

Geografía urbana de Palma: la actividad turística en la forma y el desarrollo de la ciudad

Jesús M. GONZÁLEZ PÉREZ
Departament de Ciències de la Terra – Universitat de les Illes Balears
E-mail: jesus.gonzalez@uib.es

Introducción: la consolidación de un espacio metropolitano

A primera vista, el plano de Palma de Mallorca es ordenado y organizado alrededor de dos elementos fundamentales en su trama urbana, ambos con formas radioconcéntricas: la ciudad preindustrial y su ensanche de población. La extensión y el valor simbólico y funcional de la ciudad intramuros (algo más de 100 has.) han favorecido el proceso de urbanización durante el último siglo. El *desarrollismo* de los años 1960 ha contribuido a la desarticulación del espacio interior de la ciudad. Aunque se hayan planteado interesantes apuestas por modelos basados en la recuperación del tejido y la rehabilitación urbana desde la década de 1980, modas sociales y el planeamiento reciente favorecen la expansión superficial en horizontal de la ciudad. En la actualidad, Palma queda estructurada por un *continuum* urbano que supera ampliamente su término municipal. La crisis de la ciudad compacta y la apuesta por una ciudad difusa debe mucho a la especialización turística y al papel de las primeras y segundas residencias dispersas por prácticamente todo el espacio insular.

La insularidad no nos permite hablar de un auténtico sistema urbano balear, hasta el punto de cuestionar el mismo hecho balear. La macrocefalia de Palma de Mallorca es indiscutible. Con todavía elevados índices de crecimiento demográfico anual, a diferencia de lo que sucede en otras ciudades españolas de similar rango urbano, la capital autonómica se aproxima a los 400.000 habitantes. Ninguna de las siguientes ciudades de la red urbana de Mallorca y Balears alcanzan los 50.000 habitantes. Así, estamos ante un sistema primado con ausencia del escalón intermedio por lo que, en la actualidad, toma una fuerza indiscutible la frase de

Quintana (1979: 113) «Mallorca se configura como un área globalmente urbana». Por tanto, si consideramos una supuesta área metropolitana de Palma que alcanza toda la isla de Mallorca, la población metropolitana supera los 700.000 habitantes. En el sistema urbano español, Palma de Mallorca ocupa el puesto décimo por su número de habitantes y puede definirse como una ciudad media (área metropolitana pequeña según A. Precado, 1996). La especialización terciaria es indiscutible. La función turística, de centro administrativo autonómico y la concentración de actividades de servicios urbanos para una población de más de 700.000 habitantes, que se duplica en el cenit de la temporada turística, fortalece su proceso de terciarización.

El crecimiento poblacional de Palma es constante desde 1887. La lentitud en la construcción del tardío ensanche influyó en la ralentización del crecimiento de la ciudad mallorquina hasta los años 1940 (González, 2005). Los cambios demográficos más importantes se producen a partir de 1960, y destacamos dos principales (figura 1). En primer lugar, el acelerado

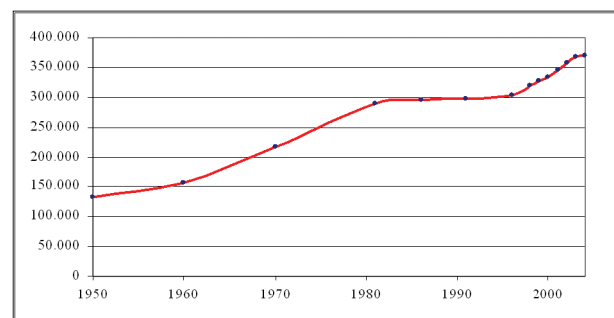


FIGURA 1. Evolución de la población de Palma, 1950-2004
FUENTE: elaboración propia a partir de censos y padrones

crecimiento de efectivos humanos: en sólo dos décadas la población palmesana multiplicó por dos su población. El Censo de 1960 contabilizó unos 150.000 habitantes y el de 1981 se acercaba a los 300.000. El desarrollismo de los 1960 y el consecuente primer boom turístico convirtieron a Palma en un importante centro de recepción de inmigrantes procedentes de la península. La transición del segundo al tercer boom en los 1990 facilitó la llegada de inmigración laboral de los países menos desarrollados. En segundo lugar, destacamos el aumento del peso demográfico de Palma respecto a la población de Mallorca hasta los años 1990 y, a pesar de los valores siempre positivos de Palma, el mayor crecimiento de la isla sobre la capital en la actualidad. Esto confirma los procesos del tercer boom turístico (Rullan, 1999) y la creciente metropolización. En 1900, la población palmesana representaba el 25,75% de la mallorquina. Esta relación aumentó hasta alcanzar el 43,80% en 1960 y el 54,32% en 1981. Los datos censales de 1991 y 2001 rebajan este índice hasta el 52,31% y el 51,25%, respectivamente.

Referencias a la bibliografía geográfica y urbana de Palma

La incorporación de este apartado, relativo a resaltar aquellas obras o trabajos más importantes para la interpretación de las ciudades de estudio, tiene dos objetivos principales. Por un lado, facilitar la difusión de las investigaciones sobre temáticas urbanas ante todo pensando en los jóvenes investigadores pero también en el público en general. Por otro, sintetizar y evaluar la bibliografía existente con la intención de detectar debilidades y/o necesidades de investigación.

Las investigaciones urbanas sobre Palma proceden fundamentalmente de tres disciplinas: la Geografía, la Arquitectura y la Historia del Arte. Para la interpretación del sistema urbano de Mallorca existen dos obras fundamentales. A pesar del tiempo transcurrido, la primera es un trabajo de gran calidad hasta el punto que muchas de sus hipótesis están todavía de plena actualidad. Nos referimos a «El sistema urbano de Mallorca» de Albert Quintana (1979). Más recientemente Onofre Rullan (2002), desde una perspectiva regional, reinterpreta aspectos del sistema urbano aunque integrado en una obra de objetivos más amplios.

No existe una auténtica Geografía Urbana de Palma. Entre las obras que estudian de manera más o menos integral el fenómeno urbano de la capital balear destacamos dos. La Tesis Doctoral de la profesora Carme Ruiz, leída en la Universitat Pompeu Fabra, incorpora nuevas perspectivas de análisis social aunque no hay aportaciones importantes respecto al proceso urbanizador y la morfología urbana. Ganadora del Premi d'Investigació Ciutat de Palma de 1998, una parte ha

sido recientemente editada con el título «L'urbanisme de la ciutat de Palma» (2000). Con una visión también general, M. Lucena (1997) coordina la «Guía de arquitectura de Palma», que explica de forma sintética y sencilla el proceso urbanizador y la historia urbana de esta ciudad, desde su origen hasta la actualidad. Más interesantes son los trabajos que se centran bien en el análisis de un elemento de la trama urbana o bien en el proceso urbanizador durante un determinado período histórico. Del primer caso son las investigaciones sobre la construcción del ensanche de Palma, resultado de una Tesis Doctoral autoría de M. Ladaria (1992); el trabajo de la historiadora J.M. Escartín (2001) sobre la ciudad de la Revolución Industrial; y otras investigaciones publicadas en forma de capítulos de libros o de artículos en revistas científicas como son las relativas a las políticas de renovación y rehabilitación integral en diferentes entramados de la ciudad histórica (González, 2002a; 2002b; 2002c). Entre los estudios de carácter histórico destacamos la del profesor de Historia del Arte, M. Seguí (1990), en la que el autor se enfrenta con éxito a la explicación de la evolución arquitectónica y urbanística de Palma durante la primera mitad del siglo XX. No menos interesante es la obra «Las raíces de Palma», autoría del arquitecto C. García-Delgado (2004), tanto por la explicación de la primera evolución urbana como por la magnífica y bien cuidada recopilación cartográfica. A pesar de que en los últimos años hemos logrado publicar trabajos sobre diferentes aspectos de historia urbana (Miranda y Artigues, 2004) pero también sobre nuevos fenómenos urbanos de Palma como pueden ser el debate de la multiculturalidad (González y Somoza, 2004a; 2004b) o el urbanismo posmoderno (González y Piñeira, 2004), sería necesario no sólo profundizar sobre estas primeras reflexiones sino también cubrir campos propios de la Geografía Urbana que todavía están deficientemente estudiados. Entre muchos otros sobresalen los relativos a la vivienda o a la degradación y rehabilitación de espacios turísticos maduros.

La evolución del espacio urbano

Como espacio insular situado en plena encrucijada mediterránea, la historia de Mallorca se debate entre el tradicional hermetismo insular y la apertura cultural que producen las constantes conquistas llevadas a cabo por los pueblos más desarrollados de su área de influencia. Esa histórica convivencia producto de la defensa de lo «local» y la riqueza de lo «global» se percibe en Palma a través de la presencia de importantes rasgos de las civilizaciones romanas y musulmanas y, en la actualidad, por la creciente aculturación germana o latinoamericana. La especialización en la actividad comercial durante tantos siglos y la más reciente explosión del turismo no sólo expresan la dependencia

económica exterior de la isla, sino también la experiencia de la ciudad como nodo de complejas redes de escala continental.

Origen de la ciudad: de la Antigüedad a la época Moderna

La idea de resumir la historia urbana de más de 2000 años en tan solo unas pocas líneas es tan perversa como, en ocasiones, necesaria. Recurriendo a la bibliografía existente, nuestro objetivo es realizar una sintética presentación del origen y desarrollo de la forma urbana de la antigua *Madīna Mayurqa* en sus etapas históricas más relevantes. Como casi todas las ciudades, Palma ha tenido un pasado de luces y sombras. Entre las optimistas destacamos el enorme impacto producido por la larga y fructífera dominación musulmana sobre el trazado urbano de la actual ciudad genética, las interesantes aportaciones arquitectónicas del gótico y la influencia de la nueva ingeniería urbana en la estructura de la ciudad durante la época moderna. Las necesidades defensivas de una ciudad situada en plena encrucijada mediterránea, anhelada por los intereses imperialistas de los pueblos vecinos y por la rapiña de corsarios y piratas, son algunos de los argumentos que explican la importancia de sucesivos amurallamientos defensivos. Las cercas han dirigido el crecimiento urbano hasta la entrada en la etapa industrial. La primera descripción de la ciudad elaborada por el ingeniero y topógrafo Pere d'Alcántara Peña en 1885 ya contabilizó cinco recintos amurallados: dos de época romana, tres musulmanes y el definitivo renacentista. Recientemente, Carlos García-Delgado (2004) corrigió y aportó nuevas teorías perfectamente documentadas sobre el número y la tipología de los amurallamientos.

Aunque algunos autores hablan de un origen indígena prehistórico (época talayótica) de Palma, todavía no se han encontrado pruebas evidentes de su existencia y menos de su precisa localización. El origen tiene una fecha exacta, el 123 a.C., año en el que Mallorca se incorpora al Imperio Romano. Sería una de las cinco ciudades mallorquinas sobre las que hay pruebas documentales de su existencia. De *Pollentia* y *Bocchoris* conocemos su emplazamiento, las otras dos (*Guium* y *Tuccis*) están sin localizar y probablemente estuviesen habitadas por población indígena. La ciudad romana de Palma se situaba sobre parte del barrio actual de la *Almudaina*, en las inmediaciones de la catedral. Una muralla cerraba una pequeña ciudad (entre cinco y seis has.) de unos 2.000 habitantes. A este núcleo principal se podrían añadir otros menos importantes localizados en sus inmediaciones. García-Delgado (2004) anota la posibilidad razonable de la existencia de asentamientos extramuros. La planta original de la ciudad era ortogonal, la habitual en las de nueva planta fundadas en el Imperio

por los romanos. Los restos de la ciudad romana en la actualidad son escasos, destacando los correspondientes a algún pequeño tramo de la muralla y algunos otros descubiertos recientemente y que han sido absorbidos por edificaciones más modernas, como es el caso del teatro. Según García-Delgado (2004), el arco de la *Almudaina*, tradicionalmente considerado una de las puertas de la muralla romana, difícilmente pudo haber sido levantado durante este período. Sea como fuere, existe unanimidad en su datación antes de 1229, año de la conquista cristiana de Mallorca. El esquema radial de la red de caminos extramuros que conectan la ciudad romana con el resto de la isla es el primer antecedente de las formas más recientes de extensión (ensanche de población) y de la actual estructura viaria de Palma.

Tras la caída del Imperio Romano, Mallorca fue ocupada por vándalos (454-534) y Bizancio (534-902). Su incorporación al emirato omeya de Córdoba en el año 902 significó el inicio de una larga y fructífera etapa que habría de marcar el desarrollo de la que sería su capital, *Madīna Mayurca*. Como muestra de la evolución del plano urbano, al final de la dominación árabe la ciudad amurallada de Palma tenía unas 100 has. A pesar de las transformaciones posteriores, la trama urbana actual es heredera de estos tres siglos de dominación musulmana tal y como se puede apreciar no sólo en restos arquitectónicos o en la rica toponimia heredada sino también en las tipologías y la estructura general de algunas de las calles del casco histórico. Así, el sistema de crecimiento orgánico y la subordinación de la calle a las edificaciones construidas, característico del urbanismo islámico, no impidió la confirmación de la solución, ya planteada tímidamente por los romanos, de articular la urbe intramuros a través de una serie de vías principales que servían para conectar la ciudad con los principales núcleos de la isla. En un buen número de casos, estas calles se superponían sobre antiguos caminos existentes antes del proceso urbanizador, de ahí que habitualmente tengan trazados ligeramente curvos para adaptarse a las características topográficas del terreno. La imagen final es una isla con estructura vial de forma radial que penetra en el interior de la ciudad a través de una trama que respeta esas formas radioconcéntricas. Estas vías de origen musulmán de conexión interior-exterior se corresponden con las siguientes calles en la actualidad: Sant Miquel (dirección a Bunyola, Valldemossa y Sóller); Sant Jaume (Esporles, Puigpunyent y Banyalbufar); Sindicat (Inca, Pollença, Alcúdia); Apuntadors, Sant Pere y San Magí (Portopí, Andratx); Puresa y Sant Alonso (Llucmajor, Campos, Felanitx, Santanyi). Algunas de estas calles principales, que se dirigían hacia las puertas de entrada de la ciudad, fueron utilizadas posteriormente como ejes comerciales sobre los que se organizaban los zocos.

El crecimiento de la ciudad entre los años 900 y 1000 está capitalizado por tres acontecimientos (García-Delgado, 2004): la construcción de la Alcazaba

Real (Almudaina Real) y la Suda (Palacio Real); la reconstrucción y ampliación de la muralla romana (denominada Medina Vieja) en 1115 que más adelante daría lugar a la Almudaina Mayor (1229); y la consolidación de arrabales extramuros a principios del siglo XII, llamados *Arabatalgudit* (Arrabal Nuevo o Ciudad Nueva), que fueron necesarios para acoger a la importante inmigración procedente del norte de África y de todo Al-Andalus. Junto al Alcázar y en el solar que ahora ocupa la catedral se situó la primera mezquita. El desarrollo, la urbanización y la edificación de aquel tejido urbano exterior se completó con el levantamiento de nuevas cercas defensivas que, al mismo tiempo, fueron utilizadas como acueducto. Esto explica la importante dimensión de unas murallas que, construidas también como obra de ingeniería civil, debían adaptarse a la topografía del terreno. Por lo tanto, los nuevos límites de la ciudad no eran muy diferentes a los que fijamos en la Palma preindustrial del siglo XIX, ya que coinciden con el actual lecho de la Riera y con las Avingudas.

La ciudad intramuros de Madīna Mayurqa (siglo XII) estaba estructurada en tres partes principales (Riera, 1997) (figura 2). En su núcleo interior estaba la denominada *Urbs Vetus* o Antigua Almudaina, que se correspondía con la parte más antigua de la ciudad encerrada en las murallas romanas. Recurriendo a terminologías y procesos actuales, sería como el casco histórico de la Madīna Mayurqa musulmana. En segundo lugar situamos un barrio de reciente urbanización, el Arrabal Nuevo o Arabatalgudit, localizado entre la Almudaina, la muralla y el torrente de la Riera. Y en tercer término el *Bebelgudit* (Puerta Nueva), que García-Delgado (2004) identifica como un territorio probablemente sin edificar delimitado por las murallas romana, de la Almudaina Mayor y por el muro del Alcázar de la Almudaina Real. Pero estamos ante una ciudad que, consecuencia del dinamismo conocido durante el

dominio musulmán, cambiaba su fisonomía con celeridad. Antes de la conquista catalana-aragonesa de 1229, ese sector de la Puerta Nueva se incorporó a la Almudaina Mayor, la urbe dejó de estar estructurada en aquellas tres zonas y la Almudaina se especializó como un recinto administrativo. En su interior se encontraban, entre otros, el alcázar, la mezquita aljama, la alcaicería y las viviendas de funcionarios y otras personas ligadas al poder civil y religioso (Riera, 1997). Al menos, existe constancia de cuatro mezquitas. En la actualidad, la herencia arquitectónica islámica es visible sobre todo en el Palacio de la Almudaina, los baños de la calle Can Serra, algunas torres del Temple (Bab Gumara) y, aunque no es fácilmente visible, en el barrio del Puig de Sant Pere.

El 31 de diciembre de 1229 Madīna Mayurqa sucumbió ante el ejército catalán de Jaume I. Mallorca entró en la Edad Media feudal de dominio cultural cristiano. La nueva capital del Reino de Mallorca cambió su nombre por el de Ciutat de Mallorca. Aunque la urbe mantuvo el perímetro del período islámico y respetó en buena medida su trazado urbano, el normal proceso urbanizador leyó perfectamente las necesidades derivadas de las nuevas influencias culturales y del dinamismo económico. El sistema de distribución de agua islámico se mantuvo con pocos cambios durante el período feudal. Las nuevas necesidades residenciales no obligaron al derribo y el levantamiento de nuevas cercas debido a la importante oferta de suelo vacante intramuros que, hasta el momento, estaba ocupado por huertas y cementerios.

Así y todo, la ciudad transformó también su fisonomía y paisaje. En cuanto a la estructura urbana dos aportaciones principales. La primera está relacionada con la tímida introducción de normas de ordenación en los nuevos espacios edificados, que se van a traducir en una cierta regularidad de los trazados. El barrio de sa Calatrava es donde probablemente mejor podemos detectar esta ordenación del tejido urbano. En segundo lugar destacamos el nuevo significado que obtiene el espacio público, entendido como un lugar destinado a albergar actividades comerciales, por tanto próximo al concepto actual de plaza. Entre los cambios paisajísticos sobresalen las obras de arquitectura civil y religiosa. Los conquistadores cristianos derribaron la mayor parte de la herencia musulmana y la sustituyeron, al menos cuando se trataba de obra religiosa, por la nueva simbología cristiana. Durante este período de dominio artístico gótico se reconstruyó el Palacio de la Almudaina (siglo XIV) y se construyó la Seu (siglos XVIII-XVI), el Castillo de Bellver (siglo XIV) y la Lonja (siglo XIV). Esta importante actividad arquitectónica coincide con el reinado de Jaume II.

Desde el siglo XVI hasta principios del siglo XIX, la morfología urbana de Palma respondió a su condición de plaza fuerte. Las primeras operaciones dirigidas a la reforma interior y al embellecimiento son de la Ilustración y las principales transformaciones urbanas de los siglos

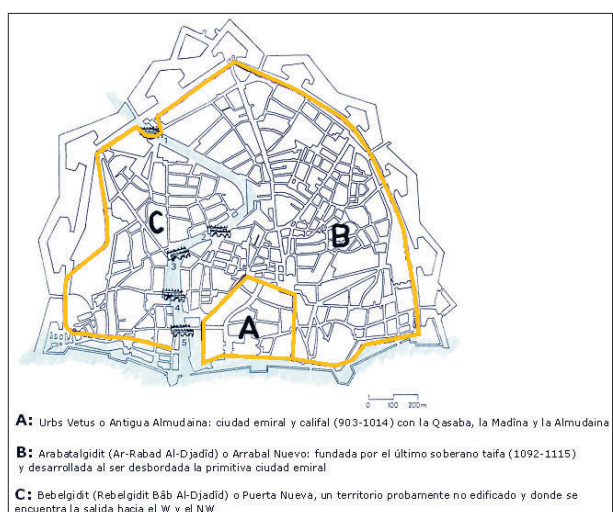


FIGURA 2. La ciudad de los reinos de taifas (1015-1114)

FUENTE: Rullan (2002: 163)

XVI y XVII se asocian a obras de ingeniería militar y civil. Así, las nuevas necesidades defensivas provocadas por la utilización de la pólvora y los consecuentes avances de la ingeniería militar de la época moderna obligaron a la monarquía, en quien recaían las competencias en la materia, a la construcción de un nuevo recinto amurallado. El proyecto se encargó al ingeniero italiano Giacomo Palearo, más conocido como Fratin, quien optó por una muralla construida sobre el sistema de baluartes. Las obras comenzaron en el último tercio del siglo XVI y concluyeron a principios del XIX. Las nuevas fortificaciones, más sólidas y altas, se levantaron cerca de las defensas medievales. La forma de la ciudad actual debe mucho a esta obra de ingeniería ya que el curso actual de las vías que circunvalan la ciudad preindustrial (las Avingudas) y el Paseo de Mallorca se asientan sobre el antiguo trazado de estas murallas. Además, la construcción de este nuevo elemento defensivo trajo consigo otras importantes consecuencias para el desarrollo urbanístico de Palma como es el hecho de que, por motivos de seguridad militar, se limitó el asentamiento de población en el exterior de la muralla. En la actualidad se conservan dos fragmentos de la muralla marítima: el Baluard de Sant Pere (oeste) y el sector entre el Mirador y el Baluard del Príncep (Cantarellas, 1997a) (Ruiz, 2000).

Entre las aportaciones de la ingeniería civil destaca el desplazamiento del cauce de la Riera (1613) hacia el foso de las murallas con el objetivo de salvaguardar la ciudad de las crecidas violentas. Con esta obra, el lugar anteriormente ocupado por este torrente se convirtió en un eje viario fundamental de la ciudad intramuros (la Rambla y el Born) y en un sector destacado desde un punto de vista simbólico y arquitectónico.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII comenzó el proceso de valoración del espacio público como medio para mejorar y embellecer la ciudad. La ciudad ilustrada sustituyó el tema de la fortificación, eje de los siglos XVI y XVII, por el de la reforma urbana. Se preparaba así el ingreso en el siglo XIX (Cantarellas, 1997a). Todo esto se tradujo en un mayor control del proceso edificatorio y en una primera preocupación por las medidas higienistas. Aspectos como la simetría, la alineación, el control de la altura de los edificios, el alumbrado público, la pavimentación de calles y construcción de aceras centraron el debate urbanístico de la Palma ilustrada.

La ciudad en la industrialización del siglo XIX

La industrialización del siglo XIX transformó decisivamente el plano de las ciudades españolas. En aquellos territorios industrializados asistimos a las primeras reformas interiores planificadas de acuerdo con las disposiciones de la legislación de Planos Geométricos

de Poblaciones (1846) y, sobre todo, a la extensión regulada extramuros por medio de los ensanches de población.

La industrialización de Palma durante el siglo XIX no se correspondió con un correlativo dinamismo en el campo del planeamiento urbano. A pesar de que por sus efectivos demográficos Palma estaba obligada a la redacción de un plano geométrico, ni tan siquiera lo proyectó. Y el ensanche de población, el elemento de la morfología urbana más característico de la Revolución Industrial española y expresión de la riqueza de la nueva burguesía industrial, se aprobó a comienzos del siglo XX. Las dos principales transformaciones urbanas de esta etapa intervinieron sobre diferentes espacios urbanos. Se trata de reformas interiores en la ciudad preindustrial y la proyección y construcción de arrabales de nueva planta en la periferia extramuros.

Las desamortizaciones de órdenes religiosas llevadas a cabo por el Primer Trienio Constitucional (1820-1823) y los decretos de Mendizábal (1835-1836) produjeron un gran impacto en el espacio urbano de Palma. Sus objetivos fueron la creación de nuevos espacios públicos, el esponjamiento urbano y la apertura de accesos viarios. La ciudad conventual dejó paso a la ciudad burguesa. Diecisiete de los veintitrés conventos existentes en la ciudad amurallada se vieron afectados por la extinción de las respectivas órdenes religiosas. De estos, seis fueron demolidos y otros once cambiaron de uso. Entre los espacios públicos creados destaca la plaza Major, un espacio que, ocupado anteriormente por el edificio de la Inquisición, pasó a ser un mercado al aire libre aprovechando el solar dejado por el edificio religioso. Representa un ejemplo paradigmático de área creada para función pública utilitaria, característico del primer liberalismo. No menos interesantes fueron los derribos y las transformaciones de otros conventos y edificios religiosos como son los de la Consolació, la Concepció y el de Santo Domingo. En los dos primeros casos, los solares vacíos resultantes se ocuparon por espacios públicos (plazas del Quadrado y del Olivar, respectivamente); mientras que el derribo del de Santo Domingo permitió la realización de una adaptación local de calle porticada (calle Palau Reial) a imitación de la parisina rue du Rivoli. Este nueva calle, que servía para expresar la imagen de la burguesía palmesana, fue ocupado por edificios de pisos, almacenes y el casino (más adelante sede del Círculo Mallorquín y hoy del Parlament de les Illes Balears).

El proceso de aglomeración de la población de Palma se inició a mediados del siglo XIX y se aceleró de manera importante a lo largo de la segunda mitad de este siglo. La ciudad intramuros alcanzó en estos años una alta densidad poblacional, de hasta 400 hab/km², sobre todo si consideramos que una cuarta parte de la superficie urbana estaba ocupada espacios públicos, edificaciones religiosas y civiles y que existían numerosas casas señoriales con gran superficie y baja población. La condición de plaza fuerte de Palma de Mallorca



FIGURA 3. Palma amurallada y arrabales a finales del siglo XIX
FUENTE: Busquets (2002)

impedía la urbanización extramuros. El respeto por las denominadas «zonas polémicas» (Ordenanzas Generales del Ejército y Real Orden del 16 de septiembre de 1856) obligaba a que la ciudad se encerrase sobre sí misma. Motivos defensivos y de seguridad exigían que, en un radio de 1.250 m. de los recintos amurallados, no se levantase ninguna edificación ni se produjese asentamiento de población. Con la excepción del ensanche del arrabal con planta reticular de Santa Catalina aprobado en 1869, en general se respetaron las «zonas polémicas», y así sucedió con la construcción de los barrios obreros e industriales¹. Estos últimos eran arrabales situados a 1.250 m. de las cercas que, en plena fase industrializadora, se proyectaron para localizar no sólo los obreros industriales sino también a los nuevos contenedores donde instalar maquinaria industrial moderna. Éste es el origen de el Molinar, els Hostalets, sa Punta, can Capes y la Soledat (González, 2003) (figura 3). A pesar de que en la actualidad las trazas urbanas estén modificadas, las originales respetaban una distribución en manzanas regulares geométricas, normalmente con formas rectangulares, y con predominio de calles rectas y de largas perspectivas.

Aunque el ensanche es un producto propio de la fase industrial del siglo XIX, el proyecto de ensanche de Palma fue aprobado en 1901. Aún así, desde 1868 (Sexenio Revolucionario) el ensanche centró el debate urbanístico también en Palma. Por estos motivos, incluimos su comentario en este apartado. La primera medida para la construcción del ensanche era el derribo de las murallas que circundaban la ciudad y que se veían como fuente de todos los problemas de la época. En general, la destrucción de las murallas debemos valorarlo como un comportamiento propio de sociedades desarrolladas, en proceso de industrialización. Pero el proceso de derribo del «opresivo cinturón de piedra»

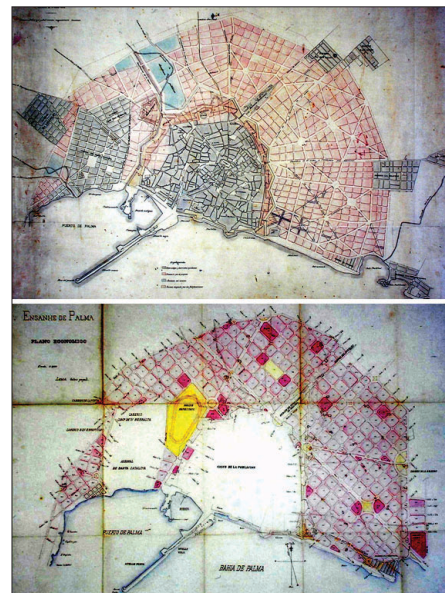


FIGURA 4. Planos de las propuestas presentadas al concurso público para la redacción del ensanche de Palma: Calvet y García Faria
FUENTE: Tous (2002)

en Palma se extendió durante demasiados años debido a la oposición mostrada por el Ejército que, con su eliminación, perdían un espacio que era de su propiedad. La presión de la burguesía y sus intereses especulativos por un lado, y el triunfo de las ideas higienistas, por otro, lograron vencer las preferencias del ejército. El derribo de las cercas se extendió desde 1903 hasta 1934.

Al concurso público convocado por el Ayuntamiento se presentaron dos propuestas. El Gobierno central eligió el «Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Palma de Mallorca» que, aprobado en 1901, fue obra del ingeniero Bernat Calvet. La propuesta no electa fue elaborada por Pere García Faria, de origen barcelonés y uno de los continuadores más cualificados de Ildenfonso Cerdà. Con el plan ganador, Palma entró en la modernización: como aspiración de prosperidad económica, de industrialización, de higiene, de libertad constructiva, de expansión urbana. En una palabra, una ciudad que respondiera al nuevo orden racional-liberal, a la promoción liberal privada. A diferencia del resto de ensanches de población aprobados en las ciudades españolas, en la capital balear se optó por un esquema radiconcéntrico. El papel representado por las vías es clave para entender la ordenación de la expansión urbana. La solución proyectada por Calvet definía la estructura básica a partir de la integración de los principales ejes de penetración existentes y la ordenación del espacio intermedio con una doble tesela,

¹ Aunque el origen del primer núcleo urbano de Santa Catalina se remonta a mediados del siglo XIV, a partir de la fundación del Hospital de Santa Catalina (1856), su urbanización durante el siglo XIX en plena vigencia de las «zonas polémicas» se explica por unas concesiones especiales logradas por el Marqués de la Romana, por aquel entonces el principal propietario de las tierras de lo que hoy es este barrio (Santander, 1967).

radial y ortogonal. Así, el ensanche quedó planteado como una gran corona circular que abarcaba todo el contorno de la ciudad antigua, quedando dividido en dos partes por el cauce del torrente de sa Riera (Seguí, 1990). Las vías radiales no eran más que prolongaciones de las principales carreteras de la isla hacia el interior de la ciudad. Aunque el proyecto contenía la urbanización de dos grandes zonas verdes, Palma tenía una alta densidad edificativa. La superficie del ensanche había sido calculada para un período de veinticinco años, pero en 1940 una parte importante del mismo estaba todavía sin cubrir (figura 4).

Primeros impactos del turismo en la ciudad del siglo XX: renovación y reforma interior

Los inicios del nuevo siglo fueron realmente prolíficos en cuanto a número y, en algunos casos, originalidad de propuestas urbanísticas para Palma. A la planificación de la ciudad extramuros se añadieron los proyectos de reforma interior elaborados de acuerdo con la Ley de Saneamiento y Mejora Interior de las Grandes Poblaciones (1895) y de las ideas higienistas capitalizada en Palma por la figura del ingeniero Eusebi Estada y su obra «La ciudad de Palma» (1892). Durante esta etapa se redactaron dos propuestas centradas exclusivamente en la reforma interior: el Anteproyecto de Reforma Interior de Francesc Roca (1908) y el Anteproyecto de Reforma de Palma de Jaume Alenyà, redactado en 1912 y publicado en 1916. Y una tercera de 1917, en la que se combinaban las intervenciones intramuros con iniciativas extramuros vinculadas directamente con la actividad turística: el Plan General de Reforma de Palma obra de Gaspar Bennàssar (González, 2002b). Este arquitecto se identificó con las ideas del polígrafo Miquel dels Sants Oliver en relación a los beneficios que podía suponer la explotación turística para Mallorca. Así, de acuerdo con éste, el arquitecto Gaspar Bennàssar situó al turismo como el principal sector en la creación de riqueza de Mallorca. Pero, según él, la ciudad de Palma no estaba preparada para la nueva y exigente función. En consecuencia, este arquitecto incluyó en su plan de Palma de 1917 importantes actuaciones dirigidas por la nueva actividad económica, desde la creación de infraestructuras para el disfrute del ocio de los visitantes hasta una ciudad jardín para ser ocupada por instalaciones turísticas.

Difícilmente viable y cargado de algunos elementos utópicos, Bennàssar combinó la reforma circulatoria del casco antiguo con otras actuaciones fuera de la ciudad intramuros. En el antiguo

espacio intramuros proyectó higienizar y actuar sobre el sistema circulatorio como medida previa para la dotación de una todavía inexistente y necesaria infraestructura orientada a la explotación turística. En el exterior destacamos la construcción de un barrio residencial al oeste de la fachada marítima que serviría de enlace entre el Terreno y la ciudad propiamente dicha y una ciudad jardín. En el primer caso, la nueva urbanización estaba organizada por tres calles paralelas con trayectorias curvas (para adaptarse a la forma de la ensenada costera) que quedaban cortadas por otras perpendiculares de recorrido más corto. En las parcelaciones rectangulares resultantes proyectó hoteles y edificios de viviendas rodeados de amplias zonas ajardinadas. Mientras tanto, el interior (son Armadans) se ocupaba con un gran parque con zoológico, una biblioteca, un observatorio astronómico y un teatro (Seguí, 1990; González, 2002b; 2005). Aunque este proyecto no se haya ejecutado de acuerdo con las propuestas originales de este plan, esta fachada occidental de la ciudad (incluido el Terreno) fue el lugar ocupado por las primeras instalaciones hoteleras destinadas al turismo de masas a mediados del siglo XX (primer boom turístico).

En segundo lugar, destacamos la urbanización de la Platja de Palma, situada al este de la bahía, hasta convertirla en una ciudad jardín (figura 5). Un tipo de ciudad jardín que no fue proyectada como lugar residencial de las clases obreras, siguiendo los principios de E. Howard, pero tampoco como espacio ocupado por la burguesía urbana, como sucedió en la práctica totalidad de las experiencias de *city garden* españolas. En realidad, se trataba de una ciudad jardín que debía servir de modelo para enclaves turísticos, y en el cual tienen cabida hoteles, chalet y residencias de verano (González, 2005). Esta interesante tipología turística y/o urbanística fue posteriormente recuperada por otros arquitectos mallorquines y alemanes para la urbanización turística de determinados lugares del litoral de Mallorca

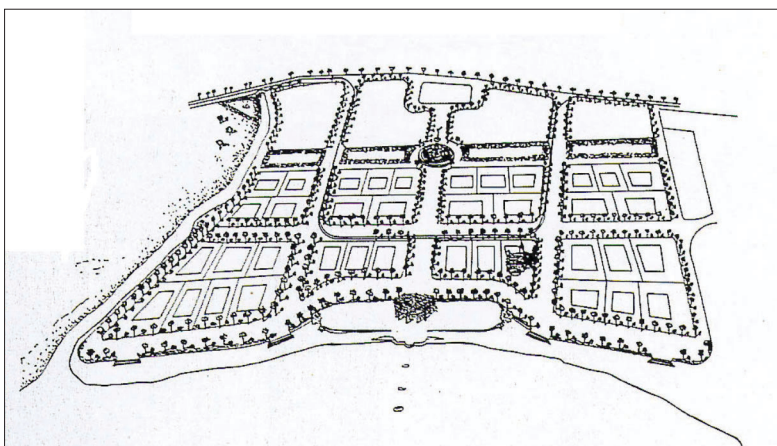


FIGURA 5. Plano de la Ciutat Jardí en Coll d'en Rebassa (Bennàssar)

FUENTE: Seguí (1990: 268)

(proyectos de urbanización de Santa Ponça, de Palma Nova y de la Platja de Alcúdia, el primero de 1933 y los otros dos fechados en 1934). Durante años, el núcleo urbano de la Ciutat Jardí lo formaron únicamente dos hileras de manzanas que discurrían paralelas a la franja costera. Las instalaciones del balneario y algunas de las primeras viviendas han desaparecido. El hotel ha sido rehabilitado recientemente después de haber estado muchos años en estado de ruina (Seguí, 2001).

La propuesta de Gabriel Alomar: la primera visión global de la ciudad

En 1939 todavía se estaban abriendo y urbanizando algunas calles del ensanche de 1901. Como sucedió en otras muchas ciudades españolas, durante la posguerra, en Palma se aprobó el primer plan urbanístico de concepción global redactado conforme al Estatuto Municipal de 1924. A diferencia de las propuestas anteriores, el concurso público regulaba la necesidad de que los proyectos presentados incluyeran la reforma interior, la revisión del ensanche y la incorporación legal y urbanística de las poblaciones satélites. Así, la ciudad histórica, el ensanche y los núcleos del extrarradio (caracterizados por el crecimiento desordenado y no regulado) debían formar parte de un mismo plan regulador. En Palma, el primer premio recayó en el Plan General de Alineaciones y Reforma, autoría de Gabriel Alomar. El conocido como segundo ensanche de Palma fue aprobado definitivamente en 1943.

El grave estado de deterioro físico de la ciudad genética instó a un tratamiento diferenciado. Sin embargo, también fueron las propuestas de reforma interior las que más debate han abierto, por lo que representan de cirugía urbana, de auténticas operaciones de *percements* o *sventramenti*. El proyecto para la renovación interior se articulaba en doce reformas parciales que afectaban en conjunto a 276.676 m² (figura 6). Unas reformas que estaban dirigidas por cuatro tipos de intervenciones principales: circulatoria, higiénica, estética e histórico-artística. En la práctica, los planteamientos venían a demostrar una línea continuista con la etapa anterior. Alomar solventó la cuestión circulatoria con la prolongación hacia el interior del esqueleto radial del ensanche. Para la higiénica, Alomar recurrió una vez más a las conocidas operaciones de demolición y reedificación programadas desde la ley de 1895. Renovar era abrir nuevas calles, ampliar algunas de las existentes, derribar los barrios degradados y, con carácter unitario, integrar la estructura urbana de la ciudad vieja con la trama radioconcéntrica del Ensanche de 1901 dando continuidad a las principales vías del ensanche con las calles que convergen en la plaza Major, considerado el espacio central de la ciudad e incluso de la isla (González, 2002b). Alomar hizo también hincapié en los aspectos estéticos de la ciudad antigua, utilizando

un lenguaje arquitectónico neohistoricista grandilocuente, característico del urbanismo español de los años de posguerra. En su proyecto, la enriqueció con amplias calles, algunas de ellas porticadas y todas edificadas según un criterio de unidad en cuanto a las alturas y estilo (Seguí, 1990).

Hasta el momento, la urbanización y edificación del ensanche se produjo a un ritmo muy lento lo que derivó en una ocupación parcial de los terrenos y solares edificables. Como aspecto positivo, y a diferencia del planeamiento precedente, el Plan de Alomar de 1943 proyectó también la revisión del deficiente ensanche de población. Más complejo fue el proceso urbanizador del extrarradio sobre todo cuando muchos propietarios, aprovechándose del vacío legal que inundaba a los terrenos situados fuera de los límites del ensanche, edificaron en el exterior del perímetro. Como consecuencia, al tiempo que se construía el ensanche estaban apareciendo núcleos en el extrarradio sin ningún tipo de servicio urbanístico y fuera de toda regulación. Este fenómeno, que Alomar denominó de «pseudo-urbanización», dio lugar al desarrollo de «urbanizaciones salvajes» trazadas a veces por el mismo propietario o por su albañil, sin intervención técnica en la mayoría de los casos y nunca con valor legal (Alomar, 2000). Según anota este arquitecto en la memoria de su plan, en el momento de la redacción del mismo estas zonas ocupaban un área tan grande como la del propio ensanche oficial. Con casi total seguridad, estos arrabales eran el lugar de asentamiento de aquella población obrera que, ante las dificultades de acceso a la vivienda en la ciudad, tuvieron que optar por residir en asentamientos irregulares periféricos. Pero detrás de todas estas urbanizaciones estaban los intereses de los propietarios del suelo, antes agrícola, que multiplicaron el valor de sus terrenos al adquirir la categoría de solar urbano². En definitiva, la especulación estaba desestructurando la ciudad, tanto



FIGURA 6. Plan General de Alineaciones y Reforma de Palma: reformas interiores

FUENTE: Alomar (2000: 50-51)

la planificada (en cierto modo el casco histórico y ensanche) como la no planificada (núcleos del extrarradio). Como respuesta a este fenómeno y utilizando lo que el Estatuto de Calvo Sotelo denominó planes de extensión, la revisión del ensanche de Alomar aumentó el límite del ensanche a las zonas del extrarradio edificado. Así, ensanche y extrarradio fueron objeto de un tipo de intervención global.

En su particular clasificación del suelo, Alomar distinguió dos zonas: la urbana y la rural. Esta última, que él define como permanentemente verde, sería lo que en la actualidad denominamos suelo no urbanizable o rústico. Se trata del resto del territorio, el agrícola, donde en ningún caso podían autorizarse nuevas parcelaciones y donde aquellas edificaciones permitidas no podían cubrir un máximo del 4% del solar (Seguí, 1990). Es más, Alomar dejó muy claro en la memoria del plan que no eran de prever futuras urbanizaciones en la zona rural. En el caso de que el censo de población se saldase con un crecimiento demográfico importante, antes que promocionar nuevos espacios residenciales exteriores habría que cubrir los sectores no edificados de la zona urbana. El sistema es realmente interesante, puesto que está adelantando muchos de los conceptos de la clasificación del suelo impuesta con la Ley del Suelo de 1956. En cuanto a las cuestiones circulatorias, aunque Alomar consideraba que los planteamientos de Calvet eran los correctos, también añadió otras importantes actuaciones esenciales en la estructura y la imagen de la Palma actual. Nos referimos a la planificación de la Vía de Cintura, en cuyo arco semicircular quedaba integrada toda la ciudad y de otra carretera que, siguiendo la configuración de la costa, constituye el origen del actual Paseo Marítimo. Su plan también rectificó la carretera de Lluçmajor.

Uno de los aspectos más interesantes para la mejora del ensanche no estaba en la propuesta primitiva. La incorporación se produjo después de los estudios de Alomar en el Massachusetts Institute of Technology. Nos referimos al problema de la vivienda y, sobre todo, a la nucleización social del ensanche y la zonificación. Lo fundamental consistía en dar mayor relevancia a los llamados grupos sociales primarios, especialmente al «grupo vecinal». En el caso de programar una nueva extensión de la ciudad, ésta debía basarse sobre el sistema de núcleos sociales, parroquias o barrios. Como si se tratasen de pequeñas ciudades satélites, cada barrio tenía que crear su centro neurálgico, mediante la agrupación de los distintos servicios y edificios necesarios para cubrir las funciones cotidianas de la población (Seguí, 1990).

Para muchos especialistas, con este plan Palma se situó en la vanguardia del planeamiento urbano en España. El arquitecto Ribas Piera halagó el esfuerzo de Alomar resaltando que, gracias a su trabajo, Palma fue la primera ciudad española en aprobar un plan según «el moderno estilo» basado en el racionalismo aunque con algunos elementos organicistas (Ribas, 1971). De la misma manera, Fernando de Terán insiste en la calidad del documento de Alomar, superior al de otras muchas ciudades españolas de la época. Su aportación más importante, sigue señalando el mismo autor, es la intención de utilizar cierta base sociológica en la organización nuclear de las unidades de barrio (Terán, 1978). Sin embargo, no todos fueron aspectos positivos. Por un lado, su propuesta de alineaciones y reforma interior recuerda las actuaciones del siglo XIX. Por otro, su plan no se opuso frontalmente a la especulación urbanística y favoreció enormemente los intereses de las clases más privilegiadas. Las propuestas *haussmanianas* en el casco histórico iban en este sentido y, aunque escribió sobre el tema, el problema de la vivienda y el realojo fue para él algo secundario. Éste fue el plan vigente en Palma durante toda la posguerra y los inicios del primer boom turístico (González, 2005). El nivel de ejecución no fue el esperado. Por un lado, la situación económica y social de la década de los 1940 no era la adecuada para llevar a cabo ambiciosas inversiones de ordenación urbana. Por otro, este plan no tenía la capacidad legal y técnica suficiente para frenar el inminente desarrollismo que asolaría toda la ciudad desde 1955.

La desestructuración de la ciudad en un sistema desarrollista

El papel que pasó a desempeñar Mallorca en el nuevo escenario económico capitalista internacional diseñado desde los gobiernos tecnócratas de España contribuyó decisivamente en la transformación de la capital balear. El acelerado y caótico proceso urbanizador de la bahía de Palma iniciado en los años 1950 fue una muestra de algunas de las dinámicas que caracterizaron las estrategias desarrollistas: reforzamiento de las funciones de los actores privados en la ejecución de las políticas sectoriales y territoriales; sumisión de los objetivos de ordenación a los de crecimiento en la planificación territorial; e incumplimiento de la legislación urbanística tanto por parte de los agentes públicos como privados. Una especial política regional centrada en la teoría del crecimiento sin límites ha sido el principal factor desencadenante de las más

² Ésta es una práctica no muy diferente a las estrategias que en la actualidad se realizan lejos de nuestro entorno, como por ejemplo en los asentamientos irregulares existentes en ciudades de países del Tercer Mundo, pero también en muchos municipios españoles cuando las administraciones no ponen impedimentos a la ocupación irregular del suelo rústico para más adelante legalizar su ocupación de manera fraudulenta.

importantes transformaciones urbanas generadas en Palma desde 1960. A partir de este momento, consideramos que Palma debe ser analizada fundamentalmente en clave metropolitana. Los procesos de urbanización de la capital balear son indisolubles de las dinámicas generadas en todo el litoral de la bahía de Palma (municipios de Calvià, Lluçmajor y la propia Palma).

La apertura exterior contribuyó a especializar a Mallorca como uno de los principales centros del turismo español y europeo del Mediterráneo. La filosofía del Plan de Estabilización de 1959 y la aplicación de la desafortunada Ley sobre Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional (1963) reforzaron el nuevo papel encomendado a la capital balear. Cuando una buena parte de la España rural emigraba a Europa, Palma se convirtió en un centro de destino fundamental de la emigración interior, sobre todo de aquella procedente del este y sur peninsular, para trabajar en la naciente industria turística y en un dinámico sector de la construcción.

Así, el papel desempeñado por los inmigrantes en la construcción urbana es un claro indicador del cambio que estaba sufriendo la ciudad y la sociedad palmesana en la década de 1960. El saldo migratorio entre 1955 y 1960 fue de 7.243 habitantes. El siguiente quinquenio se subió hasta los 21.191 efectivos. Los inmigrantes procedían mayoritariamente de Andalucía y Murcia. Tal y como hemos estudiado en otras ocasiones (González, 2001; González y Somoza, 2004a), la distribución de la población por distritos urbanos expresa la importancia de los nuevos inmigrantes en la construcción física y social de la ciudad. Como consecuencia de la inmigración, en sólo dos décadas (1960-1981), Palma duplicó su población desde los 150.000 habitantes hasta los casi 300.000. En 1970, más de un 30% de su población había nacido fuera de las Balears. Precisamente fue este acelerado proceso migratorio el que produjo una intensa actividad constructiva por parte del Ministerio de la Vivienda desde su creación en 1957. La ciudad de Palma se vio especialmente «beneficiada» por la particular visión del urbanismo y de la política de vivienda pública y de promoción social del nuevo ministerio.

Sin embargo, la entrada masiva tanto de capitales nacionales y extranjeros como de turistas escondía realidades socio-territoriales mucho más complejas que afectaban fundamentalmente al principal escenario del primer boom turístico: Palma y su bahía. El pobre planeamiento urbanístico aprobado sirvió directamente a los intereses desarrollistas dirigidos por los gobiernos municipal y estatal, la nueva e influyente industria hotelera y los sectores inmobiliario y de la construcción. La degradación afectó a todos los espacios urbanos: abandono y crisis social en la ciudad intramuros, sobredensificación y pérdida de calidad de vida en el ensanche, segregación socio-funcional e infradotación



FIGURA 7. Grado de consolidación del Plan Alomar en 1963
FUENTE: Ajuntament de Palma (1963)

de equipamientos en las nuevas barriadas y polígonos de viviendas.

Desde 1956 España contaba con la primera ley del suelo de carácter integral a la que el nuevo planeamiento debía adaptarse. La necesidad acuciante de suelo para la edificación debido al desarrollo económico de finales de los 1950 originó que las previsiones de Alomar quedaran desfasadas (figura 7). En una palabra, el Plan de Alomar no resolvió las demandas suscitadas por la economía turística y por la explosión demográfica.

Redactado por técnicos municipales, en 1963 se aprobó el primer Plan General de Ordenación Urbana realizado de acuerdo a la Ley del Suelo de 1956. Por medio de soluciones desarrollistas, este plan pretendía dar respuesta a las necesidades de la nueva actividad económica predominante, tanto en forma de instalaciones hoteleras y recreativas como sobre todo en vivienda para la avalancha de inmigrantes peninsulares que se sentían atraídos por las ofertas laborales generadas desde la isla. El sobredimensionamiento del crecimiento está presente en todo el documento de planeamiento.

A inicios de este proceso, la densidad de población de la capital balear era baja, incluido el ensanche de población, lo que indica el escaso crecimiento en altura de los edificios y una importante expansión del área urbana en relación a su potencial humano. En su conjunto, la densidad media del casco urbano era de 130 hab/ha. en 1960 y, aunque el ensanche presentaba densidades variables, siempre eran poco importantes ya que raramente se situaban por encima de los 200 hab/ha. Pues bien, los objetivos especulativos permitieron aumentar las alturas de los edificios, hasta alcanzar densidades de 1.814 hab/ha. en determinados sectores del ensanche, y privatizar (Mallorca Tennis Club y Canódromo) o suprimir algunas zonas calificadas como verdes en el Plan de Alomar (torrentes de Sant Magí y Aigua Dolça). Respecto a la ciudad histórica, el PGOU de 1963 respetó muchas de las soluciones renovacionistas proyectadas por Alomar. Sin embargo, afortunadamente, la catalogación como Conjunto

Histórico Artístico en 1965 paralizó la mayoría de los proyectos planteados. Ahora bien, tampoco pensó en ningún tipo de recuperación física, social o patrimonial para la ciudad genética, tal y como permitía la figura del Plan Especial regulada en 1956. Por último, el verdadero protagonista del plan fue el suelo de reserva urbana que se expansionó a costa del rústico sin respetar ningún tipo de protección ni visión de conjunto de la ciudad. En la mayoría de las ocasiones sobre esta última clase de suelo, teóricamente protegida, se proyectaron un número importante de barriadas que dieron forma al paisaje urbano de los años 1960 y 1970. A grandes rasgos, se trataban de barrios periféricos caracterizados por las deficiencias infraestructurales, constructivas y la falta de equipamientos.

En resumen, la particular visión del urbanismo de la década de 1960 transformó radicalmente no sólo la forma de la ciudad sino también su propio paisaje. Aunque no llegó a desarrollarse plenamente, este plan venía a servir, acorde con los planteamientos desarrollistas de la época, a las expectativas urbanísticas existentes, en lugar de convertirse en el instrumento adecuado para la gestión urbanística. Las consecuencias fueron la elevada densificación edificativa, la supresión del perímetro de actuación, la construcción de una ciudad social y físicamente segregada y la pérdida de calidad de vida urbana.

A los pocos años de su aprobación y con el objetivo de corregir las deficiencias del primer PGOU de 1963, el Ayuntamiento de Palma decidió abordar su revisión. El resultado fue un nuevo Plan General de Ordenación Urbana que, aprobado en 1973, fue encargado al arquitecto Manuel Ribas Piera (figura 8). Aunque el nuevo Plan elaboró propuestas destinadas a reducir parcialmente el fuerte crecimiento proyectado en 1963, el tipo de planeamiento era todavía desarrollista tanto en lo que respecta a usos como a clasificaciones del suelo (Salvá, 1995). Como ejemplo, la población



FIGURA 8. Plan General de Ordenación Urbana de Palma de Mallorca de 1973 (Ribas Piera)
FUENTE: Ajuntament de Palma (1973)

proyectada por este PGOU para 1985 (año horizonte del plan) era de 540.000 habitantes, cuando la población palmesana en 1970 a penas superaba los 217.000 efectivos. El principal objetivo del PGOU era adecuar el planeamiento a las exigencias del fenómeno expansivo de una ciudad que estaba desbordada por el aumento demográfico, la industrialización y el «boom» turístico. Con una concepción policéntrica, sus propuestas incluían los principales espacios urbanos (ensanche, barriadas y centro histórico).

Este plan municipal intentó revitalizar un ensanche de población cada vez más sobredensificado a través de la limitación de la altura de los edificios y, para la ciudad histórica, intentó favorecer su especialización aprovechando el carácter monumental. Así, el antiguo espacio intramuros quedó como una zona de servicios, para lo cual se peatonalizaron determinadas calles con la intención de favorecer su especialización terciaria (Seguí y Lucena, 1997). Sin embargo, este PGOU es conocido sobre todo por sus propuestas de zonificación. El plan delimitó diez barriadas periféricas, que denominó Sectores de Acción Preferente (SAP), donde aumentar sus dotaciones de infraestructuras y equipamientos. La idea del equipo redactor era convertir estos barrios en una especie de ciudades satélites de Palma, pero la iniciativa resultó un fracaso. Por un lado, la construcción de ciudades satélites era una concepción ya superada en la teoría urbana y, por tanto, con una difícil viabilidad en el último tercio del siglo XX. Por otro, el sector privado no mostró el más mínimo interés por invertir en estos sectores periféricos. Es decir, el hecho de ser un lugar de residencia de población inmigrante de bajos recursos no es interesante para la práctica especulativa, lo que sin duda retrajo a la iniciativa privada. Como consecuencia, Palma se consolidó como una ciudad de estructura centralizada y de espacios jerarquizados y especializados. De esta manera surgieron cuatro polígonos monofuncionales: de carácter educativo en son Rapinya, sanitario en son Dureta, industrial en son Castelló y de ocio y turismo en s'Arenal, el Terreno y Cala Major.

El que consideramos primer plan predesarrollista, aquel dirigido por Alomar, puso las bases para la construcción de grandes vías de circulación, destinadas a comunicar Palma con los principales núcleos de Mallorca pero sobre todo para conectar distintos barrios de la propia ciudad. Estas estrategias tuvieron su continuidad durante los años 1960 y 1970, cuando los dos primeros planes generales de ordenación urbana proyectaron nuevos trazados viarios capaces de absorber un tráfico automovilístico creciente, y que los planificadores y especuladores consideraron necesarios para una ciudad en clara expansión. A pesar de las críticas que hoy en día suscitan todo este tipo de operaciones, el Plan Ribas Piera planificó, por un lado, dos nuevas arterias de penetración, una siguiendo el trazado de las líneas del tren de Sóller e Inca y la otra a través del



FIGURA 9. Evolución del plano de Palma a través de la cartografía topográfica: 1960-1980 (a partir de original escala 1:50.000)

FUENTE: Mapa Topográfico Nacional

cauce de sa Riera y, por otro, recogiendo las ideas de Alomar, también proyectó un cinturón de ronda con el fin de circunvalar la ciudad y enlazar las autopistas de Llevant y Ponent (figura 9). El PGOU de Ribas Piera estuvo vigente hasta 1985. En este año se aprobó la segunda revisión del PGOU de Palma.

Retorno al centro urbano y políticas de rehabilitación integral: la *izquierda urbanista* en Palma

Para B. Gabrielli (1985) la rehabilitación, entendida como reaprovechamiento urbano, es producto de la crisis. El estado de degradación de las ciudades históricas españolas a comienzos de los años 1980 así lo refleja. Esto es cierto, pero en nuestro caso es necesario añadir otros factores más próximos a cuestiones de índole político e ideológico. Por un lado, la entrada en la época democrática inauguró un nuevo período de enorme avance ordenador y de adopción de políticas urbanas modernas y más cercanas a las experimentadas algunos años atrás en otros países de Europa occidental. En pocos años se generó un rápido interés por cuestiones conservacionistas y de revitalización que había sido más lento y progresivo en la mayoría de los países de nuestro entorno. Por otro, estas primeras políticas urbanísticas de claro carácter conservacionista fueron casi exclusivas de aquellos gobiernos municipales gobernados por partidos de izquierda, sobre todo cuando la concejalía de urbanismo estaba en manos del PCE. Como en otras ciudades, en

Palma también fue así. Una excelente generación de arquitectos y un primer gobierno municipal en coalición PSOE-PCE generaron el ambiente propicio para proyectar ambiciosos planes municipales y especiales. Por supuesto que estamos ante un indudable avance técnico, pero nos atreveríamos a decir que la evolución es sobre todo política y de talante democrático.

En la década de 1980 la ciudad expansiona sus límites hacia territorios rústicos de dentro y fuera de su término municipal asociado a la generalización de los procesos de suburbanización. Pero, al mismo tiempo, durante estos años aparecieron los primeros indicios de retorno al centro de las ciudades. Una regreso en parte asociado a la generalización de las políticas de rehabilitación integral. En este sentido, Palma fue una de las ciudades españolas que más tempranamente adoptaron los principios metodológicos difundidos desde el «modelo Bolonia». Durante esta primera época de la rehabilitación integral existen interesantes ejemplos. Pero probablemente ninguno como el del barrio del Puig de Sant Pere ejemplifique con tanta claridad los objetivos y contenidos de los modelos de recuperación de finales de los años 1970 en España, por lo que hace referencia a ideología política, participación ciudadana y movimiento vecinal democrático, impulso a la recuperación patrimonial y el papel primordial de los objetivos sociales en el planeamiento urbano.

La huella musulmana del barrio del Puig de Sant Pere es todavía visible en su trazado. La elevada densificación poblacional y edificatoria a la que se vio sometido a lo largo del siglo XIX y durante las primeras décadas del XX condujo a su progresiva degradación física y social. Desde inicios del siglo XX se proyectaron reformas de corte haussmaniano: el Plan de Alomar de 1943 propuso su demolición parcial, el Ministerio del Ejército intentó en 1961 someter a subasta pública los 9.000 m² del Baluard de Sant Pere (murallas del siglo XVII), la aprobación inicial del PGOU elaborado por Ribas Piera (1973) lo calificó como zona verde y en la definitiva aparecía como «zona de régimen singular». Esta última programaba numerosas demoliciones en el tejido urbano para su posterior reconstrucción. En este contexto y en el mismo 1973, la asociación de vecinos de esta barriada de origen pesquero impulsó, con apoyo del Col.legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears (COAIB), un estudio y una exposición monográfica sobre el barrio con el objetivo de plasmar su deterioro y demandar su rehabilitación (González, 2002c). En el ambiente convulso de la última etapa del franquismo y de la transición democrática, la oposición vecinal logró modificar las propuestas iniciales del PGOU de 1973 y, lo que es más importante, acordar la redacción del primer plan especial de protección de un conjunto histórico en España. No obstante, la actuación hubo de retrasarse unos años, hasta que la entrada del nuevo ayuntamiento democrático aprobó, definitivamente, el Plan Especial de Reforma Interior en 1980. Como ha sido común

durante esta primera fase rehabilitadora en España, el primer consistorio democrático de Palma estaba gobernado por la izquierda.

A pesar de las deficiencias debido, entre otras causas, a su carácter pionero, el PERI del Puig de Sant Pere incorporó elementos de actuación relacionados con la rehabilitación integral: recuperación del patrimonio edificado no exclusivamente monumental; revitalización socioeconómica y funcional; dotación de equipamientos (donde destaca el polémico Museu d'Art Modern i Contemporani de Palma es Baluard), espacios libres y renovación de infraestructuras; y promoción de la vivienda pública con los objetivos de cubrir las necesidades de realojo causadas por las expropiaciones y evitar la especulación inmobiliaria (Ajuntament de Palma, 1999; González, 2002c). En la actualidad, la sustancial mejora arquitectónica y en los alojamientos no se corresponde con su menor reactivación económica y funcional.

Por lo tanto, en general, el planeamiento urbano en Palma ha evolucionado positivamente desde 1960. Desde el desafortunado plan desarrollista de 1963 hemos pasado a concepciones más proteccionistas. A partir de esta primera experiencia en el Puig de Sant Pere, en la ciudad genética se redactaron un importante número de planes especiales sobre todo después de la aprobación del tercer Plan General de Ordenación Urbana (1985). Un PGOU que tiene como premisas básicas la reducción de las tasas de crecimiento, la descentralización y las mejoras en la distribución territorial de infraestructuras y equipamientos con el objetivo de reducir desequilibrios. La crisis económica y la ralentización del crecimiento demográfico, con la consecuentemente reducción de la demanda residencial urbana, parecían justificar plenamente el giro de la política urbanística municipal. El plan municipal vigente en la actualidad (1998) y los últimos PEPRU de la ciudad preindustrial modificaron paulatinamente las políticas urbanas. Desde el antiguo proyecto de ciudad centrado en los objetivos de índole social, en la actualidad las variables economicistas (próximas a objetivos estratégicos) reformulan el modelo de urbe del siglo XXI.

La expansión urbana y la construcción de territorios metropolitanos en la actualidad

El municipio de Palma se aproxima a los 400.000 habitantes y su área de influencia directa (de la que no se tiene medición empírica) puede estimarse en medio millón. Los índices de crecimiento actual, tanto de la ciudad central como de su región urbana, son más importantes que los obtenidos por otras urbes de mayor tamaño demográfico. Sin embargo, no hay bibliografía actualizada sobre el proceso de metropolización. Como en otros fenómenos urbanos, las referencias más

destacadas se las debemos a A. Quintana (1979) y O. Rullan (2002). La escasez de bibliografía sobre este tema se corresponde con la inexistencia de cualquier tipo de política metropolitana generada desde alguna de las administraciones, con la excepción de los acuerdos puntuales sobre transportes y movilidad entre algunos de los municipios limítrofes con Palma. Es más, los instrumentos de planeamiento regional (Directrices de Ordenación del Territorio y Plan Territorial de Mallorca) y local (PGOU) no aportan prácticamente nada al respecto. La dificultad para situar el análisis metropolitano en la escala urbana o regional nos obliga a realizar una simple reflexión sobre el fenómeno, a modo de conclusión o etapa final de todo el proceso urbanizador explicado.

La estructura territorial tripoidal de Mallorca (triángulo Palma-Inca-Manacor), impulsado inicialmente por la constitución de los partidos judiciales y más tarde por la creación de la provincia, fue el dominante durante la etapa industrial e incluso durante las primeras del turístico. Sin embargo con la pérdida de peso de la industria y el impulso de la actividad turística, este triángulo urbano preturístico tiende a transformarse progresivamente y a desequilibrarse a favor de Palma (Rullan, 2002). Asociado al modelo turístico instaurado con el primer boom (1955-1973), la ciudad de Palma desarrolló un importante proceso de implosión urbana (1960-1981) que ha tenido como causa fundamental el éxodo rural (de origen mallorquín y español). Aunque de acuerdo con Rullan (2002) en estas fechas ya es posible hablar de región metropolitana, el más importante proceso de explosión urbana se produce a inicios de la década de 1990.

Primero relacionado con la localización de las instalaciones turísticas y más adelante con los modelos de expansión residencial suburbana, la extensión de la ciudad difusa palmesana está transformando comportamientos y paisajes en la actualidad. Dado que no existe como límite administrativo, el territorio metropolitano de Palma podemos delimitarlo en función de dos criterios principales. Desde el punto de vista funcional englobaría toda la isla. Si tenemos en cuenta la influencia económica y laboral y de disfrute del ocio y el tiempo libre (tanto de los habitantes de la Part Forana en Palma como de los palmesanos en Mallorca -segundas residencias-), toda la isla estaría bajo la influencia de Palma. La otra posibilidad es delimitar el área metropolitana en función de la continuidad territorial de los espacios edificados más o menos compactos (figura 10). En este sentido, el área metropolitana de Palma superaría también su extenso término municipal (208,70 km²) y englobaría a una buena parte de los municipios Calvià, Lluçmajor (fundamentalmente s'Arenal) y Marratxí. A pesar de no disponer de datos al respecto, los desplazamientos diarios por trabajo adquieren su máxima expresión entre estos municipios, hasta el punto de que todos están

comunicados con Palma a través de algún tipo de autovía que converge en la vía de circunvalación de la capital balear (Via Cintura). Sea como fuere, debemos valorar muy detenidamente la creciente construcción de vías rápidas de comunicación, que contraen si cabe todavía más el territorio y, por tanto, extienden progresivamente el área de influencia directa de Palma sobre toda Mallorca. La potencialidad económica y demográfica de estos cuatro municipios metropolitanos es indiscutible. Estos términos concentran el 61,55% de la población mallorquina y el 73,04% del empleo en 2002. A pesar de la importante superficie que suman los cuatro municipios (734,90 km²), las parcelas edificadas representan el 8,40% de su territorio (tabla 1).

El peso demográfico de Palma sobre el conjunto del área metropolitana es indiscutible. Sin embargo, las dinámicas demográficas desde 1960 no han tenido los mismos comportamientos en todo el territorio. El crecimiento poblacional en Mallorca desde 1960 hasta la actualidad está concentrado en los espacios urbanos de la bahía de Palma y sus municipios limítrofes. Aunque el resto de la isla mantiene valores positivos, incluido muchas áreas rurales, los índices de crecimiento no son demasiado importantes. En la década de 1980 podemos

situar el comienzo de una nueva etapa de pérdida de representatividad de la ciudad central en beneficio del espacio periurbano. Este período se corresponde con el segundo boom turístico definido por O. Rullan (1999) para las Illes Balears. Aunque el municipio de Palma obtiene una evolución poblacional positiva en los últimos años, los valores porcentuales más importantes se obtienen en el resto del territorio metropolitano (tabla 2). De acuerdo con el análisis de Ne.lo (2002) para las grandes metrópolis españolas, esta situación no significa una «desurbanización» de la sociedad mallorquina sino más bien la expansión del fenómeno urbano y metropolitano por todo el territorio³. Así, la población se dispersa por el territorio metropolitano y asistimos a una descentralización del poblamiento. Los municipios de las coronas metropolitanas obtienen crecimientos demográficos sostenidos en buena parte debido a los desplazamientos residenciales en el interior de este territorio metropolitano. Aunque tendremos ocasión de reflexionar sobre este tema más adelante, el mantenimiento de valores positivos en la ciudad central se explica fundamentalmente por la elevada tasa de inmigrantes.

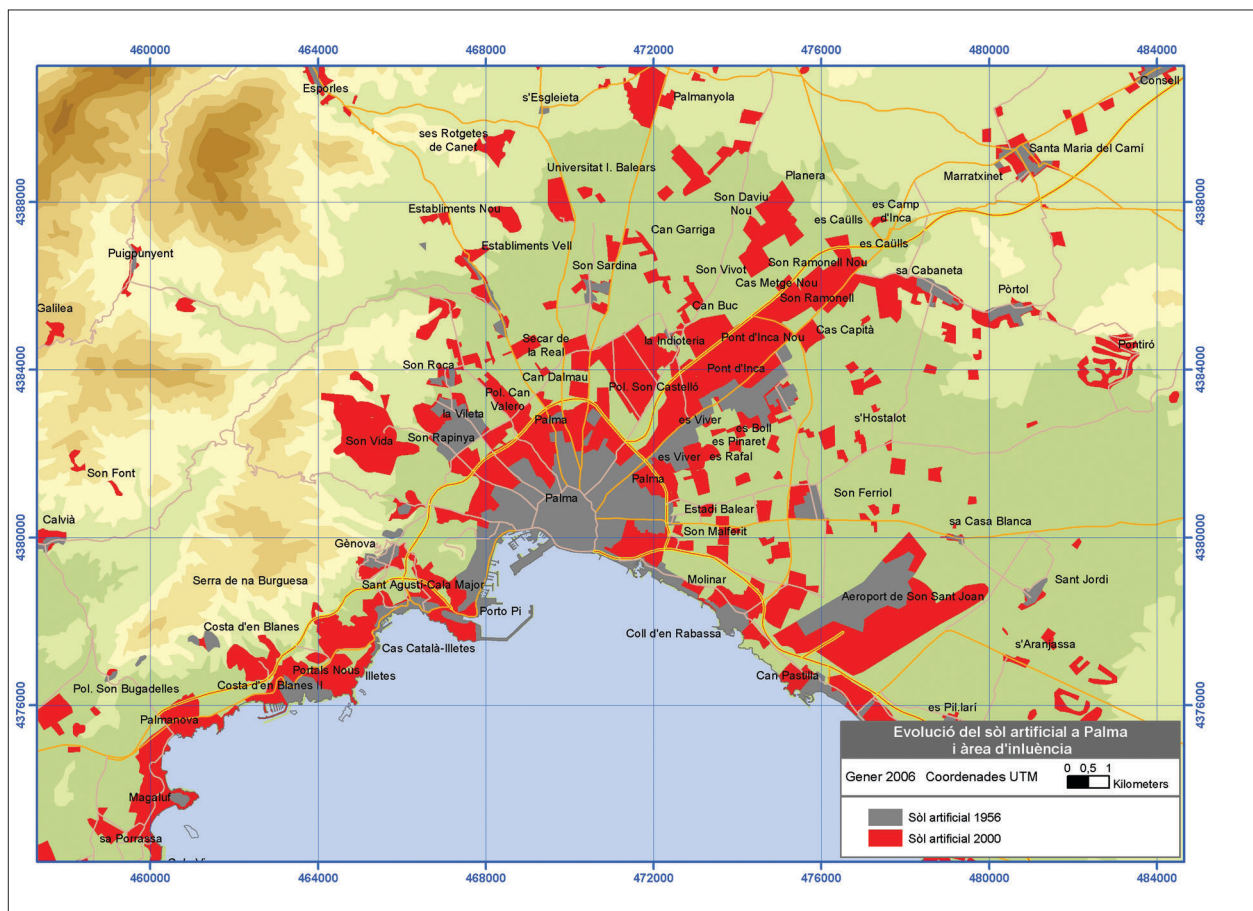


FIGURA 10. Evolución del suelo artificial: ocupación del suelo y expansión urbana de Palma
FUENTE: GIST (2005)

TABLA 1. Magnitudes de los municipios que constituyen el área metropolitana (AMP) de Palma respecto a la isla de Mallorca

	Población (2002)		Afiliados Seguridad Social (2002)		Parque total de viviendas (2001)		Plazas en hoteles y apartamentos turísticos (2002)		Superficie total de las parcelas edificadas en m ² (2001)	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
AMP	449.860	61,55	201.990	73,04	216.682	53,21	91.241	46,97	61.752.963	50,97
Mallorca	730.778	100,00	276.513	100,00	407.186	100,00	194.251	100,00	121.142.841	100,00

FUENTE: IBAE (2003), INE (2001)

Otra característica que contribuye a explicar el importante grado de madurez alcanzado por el proceso de metropolización en Palma es la tendencia a la especialización funcional. Los espacios urbanos se hacen menos complejos y cada parte del territorio metropolitano asume una serie de funciones destinadas al consumo de toda la población. El mapa de distribución de los principales centros comerciales es un buen ejemplo. Palma posee una oferta muy superior a la que le correspondería a una población de este tamaño. Sin embargo, una legislación sectorial de carácter autonómica poco restrictiva a estas grandes áreas y la perspectiva metropolitana de los expertos en análisis de mercados explican su elevada presencia. Como sucede en otras ciudades, y con la excepción de los dos almacenes de El Corte Inglés (común a otras ciudades españolas), la práctica totalidad de este comercio está en la periferia urbana bien comunicada con la ciudad central (autovías). Así, en la primera autovía de cintura se encuentran 2 centros de Carrefour y uno de Ikea, Leroy Merlin y Decathlon. En la autopista Palma-Inca, en lo que podríamos denominar la segunda autovía de

cintura, se sitúan nuevas instalaciones de Carrefour, Alcampo, Leroy Merlin y Decathlon. Por último, en esta misma autopista (tercera autovía de cintura) está la extensión comercial y de ocio al aire libre de Festival Park.

Como conclusión, el hecho metropolitano adquiere una presencia mayor en sistemas urbanos monocéntricos, como es nuestro caso, donde la principal ciudad no comparte funciones ni compite en la delimitación de áreas de influencia con otras ciudades de similar nivel. Las administraciones públicas parecen no percatarse de la auténtica potencialidad económica y demográfica del territorio metropolitano de Palma y la necesidad de construir nuevos escenarios de cooperación, como lo demuestra la ausencia no sólo de un planeamiento metropolitano sino incluso de un mayor debate sobre este tema. El desarrollo sostenible tantas veces publicitado debe ser proyectado como una estrategia común y global en estos espacios urbanos tan complejos.

TABLA 2. Evolución de la población de los municipios que pueden formar el área metropolitana (AMP) de Palma siguiendo el criterio de continuidad urbano-territorial

	1960-1981		1981-1991		1991-2001	
	absoluto	%	absoluto	%	absoluto	%
Municipio-ciudad central	133.241	45,88	6.887	2,31	49.461	14,26
Resto municipios AMP	15.202	44,54	15.692	31,49	36.047	41,98
Total AMP	148.443	45,74	22.579	6,50	85.508	19,76
Resto Mallorca	23.902	11,37	11.061	5,00	48.427	17,96
Total Mallorca	172.345	32,24	33.640	5,92	44.079	6,27

FUENTE: elaboración propia a partir de censos de población

³ El número de viviendas visadas por el COAIB muestran el dinamismo constructivo en los municipios bajo la influencia directa de Palma de esta hipotética área metropolitana. A pesar de las diferencias en el número de efectivos entre Palma y los otros tres municipios, el visado de viviendas no es muy inferior en estos últimos. En 2001, el COAIB visó 3.468 viviendas en Palma frente a la suma de 2.356 en Calvià, Lluçmajor y Marratxí. Los últimos datos de 2002 muestran diferencias similares: 2.504 y 1.590, respectivamente.

Morfología urbana

El proceso urbanizador que ha construido la trama urbana de Palma ha sido suficientemente estudiado en el apartado anterior. La caracterización de cada uno de estos grandes espacios urbanos la abordamos ahora de manera sintética y a través de la explicación de procesos actuales (figura 11).

Centro histórico

Lo que conocemos como casco antiguo de Palma se corresponde con la ciudad preindustrial intramuros y fue catalogado Conjunto Histórico Artístico en 1965. Su larga historia, de más de 2,1 siglos, le hace partícipe de importantes herencias culturales. La mayoría de los restos de su pasado romano y musulmán han sucumbido después de la conquista cristiana. Aunque el entramado urbano medieval es el principal responsable de la estructura urbana actual de la ciudad antigua, el urbanismo y la arquitectura de la época moderna, con las normales aportaciones contemporáneas, dominan el paisaje edificado.

Las nuevas definiciones de casco histórico llevan a integrar otros barrios que, situados fuera de las antiguas murallas, poseen importantes elementos arquitectónicos y urbanísticos susceptibles de protección y conservación. En Palma nos encontramos con interesantes ejemplos de urbanismo preindustrial e industrial del siglo XIX que todavía se mantiene fuera de los circuitos y de las políticas de intervención de la ciudad histórica intramuros, de aquella que toda la

sociedad conoce e identifica. Nos referimos fundamentalmente a tres sectores en el exterior de las murallas: el primer arrabal de Palma o ensanche parcial de Santa Catalina (1869); el tradicional de es Jonquet; y todos aquellos de origen industrial de finales del siglo XIX y principios del XX como els Hostalets, Can Capes, el Molinar y sobre todo la Soledat. Aunque la estructura urbana y el patrimonio histórico de muchos de estos barrios (habitualmente tachados de periféricos, degradados y socialmente conflictivos) se encuentran profundamente alterados, sería interesante proyectar algún tipo de programa de intervención global e integral con el objetivo de lograr una mejor integración en el conjunto de la ciudad.

En la actualidad, la ciudad histórica es un escenario de convivencia social y cultural de gran importancia sobre el que los palmesanos profesan un fuerte sentido de pertenencia. La potencialidad urbana de Palma durante las edades Media y Moderna produjo una ciudad preindustrial de más de 120 has., que la sitúan entre aquellas más extensas de todo el Estado español. Su superficie es muy superior a otras más conocidas como Barcelona, Santiago de Compostela, Cáceres, Oviedo, Bilbao, etc. Probablemente la explotación turística intensiva de toda Mallorca a partir de 1960 sea la principal causa de una ciudad vieja urbanísticamente compleja, con diferentes dinámicas y comportamientos socio-territoriales. En la actualidad, la ciudad intramuros es el resultado de la integración y, a la vez, el conflicto y competencia de al menos cuatro grandes sectores urbanos: los altamente degradados arquitectónica y socialmente; aquellos dinamizados por las actividades turísticas y las funciones administrativas (por ejemplo La Seu y Cort); los recientemente rehabilitados y progresivamente ocupados (aunque muchas viviendas son utilizadas como segunda residencia) por nuevos residentes de elevados recursos (por ejemplo el barrio judío de sa Calatrava); y aquel con el comercio especializado y de mayor calidad de toda la ciudad. El primero de estos espacios coincide con uno de los barrios que mejor conserva la herencia urbanística medieval y que menos interés suscitó a las reformas interiores de la primera mitad del siglo XIX (sa Gerreria). El último mantiene pocos rasgos de su pasado medieval ya que fue radicalmente renovado por las actuaciones de inspiración haussmaniana de Alomar de mediados del siglo XX (calle Jaume III).

Los procesos de degradación comunes a otros muchos cascos históricos de ciudades españolas (pérdida de población, envejecimiento demográfico, crisis funcional, déficit de equipamientos...) explican un volumen demográfico poco importante (tabla 3). Los procesos de *gentrification* se circunscriben a sectores específicos. Los nuevos habitantes se concentran en algunos de los barrios recientemente rehabilitados y en otros degradados que están siendo ocupados por inmigrantes de bajos recursos. El máximo poblacional



FIGURA 11. La ciudad planificada: principales elementos de la trama urbana y delimitación de los planes de extensión de la etapa industrial

FUENTE: elaboración propia a partir de Rullan (2002)

TABLA 3. Principales estadísticas para la caracterización sociodemográfica del casco histórico (2003)

	Casco histórico	Total municipal
Población	24.657	379.898
% población > 60 años	19,94	16,79
% población nacionalidad UE-15 (excepto española)	6,19	3,33
% población nacionalidad resto de países	14,34	10,52
% población > 15 años analfabeta o sin estudios	14,75	11,90
% unidades familiares compuestas por un solo miembro	43,97	29,40

FUENTE: elaboración propia a partir de Ajuntament de Palma (2005)

se obtuvo en 1887, cuando la ciudad genética alcanzó los 41.649 habitantes. La última revisión padronal de 2003 contabiliza 24.657 habitantes en los trece distritos urbanos que componen la ciudad intramuros. La densidad de población es baja (192,06hab/ha.) para una ciudad compactada por la edificación, con una considerable altura media de los edificios y sin apenas espacios libres.

Las experiencias reformistas proyectadas para los cascos históricos los convierten en uno de los mejores lugares donde analizar la teoría y realidad urbana del siglo XX en España. En el caso de Palma estamos ante un escenario complejo de ordenar, al mismo tiempo conflictivo y caracterizado por la vitalidad (que no siempre dinamismo). A lo largo de los últimos cien años, la planificación urbana aplicada a la ciudad genética palmesana evolucionó desde las discutibles propuestas de renovación urbana (derribo y reedificación) de la primera mitad del siglo XX hasta las más recientes estrategias centradas en la rehabilitación integral. Entre estas dos grandes etapas, durante el desarrollismo, la ciudad histórica pasó inadvertida frente a otros intereses expansionistas. Como consecuencia, asistimos al abandono y el progresivo deterioro del principal elemento de la trama urbana palmesana durante más de dos décadas. Los proyectos aprobados a partir de 1980 están precisamente dirigidos a recomponer el tejido arquitectónico, económico y social de esa etapa tan negativa para los intereses patrimoniales y el territorio.

Aunque en otros trabajos ya hemos estudiado suficientemente el desarrollo y los principales contenidos de cada uno de estos planes especiales (González, 2001) (González, 2002c), a continuación intentaremos explicar de forma sintética las principales características de los mismos. Los intereses por entrar en los circuitos nacionales e internacionales del turismo cultural creando un nuevo espacio para el turista, los deseos por recuperar el principal escenario urbano de Palma, intereses especulativos mostrados por los agentes públicos y privados, o quizás todos ellos juntos, explican los actuales planes de rehabilitación y reforma interior (González, 2002c) (figura 12).

Frente al planeamiento de la primera mitad del siglo XX, caracterizado por la puesta en práctica de intervenciones puntuales (Circulatorias, arquitectónicas,

infraestructuras...) que buscaban la renovación unitaria (que afectasen a todo el casco antiguo); hemos evolucionado hacia un tipo de planificación organizada a través de actuaciones parciales (por barrios) basadas en la rehabilitación integral y con objetivos de desarrollo global (todo el casco histórico). El primer ejemplo de esta nueva manera de ordenar el territorio histórico fue el plan especial del Puig de Sant Pere (superficie aproximada del área de intervención: 4,96 has.). Desde esta primera interesante experiencia se han aprobado otros tres planes especiales, todos ellos redactados como desarrollo del primer plan general de ordenación urbana (1985) de la recientemente estrenada democracia local. Como ya había adelantado el PERI del Puig de Sant Pere (1980), los objetivos más amplios de las nuevas políticas de rehabilitación comenzaron por articular estrategias de rehabilitación no exclusivamente urbanísticas, por tanto situando en un mismo nivel la recuperación del patrimonio edificado, la dotación de equipamientos y la revitalización socioeconómica. En una palabra, unos planes especiales que sitúan la mejora de la calidad de vida de la población residente entre sus principales objetivos a medio y largo plazo, aunque observamos la prioridad especulativa en las intervenciones más

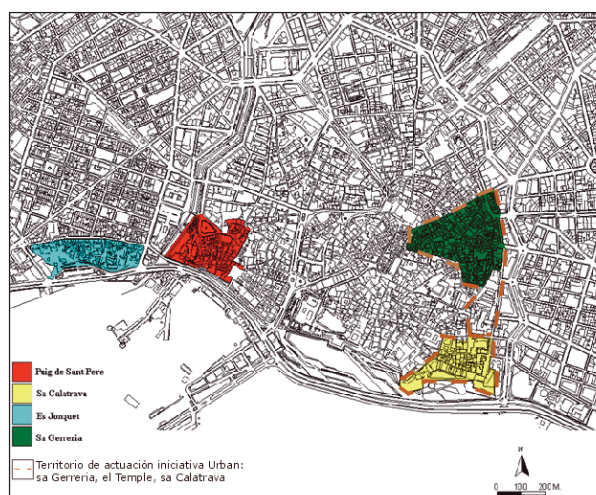


FIGURA 12. Delimitación de los planes especiales de reforma interior que afectan a la ciudad histórica y del área de intervención del Urban II

FUENTE: elaboración propia



FIGURA 13. Rehabilitación en la ciudad histórica palmesana
FUENTE: GIST (2005) y Ajuntament de Palma (1999)

recientes, relegando a un segundo plano los propósitos encaminados al interés general.

Dentro del nuevo ambiente político progresista y adoptando las renovadas definiciones de casco histórico, en 1985 se aprobó el PEPRI de es Jonquet (4,27 has.). Se trata de un pequeño núcleo pesquero tradicional localizado fuera de la trama urbana de origen medieval, pero con interesantes valores históricos y patrimoniales que se encontraban en deficiente estado de conservación. Aunque aprobado en 1985, la mayoría de las intervenciones se ejecutaron entre 1990 y 1999. Los primeros resultados ponen de manifiesto una adecuada recuperación física pero una deficiente revitalización económica y social. Por ejemplo, a pesar de la promoción de 37 viviendas de iniciativa pública con el objetivo de dar realojo a la población residente, la interesante recuperación patrimonial del barrio y su excelente emplazamiento ha propiciado la aparición de prácticas especulativas (figura 13).

Cuatro años más tarde, en 1989, se aprobó el PEPRI de sa Calatrava (dos modificaciones en 1993). Este barrio de origen judío no ha sido objeto de reforma interior importante a lo largo de casi todo el siglo XX. Este «aislamiento» ha influido en su degradación arquitectónica y sociodemográfica, pero ha sido positivo para la conservación de su valioso patrimonio. De las propuestas del PEPRI de sa Calatrava (3,79 has.) destacamos el aumento de la participación privada y de las inversiones proyectadas en equipamientos (casal Ciutat Antiga, casal Alcover y Teatre Xesc Forteza), infraestructuras (renovación y soterramiento de redes

de servicios, repavimentación, etc.) y zonas verdes (Dalt Murada). Aunque todavía no se haya ejecutado, la recuperación para la ciudad del denominado Baluard del Príncep forma parte de este PEPRI. Como resultado de todas estas iniciativas, la mejora física del tejido urbano de sa Calatrava está fuera de toda duda. Menos optimista es la evaluación de la revitalización económica y de lucha contra la especulación. El precio de la vivienda ha tenido una evolución altamente inflacionista, hasta el punto de encontrar múltiples ejemplos donde ésta alcanza los 6.000 euros/m².

En 1995 se aprobó el PEPRI de sa Gerreria (8,61 has.), y fue modificado en 1998. Antiguo barrio industrial intramuros entró en crisis en el momento que la Revolución Industrial demandó nuevos contenedores para la instalación de maquinaria y cuando quedó prohibida la utilización de máquinas de vapor de gran potencia dentro del casco urbano y en un área de 400 m. del exterior de la muralla.

Además, su degradación se aceleró al quedar excluido de las reformas interiores de la primera mitad del siglo XX y al situarse fuera de los principales circuitos turísticos desde 1960 debido a su menor patrimonio monumental. El progresivo abandono lo transformó en el «barrio chino» de la ciudad. La degradación arquitectónica y social adquirió signos de gravedad todavía no resueltos, y así prostitución, droga y delincuencia son imágenes asociadas a este barrio. Desde hace años es uno de los lugares preferidos para la instalación de población de origen gitano que, en los últimos años, se completa con inmigración de bajos recursos económicos, y en muchos casos sin los necesarios papeles de residencia, procedente de países del Tercer Mundo.

El plan redactado para sa Gerreria ha sido el más polémico de los aprobados para la ciudad histórica y, probablemente en algunas de sus soluciones, uno de los menos afortunados. Aún así, también contiene aportaciones positivas para la revitalización del barrio: equipamiento social, cultural y deportivo, viviendas tuteladas para personas mayores, rehabilitación arquitectónica y promoción de vivienda pública, etc.

En un primer momento, ante el grave estado de degradación y las dificultades para su rehabilitación, los técnicos responsables del PEPRI de sa Gerreria optaron por un modelo renovacionista, centrado en la apertura de nuevos viales, el derribo de aquellos elementos más degradados y su sustitución por nuevos y poderosos equipamientos de influencia municipal, para el consumo de toda la ciudad (figura 14). A nuestra opinión, y de casi todos los expertos, estas líneas de actuación suponen un regreso al pasado por lo que representan de



FIGURA 14. Derribo y reedificación en sa Gorreria: construcción de un aparcamiento subterráneo y edificios de viviendas (imágenes de 2003 y 2005)

FUENTE: Archivo GIST (2005)

falta de sensibilidad con el patrimonio y una grave amenaza para la recuperación del tejido urbano original. Afortunadamente, la presión ciudadana paralizó muchas de sus actuaciones, con la excepción de uno de los grandes equipamientos: el edificio de los Juzgados. Con éste, la especialización del área está asegurada, pero a costa de generar un importante impacto visual, de destruir la trama urbana histórica y mostrar una grave falta de respeto por las tipologías edificatorias. Una vez se reformaron los contenidos del plan, los responsables municipales buscaron cooperación económica en la iniciativa Urban de los fondos estructurales de la Unión Europea. La magnitud del nuevo plan, su elevado presupuesto y la urgencia por acelerar la rehabilitación así lo demandaban. Tras una primera denegación, se concedió bajo la iniciativa Urban II (1997-1999) a un territorio mayor al propio barrio, ya que además de sa Gorreria incluía a sa Calatrava y el Temple. En la actualidad, con los fondos comunitarios ya consumidos, el proceso de rehabilitación se ralentiza. A pesar de mejoras puntuales sobre todo en infraestructuras y equipamientos, estamos lejos de superar el elevado grado de degradación.

En conclusión, los objetivos sociales que tanta presencia alcanzaron en los primeros planes especiales, progresivamente son sustituidos por otros económicos (o mercantiles), con difícil cabida en la rehabilitación integral de muchos barrios. Un ejemplo de la evolución del modelo de política intervencionista es el intenso debate abierto sobre la creciente apuesta municipal por ofertar plazas de aparcamiento de rotación, y en muchos casos subterráneos, en la ciudad vieja. La mayoría de los especialistas están de acuerdo en la necesidad de facilitar el tránsito y el aparcamiento de vehículos de los residentes para así favorecer los procesos de gentrificación y la revitalización económica de los barrios, pero muchos dudamos del éxito de situar en un espacio tan frágil grandes aparcamientos de uso compartido (rotación y residentes). Antes de la puesta en práctica del plan de movilidad, se contabilizaban unas 11.000 plazas en la ciudad intramuros (el 27,4% en parking público). La proyección elaborada por las Directrius sobre la Mobilitat i l'Aparcament a la ciutat

de Palma de Mallorca las elevan hasta las 13.000, de las cuales el 50% es en aparcamientos públicos.

Ensanche de población

Si la ciudad histórica es el núcleo central de la ciudad a partir del cual se generaron diferentes procesos de expansión, el ensanche de población es el entramado urbano que mejor define el plano ordenado de la ciudad. Su morfología caracteriza el modelo de extensión de la ciudad durante las primeras décadas del siglo XX, y su disposición en el plano influye en las formas de expansión y ocupación del suelo posterior. Ya comentamos como la controversia existente entre el Ayuntamiento de Palma y el Ejército sobre el derribo de las murallas, unido a la complejidad del procedimiento técnico-financiero seguido, alargó demasiado la aprobación del proyecto de ensanche y su consecuente ejecución. Así, a diferencia de la mayoría de los aprobados en otras ciudades españolas, el de Palma entró en el nuevo siglo. Cuando todavía no se había ejecutado plenamente este Plan de Ensanche de 1901, G. Alomar incluyó en su plan de alineaciones y reforma de Palma (1943) la extensión de la ciudad siguiendo el modelo de ensanche decimonónico, tal y como lo posibilitaba el Estatuto Municipal de 1924. El resultado de esta nueva extensión es lo que se conoce como segundo ensanche de Palma.

La superficie del ensanche de 1901 (3.936.300 m², es decir casi 400 has.) había sido calculada para un período de veinticinco años, pero cuatro décadas más tarde de su aprobación una parte importante del ensanche estaba sin urbanizar y edificar (sobre todo al este de la ciudad). Incluso en 1945 se trabajaba en la construcción de algunos tramos y en la regularización de otras calles. A diferencia del resto de ensanches españoles, Calvet recurrió a un trazado de forma radioconcéntrica. Las vías de comunicación, el factor circulatorio, son claves para entender su forma y función. El hecho de que Calvet haga referencia al plan de Haussman en París ha llevado a que algunos autores quieran justificar el trazado radioconcéntrico por influencia del modelo parisino (Seguí, 1990). Puede ser cierto, pero también pudieron haber influido otros factores, como el hecho de que Calvet conociese los dos proyectos de ensanche elaborados para Barcelona por Cerdà y Rovira i Trías. Precisamente el proyecto no electo para Barcelona tenía unos esquemas similares al de Calvet para Palma. Curiosamente el otro proyecto presentado al concurso público abierto en Palma en 1896, el no electo, tiene similitudes (al menos en cuanto al entramado) con el plan de Cerdà para Barcelona.

La estructura radial de la ciudad antigua tiene continuidad en la extensión planteada por Calvet. El ensanche forma una gran corona circular que envuelve toda la ciudad intramuros. La idea de Calvet era radicalmente opuesta a la de Cerdà. Mientras en el plan del ingeniero catalán la manzana determina el trazado de las calles, en el de Calvet es el trazado de las vías el que define la forma de aquellas. Como fue común en otros ensanches y tal y como establecía la convocatoria, Calvet clasificó las vías en tres tipos en función de su anchura:

a) Calles de primer orden: 30 m. de ancho. Se permitía una altura máxima de los edificios de hasta 20 m. (figura 15).

b) Calles de segundo orden: 20 m. de ancho. Altura máxima permitida de 16 m.

c) Calles de tercer orden: 10 m. de anchura. Altura máxima permitida de 12 m.

Además proyectó otras calles de 40 m. que serían las ocupadas por las grandes avenidas. Como había hecho Carlos M. de Castro para el Ensanche de Madrid, Calvet también zonificó el ensanche en función de las clases sociales a las que debía servir de residencia.

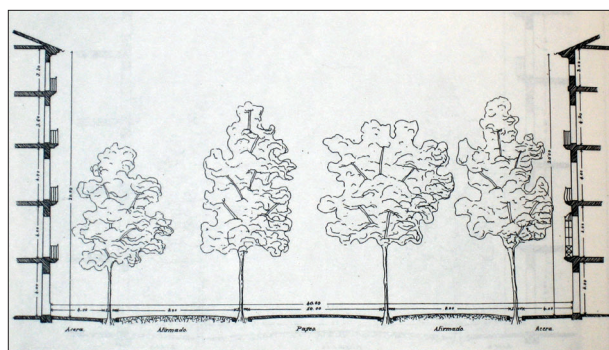


FIGURA 15. Proyecto de ensanche para Palma (Calvet): sección de las calles de primer orden
FUENTE: Seguí (1990: 90)

El ensanche actual de Palma tiene importantes deficiencias como consecuencia, por un lado, de un proyecto poco ambicioso y, por otro, de un proceso urbanizador lento, irregular y no respetado por los principales agentes productores de suelo. Una de las grandes debilidades del ensanche actual es el déficit de espacios libres y zonas verdes lo que, a la larga, facilita la sobredensificación edificativa. El proyecto inicial contenía la urbanización de dos grandes zonas verdes y tres paseos. De estos destacan el denominado «gran paseo de ronda» que, siguiendo todo el contorno de las murallas, se proyectó con una anchura de 40 m. y 2.471

m. de longitud. Pero la principal área (169.350 m²) para este fin se situó al norte de la ciudad, en las inmediaciones del cementerio municipal y de sa Riera. Un lugar que era considerado inapropiado para la función residencial por su carácter húmedo y la cercanía al cementerio. A pesar de su importante extensión y su actual centralidad, esta misma zona verde no ha sido desarrollada ni por el Plan de Ensanche ni por ninguno de los planes generales de ordenación urbana (PGOU) aprobados desde la primera ley del suelo. Aunque se haya reducido considerablemente su superficie, el actual PGOU de Palma de 1998 vuelve a clasificar este sector como zona verde. Una de las principales promesas electorales en materia urbanística de la campaña de 2003 formulada por el partido que actualmente gobierna en el ayuntamiento (Partido Popular) fue el desarrollo de este gran espacio libre. En mayo de 2004 comenzaron las obras de urbanización de este sector de la ciudad, empezando por la construcción de un aparcamiento subterráneo. Sin duda, estamos ante un buen ejemplo de las dificultades de ejecución del urbanismo: aunque muchos podamos dudar sobre la idoneidad del actual proyecto, Palma lleva más de cien años a la espera de este gran parque urbano que sirva de pulmón verde de la ciudad.

Calvet no mostró interés por el desarrollo vertical de la ciudad. Proyectó manzanas cerradas en sus cuatro lados y, con flexibilidad, se limitó a fijar como norma un espacio interno libre de entre el 20% y 25% de la superficie total. Además, siempre y cuando no afectase a la ocupación del suelo, a cuestiones higiénicas o de servicios, facilitó alternativas a los límites impuestos a la edificabilidad. Una situación que, lógicamente, aprovecharía más adelante la burguesía para aumentar la altura de los edificios y reducir la superficie destinada a espacios libres. Si ya muchos de los proyectos de ensanche de otras ciudades españolas acabaron sucumbiendo ante las presiones y los intereses especulativos de la burguesía, es fácil de adivinar el pobre desarrollo de un plan que, con pocas aportaciones y tantas obligaciones flexibles, en ningún momento dio respuesta a las necesidades residenciales de la adinerada burguesía palmesana.

El menor nivel de ejecución respecto a los contenidos del proyecto es una característica común en muchos ensanches de ciudades españolas. En Palma también sucedió esto pero, a mayores, otros factores incidieron en la poca calidad de un ensanche construido de forma lenta y parcial. La burguesía palmesana, tan interesada en el derribo de las murallas y la construcción del ensanche, una vez comenzó su edificación decidió

⁴ Haciendo referencia a la calidad de los edificios del ensanche de 1901, Alomar escribió en 1943: «los edificios del Ensanche, en general de pésima calidad, tienen una vida más corta de lo que pudiera parecer; no durarán más de medio siglo. Y dentro de cincuenta años pueden haber sucedido dos cosas: o la prosperidad económica que ha permitido su edificación en los cincuenta años últimamente transcurridos habrá cesado –en cuyo caso esta nueva ciudad estará en ruinas- o seguirá latente. Y entonces, la generación de nuestros hijos estará en condiciones de crear una ciudad buena y hermosa» (Alomar, 2000: 84-85).

no abandonar su centro histórico sobre todo por cuestiones de prestigio social. Como vemos, toma fuerza el ensanche como una respuesta a intereses especulativos. Miranda y Artigues (2004) han insistido en esta última cuestión, al señalar que el ensanche palmesano fue una vasta operación especulativa sobre los terrenos aledaños a las «zonas polémicas», ya que ni el crecimiento poblacional de la ciudad a largo del siglo XIX y primera mitad del siglo XX, ni la densidad intramuros, ni la salubridad pueden considerarse razones reales que justifiquen la nueva extensión.

El no asentamiento de población burguesa si cabe devaluó todavía más las construcciones de un ensanche ya de por sí poco ambicioso⁴. Dos ejemplos demuestran esta realidad. En primer lugar, los magníficos ejemplos de arquitectura modernista, como estilo asociado a una burguesía de elevados recursos económicos, son poco importantes en el ensanche y muy abundantes sobre todo en la vieja ciudad intramuros (González, 2005). En segundo lugar, mientras la mayoría de los ensanches aumentaron la altura de los edificios proyectados inicialmente, en Palma la altura de las construcciones fue inferior a la permitida por el plan, hasta el punto de que más de la mitad de los edificios eran de una sola planta. Con el objetivo de subsanar este incumplimiento de la norma, el ayuntamiento procedió en 1937 a clasificar las vías según su importancia, determinando la altura mínima de las fachadas y su extensión longitudinal en cada una de ellas. El resultado fue un nuevo fracaso. Al no fijarse la altura máxima de las fachadas, los edificios que venían a sustituir a los originales tenían alturas mayores de las proyectadas, es decir eran más altos que la anchura de las calles. Junto al estrechamiento de muchas vías, esto provocó la existencia de unas calles oscuras y constreñidas entre elevados bloques y otras con sucesión de grandes contenedores residenciales y casas unifamiliares (Seguí, 1990).

Como ya comentamos anteriormente, el ensanche de población proyectado por Calvet fue revisado y ampliado por Alomar en su plan para Palma de 1943

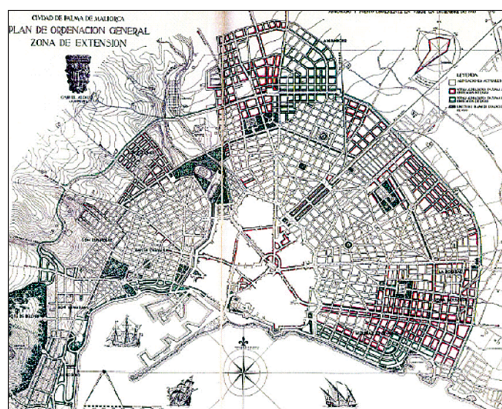


FIGURA 16. Plan General de Alineaciones y Reforma de Palma
FUENTE: Alomar (2000: 88-89)

(figura 16). Sus propuestas y ejecuciones fueron puntuales, con la intención de ordenar lo existente y el crecimiento futuro, y en ningún caso se plantearon grandes reformas ni espectaculares trazados. El principal objetivo de lo que Alomar denominó «Plan General de la Ciudad Nueva» fue el de dar «una norma de orden y de unidad al crecimiento de la urbe, que durante el pasado medio siglo ha tenido lugar de una forma semianárquica» (Alomar, 2000: 79). Para esto, el arquitecto se propuso continuar el esquema radioconcéntrico de Calvet hacia el exterior con la intención de trazar un plano de adaptación, de enlace, entre el ensanche ejecutado y aquellas «urbanizaciones salvajes» que proliferaban en la periferia. Para evitar errores anteriores, el plan distinguió entre una zona urbana y otra rural (permanentemente verde) separadas por una Vía de Cintura.

El denominado Plan de Ordenación de Ensanche se complementa con las bases de unas Ordenanzas de Edificación que, entre otras cuestiones, introdujeron interesantes aportaciones relacionadas con la zonificación. Así, estas ordenanzas organizaban la ciudad en dos zonas: de uso (según la utilización de inmuebles contenidos en los mismos: residencial e industrial) y de volumen (según la altura de los edificios y los espacios de solar que dejan libres la edificación (Alomar, 2000: 81). A su vez, en estas últimas distinguimos una zona de «edificación intensiva» (para construcciones entre paredes medianeras) y otra de «edificación extensiva» (para residencias, sean unifamiliares o plurifamiliares, rodeadas de jardín). Aunque ya lo hemos comentado en un apartado anterior, recordemos su propuesta de organización del ensanche (el nuevo y el ya edificado) sobre la base de un sistema de núcleos sociales estructurado en barrios con una población cada uno que oscilaría entre 4.000 y 20.000 habitantes. Como en las ciudades satélites, cada barrio tenía que tener un Centro de Barrio formado por la agrupación de los distintos servicios, espacios y edificios indispensables para cubrir las necesidades cotidianas de la población evitando, de esta manera, los desplazamientos hacia el exterior del mismo. Los once barrios proyectados para Palma son los siguientes: el Terreno, son Armadans, Santa Catalina-son Espanyolet, San Sebastián, Amanecer, Santa Catalina Thomas, Hostalets, San Alonso, la Soledad, la Trinidad y es Molinar de Llevant.

En la actualidad, el ensanche es un elemento fácilmente identificable en el plano de Palma, ocupando una superficie próxima a las 400 has. El convulso proceso urbanizador dibuja un ensanche de calidad baja debido, al menos, a cinco factores principales: la sobredensificación edificativa, la poca anchura de las calles de segundo y tercer nivel, la escasez de espacios libres y zonas verdes, la falta de unidad en las tipologías arquitectónicas y la poca calidad de las muchas edificaciones levantadas durante los años del desarrollismo. El espacio más revalorizado y el comercio

especializado se concentra en las Avingudas y en su mitad oeste (delimitado por la estación del tren). Salvo calles muy puntuales (por ejemplo: Avingudas, Blanquerna, primeros tramos de Aragó y 31 de Desembre), el ensanche está ocupado mayoritariamente por clases sociales medias y bajas. La calidad de la edificación decrece a medida que nos dirigimos hacia el interior y nos alejamos de las Avingudas. En estos tramos, se aprecia un grave abandono de los espacios públicos y un déficit importante en infraestructuras y equipamientos. La oferta comercial es poco importante y está capitalizado por pequeño comercio minorista de barrio. En resumen, muchos de los sectores más tardíamente colmatados por la edificación tienen síntomas de degradación del espacio físico y poseen crecientes problemas sociales. Sin duda, el ensanche es una de las partes de la ciudad que más urgentemente necesita un plan integral de intervención (planes especiales).

Barriadas y polígonos de viviendas

La ciudad de Palma, durante la posguerra, no está entre las ciudades del Estado español con una actividad relevante en materia de vivienda pública. Pero la apuesta de Palma por una economía turística con variadas y complejas consecuencias sociales y territoriales produjo una destacada actividad en materia de vivienda social en las décadas de 1960 y 1970.

La política de vivienda social en Palma tiene dos etapas bien definidas. Durante la posguerra, el falangismo paternalista defensor de la iniciativa pública tuvo una baja productividad constructiva en una ciudad de economía preturística. Esta situación evolucionó a partir de finales de la década de 1950 cuando los gobiernos tecnócratas quisieron dar respuesta a las demandas de vivienda generadas en una ciudad especializada en el sector turístico. Los nuevos programas y planes de vivienda primaron la iniciativa privada en la construcción de vivienda social. Éste es el momento de máxima promoción pública en forma de polígonos de viviendas. Directa o indirectamente, el turismo fue el principal responsable de la aparición de este elemento urbano fundamental en la construcción de la Palma contemporánea.

La Guerra Civil española afectó poco a la estructura urbana de Palma, ya que desde la misma semana del 18 de julio de 1936, Mallorca estuvo en zona «nacional». Las destrucciones bélicas fueron puntuales y poco importantes. Hasta 1955, el crecimiento natural de la población palmesana era absorbido por el ensanche y la extensión proyectada por Alomar. A mediados del siglo XX, la reducida población obrera de Palma se situaba en aquellos barrios industriales del extrarradio nacidos en el siglo XIX. Mallorca tenía una economía todavía poco especializada y la demanda habitacional no era comparable a la de otras ciudades industriales. Además,

la accesibilidad negativa asociada al hecho insular la hacían un territorio poco atractivo a la instalación de población obrera procedente de otras regiones del Estado. En consecuencia, hasta prácticamente la década de 1960 no existió una demanda destacable de viviendas por parte de las clases sociales menos favorecidas.

El de Alomar fue el último plan de economía preturística en Palma. El profesor O. Rullan (1999) sitúa el comienzo del denominado «primer boom turístico» en torno al 1955. A partir de este momento, el archipiélago balear entró en el que fue el proceso de crecimiento económico y territorial más importante de su historia. De forma paralela al proceso de turistización se produjo el comienzo del boom constructivo de viviendas sociales en Palma, que al mismo tiempo era una respuesta al constante aumento de inmigrantes procedentes de la península para trabajar en la naciente actividad turística y en el dinámico sector de la construcción. Aún así, los ejemplos de nuevas construcciones sociales fueron escasos durante estos primeros años. La mayoría de las iniciativas fueron de la Obra Sindical del Hogar. A diferencia de muchas ciudades industriales, no existen promociones de viviendas por parte de las empresas para sus empleados, lo que es un síntoma del poco peso de la industria en la ciudad. Aunque en sentido estricto todavía no se puede hablar de polígonos de viviendas, hasta 1956 tres fueron las promociones de vivienda pública en Palma.

En el año 1954 se inauguraron las primeras viviendas protegidas de Balears. En el barrio palmesano de Camp Redó (popularmente conocido como Corea) se levantaron bloques de pisos que contenía un total de 150 viviendas para dar alojamiento a los afiliados al sindicato vertical. Sus ocupantes fueron sobre todo inmigrantes peninsulares. Entre 1954 y 1956 se construyeron edificios plurifamiliares con 253 viviendas en el barrio de es Viver que, promovidas por la Organización Sindical, recibieron el nombre de Mare de Déu de Lluc, denominación que se conserva y da nombre al barrio actual. Las dos operaciones urbanísticas tienen tipologías similares. Se tratan de bloques en patio abierto, exactamente iguales, situados paralelos unos a los otros y de baja calidad constructiva. El patio abierto, entre los edificios, es utilizado como espacio de uso público y colectivo. De momento, la altura de los edificios es relativamente reducida: planta baja más tres. Por último, promovido por el patronato de la Mare de Déu de Lluc, en 1959 se acabaron veinte bloques de casas de planta baja, con dos viviendas cada una, en el mismo barrio de es Viver. Son conocidas como las «cases del Bisbe».

En 1957 el recientemente creado Ministerio de la Vivienda se convirtió en el principal organismo responsable de la política de vivienda en España. A partir de este momento, el Instituto Nacional de Vivienda dejó de ser la máxima institución con competencias en la materia, se desligó del Ministerio de Trabajo y se integró

en el organigrama del nuevo ministerio. Con la entrada en el desarrollismo abandonamos la etapa inicial caracterizada por la estatalización y orientación del tema de la vivienda como política social, y entramos en una etapa dominada por la colaboración directa con la iniciativa privada. En este contexto situamos el período de mayor actividad constructiva en Palma. La demanda laboral ejercida por la economía turística necesitaba nuevos contenedores donde albergar las avalanchas de inmigrantes peninsulares. Progresivamente, el paisaje urbano comenzó a ocuparse con bloques cerrados a patio de vecinos (en ocasiones con la presencia de elementos historicistas), y sobre todo con polígonos de viviendas con una disposición en bloques abiertos (*open planning*) que con el paso del tiempo adoptaron estilos funcionalistas y racionalistas. La intensificación constructiva posterior contribuyó a rellenar bolsas vacías y a la colonización de las periferias urbanas, muchas veces sobre suelo rústico, con enormes operaciones urbanísticas compuestas de polígonos de viviendas. Los grandes beneficiarios fueron los grandes promotores.



FIGURA 17. Bloques con pilotes en el polígono de Llevant
FUENTE: Archivo GIST (2005)

En definitiva, las edificaciones del racionalismo plurifamiliar dibujaron en el paisaje urbano un particular modelo de «hacer ciudad», identificado con los excesos de la dictadura franquista.

La intensa actividad constructiva se plasmó en la edificación de quince grandes operaciones en forma de polígonos. Con diferencias mínimas, se caracterizan por su unitariedad (como proyecto, como actuación y como gestión), por su trama geométrica y uniforme, por su monotonía interior, por una localización más o menos periférica debido a los precios del suelo impuestos por el mercado, su densificación, el desorden ambiental, subequipamiento, la baja calidad de la construcción, el aumento progresivo de tamaño, etc. Encontramos ejemplos de crecimiento urbano por paquetes cerrados y también abiertos. Todas estas insuficiencias, añadidas a sus problemas de integración en la trama urbana,

crearon unas condiciones físicas que contribuyeron decisivamente al aumento de la segregación social.

Como ejemplo de este tipo de actuaciones urbanísticas en Palma, anotamos las características más importantes de uno de los más extensos en superficie e interesante en cuanto a la utilización de diferentes tipologías arquitectónicas (maxibloques, bloques sobre pilotes, bloque con espacio colectivo público o privado). Nos referimos al polígono de Llevant, en el sureste de la ciudad. Como continuación del proceso iniciado en la década de los 1960 con la construcción de los bloques de viviendas de la empresa energética GESA (en la zona de Forners, próxima a la de Llevant), la presión migratoria de los años 1970 llevó al Instituto para la Promoción Pública de la Vivienda a proyectar la construcción del Polígono de Llevant a través de un Plan Parcial aprobado en 1972. Desde su edificación, la población residente fue mayoritariamente obrera, de clase media-baja y con una gran presencia de inmigrantes, sobre todo andaluces. La tipología edificatoria más característica es la de agrupaciones de bloques sobre manzana abierta, creando espacios libres de diversas formas y dimensiones que sólo tendrían interés si estuviesen correctamente urbanizados (figura 17). Como polígono de viviendas es posible diferenciar varias piezas yuxtapuestas (González, 2005). Se conservan dos tipologías básicas: bloques de poco fondo entre las calles de Bogotá y Mèxic, de unas 6 plantas, y una solución híbrida de contacto con el barrio tradicional, de 4 a 8 plantas, con voluntad de crear una fachada que encubra este último barrio. En el costado de poniente se eligieron varias tipologías, todas ellas autónomas entre sí en cuanto a su concepción (Busquets, 2002, 2003).

Con la entrada en la democracia, se produjeron importantes mejoras en la dotación de infraestructuras y equipamientos de todos los polígonos de vivienda palmesanos. Aún así, en muchos casos su integración en la ciudad es complicada. A las bajas calidades constructivas se añade una población con graves problemas sociales y en ocasiones organizada en guetos debido al peso de la población inmigrante. Unos forasteros procedentes del sur y este peninsular, pero que son lentamente sustituidos por otros originarios de países en vías de desarrollo. Por ejemplo, el análisis de los datos contenidos en última revisión del Padrón Municipal de Habitantes de Palma (2003) nos permite observar este proceso en el polígono de Llevant, donde el nivel de autoctonía es bajo: el 54,1% de sus 7.003 habitantes nacieron en las Illes Balears (se incluye un número importante de hijos de inmigrantes de primera generación). Estos conviven en el barrio con un 34,43% de población procedente del resto de España (de los cuales el 91,20% nacieron en Andalucía) y un 11,47% de extranjeros (el 89,17% son de fuera de la UE-15). Sin las medidas sociales y urbanísticas adecuadas, la conflictividad en el barrio irá en aumento y se complicará la integración física y social en el resto de la ciudad.

Barrios turísticos litorales y espacio suburbano

En un mismo apartado hemos querido aunar a dos de los más recientes elementos que han configurado la trama urbana palmesana. Siguiendo la periodización establecida por Rullan (1999), los barrios turísticos litorales de la bahía de Palma son una consecuencia del primer boom turístico. El proceso de periurbanización generador de nuevos suburbios residenciales es el resultado de la extensificación del crecimiento característico del segundo boom iniciado en la década de 1980. A pesar de que no coinciden en el período de formación, los incluimos en un mismo epígrafe por dos causas fundamentales. Primero, en la actualidad es posible encontrarlos integrados en algunos sectores de Palma. En segundo lugar, las ligazones entre estos dos espacios y procesos han contribuido decisivamente a la aparición y desarrollo de la ciudad difusa en Mallorca.

El turismo es la actividad económica que más ha contribuido a la producción de paisajes en las últimas seis décadas en Mallorca. La turistización de carácter intensivo que estaba teniendo lugar en la bahía de Palma en la década de 1950 ya fue recogido por la revista francesa *Paris-Match*, que se encargó de publicitar el proceso con el término «balearización». El barrio de el Terreno fue el primero especializado en el turismo en la ciudad de Palma. En 1885 ya tenemos constancia de la tendente especialización de el Terreno en una barriada de recreo dirigida al disfrute del ocio de las clases medias palmesanas⁵. El plan elaborado por Bennàssar (1917) ya había proyectado instalaciones para la práctica y el disfrute de ocio y tiempo libre. La inauguración de los dos primeros hoteles del barrio, Victoria (1910) y Mediterráneo (1923), tiene un especial significado para el inicio del desarrollo turístico de Mallorca. A partir de 1925, el Terreno pasó de ser una zona de veraneo para convertirse en una zona turística (Barceló, 1963). Su transformación más importante se produjo a partir de 1950 cuando, entre este año y 1962, se abrieron 31 nuevos establecimientos hoteleros. Situado en una segunda línea del paseo marítimo en la actualidad, todavía conserva instalaciones hoteleras y de restauración. No obstante, el nivel de degradación tanto de los espacios públicos como privados es importante. Por un lado, es patente la baja calidad de la edificación y su mal estado de conservación. Consecuentemente, la oferta de productos turísticos no tiene la capacidad suficiente para adaptarse a una demanda cada vez más exigente. Por otra parte, la falta de inversiones destinadas a la rehabilitación y mejora de los espacios públicos facilita su conversión en un nuevo gueto degradado de

la ciudad. Las esperanzas se centran en la reciente redacción de un plan especial de reforma interior.

En su origen, el principal foco turístico intensivo de sol y playa, la Platja de Palma, constituía un área externa a la ciudad compacta. Con el paso del tiempo, la construcción de vías de alta capacidad (Palma-Aeroport y desde 2005 hasta Lluçmajor) y las nuevas promociones inmobiliarias y hoteleras lo unieron con la ciudad central hasta convertirla, parafraseando a Rullan (2002) en su análisis sobre el modelo de ciudad turística, en una «zona», una parte de una ciudad geográficamente difusa. En la actualidad forma parte de un continuum urbano-turístico de expansión litoral que se extiende desde el distrito de el Molinar hasta el de s'Arenal. El Pla de Ordenació de la Oferta Turística la denomina zona «Platja de Palma-s'Arenal» (en la que se incluye el sector de s'Arenal perteneciente al municipio de Lluçmajor). El número total de estancias anuales en esta zona turística se aproxima a los siete millones y medio en 2001. Los alemanes representan alrededor del 55% de los turistas. Precisamente, la mayor concentración de oferta hotelera y de ocio de Palma se concentra en las zonas estadísticas palmesanas de Can Pastilla y s'Arenal.

El desarrollo turístico desordenado desde 1960 produjo un territorio sobredensificado y ambientalmente insostenible. El Plan de Ordenación Provincial de Baleares (1973) contribuyó a intensificar la ocupación del suelo sobre todo cuando, sin establecer una clasificación precisa, presupone que todo el litoral de Palma forma parte de un área de desarrollo urbano y/o área turística (Rullan, 1987) (Seguí, 2001). La destrucción de espacios naturales para la construcción de espacios edificados de baja calidad ha sido una dinámica habitual en todo este territorio oriental de la bahía de Palma. A pesar de las últimas políticas de mejora del espacio público y de la rehabilitación de la oferta hotelera, la degradación sobre todo de las segundas y terceras líneas de costa son importantes. Aunque confiemos en los resultados de la planificación sectorial (aunque no tanto del polémico Plan de Excelencia Turística de la Platja de Palma todavía en ejecución a finales de 2005: una extensión de 208,6 km² y un presupuesto de 5.409.109 euros), no podemos dejar de insistir en la utilidad de la planificación urbana y, más exactamente, del planeamiento especial como medio más adecuado para alcanzar los objetivos de rehabilitación integral.

A la imagen compacta de la ciudad preindustrial e industrial le sucede una urbe con crecimiento extensivo y horizontal propio de la urbe postindustrial. El peso demográfico y funcional de Palma unido al crecimiento del espacio metropolitano están generando

⁵ El mismo Julio Verne en su obra «Viaje a Mallorca de Clovis Dardentor» (1895) describe el Terreno como «una especie de arrabal de la capital de las Baleares, que con razón está considerado como estación balnearia... y cuyas quintas elegantes y lindas alquerías se extienden bajo la fresca sombra de viejas higueras» (citado en Barceló, 1963: 135).



FIGURA 18. Ejemplos de urbanizaciones residenciales suburbanas
FUENTE: Archivo GIST (2005)

la aparición de nuevos suburbios residenciales en forma de espacios periurbanos y rururbanos en las inmediaciones de la Vía de Cintura y en el litoral turístico.

Hasta la década de 1990, la lógica expansión residencial de Palma se hacía a través de la ocupación con edificaciones plurifamiliares de los suelos urbano y urbanizable localizados entre la ciudad compacta de los años 1970 y la vía de circunvalación que, a modo de un segundo cinturón amurallado, controlaba el proceso urbanizador del extenso territorio municipal. No obstante, una vez se ha colmatado una buena parte de los espacios vacíos existentes de esta parte de la urbe, se inició un desarrollo edificatorio de carácter extensivo casi siempre más allá de la autovía. El elevado precio de la vivienda y los nuevos gustos sociales son factores que, igualmente, influyen en la aparición de la nueva oferta residencial que, a su vez, influye en la aparición de un buen número de polígonos de servicios (centros comerciales y de ocio) asociados al nuevo viario. Este mercado se caracteriza por dos tipologías edificatorias principales: la vivienda unifamiliar (adosado o no) con jardín privado y los edificios plurifamiliares de poca altura (bajo más 3 ó 4 plantas) con zona verde comunitaria (figura 18). En ambos casos es habitual que las promociones recojan tipologías de la arquitectura tradicional mallorquina en cuanto a colores, ventanas, cerramientos exteriores, tejas, etc. Los residentes son

fundamentalmente parejas de edad adulta joven de origen mallorquín o español. Entre otros, éste es el modelo de promoción inmobiliaria actual más característico de los distritos de son Xigala, son Serra-La Vileta, son Flor, son Rapinya y Establiments.

Por su parte, la periurbanización en los espacios litorales turísticos tiene lugar mayoritariamente en forma de urbanizaciones de viviendas unifamiliares con jardín o zona comunitaria privada para satisfacer dos tipos de demanda. Primero la formada por parejas

de jóvenes de inmigrantes peninsulares de clase media-alta y ocupados en el sector terciario que buscan rentabilizar su inversión inmobiliaria en un lugar próximo a la playa y de ambiente agradable. Segundo, la ejercida por la población de origen centroeuropeo que, utilizadas sobre todo como segunda residencia, pueblan buena parte de estas urbanizaciones en zonas como Can Pastilla, s'Arenal o Les Meravelles en el oeste del municipio y Sant Agustí, Cala Major y son Vida en la parte oriental de la bahía palmesana.

Palma: plan y proyecto de ciudad

Este apartado es un breve análisis sobre el estado del planeamiento urbano en Palma de Mallorca. El núcleo central del mismo es el estudio de la vigente planificación urbana municipal (PGOU), aunque dedicaremos algunos párrafos a reflexionar sobre la dimensión estratégica de algunos proyectos urbanos que articulan el territorio metropolitano en la actualidad.

El estado del planeamiento urbano: el PGOU de 1998

El análisis del planeamiento en Palma es complicado sobre todo por la importante cantidad de modificaciones parciales aprobadas desde 1998, año del último PGOU. El primer plan general de la democracia, el de 1985, fue aprobado con el gobierno local en manos de una coalición progresista liderada por el PSOE. Ese plan fue el responsable, entre otros,

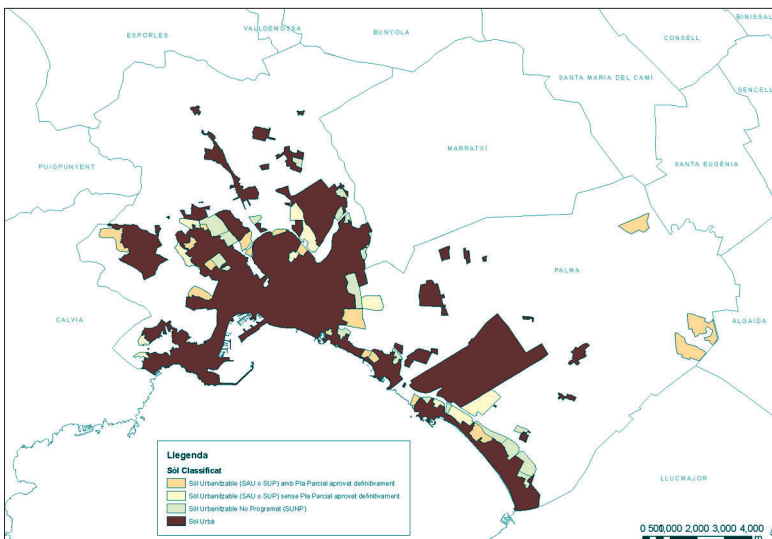


FIGURA 19. Clasificación del suelo en el PGOU de 1998 (incluye las reclasificaciones realizadas hasta finales de 1999)
FUENTE: SITIBSA, Ajuntament de Palma

de los planes especiales que afectan al casco histórico. Con el Partido Popular en el consistorio se aprobó, en 1998, el segundo Plan General de Ordenación Urbana de la etapa democrática (figura 19). Seis años más tarde, en 2004, se publica la modificación de las Normas Urbanísticas del Plan General. El hecho de que las Illes Balears sea la única Comunidad Autónoma del Estado que no posee una ley integral sobre urbanismo o suelo implica que, para su redacción, se haya hecho de conformidad con una ley aprobada con anterioridad a la Constitución Española, en concreto al texto refundido de 1976, además de otras estatales (1992, 1997...) y autonómicas (DOT 1999, SR 1997...).

El suelo urbano representa algo más del 20% del territorio municipal pero ocupa casi la totalidad de la línea litoral. El único sector del litoral no edificado es la zona de es Carnatge (Can Pastilla) debido a la servidumbre de paso a la que obliga el tránsito aeroportuario. Fuera de la ciudad compacta observamos un número importante de pequeños asentamientos urbanos consolidados que se corresponden o bien con antiguos arrabales o núcleos tradicionales que poco a poco están siendo absorbidos por la mancha urbana central (ejemplos: Establiments, Secar de la Real, son Sardina, Sant Jordi), o bien grandes urbanizaciones de época más o menos reciente (ejemplos: son Vida, el campus de la Universitat de les Illes Balears).

Los veintinueve polígonos en los que se estructura el suelo urbanizable programado proyectan casi 8.000 nuevas viviendas (población máxima estimada de algo más de 23.600 habitantes) (tabla 4). El mapa de la clasificación del suelo vigente utiliza el suelo urbanizable para compactar y rellenar espacios libres que se encuentran entre suelo urbano con el objetivo de que el plano urbano futuro tenga una estructura más redondeada, sin entrantes y salientes ni espacios libres intersticiales. No obstante, tampoco olvida promocionar nuevas urbanizaciones sobre el antiguo suelo rústico, en lugares en los que no existe un núcleo urbano previo y localizados a cierta distancia de la ciudad compacta. Nos referimos a las promociones en los cerros del interior, en partes protegidas como espacios naturales, como son la 1ª y 2ª fase de son Gual (zona estadística de Sant Jordi) y la de Puntiró (sa Casa Blanca). La superficie de los dos planes parciales de son Gual suma 692.012 m².

El modelo de ocupación extensiva del territorio de este tipo de promociones permite tipologías de baja densidad: 2 plantas para las unifamiliares y 3 para las plurifamiliares. La proyección del plan parcial es, como máximo, de 808 viviendas y 2.424 habitantes. La urbanización de Puntiró es similar: 311.478 m² a ocupar por viviendas de 2 y 3 plantas. El número máximo de viviendas es de 287 y está pensado para 861 habitantes. A pesar de que el suelo rústico representa casi el 75% del territorio municipal, su nivel de ocupación por parte de la edificación residencial es alta. Esta práctica no sólo desvirtúa el significado de los objetivos de la clasificación, sino también compromete posteriores actuaciones de recalificación.

Una de las determinaciones generales del Plan General de Ordenación Urbana es la definición de la estructura general y orgánica del territorio. Ésta está integrada por los elementos determinantes del desarrollo urbano y, en particular, por los sistemas generales de comunicación y sus zonas de protección, de espacios libres destinados a parques y zonas verdes públicos, de equipamiento comunitario, y las instalaciones y obras cuya implantación pueda influir de manera sustancial en el desarrollo del territorio. Aunque todos estos sistemas son fundamentales para definir la estructura urbana, el relativo a espacios libres es el único que para su dotación y distribución depende exclusivamente de políticas urbanas. La ordenación de los otros sistemas es el resultado de la planificación urbana pero también de la sectorial diseñada a escala regional o estatal.

El significado urbanístico y el papel social que desempeñan los espacios libres en la ciudad están ampliamente reconocidos desde los orígenes de la planificación urbana moderna. En la actualidad, la legislación del suelo concede a los espacios libres una calificación positiva. Es decir, no pueden delimitarse como meros espacios no edificados y deben estar destinados a parques y zonas verdes públicas. La proporción no puede ser inferior a 5 m² por habitante y la Ley establece la necesidad de que se articulen de manera coherente con el conjunto de la estructura urbana. Los elevados índices de crecimiento poblacional de Palma y su dinamismo constructivo determinan la necesidad de realizar importantes reservas de suelo urbano no sólo para cumplir con la ley, sino también

TABLA 4. Clasificación del suelo en el PGOU de 1998 (incluidas las modificaciones realizadas hasta finales de 1999)

Clase de suelo	Número de polígonos	Hectáreas	% clase de suelo/total municipal
Suelo Urbano	32	4.499,5102	21,06
Suelo Rústico	-	15.871,9604	74,32
Suelo Urbanizable con PP aprobado definitivamente	18	386,9410	1,81
Suelo Urbanizable sin PP aprobado definitivamente	11	278,3983	1,30
Suelo Urbanizable No Programado (SUNP)	20	319,0301	1,49

FUENTE: SITIBSA, Ajuntament de Palma

para satisfacer las demandas de la sociedad. Hemos tenido ocasión de analizar como el plan de ensanche de Calvet delimitó un número importante de zonas verdes, aunque menor a las proyectadas en otras ciudades. Algunas no se llegaron a desarrollar, sobre todo cuando se hicieron patentes las presiones y los intereses especulativos de la burguesía. Otras se suprimieron y se ocuparon por edificaciones privadas a causa del incumplimiento del plan municipal o porque, precisamente, el plan así lo regulaba (por ejemplo el PGOU de 1963). El plan municipal de 1998 separa el sistema general de espacios libres (SGEL) de lo que se conoce exclusivamente con el nombre de «espacios libres». En este último caso están formados por espacios libres públicos de funcionalidad diversa: desde plazas (por ejemplo la plaza Major o Sant Francesc) hasta espacios libres sin uso regulado aparente, paseos o bulevares (la Rambla y el Born), etc.

Las veinte zonas que forman el denominado sistema general de espacios libres y zonas verdes de Palma suman un total de 1.731.793 m² (datos extraídos del PGOU de 1998). Aplicando las cifras de población del censo de 2001, resulta una ratio de 4,99 m² de parque o zona verde por habitante, por tanto en el límite de la obligación fijada por el Reglamento de Planeamiento Urbanístico de 1978 y por las leyes del suelo.

No obstante, la mayor debilidad en la dotación de zonas verdes en Palma no es cuantitativa, en superficie asignada a este sistema general, sino que sobre todo se trata de la deficiente distribución de las mismas y la excesiva concentración en un único gran espacio verde: el Parc de Bellver que concentra el 63,67% de la superficie asignada al sistema general de espacios libres del municipio. Un parque situado en el extremo noroeste de la ciudad, localizado a una cierta distancia de los barrios más poblados y donde para su acceso y disfrute, la mayoría de la población necesita de la utilización de vehículos privados o el transporte público de autobuses. Mientras tanto, el ensanche de población más densificado sufre una grave ausencia de zonas verdes. Las existentes son insuficientes. Los pequeños parques infantiles están entre edificaciones y tienen escaso arbolado. Lamentablemente los barrios de polígonos de viviendas a penas cuentan con sistemas de este tipo y, cuando los tienen, están en deficiente estado de conservación. Por último, es interesante comprobar la actual poca superficie de zona verde en los nuevos barrios residenciales mayoritariamente habitados por población adulta joven con niños de poca edad. Las causas de esta situación pueden encontrarse bien en la deficiente aplicación de los parámetros de reserva de suelo de los planes parciales, bien en el exceso de confianza de la administración local en la función que pueden jugar los cada vez más comunes espacios verdes privados. Para finalizar, las propuestas de sistemas generales de espacios libres del plan general son realmente ambiciosas. Destaca la urbanización del conocido Parc de sa Riera (antes sa

CUADRO 1. Sistemas generales de equipamientos comunitarios: el aeropuerto de son Sant Joan

El aeropuerto de Palma de Mallorca está ubicado en la periferia oriental del municipio, a 8 km. del centro urbano y próximo al área turística de la Platja de Palma. Su implantación data de 1960, como una consecuencia al desarrollo de la actividad turística del primer boom. Desde entonces, su expansión ha sido constante, absorbiendo terrenos antes agrícolas y especializando, si cabe todavía más, a los núcleos urbanos colindantes tanto de la costa (el Molinar, Coll d'en Rebassa, Can Pastilla, el Píllari) como del interior (Sant Jordi, sa Casa Blanca) en la función turística y residencial. El conflicto de usos es patente entre la propia infraestructura aeroportuaria, la actividad turística y residencial y la cada vez más anecdótica actividad agrícola.

En la temprana fecha de 1962, por el aeropuerto transitaban más de un millón de pasajeros anuales. En 1977 se convertía en el segundo receptor mundial de tráfico chárter (Seguí et al, 2004). La última, y probablemente más importante remodelación del aeropuerto es de 1993. La modernización arquitectónica y la nueva imagen proyectada se completó con importantes cambios en las infraestructuras: ampliación de la plataforma para aviones, construcción de una nueva terminal de pasajeros de 250.000 m², edificio para aparcamientos con capacidad para 5.300 vehículos, ampliación y mejora de los accesos, etc. (Seguí et al, 2004). En 2004, Son Sant Joan cerró el ejercicio con un total de 20.416.023 pasajeros, lo que lo sitúa en el tercer aeropuerto español con mayor volumen anual de pasajeros, pero el primero en el ranking de pasajeros internacionales en época estival. Por nacionalidades, el movimiento de pasajeros está encabezado por Alemania, seguido de España y Gran Bretaña. Los enlaces más importantes son Dusseldorf, Barcelona, Madrid-Barajas, Frankfurt, Manchester y Londres-Gatwick. El aeropuerto cuenta con dos pistas paralelas, además de la rodadura paralela que puede utilizarse como pista de vuelo en caso necesario. El campo de vuelo posibilita una capacidad de 78 operaciones por hora. El crecimiento de la demanda ha abierto un nuevo debate sobre la necesidad de ampliar el aeropuerto. Algunas de éstas ya están en activo, como son la construcción de dos calles de salida rápida, la ampliación de la plataforma industrial, la terminal para vuelos interinsulares (ya en funcionamiento), una nueva plataforma para estacionamiento de aviones, etc. La expansión de todas las instalaciones aeroportuarias y de las infraestructuras viarias que le dan servicio ha intensificado el debate sobre la amenaza que supone para la isla, sobre todo por su alto consumo territorial. En la actualidad, el aeropuerto dibuja una gran mancha urbana sobre el plano de Palma fácilmente identificable, tanto o más que la propia trama del casco histórico o del ensanche.

CUADRO 2. Sistemas generales de equipamientos comunitarios: puerto y ciudad en Palma

Si el aeropuerto es la expresión del más reciente crecimiento económico de la isla y de su inserción en el capitalismo internacional, el puerto es la infraestructura de transportes que ha tenido una mayor influencia en la evolución del plano urbano hasta la entrada en la etapa postindustrial. Palma tiene puerto desde hace más de mil años. Durante el período de dominación musulmana estaba formado por dos pequeños enclaves que poco o nada tienen que ver con la configuración actual: Portopí y una pequeña cala que se extendía entre el actual paseo del Born y la plaza del Mercat. Las nuevas estructuras comerciales se levantaron a partir del reinado de Jaime I, entre las que destaca el Moll Vell (1273). Las más importantes transformaciones que dan forma al actual se sucedieron desde principios del siglo XIX. En la actualidad es el puerto más grande de los cinco que gestiona la Autoridad Portuaria de Baleares y el más importante de la Comunidad Autónoma si nos atenemos a su superficie abrigada, instalaciones, tráfico, actividades económicas, etc. En sus más de 116.000 m² encontramos cuatro zonas bien diferenciadas: muelles comerciales, muelle de Poniente, dársenas deportivas y el muelle de Ribera, y dique del Oeste. Aunque las funciones que desempeña son múltiples (navegación deportiva, pesca, transporte marítimo de pasajeros, tránsito de cruceros, etc.) sobre todos ellos destaca la comercial. Si el aeropuerto constituye la principal vía de entrada de pasajeros en la isla, el puerto lo es de mercancías.

La conexión puerto-ciudad se hizo a través de la radical transformación de la fachada marítima. El origen de esta operación urbanística se remonta a mediados del siglo XX en el marco de una reforma general del frente marítimo y el espacio portuario. Una reordenación de tales dimensiones se explica por diferentes factores: la dependencia del transporte marítimo (pasajeros y comercio) en un espacio insular, el crecimiento demográfico y el consiguiente aumento de las transacciones comerciales, la adaptación a los nuevos medios de transporte (automóviles) y las funciones turísticas encaminadas a especializar a Palma en un centro turístico de primer orden dentro del Mediterráneo. Con base en un proyecto de 1941, se acometieron diferentes proyectos de construcción de diques y muelles entre 1954 y 1961, que no

finalizaron hasta principios de la década de 1970. De la ordenación del espacio urbano litoral interesa fundamentalmente por su importancia la construcción del Passeig Marítim a finales de la década de 1950. Aunque fue realizado según el proyecto del ingeniero de la Junta de Obras de Puerto, Gabriel Roca, el origen del mismo se sitúa en el Plan de Alomar. La función principal de este paseo era unir la ciudad con los nuevos diques del puerto situados al oeste. Con él se transformó esa parte de la costa y la imagen de la capital balear, justamente la Palma que perciben los visitantes cuando se aproximan en barco a la ciudad. El barrio más afectado fue el turístico de el Terreno. El nuevo sector se revalorizó a costa de la densificación del espacio construido, fundamentalmente con la edificación de hoteles de gran altura en primera línea de mar. Esta parte de la ciudad vino a sumarse a la Platja de Palma como la principal zona turístico-residencial de la ciudad. La fachada marítima se prolongó durante la década siguiente hasta el centro histórico, lo que obligó a ganar terreno al mar. La mayor debilidad de este eje resulta de la barrera que supone la vía de alta capacidad (cuatro carriles) que, situada sobre terreno ganado al mar, dificulta la comunicación entre el paseo marítimo y la misma ciudad, hasta el punto de que la radical operación transformó el paseo en una auténtica vía de circunvalación de la ciudad sobre todo al entrar posteriormente en conexión con las autovías de Ponent y Llevant. Esto recuerda las intervenciones llevadas a cabo en otras ciudades españolas, como por ejemplo se hizo en Las Palmas. Sin embargo, en el caso de Palma fue especialmente desafortunada porque, definitivamente, se alteró una de las imágenes más características de la ciudad: el reflejo de su perfil en el mar. La posterior construcción del polémico Parc de la Mar ni mucho menos logró corregir la inadecuada decisión. El cine contribuye a recuperar la memoria al poder visualizar la imagen anterior del puerto de Palma, con los barcos atracando en la base de la muralla renacentista. Esto es posible observarlo en una de las escenas finales de la película «El Verdugo» del director Luis García Berlanga (1963), cuando José Luis (Nino Manfredi), aspirante a verdugo, desembarca en Palma con el objetivo ajusticiar a su primer reo.

Falca Verde), aquel sector ya calificado como zona verde en el ensanche de Calvet, y la mejor dotación en los nuevos barrios residenciales no centrales. Las proyecciones son de 37 actuaciones que sumarían otros nuevos 2.001.079 m², lo que representa casi un 15,54% más de la existente en 1998. Pero a día de hoy sólo algunas han sido ejecutadas. Es más, una de las más interesantes en cuanto a centralidad urbana (Parc de les Estacions) tuvo una vida corta y efímera. A los pocos años de su inauguración, en 2004, bajo intereses turbios de corte electoralista se inició su desmantelamiento con los objetivos de crear un nuevo parque, soterrar las vías

del tren, construir una estación intermodal y edificar un centro comercial ligado a la creación de un nuevo vial de gran capacidad situado sobre las vías del tren (calle Jacint Verdaguer).

Explotación económica y producción de imágenes: los proyectos estratégicos

Muchos han sido los factores que han influido en la manifiesta mejora de la calidad de vida de las ciudades españolas en las últimas décadas, las políticas

urbanas entre ellos. Pero también la imagen de las ciudades españolas a inicios del siglo XXI es radicalmente distinta a la ofrecida dos décadas antes. El planeamiento estratégico, entendido como un tipo de plan que coopera (y no sustituye) al urbanístico, ha tenido resultados positivos en muchas ciudades. Sin embargo, en ocasiones se están produciendo algunos excesos que a su vez generan nuevos conflictos y falsas imágenes que, a largo plazo, no son positivas para la ciudad.

A grandes rasgos, son dos las imágenes que Palma proyecta al exterior. En ambas, se mezcla en una sola imagen la ciudad (Palma) y la isla (Mallorca), no sabiendo para muchos donde comienza una y donde finaliza la otra. La más positiva relaciona la isla con un paisaje mediterráneo especializado en un turismo de alta calidad, envidiado y valorado por las clases medias. La otra sólo resalta los valores negativos: Mallorca está siendo destruida por el impacto negativo de un turismo intensivo y de baja calidad donde predomina el ambiente de los «hooligans» británicos, y Mallorca ha perdido su cultura autóctona al haber cedido ante la presión especulativa inmobiliaria ejercida por las clases altas alemanas. Las dos imágenes tienen algo de realidad y mucho de ficción (González, 2003). Con mayor o menor fortuna, durante la última década se han diseñado planes territoriales que están intentando definir un modelo territorial publicitadamente sostenible para el conjunto de las illes Balears. Sin embargo, frente al debate permanente sobre el futuro del territorio regional e insular, la característica primordial de la débil política estratégica en Palma es la ausencia de un proyecto futuro de ciudad, consensuado y planificado. A día de hoy, y a pesar de las costosas operaciones urbanísticas en fase de ejecución, muchas de las actuaciones urbanísticas están sostenidas en acciones puntuales, mal integradas en la planificación general del área metropolitana y claramente especulativas que, en ocasiones, están condicionadas por la recalificación de importantes superficies de suelo rústico. La ausencia de planeamiento estratégico está siendo sustituida por la proliferación de proyectos urbanos aislados de esta misma naturaleza (estratégicos). En este sentido sobran los ejemplos en Palma. Probablemente la más importante sea la de la nueva fachada marítima. La ciudad desea retroalimentar su imagen positiva para tantos europeos a través de la reforma y modernización de la nueva fachada marítima («abrir la ciudad al mar») para lo cual ha previsto ocupar una extensa bolsa vacía intraurbana, justamente aquella con la que se encuentra el visitante cuando se desplaza desde el aeropuerto al centro urbano. Entre otras propuestas, este proyecto incluye la construcción de un palacio de congresos y el soterramiento de una parte de una vía de alta capacidad. Otras iniciativas de grandes dimensiones en fase de ejecución son la construcción del metro, la estación intermodal y el soterramiento de las vías de tren, el denominado Parc de sa Riera (parque

urbano de 29 has provisto de teatro, instalaciones deportivas y aparcamiento subterráneo), etc.

Un análisis superficial de todas estas iniciativas proyecta un escenario optimista. Sin embargo, una reflexión detenida nos conduce a múltiples interrogantes. Las autoridades municipales y autonómicas defienden las políticas de imagen en una ciudad especializada en la actividad turística, pero no se percatan de los problemas internos que se están generando en el interior de la propia urbe. La realidad muestra un panorama complejo dominado por las tensiones a escala intraurbana. A la competencia entre ciudades, tan de moda en los análisis sobre sistemas urbanos y en el planeamiento estratégico actual, nos atreveríamos a decir que comenzamos una nueva época también en Palma de competencia intraurbana, entre barrios de diferente condición física y social. La crisis urbana de la etapa industrial parece haber sido sustituida por escenas abstractas y postmodernas de dudosa funcionalidad. El sector privado turístico participa igualmente con iniciativas que funcionan como auténticos enclaves postmodernos, efímeros y reproductores de otros ambientes y paisajes, localizados en áreas turísticas maduras y degradadas. Aparentemente, la sociedad se muestra orgullosa de su nueva ciudad, pero los viejos problemas urbanos, ya visibles desde la primera Ley del Suelo de 1956, continúan latentes: especulación, segregación social, encarecimiento de la vivienda, degradación del casco histórico, etc. El nuevo urbanismo faraónico se desarrolla a costa del retroceso inversionista de las administraciones públicas en el resto de la ciudad. El gasto público en estos nuevos sectores «de espectáculo» es de tal magnitud que las políticas de rehabilitación acometidas en la ciudad histórica, con una trayectoria de más de veinte años, están gravemente amenazadas. Pensemos en las dificultades para la financiación del PEPRI de sa Gerreria. Si a esto añadimos el peligroso retroceso en la inversión de vivienda de promoción pública (ante las supuestas dificultades para su financiación) y el encarecimiento del precio de la vivienda, las tensiones se multiplican.

En consecuencia, el elevadísimo precio que la administración y la sociedad tienen que pagar por este nuevo urbanismo está generando conflictos entre diferentes barrios urbanos. Las nuevas imágenes producidas son aceptadas por los grupos sociales más poderosos de la sociedad local y por los visitantes que vienen en parte atraídos por las nuevas escenas cuidadosamente promocionadas. Por el contrario, la desconfianza es común en los barrios más populosos que se mantienen fuera de los circuitos turísticos. El ensanche de principios del siglo XX está sobredensificado y tiene graves problemas infraestructurales, entre los que destaca el deficiente estado del espacio público. Los numerosos polígonos de viviendas, como contenedores de grandes bolsas de pobreza y de población inmigrante,

se aíslan de la ciudad compacta. Y la ciudad histórica es incapaz de concluir su ambicioso programa de rehabilitación por falta de inversiones públicas y el escaso interés, salvo el especulativo, mostrado por el privado. Todos estos fenómenos se manifiestan en tensiones entre el centro y la periferia, entre el espacio interior de la ciudad y los nuevas áreas de expansión, entre el proyecto y el plan, entre el espacio público y el privado, entre el medio ambiente y el economicismo propio del capitalismo neoliberal, entre las clases dirigentes y la población obrera, entre el ciudadano autóctono y el ciudadano inmigrante rechazado (González y Piñeira, 2004).

La ciudad y la inmigración: los espacios insulares se hacen multiculturales

Los desplazamientos interiores producidos en España desde la década de los 1960 han levantado ciudades y contribuido a la crisis rural. La distribución de la población inmigrante está directamente relacionada con el nivel de desarrollo de los territorios, pero es en las ciudades donde mejor podemos percibir el impacto de la inmigración sobre el paisaje. El fenómeno de la inmigración en Palma está directamente relacionado con el proceso de turistización y, más concretamente, con la sucesión de los diferentes boom turísticos. De acuerdo con Rullan (1999), el primer boom trajo consigo la primera gran llegada de inmigrantes laborales, en este caso de origen peninsular. El tránsito del tercer al cuarto boom coincide, no casualmente, con la mayor presencia de inmigración extranjera de menos recursos.

El crecimiento turístico polarizado desarrollado desde 1960 fue, desde un punto de vista demográfico, favorable a la capital balear. Palma se convirtió en un importante centro de recepción de inmigrantes sobre todo del rural peninsular y, en mucha menor medida, del resto de Mallorca. En estos años, ya podíamos hablar de coexistencias culturales diversas. Como sucedió con los andaluces en Barcelona o los gallegos en la ría de Bilbao, existían auténticos barrios de andaluces en Palma. Así, los inmigrantes interiores desempeñaron un papel fundamental en la construcción urbana de esta ciudad, tanto por lo que respecta a su función como mano de obra poco especializada destinada a urbanizar la ciudad (el empleo se concentraba en los sectores de la construcción y en el turismo), como por su aportación a la creación de nuevos paisajes sociales y urbanos. El inicio de los procesos inmigratorios de población extranjera procedente de países del Tercer Mundo es relativamente reciente pero, si cabe, el impacto ha sido todavía mayor para una sociedad poco acostumbrada a recibir nuevos pobladores con una cultura, lengua y costumbres muy diferentes a las autóctonas. Cualquiera

de los procesos generados durante estas dos etapas contribuye a romper aquellos tópicos que relacionan nuestras islas con espacios cerrados al exterior. Primero porque siempre se ha mostrado abierta a aceptar nuevas poblaciones y culturas. Y luego porque su situación en la encrucijada mediterránea la ha expuesto al constante asedio de fuerzas invasoras, desde las tropas imperiales romanas o musulmanas hasta los piratas, corsarios y especuladores de rango internacional.

Bajo el discutido concepto de postmoderno, el proceso inmigratorio es un elemento de análisis clave para explicar los más recientes cambios socioculturales y su relación con las transformaciones del espacio urbano. Los fenómenos migratorios han ejercido una gran influencia en la caracterización demográfica y en la construcción socio-territorial de la principal ciudad del archipiélago balear. Palma es una ciudad multicultural que está enriquecida por la diversidad. Frente a la homogeneidad defendida por los grupos más reaccionarios de la sociedad, los efectos de la globalización sobre una economía turística tan especializada como la balear unido al acelerado proceso de urbanización asociado, ha traído como resultado una ciudad que concentra una gran diversidad cultural y étnica (González y Somoza, 2004b). La endogamia y las dificultades de relación con otros territorios que durante décadas caracterizó a muchos espacios insulares, se virtió bruscamente a mediados del siglo XX en las illes Balears.

Por lo tanto, el proceso de turistización, que despegó en los años 1950, produjo numerosos impactos también sobre su capital, Palma de Mallorca. Anteriormente, ya tuvimos ocasión de comentar como el crecimiento urbanístico de Palma se apreció en la aparición de barriadas destinadas a albergar a una creciente masa de inmigrantes peninsulares españoles. Aunque durante estos primeros años la inmigración laboral era exclusivamente española, los primeros extranjeros europeos de clase acomodada comenzaron a instalar su residencia habitual en los barrios turísticos de mayor calidad arquitectónica de la fachada marítima. Como consecuencia, el período de mayor crecimiento urbanístico y demográfico de Palma se basó en modelos de exclusión social consecuencia, en buena medida, de un tipo de inmigración bipolar (inmigrantes de mayores recursos procedentes del norte frente a otros de menos rentas del sur). Con anterioridad a otras ciudades españolas más pobladas, los rasgos de aloctonía permitían dibujar en el plano de Palma una peculiar caracterización y territorialización social. En el momento que los descendientes de esta masa de inmigrantes españoles se integraron plenamente en la sociedad balear, se intensificaron las corrientes inmigratorias procedentes de los países del Tercer Mundo. Toda esta diversidad de movimientos migratorios ha generado una nueva ciudad con graves problemas de segregación, pero también con interesantes niveles de dinamismo y

convivencia cultural (González y Somoza, 2004a). A lo largo de todo el 2002, se han contabilizado 13.562 altas de extranjeros, la más alta de toda su historia. Pocos años antes, en 1996, se habían producido únicamente ocho. La renovación padronal de Palma de 2003 suma una población de 379.898 habitantes. De estos, sólo el 46,86% ha nacido en la misma ciudad. Un 28,98% es originario de otra Comunidad Autónoma española y un 16,26% nació en el extranjero. Con la lectura de estos simples datos, pocos podrán negar el papel que pueden desempeñar los inmigrantes en la construcción de la Palma del siglo XXI.

Las influencias de los inmigrantes sobre Palma se producen por causa de un doble flujo sur-norte y norte-sur. Su importancia no lo es tanto por su cuantificación numérica (que sí es importante), sino sobre todo por la gran diversidad de procedencias y de niveles socioeconómicos. Como se ha estudiado para otras ciudades (Sassen, 1986; Darden et al., 1987; Pacione, 1996; Li et al., 2002), en Palma es posible percibir una concentración espacial de las minorías étnicas en barrios concretos de la ciudad. La segregación espacial se agudiza y aumenta la discriminación social, económica y cultural a partir de características étnicas y culturales. Esta desigualdad se produce por una doble causa. Primero, la desigualdad económica y, en menor medida, la proximidad al lugar de trabajo proporcionan prácticas discriminatorias en el acceso al mercado de la vivienda. Segundo, los inmigrantes de los países subdesarrollados se concentran en aquellos barrios con rentas de alquiler más baratas, hasta el punto de constituir pequeñas redes sociales encargadas de atraer, a su vez, a otros compatriotas con la intención de protegerse de la agresividad emanada desde el exterior (González y Somoza, 2004b).

La forma espacial de la segregación étnica urbana en Palma es similar a la europea dado que predomina la diversidad. En Palma, contabilizamos población de 137 nacionalidades distintas que comparten territorio con la autóctona. Aquella que tiene la nacionalidad de alguno de los quince antiguos países de la Unión Europea (UE-15) representa el 3,33% de la total municipal. Los procedentes del resto de los países del mundo ascienden al 10,52%. En total, el 13,85% de la población residente en Palma en 2003 tiene una nacionalidad distinta a la española y la población extranjera representa más del 20% de la población total en diecisiete zonas estadísticas de Palma. El distrito

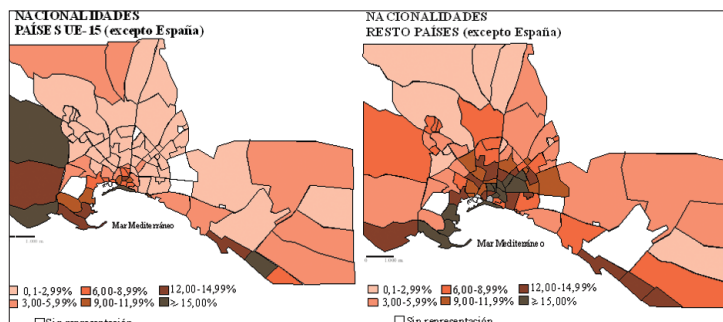


FIGURA 20. Distribución de la población extranjera por zonas estadísticas (2003)

FUENTE: elaboración propia a partir de Ajuntament de Palma (2005)

urbano con mayor porcentaje de esta población es Cala Major (42,95%).

Aunque la distribución de los inmigrantes difiere según nacionalidades, la ciudad histórica, por distintas circunstancias, es donde se concentra la mayor diversidad de nacionalidades. Los barrios más degradados de la antigua ciudad intramuros continúan siendo la puerta de entrada de muchos inmigrantes laborales procedentes de países pobres, mientras que aquellos rehabilitados y revitalizados constituyen un espacio de asentamiento atractivo para los habitantes extranjeros de mayor nivel económico. Como consecuencia, en un espacio reducido se suceden procesos de chabolización y gentrificación. La convivencia es compleja hasta el punto de que, bajo pretextos de rehabilitación, se están acometiendo agresivas políticas de renovación urbana en la zona de el Sindicat (sa Gerreria) que están expulsando de sus viviendas a población inmigrante, bajo la aceptación incondicional de una buena parte de la sociedad local.

Con el objetivo de comprobar la construcción de nuevos paisajes urbanos producto de la elevada proporción y concentración de inmigrantes y estudiar los niveles de segregación espacial, analizamos la distribución porcentual de la población inmigrante por zonas estadísticas atendiendo a su nacionalidad. Para facilitar el análisis, los agrupamos en los nacionales de algún país de los antiguos miembros de la Unión Europea (menos España) antes de la última ampliación y el resto de países (figura 20). Con esta clasificación nos aproximamos a las dos tipologías de movimientos migratorios dominantes en Palma, en clave de «ricos» (europeos occidentales) y «pobres» (mundo subdesarrollado)⁶, de norte y sur, que en buena medida está fundamentado por la privilegiada situación de las Baleares en el Mediterráneo occidental, entre la Europa más desarrollada y el norte de África.

⁵ En el grupo «resto de países» están incluidos los nacionales de países desarrollados como Estados Unidos, Canadá, Japón, Australia y Nueva Zelanda. Aunque esto pueda representar una debilidad para el estudio, esto lo hicimos a sabiendas de que estas poblaciones eran prácticamente anecdóticas en el Padrón Municipal de Palma. En concreto, los habitantes de estos cinco países suman 447 habitantes del total de 52.586 extranjeros.

Los más de 12.600 habitantes de la Unión Europea (excepto España) están formados mayoritariamente por grupos acomodados de profesionales liberales, trabajadores cualificados de empresas de servicios y jubilados. Su localización no depende tanto de variables económicas como de la calidad paisajística del entorno urbano. Las mayores concentraciones se observan en los distritos litorales de la bahía de Palma, en áreas residenciales con importante presencia de urbanizaciones de lujo (son Vida, Génova) y en aquellos barrios de la ciudad histórica rehabilitada y con mayor riqueza patrimonial. En el ensanche de población y las periferias densificadas, su presencia es testimonial. Algo mayor es en el espacio rururbano. Por su parte, la inmigración laboral procedente de países subdesarrollados se desplaza huyendo de la penuria económica de su país y, por tanto, sus pautas de distribución son muy diferentes de los procedentes de la Europa opulenta. La ciudad histórica menos revalorizada, buena parte del ensanche y algunas zonas turísticas de explotación intensiva con graves signos de degradación de la Bahía de Palma son los espacios con mayor presencia porcentual de estos otros inmigrantes (figura 21). Las más importantes bolsas porcentuales de estos últimos las encontramos en distritos turísticos (Cala Major: 30,53%; el Terreno: 23,63%), seguido del casco histórico más degradado (Sant Jaume: 23,41%; el Sindicat: 21,68%). Salvo contadas excepciones y a diferencia de lo que sucede por ejemplo en las ciudades francesas (Pumain y Mattei, 2003), los polígonos de viviendas situados en barrios periféricos no están habitados por inmigrantes del Tercer Mundo, sino sobre todo por otros procedentes de la España del sur. No obstante, la integración y mejora económica de los primeros descendientes de los inmigrantes españoles llegados en los 1960 y 1970 está facilitando la sustitución de la población peninsular por otra latinoamericana o africana. Sin duda, éste proceso de «sustitución» es un tema de gran interés sobre el que nos proponemos trabajar en los próximos años.

En definitiva, la localización a escala regional y provincial, independientemente se trate de inmigrantes del Tercer Mundo o de la Europa opulenta, está íntimamente relacionada con las áreas más desarrolladas. Por contra, en el interior de la ciudad, la distribución depende claramente de la procedencia y la clase social. Atendiendo a las diferentes nacionalidades, los inmigrantes procedentes de la Unión Europea se distribuyen con mayor homogeneidad sobre el plano urbano, debido a su elevado nivel de integración cultural y económica con la población autóctona. Los factores que explican sus comportamientos locacionales se alejan de los modelos tradicionales de los colectivos de inmigrantes. En Palma son la calidad ambiental y urbanística los elementos que más influyen en la toma de decisión final. En resumen, territorio e inmigración son un binomio en el que el factor económico muestra un papel fundamental, tanto para explicar la localización de los diferentes colectivos de inmigrantes a escala estatal, regional o local como su grado de integración en la sociedad. Mayor desarrollo económico significa mayor presencia de inmigrantes y dentro de estos espacios, mayor nivel económico mayor integración. La inmigración asociada a la pobreza genera marginalidad, mientras que el inmigrante rico es bien recibido y se le facilita la integración (González y Somoza, 2004a).

Itinerarios urbanos por la ciudad de Palma

La visita urbana de Palma la hemos estructurado en dos partes. La primera es un recorrido peatonal por algunas de las calles y los barrios más interesantes de la ciudad histórica intramuros. Entendido como una continuación del anterior, en la segunda parte de la salida haremos un repaso a los principales elementos de la trama urbana siguiendo el viaje que hace el autobús turístico Palma Citysightseeing. Nuestro objetivo es que los participantes, una vez finalizada la excursión, tengan una visión general del proceso urbanizador seguido en la capital balear.



FIGURA 21. Los inmigrantes en la ciudad: ciudad histórica y el Terreno

FUENTE: GIST (2005)

Itinerario I: recorrido peatonal por la ciudad histórica

La primera parte de la salida de campo se desarrollará por la ciudad alta de la Palma preindustrial. Tendrá una duración aproximada de noventa minutos (1,5 km.) y hemos proyectado siete paradas. Comenzaremos en la plaza Major, centro neurálgico de la ciudad histórica y, siguiendo una dirección S primero y SW y N más tarde, finalizaremos en el Arc de la Almudaina, antigua puerta de entrada a la ciudad romana.

El punto de encuentro es la plaza Major. El esquema radial del plano de la ciudad antigua utiliza esta plaza como punto de convergencia de algunas de las calles más importantes (Sant Miquel, Sindicat) que posteriormente se conectan con las vías del ensanche (carretera de Manacor, 31 de Desembre, Aragó) y las carreteras que se dirigen a diferentes núcleos de la isla (Manacor a través de Porta de Sant Antoni e Inca). El origen de este sistema radial se remonta a la ciudad romana pero se confirma plenamente durante la dominación musulmana. Desde el extremo NW de la plaza se tiene una buena vista de la ciudad baja y de la Rambla, lugar por el que transcurría el antiguo lecho de sa Riera. La conexión con esta parte de la ciudad es a través de las escalinatas del Mirador, originalmente proyectadas por Gaspar Bennàssar (1917) con el objetivo de unir las dos partes de la ciudad (alta y baja).

Primera parada: plaza Major

Espacio público de origen reciente (3.520 m²). Su forma actual es una consecuencia de las desamortizaciones religiosas de la primera mitad del siglo XIX. Ejemplo paradigmático de área creada para función pública utilitaria, característico del primer liberalismo, y de la evolución de Palma desde antigua ciudad conventual a la moderna burguesa. Ocupada anteriormente por el edificio de la Inquisición y por el antiguo convento de San Felipe Neri, pasó a ser un mercado al aire libre aprovechando el solar dejado por los edificios religiosos que fueron derribados como consecuencia de la desamortización. El proyecto que da forma a la imagen actual de la plaza Major data de 1836.

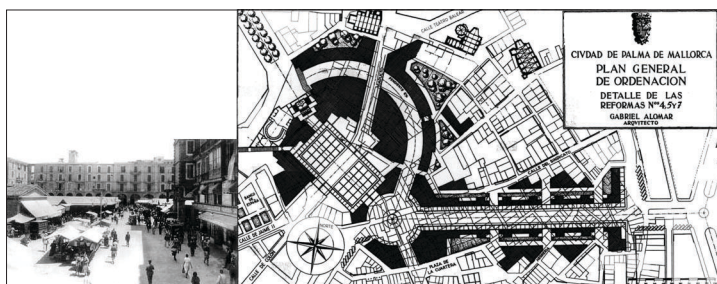


FIGURA 22. Reformas nº 4, 5 y 7 del Plan Alomar e imagen de la plaza Major en el primer tercio del siglo XX

FUENTE: Alomar (2000: 59), Archivo GIST (2005)

El Anteproyecto de Reforma Interior de Palma elaborado por Francesc Roca (1908) contiene un proyecto de mercado y la urbanización de la plaza Major. Más adelante, el arquitecto Pere Garau remodeló el proyecto de mercado. Con el plan de Alomar, se trasladó el mercado principal de la ciudad al nuevo del Olivar. Aunque de manera más residual mantuvo actividad comercial, la plaza Major pasó a ser, definitivamente, un espacio libre de uso público. El plan de Alomar de 1943 dedica cuatro de sus reformas interiores a adaptar la plaza Major a las nuevas necesidades circulatorias. Alomar proyectó continuar el esquema radial del ensanche hacia el interior. Las calles más importantes del ensanche tendrían continuidad por las del casco antiguo (que habrían de ser más anchas y rectilíneas) hasta desembocar en esta plaza. Esto convertiría a la plaza Major en el centro neurálgico de la ciudad y de toda la isla. Con el objetivo de facilitar la comunicación y la confluencia de tráfico y personas, Alomar pensó en la apertura de una nueva vía subterránea (atravesaría Sant Miquel) de forma semicircular con los objetivos de circunvalar la plaza, unir las calles San Miquel y Colom y conectar la ciudad alta y baja (figura 22).

Desde mediados del siglo XIX, la comunicación entre el nuevo espacio central de la Palma burguesa (la plaza Major) y Cort es posible hacerlo a través de dos calles. La más antigua, Jaume II o Bastaixos, conserva el esquema tradicional de las vías de origen medieval: estrecha, angosta, poco regular y adaptada a la edificación. La más moderna es la calle Colom que, autorizada en 1862, sustituyó a la anterior como principal vía de comunicación entre Cort y la plaza Major. En las inmediaciones de estas dos vías se localiza la calle Argentería que es interesante, entre otras cuestiones, por ser el lugar donde se encontraban las platerías judías. En la actualidad, esta calle todavía está especializada en el comercio de joyas.

Segunda parada: la calle Colom y el modernismo

La apertura de la calle Colom es un buen ejemplo de operación urbanística destinada a regularizar y adaptar las calles a los nuevos medios de transporte. Para su construcción se hizo necesario derribar edificios y romper la estructura de calles preexistentes al modo de actuaciones renovacionistas propias de la Ley de Saneamiento y Mejora Interior de las Grandes Poblaciones (1895). Se trata de un tipo de intervención perfectamente ajustada a trazados rectilíneos con el objetivo principal de definir ejes visuales. Desde su apertura se convirtió en un área revalorizada tal y como lo demuestra la concentración de edificios modernistas en sus inmediaciones (figura 23). En la actualidad, es una calle de gran calidad urbanística. Entre las muestras de modernismo destacamos: Almacenes «El Águila», Can Forteza Rey y Can Corbellá. Los tres casos son buenos ejemplos de la localización de las mejores



FIGURA 23. Plano de la apertura de la calle Colom (1862), imagen actual de las calles Colom y Jaume II vistas desde la plaza Major y Can Corbella

FUENTE: Alomar, G. (2000:31), Archivo GIST (2005)

expresiones de esta corriente artística en el casco histórico (y no en el ensanche de población). Como ya hemos tenido ocasión de comentar, entre las causas de esta particular localización de la arquitectura modernista destacamos la tardanza y lentitud en la construcción del ensanche y el recelo mostrado por la burguesía autóctona por abandonar su tradicional espacio de residencia.

Almacenes «El Águila» es obra de Gaspar Bennàssar (1908). Destaca por la utilización de la estructura metálica que combina perfectamente con materiales como el vidrio y las cerámicas polícromas. La decoración es mayoritariamente vegetal y floral. El edificio es similar a otros almacenes contemporáneos de Europa y algunas de sus soluciones nos remiten al *art nouveau*. Compartiendo medianera y parte de la estructura en planta baja está Can Forteza-Rey. La autoría se atribuye al platero Lluís Forteza-Rey (principios del siglo XX), al menos en cuanto a la decoración interior y al proyecto de fachada. En su obra se aprecia la influencia del modernismo catalán y, especialmente, de A. Gaudí a quien debió de conocer mientras éste trabajaba en la Catedral de Palma. La fachada está cubierta por fragmentos de cerámica que, como en la Casa Batlló en Barcelona, se desliza de arriba abajo. Por último, al final de la calle Jaume II, ya en la plaza de Cort, encontramos Can Corbella del maestro de obras Nicolau Lliteras (finales del siglo XIX-principios del siglo XX). Anterior a los otros dos, es habitualmente clasificado como premodernista neomodéjar. Nació como el resultado de la reforma que unificó tres antiguas casas. Destaca la solución aportada a su fachada que se superpone sobre la edificación preexistente. La riqueza de su fachada no tiene continuidad en su interior, con la excepción de la escalera de caracol y la profusión decorativa (arcos de herradura y vidrieras de colores) de la planta baja

Una vez atravesamos la calle Colom nos encontramos casi de manera sucesiva con la de Cort y

Santa Eulàlia. La primera es conocida por concentrarse los principales edificios gubernamentales de la administración local: el ayuntamiento y el Consell Insular de Mallorca (ya en la calle Palau Reial). Los dos ocupan edificios históricos de gran valor artístico. El primero, iniciado en 1649, combina el espíritu del manierismo con soluciones decorativas barrocas. Destaca la fachada y en especial su elemento más importante: el gran voladizo de madera. Por su parte, el antiguo Palau de la Diputació (actualmente Consell Insular) es una muestra de arquitectura neogótica. Su construcción se prolongó entre 1882 y 1919. Como en el anterior, la fachada es su aportación más importante.

Desde Cort cambiamos la dirección de la marcha y nos movemos hacia el sur, al contacto con el antiguo barrio judío. El primer gran espacio público que atravesamos es la plaza de Santa Eulàlia que está capitalizada por la iglesia gótica (finales siglo XIII-XVI) que le da nombre. Su fachada actual es una muestra de la restauración neogótica de finales del siglo XIX. Esta plaza es en la actualidad un importante centro de reunión social de la vida palmesana.

El recorrido por la calle Montission permite aproximarnos a la estructura urbana y la arquitectura de sa Calatrava, antiguo barrio judío que, después de pasar por un grave estado de degradación, ha sido recientemente rehabilitado. La recuperación del patrimonio edificado ha resultado un éxito. La arquitectura brilla en unas calles estrechas e irregulares de clara herencia del Medioevo feudal cristiano. No obstante, el interés que suscitó entre determinados inversionistas locales y algunos alemanes de alto nivel adquisitivo a principios de la década de los 1990, cuando todavía estaba en plena fase rehabilitadora, derivó en la generalización de prácticas especulativas, lo que provocó que a partir de este momento toda Mallorca se incorpore plenamente en un gran mercado inmobiliario susceptible de comprar y vender. A los

espacios litorales y al rural, se añadieron las áreas históricas. Aunque es necesario investigar más profundamente este proceso, en la actualidad existe un importante dinamismo inmobiliario en el cual los antiguos propietarios alemanes se están convirtiendo en los principales vendedores. El precio de la vivienda alcanza precios de hasta 6.000

euros/m². Las sustanciales ganancias obtenidas en estos escasos años están siendo actualmente invertidas en otras ciudades históricas con síntomas de degradación situadas también en el Mediterráneo. Aunque faltan investigaciones al respecto, el caso más conocido es el de Dubrovnik. En consecuencia, una buena parte de las viviendas fueron adquiridas con fines especulativos y las otras como segunda residencia. En la actualidad el barrio tiene un bajo dinamismo económico (a penas existe comercio, actividad hostelera o servicios) y poca población (1.054 habitantes y una densidad de 110,71 hab/ha. en 2003).

Poco antes de llegar a la plaza de Sant Jeroni, donde desemboca Montision, nos encontramos con la iglesia y el claustro jesuíticos de Montision, excelente ejemplo de fachada barroca. Esta iglesia es la primera de los territorios que comprenden los Països Catalans que utiliza la columna salomónica en arquitectura.

Tercera parada: plaza de Sant Jeroni

Excelente plaza pública con una superficie aproximada a los 1.100 m², abierta en los dos lados más cortos y cerrada por edificaciones en los laterales más largos. La parte sur está ocupada por edificios recientemente rehabilitados de acuerdo con tipologías tradicionales mallorquinas. Obsérvese la combinación de gamas de color y determinados detalles ornamentales. La norte está flanqueada por arquitectura de dominio barroco. Se trata del Convento de San Jeroni, un edificio en forma de «L» que cierra dos lados del recinto, y que hacia la plaza de la Porta des Camp está limitado por un muro que ha sido identificado como parte de la muralla árabe. Del exterior destacan dos portadas: la más antigua, siglo XVII, sigue el esquema de «portadas retablo» introducidas en Palma con la de la Catedral. Está dedicada a Sant Jeroni; y la otra es del siglo XVIII y está dedicada a Santa Isabel. Se observa la influencia del clasicismo de mitad del siglo XVIII. Estamos en el límite oriental de la ciudad intramuros. A poca distancia nos encontramos con las Avingudas (antiguo lugar ocupado por las murallas renacentistas) y el ensanche de población de Calvet.



FIGURA 24. Plaza de Sant Jeroni y calle Porta del Mar

FUENTE: GIST (2005)

Siguiendo las calles Calders y Can Salom (en dirección sur) llegamos a la Porta del Mar. Abierta en la muralla renacentista fue una de las principales puertas de entrada a la ciudad. A partir de aquí, el recorrido lo haremos por la parte superior de la muralla renacentista aprovechando su buen estado de conservación y la excelente panorámica del casco histórico y de la bahía de Palma. La anchura de la muralla ha facilitado que la parte superior pueda destinarse a paseo peatonal. El primer espacio público que atravesamos es la plaza Llorenç Villalonga, desde la cual es posible divisar una primera imagen general de la bahía, el terreno ganado al mar para la construcción de la autovía y también la intensa actividad inmobiliaria en este sector de la ciudad histórica (sa Calatrava).

Cuarta parada: muralla renacentista (Bastió d'en Berard)

La forma y el trazado de la muralla renacentista transformaron definitivamente la ciudad. Su autor, Fratin, incorporó todos los avances de la arquitectura militar. La misma se organizó a partir del sistema de baluartes y la dotó de una notable solidez. Las únicas partes de la muralla que todavía se conservan son las situadas en el frente marítimo: el Baluard de Sant Pere (oeste) y aquel que se extiende desde s'Hort des Rei hasta el Baluard des Príncep al este. Los edificios de viviendas destinadas para militares localizadas sobre el mismo Baluard des

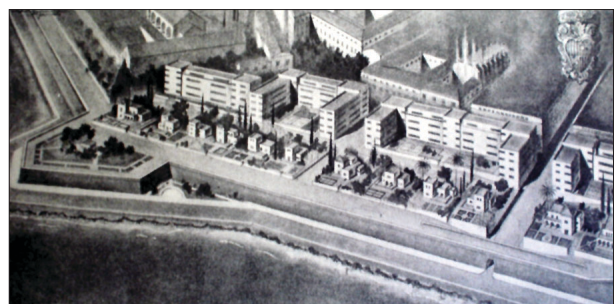


FIGURA 25. Primera solución de la Reforma n° 9 de Alomar para sa Calatrava

FUENTE: Alomar (2000: 54)

Príncep y la autovía del Llevant contribuyen a degradar física y paisajísticamente todo el entorno. El derribo de los mencionados edificios de viviendas y la recuperación de los terrenos para la ciudad están pendientes de ejecución.

La reforma interior número 9 del Plan de Alomar proyectó la intervención en todo este sector de sa Calatrava (figura 25). Su objetivo era el saneamiento de la zona situada entre la calle sa Calatrava y la muralla, definido como un auténtico *slum* por este arquitecto. Por tanto, el método más adecuado para su recuperación era su derribo y la reedificación *ex novo*. El renovado barrio lo proyectó con viviendas con jardín privado en primer término seguido de bloques plurifamiliares en un segundo orden. La zona afectada por el proyecto fue reducida casi a la mitad en el plan definitivo con el objetivo de reducir al mínimo el número de los edificios afectados

Siguiendo el denominado Passeig de Dalt Murada nos encontramos con un nuevo acceso al mar a través de la muralla por Can Formiguera, en la convergencia de las calles Can Serra y sa Portella. Al final de esta calle se encuentra el edificio de Ca la Torre, sede del COAIB.

Quinta parada: Ses Voltes, Autovía de Llevant-Passeig Marítim y Parc de la Mar

Justo unos metros antes de observar la mayor concentración de patrimonio edificado civil y religioso del Palma, nos detenemos para comprobar algunas de las últimas actuaciones sobre el frente marítimo palmesano.

Antes de esto podemos ver el resultado del acondicionamiento del Baluard de ses Voltes, situado entre la muralla renacentista y el lienzo de pared del primer recinto amurallado. La recuperación de un antiguo cuartel y del baluarte como espacios públicos constituyen la única fase ejecutada de un proyecto general de rehabilitación que originalmente incluye todo el Passeig de Dalt Murada (Lucena, 1997). La intervención se basó en la mejora del espacio físico y en el cambio de usos predominantes. Así, las actuaciones produjeron la transformación del lugar que ocupaba el antiguo cuartel por un teatro al aire libre, y de las bóvedas existentes bajo el mencionado paseo por una zona para exposiciones. La disposición de los bancos de madera del teatro recuerda a Le Corbusier en la Capilla de Ronchamp. Casi todas las propuestas aluden y se vinculan con las realizadas por Antoni Gaudí y Josep M. Pujol en la Catedral (Lucena, 1997).

El Plan Alomar de 1943 proyectó la construcción de una nueva vía que, siguiendo la configuración de la costa, viene a ser el actual Passeig Marítim (figura 26). Sobre la base de amplios terrenos ganados al mar, el paseo definitivo es de finales de la década de 1950. Su autor fue Gabriel Roca, ingeniero de la Junta de Obras

del Puerto. La necesidad de reconstruir el puente de Sant Magí, destruido por los efectos del episodio de inundación derivado de la gota fría de 1964, obligó a la autoridad portuaria a intervenir sobre la carretera de enlace de los muelles comerciales y el Dic de l'Oeste. Esta actuación generó la ampliación de la plataforma terrestre que dio lugar al actual Passeig Marítim. Las obras de desdoblamiento de la calzada del paseo finalizaron en 1972. La posterior conexión con la circunvalación interior (proyectada inicialmente por Alomar) y las autovías de Llevant y Ponent lo convirtieron en un tramo más del anillo de circunvalación que rodea la ciudad. Con esta actuación, la imagen de la ciudad quedó definitivamente transformada y la catedral dejó de reflejarse en el mar, por lo que la relación entre la ciudad y mar fue radicalmente modificada. El problema de impermeabilidad mostrada por la nueva vía todavía no ha sido resuelto, agravado por el constante aumento



FIGURA 28. Passeig Marítim en 1958 e imagen actual de la ciudad y en la actualidad

FUENTE: Archivo GIST (2005)

del tráfico rodado. Como posible solución, en los últimos años se ha abierto un tímido debate sobre la posibilidad real de soterramiento de las vías.

Entre la autovía de Llevant y el lienzo litoral de las antiguas murallas renacentistas encontramos el Parc de la Mar. Se sitúa sobre el terreno ganado al mar para la construcción de la mencionada carretera. Su diseño inicial, la composición y la distribución de usos levantaron una importante polémica. La más debatida fue el recurso de crear un lago central de carácter artificial donde la Catedral pudiese reflejarse, aunque no menos cuestionable ha sido la construcción de un aparcamiento subterráneo. Además hay zonas ajardinadas y un parque infantil.

Sexta parada: Palau Episcopal, Catedral y la Almudaina

Por este orden nos vamos a encontrar con algunos de los edificios históricos más importantes y emblemáticos de la ciudad. Estamos ante el escenario histórico más conocido y visitado de Palma que, además, se corresponde con el lugar de origen de la antigua ciudad. Indicios arqueológicos localizan la urbe romana en el subsuelo del barrio de la Almudaina. Sobre esta misma área se fundó la ciudad musulmana y, más tarde, la medieval la recuperó para la religión cristiana por medio de la construcción de influyentes símbolos religiosos. A partir de los primeros recintos amurallados, y dando la

espalda al mar, la ciudad se expansionó hacia todos sus lados.

El edificio que alberga el Palau Episcopal es el resultado de sucesivas ampliaciones realizadas desde una primera construcción comenzada en el siglo XIII. Se sitúa detrás de la Catedral y se emplaza sobre la antigua muralla de la Almudaina. Pese a su falta de unidad, contribuye a dar monumentalidad a todo el conjunto. En su jardín interior se han encontrado restos de la muralla romana y del muro de la *qasaba*. La Catedral se localiza sobre los antiguos acantilados en los que se asentó la ciudad romana. Aunque el comienzo de su construcción data de principios del siglo XIV, su origen es anterior, justo después de la conquista catalana. Nace como resultado de la mezquita cristianizada que estaba situada enfrente a la Almudaina, ya que su derribo dio lugar al actual edificio. Las partes más antiguas se corresponden con el ábside y el campanario. A mediados del siglo XIV se aumentó la altura del templo conservando la parte construida como presbiterio (Lucena, 1997). Con esta decisión se fijaron los rasgos característicos del interior, incluidos algunos realmente sobresalientes. Entre estos últimos destacamos el protagonismo alcanzado por la luz, gracias al gran rosetón situado sobre el ábside. La estructura exterior se basa en la sucesión de contrafuertes y arbotantes. A finales del siglo XIV se dio inicio al Portal del Mirador, probablemente el conjunto escultórico gótico más importante de Mallorca. El denominado Portal Major (siglo XVI) es lo único que se conserva de la fachada original, ya que la nueva es neogótica. A principios del siglo XX, Antoni Gaudí trabajó en la Restauración Litúrgica y aunque esta gran última reforma ha quedado incompleta, dejó múltiples detalles decorativos entre el que destaca el baldaquín del altar mayor. Recientemente, el pintor mallorquín Miquel Barceló ha dejado su impronta artística, en forma de mural cerámico, como una muestra de la herencia cultural contemporánea.

El Palau de la Almudaina es un antiguo alcázar del siglo X fruto de la dominación islámica de la ciudad. El primero y original ocupó parte del recinto romano.



FIGURA 27. Recuperación arquitectónica y la propiedad extranjera en la ciudad histórica
FUENTE: Archivo GIST (2005)

Con la conquista catalana, el alcázar se amplió con el objetivo de adaptarlo como lugar de residencia de los reyes de Mallorca. Después de pasar por un largo período de abandono y de algunas desafortunadas restauraciones, el conjunto recuperó el protagonismo de antaño a finales del siglo XIX, en el contexto del historicismo neogótico. La imagen final es el resultado de las actuaciones de la década de 1960, basadas en la recuperación literal de la fábrica gótica en detrimento de la riqueza de estilos y composiciones que había ido ganando en el transcurso de la historia. En sus inmediaciones destacamos el espacio de s'Hort des Rei, en cuyo extremo se conserva un arco (siglo X) que permitía que las naves de los emires llegasen hasta la fortaleza (Lucena, 1997).

Para finalizar el recorrido nos dirigimos, través de la calle Palau Reial, al Arc de l'Almudaina. A lo largo de este trayecto, probablemente plagado de turistas y visitantes, observamos muestras de arquitectura civil de gran calidad: el Palau March (1940-1945) de estilo historicista y el edificio del Parlament (1898-1918), ecléctico aunque con detalles modernistas. Éste último es producto de la desamortización, ya que antes una buena parte del antiguo solar estaba ocupado por el convento de Santo Domingo. Otros excelentes ejemplos de arquitectura civil presentes en esta misma calle de son Can Oleo es el ya comentado Consell Insular de Mallorca. En la misma vía y en otras adyacentes es fácil encontrar interesantes ejemplos de edificios de viviendas. En nuestro recorrido pasamos cerca de la poco ambiciosa gran vía de Palma (Cort-Born) proyectada por el arquitecto Gaspar Bennàssar. Aunque sus dimensiones no son comparables a las ejecutadas en otras ciudades españolas, está guiada por los mismos principios de aquellas otras realizadas de acuerdo con la Ley de Saneamiento y Mejora Interior de las Grandes Poblaciones de 1895.

Séptima parada: Arc de l'Almudaina

Finalizamos la salida de campo precisamente con la visita a uno de los restos más antiguos que se conservan de la ciudad romana (figura 28). Aunque muy alterada de su forma original, constituye un importante vestigio de la cerca romana. Su localización contribuye a delimitar y definir el recorrido del recinto amurallado romano. Esta puerta era la encargada de comunicar el decumanus norte (probablemente la calle Almudaina) con el exterior. Aunque siguió utilizándose durante el



FIGURA 28. Imagen actual del Arc de la Almudaina
FUENTE: Archivo GIST (2005)

período de dominación musulmana, tuvo una nueva función, la de servir de acceso a la almudaina (Lucena, 1997). Su estructura definitiva actual es de difícil datación debido a las múltiples reconstrucciones y modificaciones de la estructura viaria. Se conservan técnicas de construcción islámica y gótica.

Itinerario II: recorrido en autobús por los principales escenarios de la ciudad

En el segundo itinerario nos adaptamos al tiempo de viaje en autobús. En un trayecto normal, el autobús realiza 13 paradas. La distancia a recorrer es de unos 25 km. y la duración completa de esta parte de la salida de campo será de unas 3 horas (incluimos excursión, visita al Castell de Bellver y recepción oficial). A diferencia del caso anterior y ante la imposibilidad de dar explicaciones desarrolladas en cada una de las paradas, hemos optado por dar unas referencias generales del recorrido dividido por tramos.

El lugar de partida del autobús es en las cercanías del lugar de formación de la ciudad. Concretamente quedamos en la calle Conqueridor, entre el Palau March y la Almudaina (figura 29). Desde sus inmediaciones no sólo obtenemos una magnífica vista del conjunto arquitectónico de la Seu y La Almudaina, sino también una primera visión del espacio público creado en el lugar del antiguo cauce de sa Riera (Born). Las escaleras que tenemos a nuestras espaldas (al este) son el acceso a la antigua ciudad musulmana. Hacia el sur tenemos los jardines de s'Hort des Rei. Si el anterior itinerario lo desarrollamos mayoritariamente por la ciudad alta, este segundo lo comenzamos por la baja, siguiendo el antiguo curso de sa Riera.

Tramo urbano nº 1: la ciudad histórica intramuros

El recorrido discurre por algunos de los barrios de la antigua ciudad intramuros más revalorizados desde un punto de vista económico (comercio, hostelería, mercado inmobiliario), social (ocio y paseo) y sobre todo simbólico. El paisaje urbano que observamos durante el trayecto no responde precisamente a un entramado y una estructura medieval, y las formas urbanas predominantes responden a operaciones urbanísticas de la época moderna y contemporánea. Entre el numeroso patrimonio destacamos las muestras de arquitectura modernista. Seguimos la dirección de las dos más importantes vías de la ciudad preindustrial: los paseos del Born y la Rambla, que siguen el antiguo curso de sa Riera. Obsérvese la forma del meandro que dibuja el torrente en el plano de la ciudad. Los dos paseos compaginan su función viaria con la de paseo y zona libre de uso público. En las Ramblas converge la calle Oms, importante vía por su histórica función para la conexión del puerto y el ferrocarril (plaza de Espanya).

Con este objetivo la calle Oms fue ensanchada en 1928. Por tanto, la comunicación de la estación de ferrocarril con el puerto se hacía a través de la calle Oms, las Ramblas y el Born.

Siguiendo un orden geográfico, desde un punto de vista arquitectónico destacamos en primer lugar el Casal Solleric (Can Morell). Considerada la última gran casa señorial del siglo XVIII construida en Palma, combina la tradición de la arquitectura local con el barroco francés. Fue levantada una vez se completó el cambio del curso del torrente. En la plaza Weyler está el Gran Hotel (1901-1903) obra del arquitecto Lluís Domènech i Montaner, que es la primera manifestación plena del modernismo en Palma (figura 29). En la actualidad es sede de la Fundació «La Caixa». Como sucede con otros ejemplos de esta arquitectura, es una muestra de la importancia del estilo modernista en la arquitectura de la ciudad histórica. Un poco antes, en la plaza del Mercat encontramos otros magníficos ejemplos del modernismo como son Can Casasayas o Pensió Menorquina (1908-1911) autoría de Francesc Roca. Son dos edificios que, separados por una estrecha calle, fueron proyectados de manera simultánea hasta el punto de que, inicialmente, se pensó en un puente para comunicarlos. Destaca el tratamiento idéntico de la fachada: cerramiento en voladizo que dibuja un perfil ondulado superpuesto al del perímetro del solar (Lucena, 1997). Aprovechando el desnivel existente entre el antiguo lecho y la plaza Major está el Teatre Principal (1858).

Para finalizar, destacar la polémica presencia de dos aparcamientos subterráneos en este sector de la



FIGURA 29. Entrada Almudaina y Gran Hotel
FUENTE: Archivo GIST (2005)

ciudad intramuros: el más antiguo está bajo la plaza Major y el más reciente al final de las Ramblas (Via Roma). Una situación difícil de combinar con las actuales tendencias hacia la restricción del paso de vehículos de los no residentes en la mayor parte de las ciudades históricas españolas.

Tramo urbano nº 2: las Avingudas y el ensanche de población

La entrada en las Avingudas la hacemos por la Via Alemania. Hasta llegar a la autovía de Llevant, el autobús recorre el antiguo lugar ocupado por las murallas renacentistas que, con su derribo, se convirtió en una especie de circunvalación de la ciudad antigua. A la derecha de todo el trayecto está la ciudad preindustrial,



FIGURA 30. Edificios de viviendas en el ensanche (calle Bartomeu Pou) y en el Baluard del Príncipe
FUENTE: Archivo GIST (2005)

y a la izquierda se sitúa el ensanche de población de Calvet (figura 30). Se observa el esquema radioconcéntrico de este último y la diferente anchura de las calles. Aquellas principales penetran, hacia el interior, en las radiales de la ciudad antigua y hacia el exterior se dirigen a las carreteras que conectan con los núcleos más importantes de la isla (Esporles, Sóller, Inca, Manacor, Lluçmajor). De esta manera, el sistema radial se extiende por toda Mallorca.

En la actualidad, las Avingudas son consideradas el centro comercial y económico de la ciudad. Las calles del ensanche más próximas a estas grandes vías son las de mejor calidad, hasta el punto de que es aquí donde se encuentran los más interesantes ejemplos de arquitectura modernista del ensanche. La plaza de Espanya destaca por su función de centro de comunicaciones, en ella está la estación de ferrocarril, y como lugar de conexión principal entre la ciudad histórica y el ensanche. La estación intermodal en construcción, ya comentada, incrementará todavía más su papel como nudo de comunicaciones. En esta plaza se encontraba el parque urbano más grande de Palma (Parc de ses Estacions) recientemente eliminado y sustituido por una nueva zona verde actualmente en ejecución. En la confluencia de las calles Sindicat (plaza de Sant Antoni), Aragó y la avenida Alexandre Rosselló se sitúa el centro económico y de negocios más importante. La plaza de Sant Antoni es el antiguo lugar de unión de las carreteras de Inca, Manacor y Lluçmajor con la ciudad de Palma.

Una vez pasamos la Porta des Camp (restos de la muralla islámica), a mano derecha en dirección descendente observamos, en forma de solares edificadas, algunos de los beneficios que obtuvo el Ministerio del Ejército cuando cedió ante el Ayuntamiento para el derribo de las murallas. Es el caso del denominado Cuartel de Ingenieros (1937-1945) realizado de acuerdo con las tipologías del racionalismo de posguerra y, en el Baluard del Príncipe, los edificios de viviendas para los militares (figura 30).

Este tramo lo cierra la autovía. Al este está el aeropuerto y la zona turística de la Platja de Palma-

s'Arenal. Al oeste, el Passeig Marítim y, más adelante, los núcleos turísticos del municipio de Calvià.

Tramo urbano nº 3: Autovía de Llevant, la Llotja, Puig de Sant Pere y es Jonquet

Este tercer tramo nos enseña una de las imágenes más conocidas de Palma. Recorremos la parte de la autovía de Llevant ganada al mar (nueva fachada marítima) que discurre al sur de la

ciudad histórica, desde la cual tenemos una excelente panorámica del conjunto. En el intermedio, el autobús hace una pequeña inmersión en los muelles comerciales (Moll Vell). Desde una perspectiva contraria a la vista en la anterior salida por la ciudad antigua, observamos la parte sur de sa Calatrava, los lienzos de muralla renacentista, el Parc de la Mar y el conjunto Palau de L'Almudaina-La Seu. Una vez superamos la desembocadura del antiguo lecho de sa Riera (calle Antoni Maura), y todavía en el interior de la ciudad preindustrial, nos encontramos con el barrio de la Llotja. Importante zona especializada en la función administrativa, la actividad hostelera y el ocio nocturno, pero que sobre todo destaca por albergar el magnífico edificio la Llotja. Antigua sede del Colegio de Mercaderes, autoría de Guillem Sagrera, es una de las obras maestras de la arquitectura gótica de Mallorca, que incluso llega a adelantar el equilibrio del espíritu renacentista (Lucena, 1997). Su planta es rectangular y forma un único espacio. En el interior, unos pilares de fuste estriado helicoidal, sin base ni capitel, ascienden hasta desplegarse formando los nervios de las bóvedas (Lucena, 1997) (figura 31). Esta solución ha sido imitada por otras obras como es el caso de la Lonja de Valencia. En el exterior, cada una de las fachadas queda enmarcada por torres octogonales situadas en los ángulos. Todo el edificio está coronado por una galería de ventanales conopiales.

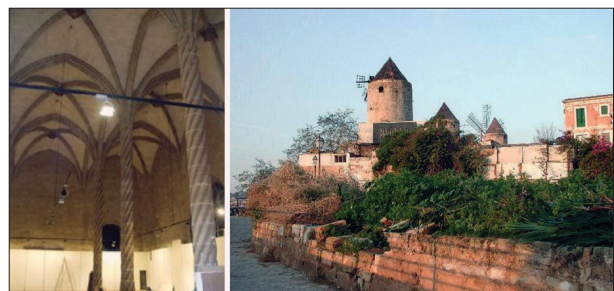


FIGURA 31. Interior de la Llotja y los molinos de es Jonquet
FUENTE: Archivo GIST (2005)

Entre las sedes de la administración pública autonómica que ocupan edificios históricos destacamos el Consolat de la Mar (1614-1669) que, formando parte de la fachada marítima de la ciudad baja, en la actualidad es la sede de la presidencia del Govern de les Illes Balears. La vista del Puig de Sant Pere se reduce básicamente al Baluard de Sant Pere, lugar donde se ubica el museo de arte contemporáneo es Baluard. En la última parte de este tramo está el barrio de origen pesquero de es Jonquet que, recientemente rehabilitado, está llamado a convertirse en uno de los sectores más revalorizados de Palma. La vista desde el autobús se reduce a unos molinos y un local de ocio nocturno abandonado (figura 31).

Tramo urbano nº 5: El Poble Espanyol y Son Armadán

Durante unos pocos kilómetros el autobús se desvía de la ruta por la fachada marítima y, en dirección noroeste, nos enseña el conjunto del Poble Espanyol (figura 32). Centro de visita turística obligada durante los años del primer y segundo boom turístico, en la actualidad únicamente tiene interés para determinadas excursiones organizadas. Esta auténtica exaltación de lo falso de rasgos pre-postmodernistas es una imitación del Poble Espanyol de Montjuïc (Exposición Internacional de 1929) que reproduce arquitectura de diferentes ciudades y pueblos de España. A la función museística se añaden otras relacionadas con la celebración de congresos (VI Congreso de Geografía de la AGE en 1979), exposiciones o actos públicos de diversa índole. Recientemente, su antigua propietaria (Caixa de Balears «Sa Nostra») la vendió a la empresa Domus Mallorca.

El Plan General de Ordenación Urbana de 1963 fue el responsable de la privatización de un antiguo espacio público sobre el que se asienta el Mallorca Tennis Club. Este mismo plan suprimió la zona verde entorno al torrente Aigua Dolça, calificada así por el plan de Alomar.

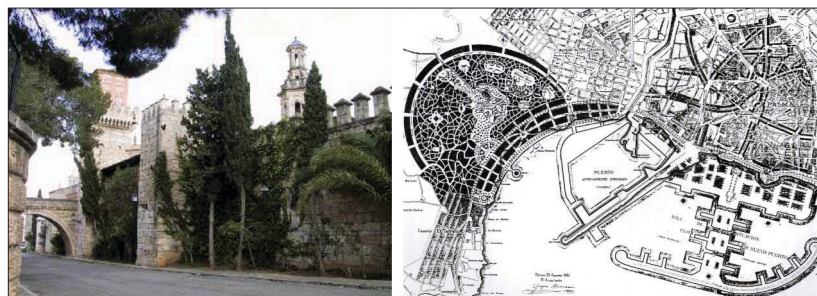


FIGURA 32. Imagen exterior del Poble Espanyol y Plan General de Reforma de Palma de Bennàssar

FUENTE: Archivo GIST (2005), Seguí (1990: 103)

Atravesamos el barrio residencial de son Armadans y, antes de llegar a el Terreno, entramos en el recinto de Bellver. El plan de Bennàssar de 1917 proyectó una gran urbanización de carácter turístico residencial en todo este sector de la fachada marítima (especialmente en el Terreno), donde se localizaban hoteles y chalet rodeados de amplias zonas ajardinadas. En son Armadans proyectó una importante zona verde con distintas atracciones (parque, zoológico) y grandes equipamientos (biblioteca, observatorio astronómico y teatro) (figura 32).

Tramo urbano nº 6: Bosque y Castell de Bellver

La calle Camilo J. Cela da entrada al Parc de Bellver, la principal zona verde de la ciudad (1.102.702 m²). En esta primera calle, y antes de entrar en el recinto del parque, observamos un buen ejemplo de arquitectura racionalista, la Casa Obrador (obra de Francisco Casas, 1933), de una vistosa simplicidad volumétrica. En la parte más alta del bosque se sitúa el Castell de Bellver, concebido con la función primordial de controlar la bahía. Excelente ejemplo de arquitectura gótica, desde su emplazamiento privilegiado se domina la sierra, el Passeig Marítim, el puerto y toda la ciudad y su bahía (figura



FIGURA 33. La ciudad, el parque y el Castell de Bellver

FUENTE: Archivo GIST (2005)

33). Aunque tuvo reformas posteriores, su proyecto original es de 1300. Por su concepción y geometría estamos ante uno de los ejemplos más interesantes del gótico y un caso único en el medioevo español.

La planta dibuja una circunferencia perfecta. Tiene tres torres adosadas y una cuarta aislada y de mayor altura unida por una pasarela. El exterior es un muro circular casi ciego asentado sobre un talud que baja hasta el fondo del foso (Lucena, 1997). El patio interior es también circular y está formado por dos pórticos superpuestos, el de la planta baja tiene arcos de medio punto sobre columnas cuadradas y en el primer piso se soportan sobre columnas poligonales. En 1931 pasó a ser propiedad del Ajuntament de Palma. En su interior se encuentra el Museu de la Ciutat, que aconsejamos visitar sobre todo para observar el archivo fotográfico y la planimetría histórica.

La visita al castillo es interesante por la calidad de la propia obra arquitectónica, pero también por la panorámica de la ciudad. Entre otras vistas destacamos: el casco histórico y ensanche de población, el barrio residencial de nueva construcción de sa Teulera (norte), son Dureta (hospital y área residencial), el límite exterior de la ciudad marcado por la Vía de Cintura, la Serra de Tramontana, muelles e instalaciones portuarias, prolongaciones residenciales y turísticas hacia levante y poniente, y el barrio de origen turístico de el Terreno.

Tramo urbano nº 7: el Terreno, Cala Major y el Passeig Marítim

Una vez cruzamos son Armadans, dando la espalda al Passeig Marítim nos encontramos el Terreno. Así, pasamos de un distrito residencial de buena calidad constructiva a un sector turístico maduro con una grave crisis funcional, social y edificatoria. El autobús sigue la vía principal (calle Joan Miró) en dirección sur. Delimitado como espacio turístico-residencial en el Plan Bennàssar, su desarrollo actual es una consecuencia directa del primer boom turístico. Aunque el plano respeta una cierta regularidad de trazados, la sobredensificación edificativa y el predominio de unas calles demasiado estrechas han marcado el desarrollo del barrio. Durante décadas concentró la mayor oferta hotelera y el barrio fue sinónimo de ocio nocturno. Desde éste se accede a la discoteca Tito's, símbolo de toda una época. En el centro neurálgico del mismo está la plaza Gomila (figura 34). En general, el Terreno ha abandonado su antiguo

esplendor, símbolo de los años dorados del turismo de los 1960 y 1970, y ha evolucionado hacia la degradación y crisis urbana. En la actualidad, hoteles y restaurantes de baja categoría y locales de ocio dominan el paisaje de el Terreno. Todo esto ha favorecido que la población inmigrante de bajos recursos aumenta su representatividad en los últimos años, entre los que sobresale la presencia de población de origen chino, relacionada con la instalación de numerosos restaurantes de esta nacionalidad pensados para un turismo extranjero de baja calidad. En buena parte el futuro del barrio depende de las polémicas y dudosas propuestas del reciente Plan Especial de Reforma Interior.

Antes de la desembocadura de la calle Joan Miró en la autovía de Llevant y la Vía de Cintura, pasamos por uno de los principales centros comerciales instalados en la ciudad compacta: Porto Pi Centre. Una vez nos decidimos a regresar al Passeig Marítim (dirección oeste-este) lo primero que observamos son las torres del Peraies y de Portopí (siglo XIII), una muestra del antiguo puerto de Palma. El objetivo de las mismas era defensivo, ya que servían como torres de señalización y para cerrar el puerto por la noche por medio de la extensión de una cadena desde una a la otra. La de Paraires (la más cercana a Palma) estuvo también integrada en sistema de cuarentena desde 1475 hasta principios del siglo XVII. En nuestro regreso recorreremos todo el Passeig Marítim, limitado por las estaciones marítimas y numerosas embarcaciones de recreo del Club Náutic a mano derecha; y por hoteles (algunos clásicos, que perviven desde los inicios de la turistización, y otros adaptados a las nuevas funciones residenciales como es el caso del Mediterráneo), restaurantes, bares, pubs y discotecas por la izquierda. En general, en los últimos años el número de hoteles se ha reducido considerablemente, y ésta parece ser la tendencia futura. Muchos de los edificios de apartamentos actuales son antiguos hoteles reconvertidos a la función residencial.



FIGURA 34. Plaza Gomila en 1958 y 2005

FUENTE: Archivo GIST (2005)

Tramo urbano nº 8: sa Riera y el racionalismo intramuros

Siguiendo el Passeig Marítim y una vez llegamos a la desembocadura de sa Riera cambiamos de dirección y, hacia el norte, seguimos el nuevo curso del torrente por la avenida Argentina. Antes de adentrarnos en la ciudad intramuros renovada (Jaume III), circulamos hasta la plaza de Santa Catalina (Museo es Baluard) al norte del Puig de Sant Pere y, aunque muy tímidamente, tendremos ocasión de observar el Passeig de Mallorca y algunas de sus interesantes muestras arquitectónicas (regionalismo y racionalismo).

La reforma interior número 1 proyectada por Alomar en su plan de 1943 fue una de las pocas ejecutadas (figura 35). Los objetivos escritos por Alomar eran circulatorios (enlazar la ciudad interior con Santa Catalina, la zona marítima de poniente y la comarca sudoccidental e la isla) y económico (urbanizar el antiguo huerto intramuros, hasta el momento no urbanizado, d'En Moranta). La reforma afectó a todo el barrio de Jaume III (incluido el Passeig Mallorca). La arteria que sirve de eje a la misma arrancó de la Fuente de las Tortugas. Bajo radicales operaciones de derribo y reedificación, ha supuesto el cambio de alineaciones de la calle Jaume III y la reconstrucción de las vías y manzanas adyacentes (s'Hort d'En Moranta). Este sector intramuros radicalmente modificado es uno de los más revalorizados del casco histórico en la actualidad. Por ejemplo, es el lugar preferido por las firmas comerciales más exclusivas de moda. La edificación, mayoritariamente de arquitectura racionalista, es de calidad, construida en piedra y toda ella porticada. El final del trayecto lo hacemos a través del Borne, el considerado acceso histórico a la ciudad de Palma.

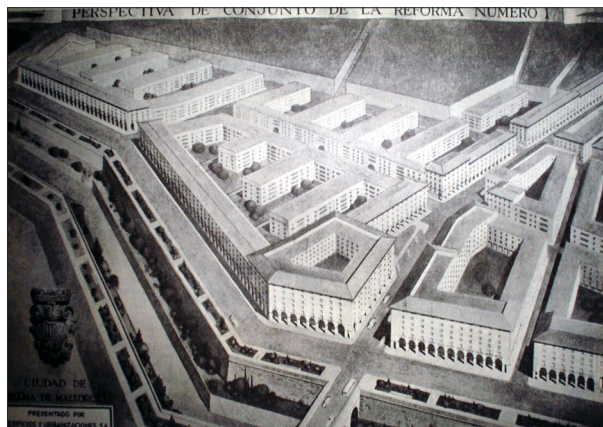
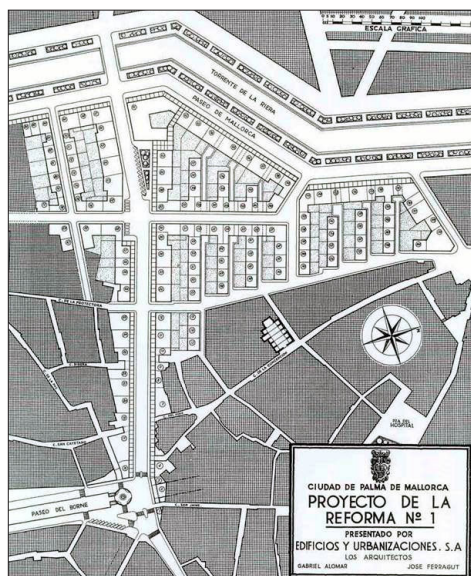


FIGURA 35. Plano y propuesta de la reforma nº 1 del Plan General de Reforma de Palma (Alomar)
FUENTE: Alomar (2000: 51 y 54)

Conclusiones

La falta de una Geografía Urbana de Palma no se debe a la escasez de material de análisis. Su largo proceso urbanizador y las dinámicas actuales así lo confirman. Palma puede definirse como una ciudad media en el sistema urbano español pero con toda una serie de dinámicas metropolitanas que la aproximan a un siguiente escalón jerárquico. Cuando todavía no había alcanzado los 300.00 habitantes, Palma ya estaba en plena fase postindustrial. Probablemente, la importancia del sector terciario desde mediados del siglo XX, cuando la mayoría de las urbes de su nivel todavía estaban en plena fase industrializadora, haya contribuido a generar procesos de metropolización y suburbanización al mismo tiempo que otras ciudades más grandes e influyentes. Como tantas veces en esta ciudad, la actividad turística no sólo ha generado o modelado paisajes sino también iniciado o acelerado procesos socio-territoriales.

Desde una perspectiva contemporánea, la conquista de Palma por los pueblos más desarrollados durante las edades Antigua y Media suponen un indiscutible enriquecimiento cultural. Hoy en día lo valoramos como un hecho positivo y nos vanagloriamos de la potencialidad urbana de la ciudad antigua y de su importante patrimonio heredado. Frente a la visión optimista que la mayoría de los autores dedicamos a la explicación de la historia preindustrial e incluso industrial, todos coincidimos en una descripción pesimista del proceso urbanizador desde 1950. El período de mayor especialización y enriquecimiento económico se corresponde con un análisis urbano planteado en clave negativo. Como tantas veces en la historia de Palma, las dinámicas producidas en otros países de la Europa opulenta dirigen procesos a escala local, con el beneplácito de la administración, la burguesía y el empresariado insular. Aún así, este período tan complejo de la historia urbana de Palma es, a la vez, realmente interesante para el análisis geográfico.

El largo proceso urbanizador ha construido una ciudad poseedora de los principales elementos del entramado urbano de las urbes españolas, desde la ciudad compacta preindustrial hasta la postmoderna y suburbial. Esta positiva riqueza urbanística convive con la ausencia de un modelo futuro de ciudad y la degradación de muchos espacios edificados. No es sencillo conocer en qué condiciones y con qué intensidad quiere situarse Palma en el mapa del Mediterráneo en las próximas décadas. La crisis del plan y la confianza por el proyecto caracteriza la política urbana en la actualidad. Esta arriesgada apuesta facilita la rápida ejecución de actuaciones que, en condiciones normales, deberían pasar por filtros más lentos pero también más exigentes y sin duda más democráticos. Mientras una buena parte de la ciudad se construye mediante proyectos (fachadas marítimas, grandes infraestructuras...), muchos de los

planes que tienen como objetivo recuperar aquellos espacios más degradados son difícilmente ejecutables por la falta de financiación económica.

A pesar del tiempo y de la experiencia transcurrida, el turismo sigue mostrándose como la actividad más recurrente a la hora de buscar soluciones para dinamizar y recuperar áreas degradadas. Esto es así en los objetivos que se proyectan para la nueva fachada marítima y el sector de Llevant, pero también para aquellos barrios históricos en crisis. Así, las políticas de rehabilitación llevadas a cabo en algunos de estos últimos los han llegado a especializar en áreas de segunda residencia ocupada por población de elevados recursos económicos. Es el caso de la presencia de población extranjera no residente, sobre todo de origen alemán, en sa Calatrava. El PEPRI de sa Gerreria no abandona la idea de incorporar el barrio a los principales circuitos turísticos de la ciudad antigua.

Afortunadamente, la planificación especial y también sectorial comienza a dirigirse hacia barrios degradados sin aparente riqueza patrimonial. Es el caso de las intervenciones programadas para sectores turísticos como la Platja de Palma o el Terreno. Sin embargo, quien se mantiene fuera de todo el debate urbanístico es el ensanche de población. Estamos ante uno de los sectores más habitados de la ciudad pero que manifiesta importantes síntomas de degradación del espacio físico, desde la escasez de espacios libres hasta el estado de conservación de una parte importante de su parque inmobiliario. Un sector en pleno dinamismo social debido a que muchas familias de inmigrantes eligen este lugar para alquilar una vivienda o instalar su pequeño negocio. Este proceso, que nos conduce hacia una verdadera multiculturalidad, debería hacer reflexionar a los responsables políticos sobre la necesidad de aplicar políticas públicas integrales centradas en programas de carácter social y urbanístico.

Bibliografía

- AA.VV. (1994): *Els barris de Palma*. Ajuntament de Palma, Palma.
- Ajuntament de Palma (1963): Plan General de Ordenación Urbana. Inédito, Palma.
- Ajuntament de Palma (1973): Plan General de Ordenación Urbana. Inédito, Palma.
- Ajuntament de Palma (1998): *Revisió del Pla General de Ordenació Urbana de Palma 1998*. www.a-palma.es
- Ajuntament de Palma (1999): *El centre històric de Palma. De la rehabilitació monumental a la rehabilitació integral. Història de un procés*.
- Ajuntament de Palma (2005): *Revisió del Padrón Municipal de Habitantes a 1-1-2004*. Palma.
- Alomar, G. (1892 [2000]): *La Reforma de Palma. Hacia la renovación de una ciudad a través de un proceso de evolución urban*. Col.legi Oficial d'Arquitectes de Balears, Palma de Mallorca.
- Barceló, B. (1963): «El Terreno. Geografía urbana de un barrio de Palma». *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca*, 640, págs. 125-178.
- Barceló, B. (1970): *Evolución reciente y estructura actual de la población en las Islas Baleares*. C.S.I.C., Madrid.
- Blázquez, M.; Murray, I. y Garau, M.J. (2002): *El tercer boom. Indicadors de sostenibilitat del turisme de les Illes Balears 1989-1999*. Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears (CITTIB), Govern de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- Busquets, J. (2002): *P.E.R.I. la Soledat-Polígon de Llevant*. Inédito.
- Busquets, J. (2003): *Modificació del P.G.O.U. en el sector de Llevant*. Inédito.
- Cantarellas, C. (1997a): «La Época Moderna». Lucena, M. (coord.) (2005): *Palma. Guía de arquitectura*. Col.legi Oficial d'Arquitectes de Balears, Palma de Mallorca, págs. 53-59.
- Cantarellas, C. (1997b): «El Siglo XIX». Lucena, M. (coord.) (2005): *Palma. Guía de arquitectura*. Col.legi Oficial d'Arquitectes de Balears, Palma de Mallorca, págs. 103-109.
- Correa, F. (1966): «Consideraciones visuales sobre la Ciudad-Jardín». *Cuadernos de Arquitectura*, 64, págs. 20-25.
- Darden, J.; Hill, R.C.; Thomas, J. y Thomas, R. (1987): *Detroit: Race and Uneven Developmen*. Temple University Press. Philadelphia.
- Díez, F. (1988): «Ciudad Jardín de Palma: un nombre impropio para una urbanización en la costa de Mallorca a comienzos de siglo». *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul.liana*, 44, págs. 307-323.
- Escartín, J.M. (2001): *La ciutat amuntegada. Indústria del calçat, desenvolupament urbà i condicions de vida en la Palma contemporània*. Edicions Documenta Balear, Palma de Mallorca.
- García-Delgado, C. (2003): «Prólogo». Estada, E. (1892 [2003]) *La ciudad de Palma*. Govern de les Illes Balears, Palma de Mallorca, págs. 7-12.
- García-Delgado, C. (2004): *Las raíces de Palma*. José J. de Olañeta Editor, Palma.
- González, J.M. (2001): «Formación de la trama urbana y transformaciones sociodemográficas recientes en la ciudad de Palma de Mallorca». *Geographicalia*, 40, págs. 75-100.
- González, J.M. (2002a): «La pérdida de memoria y la degradación urbana. Morfología y patrimonio de un antiguo barrio industrial: la Soledat (Palma de Mallorca)». En *Turismo y Transformaciones Urbanas en el siglo XXI*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Almería, Almería, págs. 539-552.
- González, J.M. (2002b): «De la renovación urbana a las políticas de rehabilitación. El caso del casco histórico de Palma. I: 1836-1943». Blázquez, M.; Cors, M.; González, J.M. y Seguí, M. (Coord) (2002): *Geografía y Territorio. El papel del geógrafo en la escala local*. Universitat de les Illes Balears, Palma, págs. 143-154.
- González, J.M. (2002c): «De la renovación urbana a las políticas de rehabilitación. El caso del casco histórico de Palma. II: 1943-2000» (2002). Blázquez, M.; Cors, M.; González, J.M. y Seguí, M. (Coord) (2002): *Geografía y Territorio. El papel del geógrafo en la escala local*. Universitat de les Illes Balears, Palma, págs. 155-164.
- González, J.M. (2003): «La pérdida de espacios de identidad y la construcción de lugares en el paisaje turístico de Mallorca». *Boletín de la AGE*, 35, págs. 137-152.
- González, J.M. (2005): «Planificación y construcción de ciudades medias en el sistema urbano industrial: los casos de Palma de Mallorca y Vigo». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 40, págs. 449-471.
- González, J.M. y Somoza, J. (2004a): «Territoire et immigration en Espagne. Une étude de cas en Palma de Mallorca et León», *Cybergeo, Reveu Européene de Géographie*, 274.
- González, J.M. y Somoza, J. (2004b): «The (Re)creation of Postmodern Spanish Cities. The Role of Inmigrants». *Cities in Transition*. IGU Urban Commission y University of Ljubljana (Eslovenia). Ljubljana, págs. 157-170.
- González, J.M. y Piñeira, M.J. (2005): «Image Creation in Post-modern Cities: Conflicts and Tension in Spanish Inner City Areas». Pacione, M. (ed.) (2005): *Changing Cities. International Perspectives*. IGU Urban Commission y Strathclyde University Publishing, Glasgow, págs. 147-159.

- Institut Balear d'Estadística (IBAE) (2003): *Base de dades municipal 2002*. Govern de les Illes Balears, Palma.
- Instituto Nacional de Estadística (INE) (2001): *Censo de Población y Viviendas 2001*. INE, Ministerio de Economía
- Ladaria, M.D. (1992): *El ensanche de Palma*. Ajuntament de Palma, Palma de Mallorca.
- Li, W.; Dymski, G.; Zhou, Y.; Chee y M.; Aldana, C. (2002): «Chinese-american Banking and Community Development in Los Angeles County». *Annals of the Association of American Geographers*, 92 (4), págs. 777-796.
- Lucena, M. (coord.) (1997): *Palma. Guía de arquitectura*. Col.legi Oficial d'Arquitectes de Balears, Palma de Mallorca.
- Miranda, M.Á. y Artigues, A. (2004): «Historical origins and the demolition of the last city walls in Palma de Mallorca». *XI International Planning History Conference*, Barcelona.
- Nel.lo, O. (2002): «Las áreas metropolitanas». Gil, A. y Gómez, J. (Coord.) (2002): *Geografía de España*. Ariel, Barcelona, págs. 275-298.
- Pacione, M. (1996): «Ethnic segregation in the European city. The case of Vienna». *Geography*, 81 (2), págs. 120-132.
- Precedo, A. (1996): *Ciudad y desarrollo urbano*. Síntesis, Madrid.
- Pumain, D. y Mattei, M-F. (Coord.) (2003): *Données Urbaines*. Anthropos, París.
- Quintana, A. (1979): *El sistema urbano de Mallorca*. Editorial Moll, Palma de Mallorca.
- Ribas, M. (1971): *Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de Palma de Mallorca*. Inédito.
- Riera, M.M. (1997): «De los orígenes a la Madīna Mayūrqa». Lucena, M. (coord.) (2005): *Palma. Guía de arquitectura*. Col.legi Oficial d'Arquitectes de Balears, Palma de Mallorca, págs. 15-19.
- Rosselló, G. (1961a): «La evolución urbana de Palma en la antigüedad. I. Palma romana». *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca*, 631, págs. 121-139.
- Rosselló, G. (1961b): «La evolución urbana de Palma en la antigüedad. I. Palma musulmana». *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca*, 632, págs. 182-196.
- Rosselló, G. (1990): «Els Hostalets d'en Canyelles, un vell barri de ciutat». *Quaderns ARCA*, 7, págs. 3-21.
- Ruíz-Viñals, C. (2000): *L'urbanisme de la ciutat de Palma de Mallorca*. El Far de les Crestes, Palma.
- Rullan, O. (1999): «Crecimiento y política territorial en las Islas Baleares». *Estudios Geográficos*, 236, págs. 403-442.
- Rullan, O. (2002): *La construcció territorial de Mallorca*. Editorial Moll, Palma de Mallorca.
- Salvá, P.A. (1995): «Evolución y cambios recientes en las políticas de desarrollo y renovación urbana en las Islas Baleares». *Situación*, 3, págs. 181-188.
- Santaner, J. (1967): *Historia del arrabal de Santa Catalina*. Palma de Mallorca.
- Sassen, S. (1986): «New York City: economic restructuring and immigration». *Development and Change*, 17, págs. 85-119.
- Seguí, M. (1990): *Arquitectura contemporánea en Mallorca (1900-1947)*. Universitat de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- Seguí, M. (2000a): *El modernismo en les Illes Balears*. Govern de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- Seguí, M. (2000b): *Urbanismo i Arquitectura a les Balears. Segle XX*. Quaderns D'Historia Contemporània de les Balears, Edicions Documenta Balear, Palma de Mallorca.
- Seguí, M. (2001): *La arquitectura del ocio en Balears. La incidencia del turismo en la arquitectura y el urbanismo*. Editor Leonard Muntaner, Palma de Mallorca.
- Seguí, M. y Lucena, M. (1997): «El Siglo XX». Lucena, M. (coord.) (2005): *Palma. Guía de arquitectura*. Col.legi Oficial d'Arquitectes de Balears, Palma de Mallorca, págs. 119-125.
- Seguí, J.M. et al. (2004): «El problema del ruido en los entornos aeroportuarios. El caso del aeropuerto de Palma de Mallorca». *Boletín de la AGE*, 38, págs. 225-244.
- Solá-Morales, M. de (1997): *Las formas de crecimiento urbano*. Ediciones UPC, Barcelona.
- Terán, F. de (1978): *Planeamiento urbano en la España contemporánea. Historia de un proceso imposible*. Gustavo Gili, Barcelona.
- Tous, J. (2002): *Palma a través de la cartografía (1596-1902)*. Ajuntament de Palma.

LA CIUDAD DE PALMA

VARIABLES DEMOGRÁFICAS

Evolución demográfica y densidad¹

	1960	1970	1981	1991	2000	2004
Población de derecho	157.131	217.525	290.372	297.259	333.925	368.974

VARIABLES TERRITORIALES

Extensión de la ciudad (2000)²

Extensión del casco histórico	124,27 has. (intramuros)
Extensión suelo urbano	4.407,81 has.
Extensión suelo urbanizable	1.006,44has.
Término municipal	20.870 has.

La edificación residencial³

Nº de viviendas	157.559
% residencia principal	76,1
% segunda residencia	7,4
% viviendas vacías	14,9

VARIABLES TURÍSTICAS⁴

Plazas turísticas (2004)

Total	44.556
% hoteles	79,43
% apartamentos	4,88
% otras	15,71

VARIABLES AMBIENTALES⁵

Facturación electricidad (2004)	1.430.718 MWh
Requerimientos urbanos H ₂ O (extracción) (1998)	35,51 Hm ³
Requerimientos urbanos H ₂ O (Hm ³) (desalación) (2003)	20,40 Hm ³
Producción Residuos Sólidos Urbanos (2001)	204.113 Tm
Recogida selectiva % (2001)	5,17 %
Parque de vehículos (2003)	266.765 unidades

VARIABLES ECONÓMICAS⁹

Presupuesto Ayuntamiento (2001)	221.713.370 euros
---------------------------------	-------------------

¹FUENTE: IBAE e INE (2005).

²FUENTE: Elaboración propia la primera variable; Ferrer 2001 las dos siguientes, e IBAE (2005) el dato de extensión del término municipal.

³FUENTE: INE (2005).

⁴FUENTE: CITTIB, 2004.

⁵FUENTE: INE, (2005).

⁷FUENTE: Blázquez y Murray, 2003, excepto Facturación electricidad y Parque de vehículos, cuya fuente es IBAE (2005).

⁹FUENTE: Riera et al., (2005).

