria les companyies posaven com a data de tornada a l'activitat finals d'abril o maig, la realitat ha estat ben distinta: a hores d'ara, a Europa només estan operatius alguns creuers fluvials, uns pocs al Mediterrani (Itàlia i Grècia) i a Escandinàvia. Aida, Costa o MSC sembla que intentaran salvar la temporada de tardor; Royal Caribbean tornarà, si és possible, el novembre. A l'estat espanyol, després del veto alemany a les Balears, les illes Canàries sembla que seran les primeres a reactivar l'activitat de megacreuers amb TUI Cruises i Aida.

Un dels primers megacreuers a tornar a navegar ha estat l'MSC Grandiosa, amb un trajecte amb escales únicament a ports italians i Malta, i aplicant un protocol sanitari especial. Mesures de seguretat que no varen funcionar al creuer MS Ronald Amundsen, que navegava entre les illes Svalbard i Noruega a finals del mes de juny quan varen donar positiu per Covid-19 fins a 33 persones.

Alfredo Serrano, director de CLIA España, veu possibilitats de crear un corredor marítim segur a les Balears de manera que es pugui protegir la salut de visitants i residents. Però, és això el que vol la ciutadania? Margalida Ramis, membre del GOB i una de les portaveus de la Plataforma contra els Megacreuers, recorda que venim d'un "model insostenible" del qual els creuers també en formaven part. Per això, subratlla Ramis, ens trobam en el punt de "valorar si és un objectiu d'interès general reprendre la intensitat de creuers en el Port de Palma" com era abans de la crisi sanitària.

És precisament en aquesta línia en què s'està manifestant l'opinió pública a nivell internacional. La Global Cruise Activist Network, una plataforma ciutadana d'abast mundial, reclama el canvi de model de la indústria creuerística. Denuncien que el seu model de negoci "ha posat en risc el teixit social, la integritat de l'economia, la salut pública i el medi ambient –a més de passatgers, tripulació i ecosistemes marins–." Al seu manifest assenyalen que el darrer exemple s'ha donat amb la pandèmia de Covid-19, que "ha mostrat que la indústria no està disposada a protegir l'interès públic sense regulacions legalment vinculants".

Global Cruise Activist Network reclama "un sistema equitatiu i responsable que optimitzi els beneficis econòmics per a totes les parts, alhora que elimina els impactes negatius que genera l'activitat en termes socials, de salut pública i ambientals". En contrapartida, el lema de la patronal CLIA deixa la seva postura ben marcada amb un missatge esclareidor: like the tides, we will return; "com les marees, tornarem".

RENOU I MÉS RENOU:

s'agreugen els problemes dels veïnats

Feli Marcos viu a La Llotja fa molts anys i s'ha convertit en estandard de la defensa del descans dels veïns i contra el renou, problema que pateix el seu barri des de fa dècades. "Renou és tot aquell so que no acceptes i que t'afecta. La millor melodia de Beethoven, si no has elegit escoltar-la i a un volum alt, pot ser una tortura", explica na Feli.

La Llotja, que ha patit sempre un problema de renous denunciat pels veïns sistemàticament, està catalogada avui com a Zona d'Especial Protecció Acústica, juntament amb Drassanes, Sa Gerreria i, més recentment, Santa Catalina i Es Jonquet. Però amb la desescalada del confinament per la Covid-19 el problema ha tornat... i s'ha agreujat. "Entre les mesures impulsades per Govern i Ajuntament, que impliquen major permissivitat amb l'ús públic per a terrasses, i les llibertats que s'han pres els establiments d'oci i restauració i la gent en general, hi ha uns nivells de renous al barri terribles. Ara sembla que tot val". L'activitat que abans tenia lloc en part a dins dels locals, s'ha traslladat totalment al carrer. "Els carrers de La Llotja, en general del casc antic, són caixes de ressonància, no són aptes per la seva configuració per aquest tipus d'activitats".

Han denunciat moltes vegades i que quan ve la policia diu que els establiments han demanat permís d'ocupació i fins que es resolgui la seva sol·licitud poden instal·lar les terrasses. "Hi ha massa tolerància, es consenteix massa", diu na Feli. Un altre problema amb el qual es troben ara que la vida s'ha desplaçat a les terrasses és la afluència més gran de músics. I això, a més representa una il·legalitat, ja que, com són Zones d'Especial Protecció Acústica, no estan permeses les actuacions de músics de carrer.

Els veïns denuncien l'ús abusiu d'altaveus per part dels músics, amb el suport de restauradors, i que ara es

mesuri el renou pel volum que aquests emeten, i no per decibels, que tenen en compte la percepció de qui escolta i la morfologia de l'espai on es reproduïx el renou, ja que no és el mateix emetre un renou a un espai obert que a una petita plaça o un carreró. "Des de l'Ajuntament ens diuen que no tenen mitjans per controlar el renou, només tenen dos sonòmetres i no compten amb personal capacitat per utilitzar-los", diu na Feli. "Ens sentim molt indefensos i impotents per aquest problema que fa anys arrossegam. La Llotja s'ha convertit en un parc temàtic de l'oci", es lamenta.

Una veïna que vol restar en l'anonimat i forma part de l'Associació Barri Cívic de Santa Catalina explica com també al seu barri el problema del renou s'ha agreujat els darrers mesos, tant per l'augment de terrasses com per la major afluència de músics (tot i no estar permès al barri, els veïns afirmen que hi ha actuacions). "No hem d'oblidar que Santa Catalina és un barri residencial, quasi totes les habitatges són plantes baixes o pisos de poca alçada, per la qual cosa el renou de terrasses ens afecta molt més", explica. Com a moltes zones de Palma, amb la nova normativa per afavorir la recuperació econòmica després de la Covid, molts bars que no tenien terrassa ara sí que disposen d'una àrea exterior. "La situació s'ha sortit de control, fins que no es resol la sol·licitud els bars poden instal·lar les terrasses com vulguin, i l'Ajuntament ens diu que només revisarà els locals que tinguin denúncies o queixes dels veïns", explica, "nosaltres ja estam cansats de fer guardians de la llei, no ens sembla que aquest sigui la responsabilitat de la ciutadania". A més, afirma que el fet que es faci recaure la responsabilitat de controlar sobre els veïns, ja que només s'actua si hi ha una denúncia prèvia, "acaba destruint les bones relacions entre veïnats i la convivència, ja que els propietaris de bars també són veïnats".



A grayscale photograph of a woman with long, wavy hair, wearing a light-colored coat over a dark top and patterned skirt. She stands with her arms crossed in front of a dark-colored car. In the background, there is a building with a large mural of a woman's face and the number '81a' above a door. The overall scene is urban and serves as a backdrop for the text.

"HEM DE TENIR MÉS FACILITATS I PROTECCIÓ QUE QUALSEVOL VEHICLE"

**Entrevista amb Sonia Jichi,
portaveu de Vianants en Lluita i
presidenta de la Coordinadora
estatal ANDANDO**

Vianants en Lluita treballa per la defensa dels drets dels vianants a les Illes Balears des de fa poc més de 4 anys. Els seus membres són gent particular i petites agrupacions i plataformes locals que volen millorar les condicions dels vianants als seus barris i pobles. Tenen representació a Bunyola, Inca, Santanyí i Palma i col·laborem amb altres associacions com Barri Cívic de Santa Catalina o el Col·lectiu Palma Verde. També tenen veu a nivell estatal perquè són membres de la Coordinadora ANDANDO.

Quins són els drets dels vianants?

En el 1988 Espanya va firmar la "Carta Europea de los Derechos del Peatón", a on s'explica molt bé els drets del vianant i que s'hauria d'explicar a l'escola. Aquesta carta diu que els vianants tenim dret a gaudir de la ciutat i dels seus espais públics en condicions de seguretat i salut per a tothom, sense restriccions d'edat o de condicions físiques o psicològiques. A vegades, resumim dient que defensam el dret dels infants a jugar al carrer, perquè el joc al carrer beneficia a tothom.

A què us referiu quan parlau de "pacificació dels carrers de Palma"?

Es tracta de donar tranquil·litat i sensació de llibertat quan camines, sense renous forts i sense por de patir un atropellament. La primera cosa a fer per pacificar és baixar la velocitat màxima permesa, perquè és la velocitat és la que està matant a la gent i també està obligant als més vulnerables a quedar tancats a ca seva fins que arribi un cotxe per recollir-los.

Què opines de la iniciativa "Zona 30" de l'Ajuntament de Palma?

Entenem que la intenció i el concepte són bons, perquè una zona 30 a diferència d'un carrer a 30, permet que el vianant pugui travessar en qualsevol punt sense cercar pas de vianant. Ara, a la pràctica no s'ha entès així. Fan inversions de molts de doblers públics com al del barri de Santa Catalina, per deixar voreres ridícules que no deixen passar una cadira de rodes i al costat tenim una zona d'aparcament ORA on es permet ocupar la voravia incomplint el "Reglamento General de Circulación". Fan coses per al vianant però sense pensar en ell.

Com pensau que poden conviure vianants, bicis i patinets, i cotxes a una ciutat com Palma?

La realitat actual del repartiment de l'espai públic és el 70-80% per al trànsit motoritzat i la resta per als vianants, compartint espai amb els altres vehicles circulant, aparcats, terrasses i tot tipus d'obstacles. Però per raons de seguretat, l'espai del



Acció al barri de Santa Catalina per la setmana de la Mobilitat de l'any passat amb Barri Cívic.

vianant no es pot compartir amb cap vehicle. Això vol dir que les bicicletes i altres vehicles de mobilitat personal han de circular per la calçada, la qual cosa no és possible si han de circular amb cotxes i vehicles molt més ràpids i perillosos.

Així doncs, pensem que s'han d'invertir els privilegis de forma que el trànsit motoritzat sigui només un "convidat" al carrer i que es prioritzi la mobilitat a peu, amb la bicicleta i el transport públic per garantir el dret a la mobilitat de tothom. La batllessa socialista de París ho va entendre molt bé i està demostrant que amb voluntat política i un poc de coneixement tots els canvis són possibles.

Un bon pla de mobilitat que ha de considerar?

La realitat és que la ciutat està dissenyada per a la gent que es mou en cotxe o moto i s'està marginant a un munt de col·lectius que sumen més de la meitat de la població. Els carrers no són aptes per als infants, ni per les mares amb cotxet de bebè, ni per a la gent amb cadira de rodes ni per a la gent gran amb mobilitat reduïda.

La regulació i la llei s'han de millorar, mentrestant almenys s'ha de fer complir la que tenim actualment en vigor. La policia és molt permissiva

amb els infractors motoritzats, es preocupa de la fluïdesa del trànsit, i fins i tot fa campanya de conscienciació al vianant descarregant la responsabilitat sobre la seva seguretat en ells, en lloc d'actuar contra els perills mortals de la velocitat al carrer.

D'una altra banda s'ha d'actuar sobre el disseny dels carrers per obligar els vehicles a anar més a poc a poc i acabar amb les principals vies que són autèntiques "autopistes urbanes", letals per als vianants més fràgils.

Això és el més urgent perquè afecta directament a la salut i la vida de la gent. Després s'ha de fer molt més per posar al vianant com a centre en les polítiques de mobilitat urbana.

Hem sentit xerrar al Consistori de la necessitat de donar un equilibri a aquesta situació de desigualtat on el vianant és quasi invisible en les polítiques de mobilitat. Però nosaltres volem equitat, que no vol dir igualtat. Les polítiques ens han d'afavorir més perquè som els més vulnerables, i som 100% de la població. El 50% dels trajectes es fan a peu, i és el mitjà més saludable i sostenible.

Per tot això, hem de tenir més facilitats de moviment i més protecció que qualsevol vehicle.

AL MOLINAR PORT PETIT,

**o com triomfa la
mobilització ciutadana**

Xerram amb els portaveus de la campanya *Al Molinar, port petit* per fer balanç d'aquests set anys de lluita amb l'objectiu d'impedir la construcció d'un gran port esportiu que hagués suposat la fi del barri com el coneixem.

Una lluita que semblava de David contra Goliat però que finalment ha donat els seus fruits, demostrant que amb mobilització i participació ciutadana tot és possible.

Un dia entre setmana, a les 9

del matí, el Bar Molinar (Ca'n Pep, com el coneix la gent del barri) bull d'activitat. Veïns i veïnes i visitants es donen cita pel cafè de primera hora a aquest emblemàtic local, símbol de la resistència a la gentrificació que fa anys pateix el barri (i la ciutat), on cada cop hi viuen menys dels seus pobladors originals i es senten més converses en alemany, suec o noruec.

Des de Palma XXI convocam als portaveus de la campanya *Al Molinar, port petit*, Pedro Martínez i Toñi Fernández, i també es suma una de les membres més actives de la campanya, Aina Obrador, que viu a primera línia de mar, a uns metres del port.

Demanam els cafès mentre comentam el resultat de les obres del port, que tenim just davant: un projecte de remodelació que no ha suposat ampliar ni un centímetre la superfície original, com era la seva reivindicació. Avui, 7 anys després de començar la lluita per aturar el macroprojecte d'ampliació del port del Molinar, que el Club Nàutic presentava com "l'únic possible", miren satisfets com veïnes i veïns, ciclistes, infants, gent gran, passegen pel passeig marítim, a un barri que es resisteix a desaparèixer com el coneixem. Falta acabar les obres i restaurar el centenari edifici del Club Nàutic, però ja es pot afirmar que aquesta batalla l'ha guanyat la ciutadania.

Xerram llargament sobre la seva vinculació amb el barri, els inicis de la campanya, les seves principals fites, els aprenentatges i els fruits que avui recullen, en una iniciativa ciutadana que ha estat reconeguda com a fita històrica en la mobilització veïnal.

Fan balanç tot mirant els fruits de la seva lluita i compartint la seva experiència per a noves reivindicacions ciutadanes.



Vinculació amb el barri

Pedro: La meva família ve de Cuenca, va arribar a treballar amb el boom turístic. Es varen amuntegar a una caseta devora l'Hotel Portitxol. Ningú volia viure al Molinar en aquells moments. La meva família va haver de marxar quan van començar a pujar els lloguers, el barri va anar canviant, però jo sempre vaig tenir el somni de tornar i ho vaig aconseguir: fa 12 anys em vaig comprar una caseta al barri.

Quan vaig saber el que volien fer al port, em vaig activar tot d'una. Sempre he estat molt compromès amb temes ambientals i socials.

Toñi: Sóc de Madrid i, després de viure al centre de Palma, fa més de 30 anys vàrem comprar una casa al Molinar. Sempre he format part de la dinàmica associativa del barri, a l'associació de veïns Vogar i Ciar, a l'AMIPA. He conegut el barri com era tradicionalment i he vist els canvis que ha patit els últims anys. No vull que es perdi l'essència del Molinar.

Aina: Vaig arribar al 1994. El meu home ve d'una família de pescadors, del barri de tota la vida, conec als mestres d'aixa, a la gent gran. He vist

com anaven desapareixent, com s'han anat desfent de les seves cases. Pràcticament no queda ni un dels veïns que estaven quan vàrem venir a viure aquí, i les cases ja no són com eren: les compren, les tiren i refan amb una fisonomia totalment diferent. Potser els nous residents, pel seu perfil, sí que necessitaven l'ampliació del port. Els veïns i veïnes de tota la vida, no.

Salten les alarmes, comença l'organització

Toñi: De sobte fan una rotonda a la que no trobam sentit, perquè no era una demanda del barri. Un grup de joves ens convoquen a una assemblea, participam 50 veïns i veïnes i decidim organitzar-mos i crear la Plataforma Salvem Es Molinar, perquè veïem que es venia una de grossa al barri.

Aina: Sempre em vaig preguntar què feia una Ministra de Foment, llavors Ana Pastor, inaugurant la rotonda d'accès a un barri de 8.000 habitants. Això era una declaració d'intencions, el Molinar que coneixem anava a desaparèixer. Ni port pesquer, ni horts, ni vaqueria. El projecte estava

dissenyat. Record una reunió després amb Biel Company, quan era Conseller de Medi Ambient, a la que va venir un tècnic de Madrid i, davant nosaltres, li mostrava a un mapa: “veus l'aeroport i el Palau de Congressos? Doncs AQUÍ queda el Molinar!”.

Toñi: Efectivament, 15 dies després de conformar la Plataforma, varen començar a sentir-se rumors que hi havia un projecte d'ampliació del port. El president del Club Molinar de Llevant, Rafel Vallespir, convoca a una reunió als veïnats per explicar-mos el projecte: una gran ampliació del port, una infraestructura que multiplicava per 7 la superfície original i s'endinsava al mar prop de 300 metres. De seguida vérem necessari fer una campanya en defensa d'un port petit, ja que pensàvem que si s'ampliava, es destruiria el barri com el coneixem.

Pedro: El grup de joves va mobilitzar un grup molt divers de persones, molts no ens coneixíem. Vàrem veure que això podia ser molt potent quan ràpidament responen a la nostra crida dues entitats molt reconegudes: el GOB i ARCA. Després es sumarien Amics de la Terra i Greenpeace.

Quan pensàvem el nom de la campanya no volíem transmetre un missatge negatiu, tipus “No a l'ampliació del port”. Per això ens va agradar “Al Molinar, port petit”, amb el subtítol “Millorar si, ampliar no”.

L'estratègia del Club

Aina: Un dia d'estiu una veïna em va dir: “ja està fet, ampliaran el port”. El Club venia el projecte com una necessitat per al barri, dient que donarien feina. Als que teníem casa a primera línia varen oferir-mos, porta a porta, aparcament gratuït dins del port. Ens deien que, si no es feia el seu projecte, vindrien els inversors i es quedarien el barri.

Pedro: Sabem que a Autoritat Portuària hi havia, des de feia anys un projecte per unir els dos ports, el del Portitxol i Es Molinar, per això

l'obsessió del Club d'obrir la bocana cap a la dreta. No va quallar.

Aina: Ho podria haver fet. Madrid es va presentar a les Olimpíades, va haver una època que Palma havia de ser seu olímpica i convenia un port molt gran. Per sort, aquesta candidatura es va deslocalitzar a València.

Pedro: Un dels arguments que donava el Club per a defensar el seu projecte és que millorava les condicions de navegabilitat. Això és molt demagògic: nosaltres sabem que si avui es volgués fer un port, mai es triaria aquesta zona, per la seva morfologia, cap obra pot resoldre aquests problemes. Vàrem aconseguir desmuntar els arguments que sustentaven el primer projecte i, tot i que deien que era l'únic possible, dos anys després varen presentar un altre. Gairebé no reduïa les mesures i impactes de l'anterior. També ens vàrem oposar.

Organització, sensibilització i incidència política

Pedro: Des del principi teníem clars els objectius i les vies per assolir-los. En primer lloc, conscienciació ciutadana. Per això estàvem a peu de carrer

Toñi: Vàrem començar la campanya de recollida de signatures, cada diumenge posàvem una taula al passeig. No volíem només que la gent signés, sinó explicar-los els impactes d'una possible ampliació del port i quin era el nostre projecte.

Aina: I dilluns un grup anava al centre, a la plaça de la Porta Pintada. Volíem que la lluita transcendís el Molinar, perquè és un barri gaudit per tothom a Ciutat. Explicàvem que el que volíem era millorar l'espai de la ciutat, que això era per tots i totes.

Toñi: Vàrem repartir informació bústia a bústia, vàrem distribuir còmics.

Aina: Cada dilluns durant quatre anys ens vàrem reunir en assemblea. Hi ha hagut molt compromís.



Passeig del Molinar avui. Foto: Javier García-Delgado



Primer i segon projectes d'ampliació del Club Nàutic, superposats.



Projecte aprovat per a la millora del port del Molinar



ACONSEGUIT
Al Molinar, SEMPRE, Port Petit

Pedro: La incidència política va ser clau. Vàrem xerrar amb totes les administracions. Vàrem haver de fer molta pressió al principi, estàvem parlant d'un projecte que anava molt més enllà del barri, anava a Madrid perquè les competències són del Ministeri de Foment.

Toñi: A la campanya hi havia advocats, biòlogues, activistes ambientalistes, etc. Teníem molt bona assessoria! Estàvem molt recolzats per veïns i veïnes amb perfil tècnic que ven molt més enllà del que podien veure els portaveus.

Pedro: També hem sabut cuidar els mitjans de comunicació, tenir la capacitat d'esser-hi presents. Hi ha hagut moments en què hem fet tres comunicats setmanals. Això ha enfortit el missatge cap a la ciutadania i, alhora, la pressió política. Els mitjans van agafar el port petit del Molinar com una bandera. No hem eludit mai una entrevista, un cara a cara: ens ha donat molta seguretat haver tingut sempre la mateixa argumentació.

Fites de la campanya

Toñi: Una va ser la taula rodona que vàrem fer a l'Escola Nàutica, a la que participaren personalitats que recolzaven la idea de no ampliació, entre ells el degà del Col·legi d'Arquitectes, el president d'Oceana, un catedràtic en Geografia, un enginyer de ports i camins, etc. No érem només els veïns, gent amb criteri tècnic ens donava suport.

Aina: Una altra fita de cara a la ciutadania i al barri va ser una sardinada multitudinària, amb el suport de la Confraria de Pescadors del barri. A partir d'allà, les pancartes del port petit varen inundar els balcons.

Toñi: Vàrem treure el conflicte del barri: el Diumenge de l'Àngel al Castell de Bellver, la Rua... Fins i tot vàrem sortir de Mallorca! Vàrem anar a Madrid, al Ministeri de Foment, per controlar en quin moment estava el projecte i entregar les 20.000 signatures recollides en contra de l'ampliació del port.

Pedro: Un altre moment molt important va ser el pacte amb tots els partits polítics, que varen signar públicament aquí al barri, per a què si guanyaven les eleccions donessin suport al port petit. Això ens ha servit després com a eina de pressió!

Balanç i properes passes

Pedro: Hem passat d'un projecte de 75.000 metres quadrats a un que té 10.000, amb la mateixa làmina original d'aigua. Tècnicament aquest projecte salva part de la problemàtica de navegabilitat sense necessitat de créixer. Hem demostrat que l'argumentació que tenia el Club de que "és aquest projecte o cap" era falsa.

Aina: El dia que varen obrir el passeig al públic vaig mirar el resultat i vaig plorar d'emoció. No t'ho pots creure. Penses: sa

Dragonera, Es Trenc, Cala Mondragó... però mai penses que la teva lluita donarà fruits. Vas a una primera assemblea, muntas taules, reculls signatures... vas, vas, vas. Però mai saps si arribaràs. Ho hem aconseguit!

Toñi: Jo sí que tenia clar que guanyariem. S'han complert tots els nostres objectius: no augmentar la làmina d'aigua, que el passeig marítim tenguí continuïtat, que els vaixells no tenguin major eslora que la que tenien i que es preservi l'edifici històric del Club.

Pedro: Jo sempre vaig tenir la idea romàntica que el petit port que vaig conèixer quan era nin podia mantenir-se. Però he tingut dubtes al llarg del procés, hi ha hagut moments que semblava que farien el macroport. Per això per nosaltres és tan important que la gent entengui ara el que podríem haver tingut i el que tenim, perquè es valori.

Toñi: La Plataforma Salvem es Molinar no mor amb l'èxit de la campanya *Al Molinar, port petit*. Juntament amb l'Associació de Veïns Vagar i Ciar, tenim molta feina per fer que el barri segueixi sent un lloc per viure. La gentrificació està buidant el barri de la gent que sempre hem viscut, no podem consentir que la primera línia es converteixi en S'Arenal, plena de bars. Volem aconseguir un Pla Especial per al barri perquè conservi la seva essència.



Mobilització ciutadana: la clau

Toñi: La lliçó més important de la campanya és que la ciutadania tenim dret, i obligació, a participar d'allò que és públic. Aquesta participació ciutadana no és només el vot cada quatre anys, no pots veure passar la pel·lícula.

Pedro: El missatge que volem donar a la ciutadania, que s'enfronta a problemes similars al que hem viscut nosaltres, és "Yes, we can!". Aquest derrotisme que mostrem d'entrada davant qualsevol tema l'hem de superar. Si la gent s'uneix, creu en el que fa i treballa

per fer-ho possible es pot aconseguir el que sigui. Hem estat exemple per altres lluites aquest any, ens han cridat per compartir la nostra experiència, per exemple al Port d'Alcúdia, Porto Colom, etc. La gent necessita veure que les lluites ciutadanes, que s'organitzen, poden tenir èxit.

També volem animar molt a la gent que s'associï a entitats ciutadanes. De vegades no podem vincular-nos de manera molt activa, però podem donar suport a entitats que sí que ho fan. El moviment ciutadà necessita aquestes entitats.

La importància del suport de les entitats ciutadanes

Àngels Fermoselle, ARCA

A ARCA ens van convocar del Club Nàutic per presentar-mos el projecte i nosaltres vàrem dir que no hi estaríem mai d'acord perquè no contemplava preservar l'edifici emblemàtic del Club. Pretenien esborrar l'últim vestigi històric del port, que és la postal imprescindible per al record visual del que va ser el barri, per les futures generacions.

Ràpidament ens vàrem sumar a les entitats veïnals per llençar la campanya *Al Molinar, port petit* i hi hem dedicat hores infinites, havíem de sumar esforços. Nosaltres teníem experiència fent campanyes a Santa Catalina i Es Jonquet, fent feina amb les entitats dels barris.

Aquesta campanya ha excedit els límits del barri: Es Molinar és de tothom, és l'autèntic passeig marítim de Palma. Quan vols veure la mar, te'n vas al Molinar.

Sabíem que teníem la raó, això és el que ens ha donat energia fins a l'últim moment. És un triomf com entitats ciutadanes, ens quedam amb la sensació que val la pena lluitar per allò que és comú.

Margalida Ramis, GOB

Des del GOB sempre hem fet un seguiment molt proper de tot el que han estat projectes d'ampliació de ports, clubs esportius o nàutics, etc. Veníem d'una lluita molt intensa a Port Adriano que s'havia perdut i a Es Molinar vàiem una línia molt similar d'agressió, amb les seves singularitats.

Vàrem començar a fer feina amb l'Associació de Veïnats Vagar i Ciar i també ens vàrem reunir amb el Club. Tot d'una vàrem veure que hi havia una intencionalitat en la degradació de les instal·lacions del port: justificar una inversió per ampliar la concessió. Era una operació especulativa molt clara que anava en contra de tots els interessos del barri i el port de Palma.

La sort és que des del primer moment va haver-hi una sensibilitat molt forta des del col·lectiu veïnal contra el projecte d'ampliació del port i es va articular la Plataforma Salvem Es Molinar. Crec que ha estat una experiència exemplar de com assolir un èxit col·lectiu. Es va tenir molt clar des del principi quin havia de ser el full de ruta en un triple vessant: incidència política, mobilització social i seguiment administratiu.

Han estat molts anys i hem assolit un èxit: que Autoritat Portuària assolís la titularitat de les instal·lacions i no es gestionés amb intencions de lucre i especulació. S'ha fet una intervenció en benefici del barri. Crec que el motiu principal de l'èxit de la campanya ha estat la implicació i compromís total de tota la xarxa veïnal.



A propòsit del documental

"DESTRUCCIÓ CREATIVA D'UNA CIUTAT"

DE CARLES BOVER

Per Maria Gómez, arquitecta i urbanista
Fundadora de Jane's Walk i membre de Palma XXI i Joves Arquitectes de Mallorca



El passat dijous 27 d'agost, vaig tenir el plaer de participar en el col·loqui de l'estrena del documental "Destrució creativa d'una ciutat" al Cinema Ciutat organitzat en el marc del festival internacional de cinema Atlàntida.

Carles Bover ha triat Palma, una de les ciutats europees amb majors pressions urbanístiques del moment -o almenys just abans d'esclatar la pandèmia- per retratar a les persones que més ho pateixen. Rellegir la ciutat en clau de les experiències de les persones que l'habiten. Per ventura, per assumir que aquestes persones no són tan anònimes per a tu perquè el mateix li passa a una persona que tens a prop, o tal vegada a tu mateixa.

A través de certes persones que han vist evolucionar els barris de El Terreno, Sa Gerreria i Pere Garau, el documental va relatant situacions quotidianes. No es tracta d'un documental exhaustiu de les problemàtiques d'aquests barris, tampoc vol contrastar opinions i ni tan sols cerca donar veu a grans oradors perquè ens convencin de res. Es tracta d'un relat senzill i tranquil, sense principi ni fi que dona veu a la gent. A més, ens deixa imatges precioses dels espais més anònims i quotidians de la nostra ciutat.

I per arrodonir la jornada, el col·loqui amb les meves companyes Meritxell Esquirol i Marc Morell així com el mateix director, on vam tornar a recórrer els carrers de la nostra ciutat reclamant més atenció a les persones, més canals de comunicació amb l'administració pública i més implicació amb xarxes de ciutats que comparteixen experiències semblants.

FEMINISMO. CIUTAT. GENTRIFICACIÓN. IGUALTAT.
BARRIOS. LUCHA DE CLASES. DONES. GÉNERO.
INMIGRACIÓN. REFUGIADOS. CREATIVITAT.
DESTRUCCIÓN. FRONTERAS. ABANDONO. ESTIGMA.
REGENERACIÓN. MERCANTILIZACIÓN. RESISTÈNCIA.



NOTÍCIES DE CIUTAT

El Ayuntamiento de Palma exigirá el carné de artista callejero a partir de septiembre

Diario de Mallorca, 17/08/2020.- Junto a sa Gerreria, sa Llotja y Drassanes, no se podrá actuar en Santa Catalina y en es Jonquet. Los artistas callejeros deberán exhibir un carné que les autorice para actuar a partir de septiembre, según anunció ayer Alberto Jarabo, regidor de Participación Ciudadana, en la presentación de las modificaciones del decreto que regula esta actividad. Además de limitar la potencia de los amplificadores a 20 vatios allí donde estén autorizados, el Ayuntamiento prohíbe estos espectáculos en Santa Catalina y es Jonquet.

Palma és la quarta ciutat espanyola amb el preu més alt per habitació

Ara Balears, 18/08/2020.- L'oferta ha augmentat un 32,3% a Espanya, cosa que ha forçat la baixada del cost del lloguer. Palma és la quarta ciutat espanyola amb el preu més alt per habitació, de 338 euros, segons un estudi publicat per la immobiliària Idealista. Tot i això, el preu ha baixat un 7% a causa de l'augment d'oferta d'habitacions, que ha augmentat un 32,3% a Espanya respecte de les dades de l'agost del 2019.

La pandemia arrasa el comercio en Palma

Última Hora, 09/07/2020.- Cinco locales están vacíos, solo en Jaume III. Se cuentan por decenas en el centro de Palma. Muchos negocios han cerrado sus puertas al no poder hacer frente a los gastos sin ningún ingreso. La crisis económica derivada de la pandemia está arrasando el comercio en Palma, donde proliferan los carteles de 'se alquila' o 'se traspasa'.

Cort empieza a retirar los permisos a terrazas por el exceso de mesas

Última Hora, 27/08/2020.- El Ajuntament de Palma ha comenzado a retirar el permiso de instalación de terrazas a algunos bares o restaurantes por excederse en el número de mesas y sillas que pueden colocar. La retirada es temporal, en principio por un mes, porque así lo establece la ordenanza, pero en caso de reincidencia se podría quitar el permiso de forma permanente. Los motivos para la retirada no acaban en el exceso de mesas, también puede darse por incumplir horarios de cierre, por ejemplo.

Los comercios emblemáticos dan la cara

Última Hora, 21/08/2020.- El pequeño comercio vive en una perpetua situación de dificultad desde la proliferación de grandes puntos de venta. A esta situación se le ha añadido la pandemia, pero lejos de venirse abajo, los responsables de los comercios más antiguos y con más solera de Palma se esfuerzan día a día por seguir ofreciendo sus productos a su clientela y a los turistas –pocos– que se acercan a sus locales.

Cort tramita de nuevo la prohibición de construir todo el patio interior de manzana

Diario de Mallorca, 03/09/2020.- Quiere eliminar la modificación del PP de 2004 que suponía "incrementos injustificados del aprovechamiento urbanístico". El ayuntamiento de Palma está tramitando de nuevo la modificación de una serie de artículos de las actuales normas urbanísticas, que permiten, entre otras cosas, construir la totalidad de las plantas bajas de los patios interiores de manzana, lo que, a juicio del equipo de gobierno, supone en algunos casos "incrementos injustificados del aprovechamiento urbanístico sin ninguna compensación para la ciudad".



futur de Palma

ENTITATS TREBALLANT
PEL MODEL DE CIUTAT

La Federació de Veïns de Palma demana tancar les platges durant la nit

La Federació d'Associacions de Veïns de Palma ha demanat a l'alcalde de Palma, José Hila, el tancament cautelar de les platges de la ciutat per les nits per evitar botellons i festes. És una de les mesures de contenció de l'coronavirus. La segona, és un decret per fer complir les mesures de seguretat i de neteja, especialment a les terrasses.



DIÀLEGS DES DE LA PERIFÈRIA

PROPER DEBAT ON LINE
DIJOUS 3 DE SETEMBRE, 18.30H
-A TRAVÉS DEL CANAL DE YOUTUBE D'ILLESBALEARS-

CRISI DE RÈGIM, POLÍTICA EN TEMPS DE
PANDEMIA, SOBIRANIA I ALIANCES
NECESSÀRIES:
UNA VISIÓ DES DE LES ILLES



Les Fundacions Darder Mascaró organitza el Diàleg d'Illes

El 3 de setembre, ha tingut lloc el debat en el marc del cicle 'Diàlegs des de la perifèria', en aquesta ocasió un debat sobre la visió des de la pluralitat de les Illes Balears sobre la crisi de règim del 78, la política en temps de pandèmia i la sobirania necessària per fer-hi front des dels diferents projectes polítics autònoms de les esquerres insularistes.

Arquitectives organitza amb Palma XXI el programa de rutes "L'Eixample, pam a pam"

Arquitectives organitza, en col·laboració amb Palma XXI i el Consell de Mallorca aquest cicle de rutes, amb el qual ens conviden a recórrer diferents barriades de Palma per descobrir la seva història, arquitectura i curiositats. Cal inscriure's, ja que l'aforament és molt limitat.



LA CIUDAD CUÁNTICA

Por Lourdes Durán

Feliz verano covid19

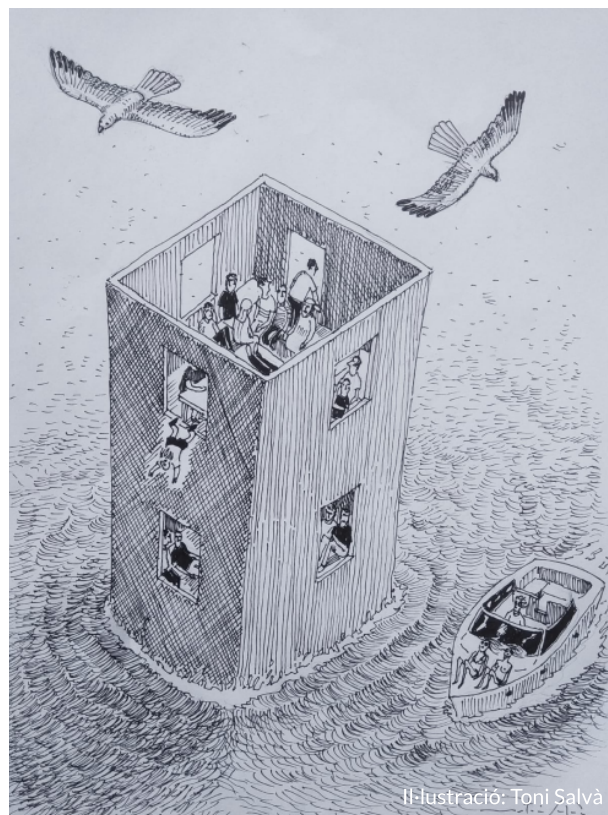
Una milana sobrevuela a lo lejos dando círculos con una suavidad que me calma. Su coreografía es hipnótica como las vueltas de una danza de los derviches. No puedo dejar de mirar al cielo. No puedo dejar de mirar al suelo. Leo en una entrevista de Lluís Amiguet al físico Carlo Rovelli una frase que me da serenidad: “En el universo, en ese lugar inmenso y misterioso, somos apenas un destello. Somos vibraciones fugaces entre billones de estrellas”.

Esta semana quería despedir La ciudad cuántica, que también se da un respiro hasta septiembre, hablando del malvivir, que ya sabíamos aunque mirábamos a otro lado, de miles de personas en los llamados pisos patera. Hace unos días una niña de dos años cayó desde un tercer piso en el que comparten escasos metros unas veinte personas. La pequeña está bien pero una ciudad que permite un hacinamiento semejante no está nada bien. Mientras usted y yo hacíamos un vermut en un chat para distraernos del encierro, los sin derechos se abismaban en el agujero negro del tragaluz de una finca vieja parecido al que se precipitó la niña cuando se asomó a la ventana, o se pasaban ante una baldosa de tamaño parecido al que usa el derviche cuando da vueltas y más vueltas preguntándose qué hago aquí.

He decidido que como “somos apenas un destello”, dejo para la vuelta las hambrepapas y me pongo en modo felizverano.

No muy lejos, también en el barrio de Pere Garau, en el terrado de una casa de dos plantas de los años 60 en el que vive una familia magrebí una mujer llena de agua una pequeña balsa de plástico para que su hijo de unos tres años se refresque y juegue. Contemplo la escena fascinada. He visto más felicidad y armonía en ese momento que en los baños en piscinas de villas suntuosas, de esas de miles de euros el metro cuadrado, a las que los dueños de Mallorca no pudieron acceder hasta que por fin se les hizo el pasillo aéreo seguro. Ahora no paran de llenar instagram con sus selfies de piscinas desbordantes.

El pequeño chapoteaba en su charca de plástico contemplado por un peluche y su madre. Creo que la familia es magrebí. En esa casa, años atrás vivió un colomboylo que pintó de rojo las plumas de sus palomas. Cuando iniciaban el vuelo, sus cabriolas rojiblancas parecían las danzas de moléculas que vemos en cualquier programa de youtube sobre el Cosmos, o las que sirven para concentrarnos en no sé cuál chakra cuando nos ponemos a meditar. Acaba el baño, el niño sale de la tina de plástico de colorines, su madre le arroja con una toalla blanca. En el tendal,



pantalones del patriarca y las túnicas de ella. Todas de color oscuro. Sobrevuelan. Parecen cometas.

Como el espacio es relativo y el tiempo también, me entrelazo a una partícula que anda por ahí para deseáros que desde vuestras ventanas vuelen alto los sueños como la milana que esta mañana de finales de julio me ha regalado armonía en una danza inmemorial de un ave que estaba en peligro de extinción. ¿Como nosotros? Me confortan las palabras de Carlo Rovelli cuando le cuenta a Lluís Amiguet en su entrevista en La Vanguardia que “encontrar vida extraterrestre sería tan relevante, al menos, como los descubrimientos de Copérnico y Darwin”. Pues eso. Feliz verano covid19.

Nota: La periodista i escriptora Lourdes Durán publica els seus articles cada setmana a la web de Palma XXI, acompanyats per les il·lustracions de Toni Salvà.

Guia urbana de Palma: S'Escorxador



1 S'Escorxador (1905)

L'any 1904, l'Ajuntament de Palma, presidit per Antoni Planas Franc, adquirí els terrenys de l'hort de Sant Joan per a la construcció de l'Escorxador Municipal. El projecte fou realitzat per l'arquitecte Gaspar Bennazar i va ser premiat a l'Exposició Internacional de Belles Arts, celebrada a Madrid l'any 1906. El 1982 deixà de ser escorxador a causa del deteriorament de les naus. El 1987, es dugué a terme el projecte per procedir a la seva rehabilitació. Des de llavors, té funció de centre cultural, recreatiu i comercial.

Imatge: FAM.



2 L'arquitectura residencial

El procés urbanitzador de la zona de la Plaça de Toros, que prenia el nom del Coliseu Balear, s'hi inicià al voltant l'any 1928, impulsat per Josep Castellarnau i la seva dona, Francesca Fuster Fortesa.

La casa dels germans Leonard és un exemple de l'arquitectura desenvolupada a les barriades de Bons Aires i Amanecer després de l'execució del Pla Calvet, que convivía amb la Palma rural tal i com ho testimoniava la recent desapareguda possessió sa Torre den Puigdorfil. L'edificació més antiga és Ca'n Alonso, projectada per Josep Maria Monravà l'any 1937 i ampliada posteriorment per Francesc Cases. Actualment, es fa servir com a Casal de Barri.

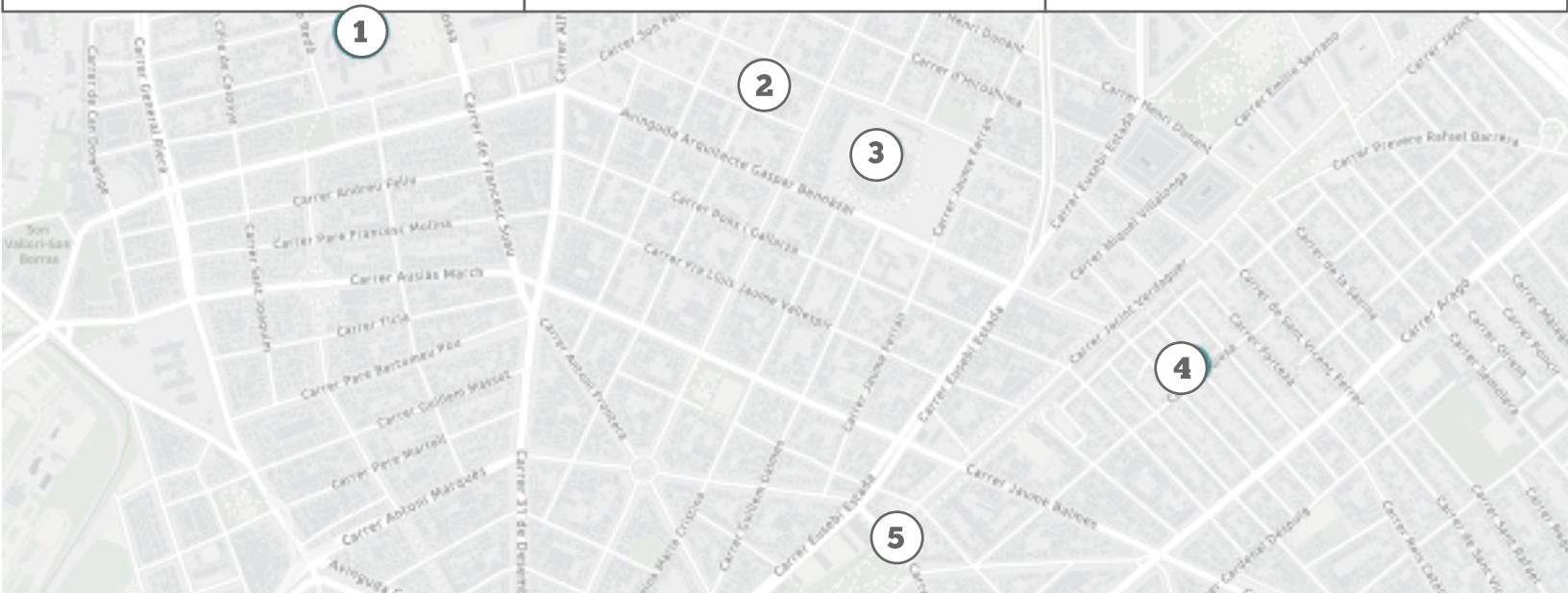
Imatge: COAIB.



3 Plaça de toros - Coliseu Balear (1928)

El Coliseu Balear fou projectat per Gaspar Bennazar Moner el 1918, però no s'executà fins als anys 1928-29, quan substituï l'antiga plaça de toros situada a prop de la plaça del Bisbe Berenguer de Palou. D'estil eclèctic, propi dels darrers anys de la dècada dels 20, l'edifici es construí amb carreus de marès vist i s'estructurà sobre pilars en forma de creu. A la façana destaquen la barana i les mènsules de ferro del corredor exterior, els arcs rebaixats amb la clau decorada amb motius vegetals i les quatre torres quadrades, amb terrat pla i coronades per una balustrada.

Imatge: Arxiu Cronista de la ciutat.



4 Els Hostalets

Aquesta singular barriada, que acollia els transportistes provinents d'Inca, deu el seu nom a l'hostal den Canyelles, envoltant del qual s'urbanitzà. Fruit del primer pla parcial de l'Eixample de 1877 i de la parcel·lació de diverses possessions durant la primera meitat del segle XX, s'estructurà segons una xarxa de carrers ortogonals sense voreres, que evitava la circulació de carros i garantia la tranquil·litat dels habitants primigenis. L'activitat industrial de Ca'n Maneu i ses Sedes va marcar el caràcter obrer d'aquest barri, amb detalls ornamentals d'estil modernista.

Imatge: Arquitectives.



5 El pont des tren (1931)

Al barri d'Arxiduc hi trobam diversos elements relacionats amb el transport ferroviari, d'entre els que destaca el pont del tren d'Inca, conegut antigament com Pont de les Set Aigües. Obra de Gaspar Bennazar, fou construït l'any 1926 amb l'objectiu de facilitar el trànsit sobre les vies, substituint un antic pas a nivell. L'obra, realitzada amb formigó, marès i ferro forjat, va ser esbucada i posteriorment reconstruïda al 2005.

Imatge: Arxiu Antonio Sánchez.

Versió express

Més a www.palmaxxi.com

Un projecte de:



Amb el suport de:



CIUTAT

REVISTA DE PALMA



PALMA XXI