

## Treball de fi de Màster

# ***La resistència a l'evolució de les xarxes de mobilitat no motoritzada a la ciutat de Palma (Illes Balears). El procés de reurbanització del carrer de Nuredduna com el darrer exemple de confrontació de models de ciutat***

Estudiant:

**Joan FERRER RIPOLL**

Director/a:

**Joan MORENO SANZ**

**Màster universitari de Ciutat i Urbanisme**

**Especialitat: Ciutats i territoris sostenibles**

Data: febrer 2022

Gentil i consirosa s'asseia davant d'ell,  
a un feix d'herbes sagrades, collides a la lluna,  
la gran vident del poble, la verge **Nuredduna**.  
Sos ulls irradiaven entorn somni diví...  
Cenyia-li la testa un tany de romaní,  
i en rulls ne desbordava la negra cabellera,  
flotant per ombrejar-li la faç dolça i austera.  
La vesta li estrenyia pel cos un cinturó  
de bàrbara riquesa, i un afilat falço  
d'argent sobre sa roba lluint, feia a la vista  
llambreigs de mitja-lluna serena, però trista.  
Néta del vell jerarca, ja havia tingut bres  
dins el sagrat recinte, i nina ja hagué après  
de les antigues Sagues tot l'art dels sacrificis  
i d'herbes remeieres, de somnis i d'auspicis.  
Ella guardava els himnes, i les tradicions  
del poble, i en nous càntics li deia visions  
a on una llum nova pels cors apareixia...  
Flor de sa raça, n'era la verge poesia!

Fragment de «*La deixa del geni grec*» (1900)  
de Miquel Costa i Llobera (Pollença, 1854 - Palma, 1922)

**Creative Commons**

Aquest treball està subjecte a la següent llicència: **CC BY-NC-ND**

## RESUM

Davant la intenció de l'Ajuntament de Palma d'impulsar la reurbanització del carrer de Nuredduna, un dels principals vials de l'Eixample palmèsà, per convertir-lo en un espai exclusiu per a vianants, han sorgit nombroses oposicions al projecte que s'han manifestat en el context de l'opinió pública, una qüestió que s'ha considerat com un tema idoni per analitzar i exemplificar les resistències al creixement de la mobilitat no motoritzada a la capital de les Illes Balears.

El present treball aborda la problemàtica i, primerament, es descriu la història de l'urbanisme de la ciutat desenvolupat durant les darreres dècades per trobar-hi les claus de la manca d'espais lliures públics de qualitat. En un segon terme, s'analitzen les principals característiques d'aquesta qualitat urbana i quines són les principals resistències al seu creixement, quins actors hi intervenen i quines són les seves motivacions.

La investigació s'ha desplegat en disseccionar els processos participatius previs a l'elaboració dels principals plans que afecten l'estructura de la mobilitat de Palma que s'han contrastat, posteriorment, amb els processos participatius i comunicatius *ad hoc* emprats per implementar el projecte de reurbanització del carrer de Nuredduna situat a l'Eixample de Palma.

Tot plegat amb la finalitat d'arribar a conclusions que permetin detectar quines són les principals motivacions que generen aquestes resistències ciutadanes, mediàtiques i polítiques a l'ampliació de la xarxa de mobilitat activa i què es pot fer per canalitzar-les per tal d'aprofitar-les per generar, amb el màxim consens possible, noves estructures urbanes públiques de qualitat destinades als vianants.

## PARAULES CLAU

mobilitat activa; vianants; Palma; participació; ciutadania; espai públic; reurbanització;

## TAULA DE CONTINGUTS

<b>1. INTRODUCCIÓ</b>	<b>3</b>
1.1 Antecedents i estudis previs	3
1.2 Problemàtica	5
1.3 Utilitat i estructura del treball	5
1.4 Justificació	7
<b>2. MARC TEÒRIC</b>	<b>8</b>
2.1 L'evolució de l'urbanisme en relació a l'espai públic a la ciutat de Palma	9
2.2 Històric de les principals intervencions reurbanitzadores per guanyar nous espais per a la mobilitat no motoritzada	14
2.2.1 El carrer dels Oms	15
2.2.2 Els carrers Fàbrica, Blanquerna i el carril bicicleta d'Avingudes	15
2.2.3 Mesures de recuperació de l'espai públic després de la pandèmia de la Covid-19	16
2.3 Els processos d'oposició contra les intervencions de reurbanització per a la mobilitat activa	19
2.4 L'espai públic. Entre la diversitat i el conflicte	23
<b>3. CONTEXT</b>	<b>31</b>
3.1 Principals característiques de les zones per a vianants	31
3.2 El context normatiu de la mobilitat activa a la ciutat de Palma	32
3.3 Característiques generals dels processos participatius en el disseny de la mobilitat i exemples d'èxit	38
3.4 Definició dels principals actors implicats en el disseny de la mobilitat activa a Palma	41
3.4.1 Les administracions públiques	41
3.4.2 Les entitats ciutadanes	42
3.4.3 Els agents socials	43
3.4.4 Els partits polítics	43
3.4.5 Els mitjans de comunicació	43
<b>4. MARC METODOLÒGIC</b>	<b>45</b>
4.1 Revisió documental	46
4.1.1 Anàlisi dels processos participatius previs corresponents a la planificació municipal i autonòmica de la mobilitat de referència per al municipi de Palma	47
4.1.2 Revisió dels processos participatius reglats	47
4.1.3 Anàlisi dels processos participatius no reglats específics per al projecte	47
4.1.4 Anàlisi d'articles i notícies periodístiques centrats en el projecte	48
4.1.5 Intervencions dels principals agents no governatius i partits polítics implicats en la mobilitat de Palma	48
4.1.6 Articles d'opinió de professionals especialitzats en la matèria	49
4.2 Entrevistes, documentació municipal, context del projecte i anàlisi de la proposta de reurbanització	49
<b>5. ANÀLISI I INTERPRETACIÓ DELS RESULTATS</b>	<b>50</b>
5.1 Anàlisi dels processos participatius previs corresponents a la planificació municipal i autonòmica de la mobilitat de referència per al municipi de Palma	50
5.1.1 El Pla de Mobilitat Sostenible de Palma (2014)	50
5.1.2 El Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (2019)	52
5.1.3 Conclusions	53
5.2 Els processos participatius reglats	53
5.2.1 Conclusions	55
5.3 Els processos participatius no reglats específics per al projecte	55
5.3.1 Conclusions	55
5.4 Articles i notícies periodístiques centrats en el projecte	56
5.4.1 Conclusions	56
5.5 Intervencions dels principals agents no governatius i partits polítics implicats en la mobilitat de Palma	57
5.5.1 Conclusions	57
5.6 Articles d'opinió de professionals especialitzats en la matèria	61
5.6.1 Conclusions	62



5.7 Entrevistes, documentació municipal, context del projecte i anàlisi de la proposta de reurbanització	63
5.7.1 Conclusions	63
<b>6. CONCLUSIONS I RECOMANACIONS</b>	<b>65</b>
<b>7. CONSIDERACIONS FINALS</b>	<b>68</b>
<b>8. REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES I FONTS</b>	<b>70</b>

## **ANNEXES**

0. Anàlisi bàsica del projecte municipal de reurbanització del carrer de Nuredduna
1. Categorització dels beneficis de les conversions dels carrers en ús exclusiu per a vianants
2. Principis rectors de la conversió de carrers per a vianants al municipi de Pontevedra (Galícia)
3. Descripció de la proposta de creixement de la xarxa bàsica de vianants segons el PMUS de Palma
4. Administracions i entitats que integren la Mesa de la Mobilitat de l'Ajuntament de Palma
5. Estructura i organització dels Consells Territorials de Districte de Palma
6. Detall dels processos participatiu reglats. Extracte de les reunions celebrades
7. Detall dels processos participatiu no reglats específics per al projecte. Extracte de les reunions celebrades
8. Anàlisi d'articles i notícies periodístiques centrats en el projecte
9. Recollida i anàlisi de les intervencions, campanyes, manifestos i declaracions dels principals agents no governatius implicats en la mobilitat
10. Recollida i anàlisi de les mocions dels partits polítics que ostenten la responsabilitat d'oposició municipal a l'Ajuntament de Palma
11. Articles d'opinió de professionals especialitzats en la matèria
12. Recull de les principals actuacions municipals
13. Entrevista al regidor del Districte de Llevant de l'Ajuntament de Palma

# 1. INTRODUCCIÓ

## 1.1 ANTECEDENTS I ESTUDIS PREVIS

L'increment de població a finals del segle XIX, l'aparició de corrents higienistes i la necessitat de connectar la ciutat antiga amb la resta de l'illa provoquen que es precipiti la idea que l'esbucament del cordó murari (Ladaria, 1985), que constrenyia la ciutat de Palma des de la seva creació, és l'única solució per avançar-se al progrés en una ciutat que no va protagonitzar més que tímids processos d'industrialització.

D'aquesta manera, els treballs per iniciar aquest alliberament comencen simultàniament amb el disseny de la ciutat contemporània que anirà a càrrec de l'enginyer Bernat Calvet el qual presenta, l'any 1902, el primer pla d'Eixample de la ciutat de Palma. L'encàrrec projecta una urbs que s'amplia molt més enllà dels confins que marcava la murada renaixentista i que s'organitza a partir de vials de primera i segona categoria que neixen, de forma radial, de l'antic nucli per anar a connectar-se amb les corresponents carreteres o camins que uneixen la ciutat amb altres poblacions importants de l'illa.

Aquesta estructura radial, i no ortogonal, serà la responsable de configurar una ciutat dependent exclusivament de les infraestructures viàries i amb poques, o gairebé gens, concessions a espais públics de qualitat o equipaments eficaços per satisfer les necessitats d'una població que havia de créixer exponencialment i per a la qual es preparava la nova ciutat (Ruiz Viñals, 2000).

És aquest, doncs, el punt de partida d'una planificació que, si bé s'havia d'adaptar a la modernitat amb la inclusió de serveis com són l'estació de ferrocarril o carreteres que permetessin millorar el comerç i la mobilitat de les persones, va deixar enrere qüestions que posteriorment esdevenen essencials per configurar una ciutat saludable, sostenible, pròspera i igualitària.

Els posteriors plans d'Eixample, les seves revisions i l'execució dels següents PGOU en plena època del desenvolupisme econòmic on es primaven sols les estructures vinculades a la mobilitat terrestre motoritzada durant els anys seixanta, setanta i vuitanta, deixaren malmesa la generació de nous espais públics de qualitat per al gaudi de la ciutadania (Ruiz Viñals, 2000). A això li hem d'afegir una marcada tendència vinculada en el finançament per part de l'Estat, primer, i de la Comunitat Autònoma o el mateix ajuntament de Palma, després, sols a infraestructures destinades al foment de la mobilitat privada (creixement d'autovies i vies d'alta capacitat, aparcaments soterranis ubicats en el centre de la ciutat). Addicionalment també hi trobam un escàs interès per la promoció del transport públic (l'única companyia de transport públic de la ciutat, hereva dels antics tramvies desmantellats en els anys seixanta i substituïts per una xarxa de busos, no fou municipalitzada fins entrats els anys vuitanta) (Aguiló Victory & Llauger Lluís, 1996). Tot plegat ens dóna un dèficit històric a qualsevol altra forma de mobilitat que no sigui la dependent del vehicle privat i de combustió fòssil.

El resultat és la generació d'uns antecedents que no són especialment favorables a la implantació de mètodes de mobilitat alternativa a la predominant i per a la qual tant el disseny urbanístic com les infraestructures s'hi han preparat durant dècades per anar en direcció contrària. No és fins a mitjans de la dècada dels anys vuitanta que comencen a donar-se les primeres i tímides experiències pel que fa a la creació d'espais públics

de qualitat: parcs i jardins, remodelació d'alguna plaça pública i també la peatonalització de determinats vials. Tot plegat, especialment els darrers casos, compten sempre amb una fèrria oposició veïnal, combinada per una pressió mediàtica per part dels mitjans de comunicació locals i de l'oposició política que es retroalimenten mútuament fins a convertir en un cavall de batalla polític la conversió (o retroacció) de mesures a favor de la mobilitat dels vianants.

Tot i que amb una forta presència de les entitats veïnals a finals del Franquisme i tota la Transició, aquestes acaben debilitant-se, especialment en els anys noranta, quan són fagocitades pel mateix Ajuntament. Es desmantella el teixit associatiu veïnal actiu i combatent i es substitueix per estructures humanes que acompanyen favorablement els projectes municipals, tot perdent la seva mirada a llarg termini com agents de diàleg i de transformació social i es centren més aviat en qüestions menors com l'organització de festes populars o un activisme veïnal centrat a cercar desperfectes de la via pública, en comptes de fomentar i recolzar transformacions urbanes de cert calat que ajudin a teixir cohesió social i territorial (Franquesa, 2013).

La polarització d'opinions es veu, a més, esperonada per uns mitjans de comunicació que estan sempre al servei de la polèmica i que fins i tot mantenen determinats llaços amb un sector polític dominant. Tot plegat fa impossible el desenvolupament de debats serens a l'esfera pública que comptin amb una maduresa suficient per a encarar els reptes que es presenten a la ciutat de Palma a finals dels anys noranta del segle XX i principis dels dos mil.

La victòria socialista <sup>1</sup> a les eleccions municipals de la batlessa Aina Calvo, l'any 2007, suposa un punt d'inflexió a tres legislatures on es van encadenar un govern del caire conservador rere l'altre. La nova batlessa va marcar ben aviat una empremta pel que fa a la transformació urbana amb la represa d'actuacions tendents a la generació d'espais públics de qualitat i a la inclusió, per primera vegada, no sols d'infraestructures destinades als vianants sinó també a les bicicletes urbanes. Aquest darrer intent fou un dels que tengué una major contestació social atès que algunes de les primeres passes de la xarxa ciclista es van executar sobre l'eixample de la ciutat, construïda i compacta, i que provocaren la retirada immediata de desenes de vehicles que ocupaven la via pública en aparcament.

Tot plegat tengué una forta contestació social que novament comptà amb la concurrència dels mitjans de comunicació locals i l'oposició política així com d'altres sectors, com són el de l'empresariat. Al seu torn, sindicats i associacions veïnals romangueren silenciosos atès que els projectes presentats pel consistori generaven tensions i polaritzaven de tal manera que van preferir romandre en un segon pla per no avivar més tensions entre els seus associats.

El quatrenni de la batlessa Calvo finalitza coincidint amb els efectes directes de la crisi de 2008 i a les eleccions municipals de maig de 2011 guanya per una majoria sense precedents el Partit Popular (liberal-conservador) que presenta, en el seu programa

---

<sup>1</sup> Com es veurà al llarg d'aquest treball, es produeix una forta diferenciació de les agendes polítiques dels dos principals partits polítics que s'han alternat a la Batllia del govern municipal. Per un costat, el Partit Popular (PP) ha impulsat sempre una forta oposició contra els plans de creixement de la xarxa de mobilitat no motoritzada tot i que quan ha tenguut responsabilitats de govern l'ha impulsada igualment, tot i que amb projectes d'escassa entitat. Per la seva banda, el Partit Socialista de les Illes Balears (PSIB-PSOE), quan ha ostentat el poder municipal, sempre ha estat amb coalició amb altres forces progressistes i ecosobiranes, ha fet de la mobilitat sostenible una bandera de les seves polítiques, especialment les inversions adreçades a l'impuls de la xarxa ciclista i d'espais segregats per a vianants.

electoral i com a propostes estrelles, la reversió de dues mesures molt contestades durant l'anterior govern municipal tendents a ampliar la xarxa de vianants i bicicletes: el carrer de Blanquerna i l'eix ciclista de les Avingudes (Rabassa, 2013). Un cop guanyades les eleccions, i al cap de pocs mesos de ser investit nou batle de la ciutat, Mateu Isern arrassa ambdós projectes i els retorna al seu estat original previ a la reurbanització.

Com es veurà en el desenvolupament del marc teòric, actualment no es troben documents que analitzin amb profunditat les resistències que han anat apareixent al llarg de la història recent de l'evolució urbana de Palma per oposar-se als plans de creixement de la xarxa de mobilitat activa de la ciutat. Sols un treball, de recent aparició, sobre la transformació del carrer dels Oms, dóna alguna pista de la conflictivitat que va suposar aquella intervenció, però no es desenvolupa des d'un punt de vista crític ni des d'una òptica de reflexió urbana, sinó més aviat com una aportació de caire històric que permet completar amb informació original la problemàtica, sense extrapolar-la a l'evolució dels espais públics de qualitat de la ciutat ni a cap altra consideració.

## 1.2 PROBLEMÀTICA

Tot plegat serveix de context per analitzar un nou episodi entre la lluita dels intents municipals de generar més espai per a vianants i bicicletes a la ciutat i l'oposició que reben i que s'exemplifica a l'enèsima polèmica, encara viva: el procés de reurbanització del carrer de Nuredduna anunciat per part de l'Ajuntament de Palma el juny de 2019, un vial que forma part de la xarxa de primera jerarquia de l'Eixample (les característiques actuals del carrer i les particularitats del projecte es detallen a l'**ANNEX 0**).

En aquest cas s'hi confronten, a més dels elements clàssics ja anunciats (teixit associatiu poc estimulat o reaccionari; mitjans de comunicació sensacionalistes i polèmiques fàcils; oposició política; agents socials poc col·laboratius o directament, en el cas dels empresaris del petit comerç, altament combatents amb el projecte), la necessitat d'avançar en mesures que ajudin a mitigar els efectes de l'emergència climàtica i a generar espais verds a la ciutat que impliquin una reducció de les anomenades illes de calor.

Curiosament també el carrer de Nuredduna (la reurbanització del qual encara està en execució) ha estat capaç de catalitzar noves veus que fins ara romanien poc interessades en el creixement d'aquestes estructures com són grups veïnals que s'oposen als projectes argumentant posicions diferents de les habituals (la pèrdua de places d'aparcament o de protagonisme, en general, del vehicle privat). En aquest cas s'han alçat veus que acusen el projecte de facilitar els processos de gentrificació a la barriada, propiciar l'especulació immobiliària de manera consentida i còmplice per part del Consistori i de perjudicar el transport públic.

## 1.3 UTILITAT I ESTRUCTURA DEL TREBALL

Per tot plegat esdevé més que imprescindible analitzar d'arrel d'on venen aquests processos d'oposició a una qüestió que no hauria de tenir cap mena de contestació atès que no sols conformen l'estructura dels plans de mobilitat i urbanístics dissenyats durant la darrera dècada pel mateix Ajuntament i teòricament participats i consensuats amb gran part de la societat civil, la mateixa que ara els critica, sinó que concorden amb la unanimitat de criteris expressats en diversos fòrums i àmbits internacionals, des de

l'Agenda 2030 marcada per les Nacions Unides (Nova Agenda Urbana. Habitat III, 2016) passant per les múltiples i coercitives recomanacions d'ampliar les xarxes de mobilitat activa que s'han fet per part d'institucions i associacions espanyoles i europees com a fórmules eficaces i econòmiques per reduir la contaminació a les ciutats (*Un Full de Ruta de La Unió Europea per a La Bicicleta*, 2016).

El treball que es desenvolupa a continuació pretén relacionar tots aquests aspectes plantejant, d'entrada, el problema que és necessari resoldre: quines són les principals motivacions que generen resistències ciutadanes a l'ampliació de la xarxa de mobilitat activa i què podem fer per evitar-les i/o canalitzar-les. Al seu torn, això ens servirà de base per al desenvolupament de quatre objectius més específics i que són, en primer lloc, la realització d'una descripció de l'evolució de l'urbanisme a la ciutat de Palma en relació als espais públics de qualitat, concretament els destinats a la mobilitat activa. Segon, l'anàlisi dels agents socials i polítics implicats en el disseny, participació i contestació de la planificació urbanística i de la mobilitat. Tercer, analitzar els processos participatius impulsats pel Consistori palmès fins a la data i identificar-ne possibles millores del seu funcionament. I quart, analitzar el procés previ a l'inici de les obres de reurbanització del carrer de Nuredduna com el darrer exemplificador de la resistència ciutadana a les noves zones per a mobilitat de vianants.

Per mesurar aquestes resistències, s'ha escollit una metodologia basada en l'anàlisi de diverses informacions relacionades totes elles amb el procés que volem analitzar tot partint de les bases assentades pels planejaments relacionats amb l'urbanisme i la mobilitat, per passar posteriorment a analitzar com s'articulen els processos participatius, com s'han fet les tasques d'aquest àmbit especialment referides al carrer Nuredduna i també quina és la contestació que ha tengut el projecte, tant a nivell polític, a nivell ciutadà i a nivell d'opinió pública registrada a través dels mitjans de comunicació escrits.

Posteriorment es desenvolupa el marc teòric que pretén fer una aproximació més detallada a l'evolució de l'urbanisme de la ciutat de Palma i com ha afectat aquesta al creixement dels espais públics dedicats a la mobilitat no motoritzada, analitzant alguns casos concrets del passat. Posteriorment l'anàlisi es centra a les particularitats del que entenem com «espai públic de qualitat», quins actors i factors hi intervenen i com s'aborden els principals conflictes que es duen a terme a l'esfera pública. També s'analitzen les principals motivacions clàssiques d'oposició als processos de reurbanització.

A l'apartat de l'anàlisi i interpretació dels resultats s'examinen amb cura tots els registres que s'han trobat relacionats amb els objectius fixats a la metodologia, es detallen de forma resumida en els annexes, per tal de poder després arribar a conclusions que permetin obtenir una opinió formada sobre la manera en què s'han impulsat els processos participatius i altres veus que s'han emès a l'esfera pública per finalment relacionar-ho amb els objectius fixats a les planificacions municipals relacionades amb la mobilitat activa. Com es veurà, la metodologia esdevé validada atès que respon a l'objectiu general fixat en un primer moment consistent en determinar com ha estat l'evolució dels processos de creixement de la mobilitat no motoritzada i les resistències paral·leles que generen a la ciutadania de Palma. Un cop afirmada la idoneïtat d'aquest mètode, se considera que és fàcilment replicable a altres ciutats, espanyoles i estrangeres, amb un desenvolupament urbanístic i socioeconòmic similar al de la ciutat de Palma.

## 1.4 JUSTIFICACIÓ

Les dades d'escalfament global, actualitzades pel darrer informe elaborat pel panell d'experts internacionals de l'ONU, ens empenyen a la necessitat de seguir abundant en la implantació, a les petites i grans ciutats, de nous espais on es desbanqui al vehicle privat com a mètode gairebé únic de desplaçament i s'obrin més possibilitats al transport públic, a les restriccions de trànsit contaminant i a la mobilitat activa.

Com es veurà, i atès el grau de dependència de la ciutat de Palma, en particular, i l'illa de Mallorca, en general al vehicle privat de combustió, es fa més que necessari poder desmuntar un dels punts febles que tenen la implantació de polítiques a favor de la mobilitat sostenible, especialment aquelles que actuen sobre la ciutat ja construïda mitjançant la generació de nous espais públics de qualitat que reuneixin, a més, les característiques de saludables i oberts.

Partint de la premissa enunciada per Richard Sennet que l'espai públic és un lloc d'incessant conflicte, on hi participen interessos de molt diversa natura (Sennett, 2019), és també imprescindible prendre un punt de vista objectiu que permeti determinar què està fallant per tal que els plans d'ampliació de les xarxes per a vianants i/o bicicletes (però també l'ampliació de les zones de trànsit restringit) comptin sempre amb una contestació tan forta que arriba al punt que determinats partits polítics incloguin en els seus programes electorals la promesa (i la realitat) de retrocedir-los un cop guanyades les eleccions.

Per tal de garantir amb efectivitat el dret a la ciutat que anunciava Henry LeVebfre, ampliat amb el concepte del dret a la mobilitat (Herce Vallejo, 2009a), és imprescindible teixir aliances amb la ciutadania per tal d'aconseguir que els agents socials, veïnals, mitjans de comunicació i també, per què no, tot l'arc polític parlamentari autonòmic i municipal, aconseguixin arribar a consensos duradors sota la premissa d'aconseguir una ciutat més saludable per a tots i menys contaminada.

Aquest estudi també servirà per detectar de quina manera influeixen aquests processos de millora urbana pel que fa a les seves afectacions en l'especulació immobiliària i certificar si és, com diuen alguns detractors, que aquestes millores poden contribuir a processos de gentrificació interessada impulsats per l'Ajuntament palmèsà. El cas del carrer Nuredduna és paradigmàtic perquè permetrà explorar quines són les veus que s'han alçat contra el projecte en un barri que és eminentment de classe mitjana. El resultat de l'observació ens podrà donar certeses sobre la veracitat de determinades acusacions o si, per contra, no són més que clams encaixats dins un comportament ja tipificat en processos similars com és el de NIMBY, acrònim anglès de «Not in My Back Yard» (Larrinaga Arza & Bárcena Hinojal, 2009), consistent en rebutjar projectes de millora urbana que afectin l'entorn més immediat del veí o col·lectiu afectat.

Amb les conclusions podrem determinar què ha fallat amb els processos participatius, què es podria fer per millorar-los, si és convenient fomentar estructures «bottom-up» (Borja et al., 2020) i quines cauteles caldria establir per a evitar que una participació ciutadana determinés, arribat el cas, la cancel·lació de projectes de transformació urbana (Torres, 2016) i quedàs tot en una intenció més que no acaba de desenvolupar-se per interessos particulars anteposats als interessos del procomú general (Monterde Mateo, 2020).



## 2. MARC TEÒRIC

A l'hora d'abordar un marc teòric suficientment concret per poder emmarcar-se en els objectius de la present recerca, s'ha considerat essencial començar pels treballs de Carme Ruiz Viñals i María Ladaria. Especialment la primera ofereix una visió global de com ha estat l'evolució de l'urbanisme d'Edat Moderna i Contemporània a la ciutat de Palma amb apreciacions que van molt més enllà de la descripció de fets històrics i de contextualització geogràfica. El seu estudi s'endinsa en els temes clàssics tractats per la historiografia urbanística i no deixa cap assumpte per tractar, inclosos els processos gentrificadors que, tot i més en boga en treballs més recents, a l'any de la publicació del llibre eren encara molt incipients, i molt més en el cas de Palma. En aquesta qüestió concreta, el tractament de la temàtica de l'especulació lligada a la millora urbana ha vengut molt temps després de la publicació de Viñals, especialment de la mà dels sociòlegs Marc Morell i Jaume Franquesa, que també han estat referenciats en aquest treball. Malauradament tot i que existeixen multitud de treballs que aborden la problemàtica de la gentrificació lligada a processos de millora urbana, no hi ha treballs ni suficients evidències contrastades i demostrades de que aquests processos hagin afectat a l'assumpte objecte d'aquesta investigació, bàsicament perquè encara es troba en desenvolupament. On si s'ha pogut abundar una mica més ha estat en altres evidències de les quals ja se té constància documentada i científicament explorada com són els casos dels barris de Palma de la Calatrava, la Gerreria (com exemples de males praxis) i del Puig de Sant Pere (com a cas paradigmàtic de bones pràctiques de rehabilitació integral de nuclis urbans).

Pel que fa a l'històric de les principals intervencions a Palma per aconseguir espais públics destinats únicament a la mobilitat no motoritzada no hi ha encara treballs amb prou solidesa que contemplin totes les arestes de la problemàtica. Tot i això trobam el treball de Xavier Terrasa on exposa el primer cas més notori de conversió d'un carrer per a vianants com fou el del carrer dels Oms amb un recull força notable de tota la documentació d'hemeroteca i testimonis dels principals implicats, tot i que hi manquin reflexions més centrades en els conflictes entre detractors i promotors de la intervenció així com altres qüestions lligades als objectius concrets de la present recerca.

A l'hora d'abordar el marc conceptual de quins són els principals motius que s'exposen per oposar-se als processos de reurbanització i destriar-ne si aquests responen a causes objectives o venen més aviat motivats per altres resistències, fins i tot irracionals, han estat indispensables els treballs més de caire analític que, mitjançant l'aportació de nombroses dades, especialment de caire econòmic però també de millora de la qualitat de l'aire i la salut de les persones, aporten conclusions irrefutables per desmuntar un per un els elements que s'han definit com a «tradicional» a l'hora d'oposar-se als processos de reurbanització.

A l'hora de determinar com afecta l'espai urbà als hàbits de relació de les persones, element considerat com a important per tal de determinar quines són realment les resistències que es troben al creixement de la mobilitat activa a les ciutats ja construïdes, es considera fonamental començar per les tesis de l'historiador de l'urbanisme L. Mumford per passar, posteriorment, a destriar els elements que enumera J. Gehl com a determinants per teixir la idea d'«espai públic de qualitat».

El treball d'aquests autors, més en el plànol de la morfologia urbana, es contrasta seguidament amb el de R. Sennett que aporta la visió sociològica de l'espai públic viscut aquest com a lluita constant d'interessos, punt imprescindible per intentar comprendre

els processos de confrontació de postures a l'hora d'establir els usos de la via pública. En aquest sentit, el treball de Màrius Navazo, també referenciat, esdevé imprescindible per obtenir eines de com podem interpretar l'espai públic com un lloc de trobada de multiplicitat d'usos i també d'aspiracions i on hi aporta una visió més realista, superant tal vegada les tesis de Gehl (titllades com a «pasteuritzades») i apostant per usos mixtes, de confrontació suavitzada i controlada, tot obrint fins i tot la porta a determinades qüestions sovint polèmiques com són la proliferació controlada de les terrasses a la via pública, la terciarització i la convivència de vehicles a motor i vianants.

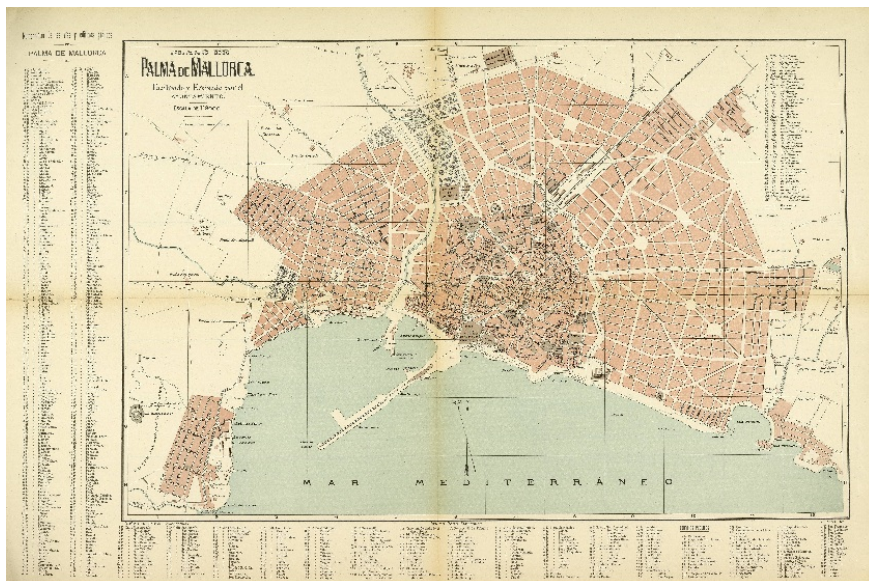
Al seu torn, una altra autora, Carme Miralles-Guasch, esdevé també determinant per obrir el camp de tot allò que es pot englobar en un concepte d'espai de qualitat on, a través del que ha desenvolupat com l'«índex Jane», i partint de les consideracions de l'activista americana Jane Jacobs, aporta noves visions de com se pot aconseguir, de forma participada, un espai públic on tothom s'hi pugui sentir representat i que respongui, alhora, a les noves necessitats de les ciutats de poder gaudir de més i millors espais públics per a la socialització sense la presència de vehicles a motor.

## 2.1 L'EVOLUCIÓ DE L'URBANISME EN RELACIÓ A L'ESPAI PÚBLIC A LA CIUTAT DE PALMA

Per tal d'analitzar quines són les característiques de l'espai públic de la ciutat de Palma, quina ha estat la seva evolució i com ha determinat aquesta a la percepció que en té la ciutadania, és important remuntar-se a la denominada «ciutat postmoderna» (Ruiz Viñals, 2000). Si bé els antecedents del pla d'eixample de Bernat Calvet (1901) i les seves dues principals modificacions dutes a terme per part dels projectes de reforma de Jaume Alenyar (1912), Gaspar Bennàzar (1917), Gabriel Alomar (1943) i especialment la planificació de 1963 amb la corresponent revisió de Manuel Ribas Piera (1973), són determinats a l'hora d'entendre l'urbanisme de la ciutat, inclosa la configuració radial dels seus vials que la connecten amb la resta de l'illa de Mallorca, no és fins a principis dels anys vuitanta, en què cal determinar, de manera crítica i analítica, com ha estat el creixement de la ciutat i com ha determinat aquest la inversió en noves infraestructures o reurbanitzacions que afecten al domini públic.

Com a base introductòria de la problemàtica, la historiadora Carmen Ladaria sentència quin és el tret identitari de l'urbanisme de Palma: «Malgrat les bones intencions de Bernat Calvet, ni el nostre Eixample, ni la nostra Ciutat Antiga obeeixen les normes elementals d'una urbanització racional i artística... el pla és anàrquic, no dolent, i, a més a més, s'ha aplicat de la pitjor manera possible, ja que els propietaris han construït de la forma que ha donat la gana... Una vegada més en el nostre país, el projecte ideal es va quedar en això, en un projecte, pel problema més peremptori del curt termini, el financer. Aquest fet, en el cas que ens ocupa, és especialment greu, ja que s'estava discutint la forma definitiva de la ciutat». (Ladaria, 1985: pàgina)





**Fig. 1 Pla d'Eixample de Bernat Calvet (1902)**  
(Font: Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico)

Si començam a traçar el fil històric de l'urbanisme, i de quina manera ha determinat aquest l'espai públic, és important destacar que el pla de Gabriel Alomar (1943) despunta per la preparació de Palma per a la ciutat que realitza un punt d'inflexió respecte als plantejaments anteriors ja que, pel que es refereix a l'estructura viària, que condiona en gran part la morfologia i tipologia dels desplaçaments que es generaran posteriorment, el Pla és l'encarregat de l'obertura de la Via de Cintura (vial d'alta capacitat que abraça tota la ciutat) i del Passeig Marítim, finalitzat a principis dels anys seixanta del segle XX, i que acaba convertint-se en un tram més de l'anell viari de circumval·lació, que canvia la seva relació de la ciutat amb el mar i que ostenta el rècord de ser una de les primeres autopistes construïdes a l'Estat espanyol. (Aguiló Victory & Llauger Lluís, 1996)



**Fig. 2 Foto aèria de la Via de Cintura de Palma amb indicació de les densitats de trànsit de vehicles**  
(Font: Última Hora)

El següent Pla de 1963 (tot i que revisat posteriorment l'any 1973 per l'enginyer Manuel Ribas Piera), té la vocació de respondre al repte de l'explosió demogràfica de Palma que passa de 136.814 habitants en els anys cinquanta, per tenir uns 217.500 en els anys setanta. És un creixement desequilibrat i que era conseqüència de l'explosió econòmica desbordant a causa del «boom» turístic que va permetre a les Illes Balears convertir-se en una de les principals destinacions d'estiueig de la Mediterrània. El plantejament d'aquest PGOU és d'un caràcter obertament expansionista, tot i que manté la vigència de determinades reformes interiors urbanes com eren la de protegir determinats indrets considerats d'alt interès patrimonial. Però el que acaba generant el Pla és, per la qüestió que ens ocupa, la consolidació de barris deteriorats on s'hi agrupen les classes socials més marginals sobretot als barris perifèrics caracteritzats per deficiències infraestructurals, constructives (es permet un augment descontrolat de les alçades i les densitats, especialment al primer eixample de la ciutat) i d'equipaments a la vegada que es privatitzen i suprimeixen algunes de les zones qualificades com a «verdes» a les anteriors planificacions. (Ruiz Viñals, 2000)

Malauradament, la revisió duta a terme l'any 1973 no fa sinó empitjorar la situació amb un increment de la pressió de les densitats i les alçades i amb un nou oblit de les zones amb espais lliures d'ús públic, aparellat amb la continuació del dèficit d'equipaments col·lectius en els barris perifèrics que incideixen encara més en les situacions de marginalitat que viu la seva població. La revisió estableix una ciutat policèntrica, potenciant noves centralitats amb la col·laboració del sector privat i que generen les àrees monofuncionals que generaran encara més problemes de manca de cohesió social i territorial que tenen la seva traducció en les disfuncions que es produeixen en la mobilitat de la ciutat, exclusivament dependent del vehicle particular.

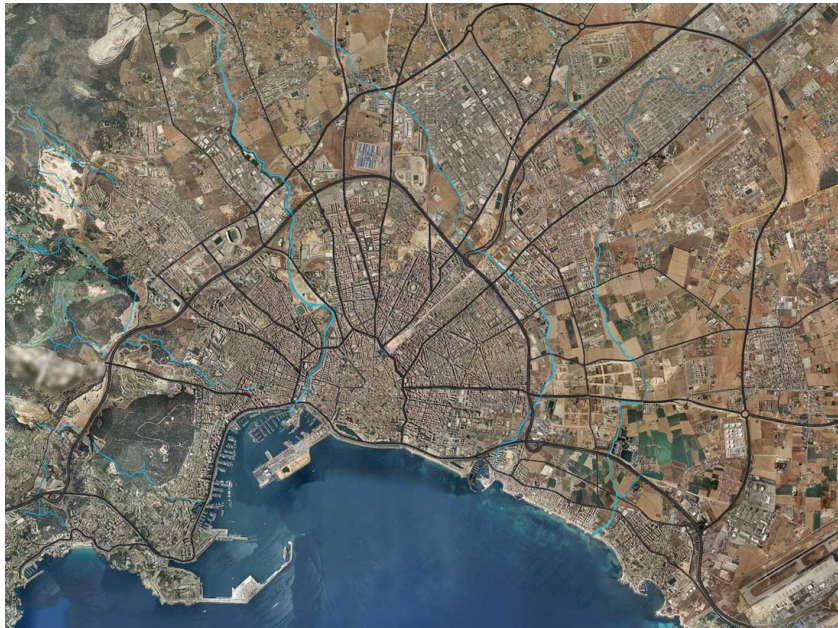
És aquest el moment quan l'Ajuntament de Palma decideix, a les acaballes dels anys setanta, i un cop estabilitzada la població que s'havia incrementat exponencialment durant les dècades anteriors, determinar un nou model de creixement urbà que pugui corregir les disfuncionalitats que s'havien generat en el primer eixample de la ciutat. La intenció de l'Ajuntament és reequilibrar les condicions de vida de tots els barris, recuperant l'ús residencial de parcs d'habitatges degradats. El nou PGOU s'aprova definitivament el 1985 sota la direcció de Manuel Cabellos Barreiro i pretén incidir sobre la degradació urbana del centre històric, la xarxa viària i de transport i la repartició dels equipaments col·lectius entre els barris.

Aquesta reforma pretén reconvertir el centre històric en nou espai regenerat, pretenent que el trasllat de nombrosos serveis de les diverses administracions públiques provoqui un procés rehabilitador, especialment en immobles que tenen un determinat interès cultural i/o historicoartístic. Tot plegat, en comptes de regenerar els barris, aconseguir expulsar-los cap a altres indrets i acaba terciaritzant el centre històric, un procés que encara no ha cessat. (Franquesa, 2013). Pel que fa al trànsit, la reforma pretén expulsar-lo del centre històric i generar un sistema de rondes que circumden, en una primera corona, el centre històric mitjançant les anomenades Avingudes i el Passeig Marítim, per després generar altres corones que van creixent de manera concèntrica fins arribar a la via de cintura.

En termes rehabilitadors, l'activitat es concentra especialment en el centre històric mentre que, per altra banda, les principals actuacions que es duen a terme en els barris de la primera i segona corones de la perifèria de Palma es centren en dotar-los infraestructuralment d'equipaments col·lectius dels quals estaven enormement mancats atès que aquestes zones residencials havien estat construïdes especialment durant els anys del creixement descontrolat dels seixanta i setanta. Tot plegat també intenta



corregir el desordre urbà causat pels polígons monofuncionals (industrial i educatiu, especialment) del Pla Ribas Piera de 1973.



**Fig. 3** Foto aèria de Palma on es distingeix la primera corona d'Eixample i la segona corona periurbana construïda a partir de la Via de Cintura (Font: Antonio Forteza, arquitecte)

Malgrat que aquest PGOU marca nous equipaments sota cinc grans impulsos (docents, espais lliures, esportius, sanitaris i socioculturals), Viñals recorda que l'ambició no es veu compensada amb l'exhaustivitat de la seva execució i el baix grau de desenvolupament es veu reflectit a la memòria de l'avanç de la revisió del planejament de 1991 que coincideix, a més, amb un canvi d'orientació política passant d'un govern local de caire progressista a un altre de marcat caràcter conservador (Ruiz Viñals, 2000).

Aquest nou planejament de 1991, encapçalat per l'equip d'Antonio Llamas, no canvia els aspectes estratègics respecte a l'anterior pla, però segueix sense superar l'entrebanc del baix grau d'execució de les actuacions urbanes previstes a la dècada dels vuitanta. Per altra banda, es reiteren gairebé la totalitat de les problemàtiques plasmades a l'anterior planejament: disposició de sòl per a nous habitatges i equipaments, necessitat de connexió de les superfícies industrials deslligades de la ciutat, infraestructures d'aparcaments i de transport públic, millora del centre històric, creixement de zones verdes, etc. (Ruiz Viñals, 2000). S'insisteix novament en la necessitat de superar la degradació urbana i social del centre històric de Ciutat<sup>2</sup> i en una redistribució equitativa d'equipaments socials en el conjunt de barris de la ciutat per a evitar, al seu torn, la seva incipient o ja avançada, segons el cas, degradació. Malgrat això, la praxis d'aquest pla es basa en satisfer les demandes d'habitatge a la corona residencial de Palma cosa que contribueix encara més al creixement físic extensiu de la ciutat, mentre que a les zones

<sup>2</sup> A partir de la conquesta catalana de Mallorca el 1229 per part de Jaume I d'Aragó, la capital de l'illa de Mallorca, que ostentava la denominació islàmica de Madina Mayurqa, passà a denominar-se la Ciutat de Mallorca, nom que es va perdre a partir de 1715 amb l'entrada en vigor del Decret de Nova Planta dictat per Felip V. No obstant això, la denominació tradicional de «Ciutat» s'ha seguit emprant fins els nostres dies com a sinònim per referir-se a la capital de Mallorca.

ja construïdes, d'alta densitat edilícia, es produeix un efecte d'increment dels índex d'habitatge desocupat.

No obstant, el programa de les zones verdes es veuen augmentades en quatre àrees noves: l'anella verda, el parc de Llevant, el parc de Ca l'Ardiaca i el parc lineal d'Establiments. S'opta, en el planejament, per espais oberts, grans i verds, una opció que contrasta amb les previsions més modestes (i no realitzades) de l'anterior pla. Tot plegat es completa amb altres grans actuacions com són el Parc de les Estacions, que és un gran espai verd que abarca des de la plaça d'Espanya (centre neuràlgic de la ciutat dissenyat en el projecte de Calvet i que hi aglutina les dues estacions de tren i l'estació d'autobusos interurbans); la zona verda del baluard del Príncep, que completa la zona d'espai lliure públic que integra el Parc de la Mar i tota la façana marítima; la Falca Verda, que ressegueix el curs sec del torrent de la Riera de Palma i que tenia la vocació de convertir-se en el pulmó ver més important de la ciutat. Tots els indrets, cal dir-ho, es troben als extrems de la ciutat construïda i s'obvia, completament, qualsevol procés de reurbanització que millori la qualitat dels espais públics de la ciutat ja construïda. L'anomenada "Falca Verda", gran parc ciutadà, hauria de ser la unió de diverses unitats destinades a ús de parc i jardins. Finalment es preveuen determinades actuacions molt puntuals que tenen més aspecte d'estratègia d'«infill» o de farcit, (Portas, 1993) i que pretenen generar petites zones per a vianants però molt desconnectades entre si i que no passen de ser meres declaracions d'intencions però sense una envergadura suficient per a suposar un canvi de paradigma en l'estructura de la ciutat.

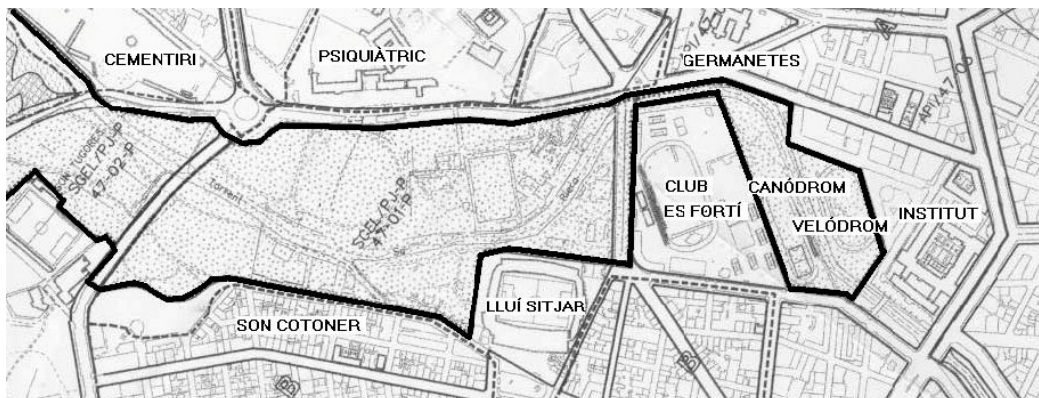


Fig. 4 La «Falca Verda» de Palma (Font: Grup d'Opinió d'Arquitectes de les Illes Balears)

A partir de tot aquest recorregut, i les conclusions que s'han extret de cadascuna de les planificacions urbanes aplicades al llarg de la història de la ciutat, s'evidencia que encara resta per resoldre les relacions entre centre històric i perifèria. Malgrat les actuacions puntuals dutes a terme és evident que trobam un procés de remodelació basat en l'oportunitat i que entronca perfectament en les característiques de la gentrificació: expulsió dels habitants tradicionals, terciarització, especulació a través de l'entrada de capital estranger inversor, etc. Les actuacions puntuals, no poden interpretar-se com la consecució d'un pla amb una estratègia clara sinó que més aviat responen a la pràctica de construir primer, urbanitzar després i finalment intentar realitzar algunes accions d'embelliment però que no afecten l'estructura urbanística ni al concepte de ciutat. (Portas, 1993)

Per altra banda, les barriades que varen créixer de manera descontrolada durant la gran arribada d'immigració procedent de la Península durant els anys seixanta per ser part de la massa de mà d'obra al sector del turisme tampoc han vist assolit el seu objectiu

de restar en igualtat de condicions que la resta. Encara moltes d'elles mantenen la mateixa estructura, destinada sols a equipaments d'habitatge, sense tenir en compte les necessitats d'espais verds, d'esbarjo i dotació suficientment eficient d'equipaments públics bàsics: escoles, instituts, biblioteques, teatres, centres culturals, etc.

Actualment resta pendent d'assolir el repte de protegir efectivament el centre històric de l'especulació, la recuperació d'edificis emblemàtics (no sols en el centre) que esdevenen objectiu fàcil de l'especulació per la seva fragilitat d'estar actualment mancats d'usos (Magrinyà et al., 2014).

Amb tot, el nou pla d'ordenació urbana (actualment en fase d'aprovació definitiva) hauria d'intentar donar resposta a aquestes necessitats però d'una manera més participada, per assolir d'una vegada per totes el que proposava Henri Lefebvre del "dret a la ciutat". No cal, doncs, canviar la metodologia normativa però sí que és forçós donar-li prou finançament per executar tots els seus objectius i introduir una nova variable, fins ara gairebé inèdita: la participació. Ara mateix, la manca de participació en els anteriors planejaments ha fet que la població es vegi gens implicada en el devanir de la ciutat i no se senti corresponsable del seu futur.

Com passa a moltes altres ciutats, dècades després dels plans d'eixample, tenim una ciutat metropolitana construïda i una regulació urbanística consolidada. Tot i així, hem d'abordar uns desafiaments clau, com ara mitigar i adaptar-nos al canvi climàtic, millorar la cohesió social, oferir més habitatge equitatiu, promoure un desenvolupament econòmic més just i competitiu i crear una ciutat més verda i saludable lligada a una mobilitat més sostenible. (Ortigosa Marín, 2020)

## **2.2 HISTÒRIC DE LES PRINCIPALS INTERVENCIIONS REURBANITZADORES PER GUANYAR NOUS ESPAIS PER A LA MOBILITAT NO MOTORITZADA**

Si ens enfocam en altres intervencions desenvolupades en el nucli urbà per generar nous espais per a la mobilitat activa, cal referenciar que ja, de forma històrica, les queixes ciutadanes pel el caos circulatori, es produeix i arriba a formar part de l'opinió pública (un fet recurrent com es veurà més endavant) ja que el creixement del parc automobilístic creix sense ordre ni control. Vials i places del centre històric, com carrer de Sant Miquel i carrer dels Oms (posteriorment convertits per a vianants) aguantaven un trànsit permanent que feia inviable la convivència entre cotxes, vianants i comerços. Com a mostra significativa, el «Diario de Mallorca» publica el febrer de 1977 un article d'opinió que relata la situació: «Durante el día el parque automovilístico normal de Palma, ya de por sí elevado, se incrementa extraordinariamente, convirtiéndose en más dificultosa una circulación y un aparcamiento congestionados. La penetración se produce con mayor intensidad por las carreteras de Inca y Manacor, que recogen respectivamente el tráfico de ambas comarcas, las más pobladas de la isla». Tot plegat relata de manera clara de quina manera la ciutat era depenent de l'estructura radial generada en el pla d'eixample de 1901 però que no havia estat capaç de revertir les seves externalitats negatives. (Nicolau Bover, 2017)

Pel que fa a la mobilitat, el Pla de 1985 contemplava la proposta de conversió de sis carrers del dens Eixample palmèsà en zona de vianants, per convertir-los en «eixos cívics». Una proposta pensada per contrarestar la manca d'espais centrals que articlessin els barris de l'eixample, que no veuria la llum fins anys més tard i només per



dos dels sis eixos proposats: el del carrer de la Fàbrica i posteriorment el carrer de Blanquerna, ambdós desenvolupats durant la legislatura 2007-2011. (Company Corró, 2017)

Determinats poders econòmics i alguns mitjans de comunicació impulsaren i perseveraren en campanyes de descrèdit de la política municipal, personalitzades en la figura del batle Ramon Aguiló (candidat del PSOE, impulsor d'aquests canvis) qui, «per principis ideològics i per temperament, no va accedir a canviar els seus objectius de govern atès que l'oposició tenia gran interès en diversos projectes especulatius entre els quals destaquen entre d'altres, lligats a la mobilitat i a les distorsions que això hi pogués produir, la construcció de dues grans superfícies comercials així com el projecte d'un nou aparcament al cau del torrent de sa Riera amb capacitat per aproximadament 1.300 places. La cultura de l'automòbil i la ciutat com a negoci. Això va produir una enorme erosió del govern municipal socialista que va ser fulminat a les eleccions de maig 1991». (Garcias, n.d, any)

Si aprofundim en experiències anteriors de reurbanitzacions o de transformacions urbanes dins la ciutat ja construïda previs a la transformació prevista al carrer de Nuredduna, caldria enumerar processos:

### **2.2.1 El carrer dels Oms**

El procés de conversió del carrer en zona de vianants va venir de la mà del mateix batle socialista Ramon Aguiló juntament amb el seu regidor de Circulació i Transports de l'Ajuntament de Palma, Vicenç Giner. L'anunci de la intervenció es va produir a finals de 1989 i immediatament es va generar una enorme polèmica entre els comerciants i ciutadania en general, esperonada pel partit polític a l'oposició (el Partit Popular encapçalat pel que seria el futur batle, Joan Fageda) i que guanyaria els eleccions municipals de 1991 amb una amplíssima majoria absoluta, fruit, entre d'altres, de l'oposició demostrada al projecte. (Terrasa García, 2021). La premsa escrita es va fer ressò de la protesta i va seguir amb tot detall el procés tant informatiu com participatiu (es va elaborar un referèndum entre els comerciants per determinar la continuïtat del projecte i que fou validat sols amb un 55,35% dels suports).

Paradoxalment, i malgrat l'aferrissada oposició inicial, fou el nou Consistori, governat per un signe conservador, qui va iniciar les obres el mateix juliol de 1991, dos mesos després de guanyar les eleccions. Malgrat que la premsa local havia estat molt favorable a la campanya de desprestigi contra el govern municipal, aquesta no va estalviar tampoc crítiques un cop iniciades les obres impulsades pel nou equip de govern, especialment per donar compte de totes les vicissituds del procés de reurbanització i que provocà les lògiques molèsties als veïns i comerciants però que foren amplificades de manera exagerada. Tot i això, la inauguració es va dur a terme el mateix desembre de 1991 i fou en aquest moment en què cessaren totes les crítiques i els mateixos comerciants celebraren, tal i com recullen les cròniques periodístiques de l'època, (Terrasa García, 2021) juntament amb el nou batle i la seva corporació, la incorporació d'aquest carrer a la xarxa de vianants de la ciutat.

### **2.2.2 El carrer de la Fàbrica, el carrer de Blanquerna i el carril bici de les "Avingudes"**

Durant la legislatura 2007-2011, un altre govern municipal, igualment de signe progressista com el que havia impulsat la reforma del carrer dels Oms, va ser el

responsable de dues importants reurbanitzacions a favor de la xarxa de vianants: el carrer de la Fàbrica i el carrer de Blanquerna. Ambdós eixos comptaren amb una important contestació veïnal i són objecte, encara ara, de nombroses crítiques especialment per allò que es refereix a la seva terciarització d'usos atès que ambdós vials s'han convertit en llocs destinats gairebé al monocultiu de la indústria de la restauració i locals d'oci. (Munar, 2015)

El cas del carril bici de les Avingudes va ser la primera anella ciclista que connectava tots els eixos radials de la ciutat amb mobilitat activa. Tot i que la resposta veïnal contra aquesta infraestructura fou més minsa, sí que tengué una notable oposició per part de determinats col·lectius, entre ells els taxistes i que fou tot plegat, igual que els altres dos carrers referenciats, i igual que havia passat amb el carrer dels Oms, aprofitat per l'oposició política a l'Ajuntament de Palma per desgastar mediàticament al govern municipal (Capó, 2009).

Atès que l'estratègia de contestació no presenta notables diferències del primer capítol experimentat en el carrer dels Oms no és necessari detenir-se més del compte ja que l'esquema de desgast mediàtic i polític pel carrer de Nuredduna és pràcticament calcat.

### **2.2.3 Mesures de recuperació de l'espai públic després de la pandèmia de la Covid-19**

Les mesures estrictes de confinament provocaren una reducció dràstica de la mobilitat segons l'informe publicat per Google amb data d'11 d'abril de 2020 on s'hi aprecia la baixa de l'activitat de mobilitat en molts sectors. Amb tot plegat hom podria concloure que una baixada de la congestió podria haver-se aprofitat per a intervenir els vials de la ciutat amb la intenció d'ampliar la xarxa ciclista i de vianants per tal de dotar-la, en el moment de la reincorporació a la «nova normalitat», d'una infraestructura idònia al trànsit no motoritzat. (Rodríguez, 2020)

L'urbanisme tàctic, entès com el conjunt d'intervencions de baix cost i de ràpida implementació per incorporar alternatives de millora a la via pública, ha esdevengut una metodologia idònia per assolir la transformació de les ciutats: permet canviar ràpidament la fesomia dels vials, té un cost baix i pot ser posteriorment consolidable si els resultats obtinguts responen als objectius que s'havien previst. Aquestes intervencions s'estan implantant arreu del món a les ciutats que desitgen impulsar un canvi en la manera de moure's dels seus habitants i volen redistribuir els percentatges de quota modal afavorint al transport públic i als mitjans no motoritzats. Les «Superilles» de Barcelona, tot i les dificultats inicials, han donat a curt termini els efectes desitjats: pacificació del trànsit, reducció de la contaminació, recuperació de l'espai públic, generació d'espais de qualitat per a veïns, ampliació de zones verdes, etc. (Ajuntament de Barcelona, 2016). Aquests plans exemplifiquen una qüestió general important: les formes tipus poden aportar millores al caràcter d'un lloc si la seva forma s'aplica a una escala més gran. Igual que a l'hora de veure i analitzar, quan les coses es fan més grans poden esdevenir més diverses i complexes; al capdavant, l'evolució d'organismes petits a grans ha funcionat així. (Sennett, 2019)

Per desgràcia, la pandèmia també ha contribuït a estigmatitzar determinats mitjans aliats de la mobilitat sostenible, com és el transport públic col·lectiu. Això va provocar que s'incrementés encara més la demanda d'ús de vehicles privats i que s'encadenaria novament amb un augment de la contaminació (IPSOS - Game Changers, 2020). La

conclusió és que caldria, doncs, recuperar més usuaris per als mitjans de transport amables amb el medi ambient i a impulsar mesures per tal de privilegiar al transport públic amb corredors específics per tal de guanyar velocitat comercial, reduir freqüències i així a aconseguir vehicles menys saturats.

Per altra banda, les desigualtats socials, radicalitzades durant la pandèmia, obliguen novament a marcar agenda política per tal de no deixar ningú enrere. Les poblacions tradicionalment perjudicades per la manera en què s'han dissenyat les ciutats (nens, gent gran, persones amb discapacitat, etc.) s'haurien d'incloure, a més d'aquelles persones que viuen amb escassetat de recursos i que no poden accedir a un vehicle privat. La redistribució del dret a la mobilitat (entès com aquell que prioritza el transport no motoritzat i el transport públic front al privat per tal d'arribar a tots els sectors de la societat amb independència del seu poder adquisitiu o qualsevol altre condicionant social, cultural, etc. (Saborit, 2019)) era, i és ara més, una obligació per part de l'administració municipal. (Anaya Boig, 2020)

Atesos aquests antecedents, la bicicleta hauria d'esdevenir el vehicle aliat a incorporar a cada vegada més població a exercir el seu dret a la mobilitat. Segons el darrer "Barómetro de la Bicicleta 2019", elaborat per la Red Española de Ciudades por la Bicicleta, (Red de Ciudades por la Bicicleta, 2020) el 72% de les llars d'Espanya disposa d'almanco una bicicleta, i el 51% de la població espanyola entre 12 i 19 anys empra la bici amb alguna freqüència. Això és, doncs, un punt de partida molt favorable per la inclusió de la bicicleta com una alternativa al transport públic a aquelles persones que siguin reticents a emprar-ho i per tal de garantir l'accés a gran part d'indrets de nuclis poblacionals. Aquesta declaració es refrenda també amb altres documents, com pugui ser la «Declaració de Luxemburg» de 7 d'octubre (*Declaration on Cycling as a Climate Friendly Transport Mode*, 2015) que estableix estratègies per la implantació de mesures per afavorir la mobilitat ciclista. Posteriorment, el Dictamen del Comitè Europeu de les Regions, de data 12 d'octubre de 2016, (*Un Full de Ruta de La Unió Europea per a La Bicicleta*, 2016) ratifica les aspiracions recollides a l'anterior document i marca també un full de ruta per la implantació de polítiques a favor de la mobilitat ciclista a pobles i ciutats dels estats membres de la Unió Europea.

Mentre altres ciutats com Barcelona o Milà, va impulsar el pla «Strade aperte», (Pinzuti et al., 2020) invertiren molts d'esforços en millorar la mobilitat activa durant i després de les restriccions a la mobilitat de les persones, el cas de Palma és novament paradigmàtic pel que fa al seu immobilisme vers els modes de transport sostenibles. L'aportació de la capital balear durant la pandèmia i posterior obertura de carrers en el procés de «desescalada» fins a assolir la «nova normalitat» es va limitar a impulsar una xarxa de carrers (veure imatge adjunta) on s'hi reservava un espai específic dedicat a vianants i bicicletes com pot observar-se a la imatge adjunta.



**Obrim carrers per a les persones**

**Ara també entre setmana**

**De dilluns a divendres**  
18h-23h  
Costa, Avingudes i Ronda nord

**Dissabtes i diumenges**  
**TOT EL DIA**  
Totes les zones

**15 km per a vianants. 130.000 m<sup>2</sup> de superfície**

**Ajuntament de Palma** | **Ja queda menys** #TotAvorabé | **ESTAT D'ALARMA**

**De dilluns a divendres**

**Costa: Passeig Marítim - El Molinar - Platja de Palma**  
Passeig Marítim - des del Palau de Congressos seguint el costat de la mar fins al Dic de l'Oest  
El Molinar - des del Carrer Vicari Joaquim Fuster fins al passeig del Born del Molinar  
Primera línia de Platja de Palma - avinguda Bartomeu Riuort  
des del carrer Xabec fins al carrer dels Trobadors

**Avingudes**  
Des del túnel de General Riera fins al carrer Sant Miquel

**Ronda nord: Son Rapinya - La Vileta - Son Ximells**  
Carrer Miquel Lladó ambdós sentits entre la rotonda Madre Alberta i la rotonda Son Quint  
Entre la rotonda Son Quint i la rotonda cementeri la Vileta sentit la Vileta  
Cami dels Reis entre rotonda de la base mil·lar Jaume II i rotonda Madre Alberta

**Llevant**  
Carrer Sebastià Àrom

**Pere Garau** | **Bons Aires**  
Carrer Nurediduma | Carrer Pare Bartomeu Pou

**Camp d'en Serraila**  
Carrer Niceto Alcalá Zamora, des del carrer Llibertat fins a Pasqual Ribot

**Son Canals** carrer Reis Catòlics, entre plaça de Miquel Dolç i carrer Aragó

Fig. 5 Campanya de carrers oberts (Font: Ajuntament de Palma)

Segons la campanya municipal, s'acotaren un total de 15 kilòmetres a vials on habitualment sols s'hi permet la circulació de trànsit i on no hi ha una reserva específica per als mitjans no motoritzats. Això, que en principi semblava una proposta en la línia de capgirar les deficitàries xifres de mobilitat sostenible a la ciutat, on el vehicle privat continua sent el protagonista, al final quedà en no res perquè la provisionalitat de la mesura sols arribà fins a mitjans de juny de 2020, moment en què el Govern d'Espanya començà a decretar noves mesures que reimpulsaven la represa de l'activitat en termes de «nova normalitat». Això deixà sense efecte aquestes mesures i per tant no es van emprar a futur com a eina didàctica ni per a impulsar un canvi de mentalitat o de conscienciació ciutadana per revertir la dependència tan forta vers el vehicle privat.

Paral·lelament, l'Ajuntament de Palma sí que ha impulsat una iniciativa tendent a alliberar més espai perquè pugui ser ocupat per les terrasses de bars i restaurants. Aquest espai, que fins ara es manllevava als vianants perquè ocupava grans extensions a la voravia, s'ha traslladat a l'asfalt a costa d'eliminar places d'aparcament. Una iniciativa, en termes de recuperació d'espai públic, però sotmesa sols al dictat de les pràctiques que s'implanten d'acord amb les lleis del mercat, sense una atenció específica ni a les necessitats socials ni molt manco les de sostenibilitat mediambiental. Malauradament, la iniciativa d'ampliació de les terrasses a les bandes d'aparcament va decaure l'1 de setembre de 2021 retornant l'espai a l'aparcament de vehicles de motor.

Per altra banda, la manera en què es van teixir aquestes iniciatives no va implicar, en cap cas, una participació ciutadana tot i tractar-se de polítiques innovadores que afectaven el territori. La mesura es va anunciar en solitari per part de l'equip de Govern municipal, possiblement amb la intenció d'alinear-se (s'ha comprovat que sols estèticament) amb el que feien altres ciutats de manera contemporània com ara el pla

«strade aperte» impulsat per part de l'ajuntament de Milà (Itàlia) que va tenir una gran repercusió (Laker, 2020). No foren consultades ni les associacions veïnals ni altres «stakeholders» que conformen la Mesa de la Mobilitat, màxim òrgan de representació impulsat per l'Ajuntament de Palma on hi participen els agents implicats en la mobilitat de Palma. Igualment, la decisió que tot i que afectava algun vial de connexió interurbana, tampoc fou consensuada amb la resta de municipis que conformen l'àrea metropolitana de la ciutat (Calvià, Marratxí i Lluçmajor) suposant novament una mesura imposada verticalment i sense cap mena de relació amb una governança compartida i molt manco, planificada que respongui a un impuls. No podem parlar, doncs, en cap cas, de coproducció política (Blanco & Subirats, 2018) sinó més aviat la necessitat de «sortir del pas» atès que els primers dies de la desescalada fou molt gran el nombre de ciutadans que reclamaren més espai per poder passejar o desplaçar-se en bicicleta tot mantenint les distàncies de seguretat.

## 2.3 ELS PROCESSOS D'OPOSICIÓ CONTRA LES INTERVENCIIONS DE REURBANITZACIÓ PER A LA MOBILITAT ACTIVA

Tradicionalment, els comerciants s'han oposat a les adequacions de carrers per a vianants o a la implantació de carrils bici o bus pel temor que la reducció de l'accessibilitat mitjançant automòbil implicàs un descens en els volums de venda. L'experiència, no obstant, ha demostrat reiteradament la manca de raó dels seus temors ja que els carrers per a vianants han suposat, segons tots els estudis desenvolupats, un augment de freqüentació i vendes. (Yoshimura et al., 2022) La combinació d'avantatges diferencials que gaudeixen les zones de trànsit de vehicles restringit amb les millores ambientals, de reducció de la congestió i de la millora del transport públic, no és una amenaça per a la dinàmica econòmica dels comerços, ans al contrari, pot ser un instrument per garantir el seu manteniment i revitalització en el futur, tant a curt com a llarg termini. Per tant, tot allò vist com un temor és susceptible de convertir-se en una clau de l'acceptació de les noves mesures. (Pozueta Echevarri, 2008)

Amb tot, cal tenir en compte que la remodelació urbana provoca canvis arquitectònics i urbans a la ciutat però també canvis socials. Les remodelacions poden generar desplaçaments residencials en el territori, canviant l'estructura social de la comunitat. Els decisors públics han de preveure no sols la conservació la substitució dels immobles i dels hàbitats, sinó també els transvasaments de grups de població entre barris de la ciutat que es generaran. (Ruiz Viñals, 2000) Per aquest motiu, són necessaris coneixements multidisciplinars a l'hora d'analitzar el canvi urbà tant a l'hora de generar estudis urbans com a l'hora d'ordenar urbanísticament les ciutats. Sovint es prescindeix de les ciències socials i de les humanitats a l'hora d'analitzar i planificar la ciutat a causa d'un enteniment d'aquesta com a quelcom purament funcional, és a dir, com una obra pràctica que ha de servir per viure, per circular, per comerciar... Però la ciutat és quelcom més que el reflex físic de la formació social i un esquema de reflexió social.

La ciutat és una obra d'art en si mateixa (Ruiz Viñals, 2000), que consisteix en la projecció d'idees en el territori carregades de significació. Per això, no es pot fer una política de remodelació urbana si no es compta amb l'aportació de les disciplines humanístiques i socials per a la comprensió de l'estructura (urbana i social) del territori per tal de propiciar la seva millora en termes de sostenibilitat econòmica, social i mediambiental.

Larrinaga ens adverteix que malgrat això, molts veïns continuaran demanant que la seva veu sigui escoltada i això portarà conflictes i podrà posar de manifest també el «fracàs de la política». És dubtós, sosté, que la «governance» i els seus procediments de co-govern entre elits polítiques i econòmiques vagin a resoldre aquesta contradicció fonamental. Sembla que es farà imprescindible aprofundir en la democràcia directa i en la cerca de fórmules per a garantir la participació dels ciutadans en la presa de les decisions que els afecten –més enllà dels processos electorals que cada cert any se celebren amb agendes i temes que no coincideixen en molts casos amb els quals mobilitzen a les persones en la seva quotidianitat, assegurant la igualtat d'oportunitats i l'existència de debats públics transparents. (Larrinaga Arza & Bárcena Hinojal, 2009)

L'enllumenat i la il·luminació de zones amb alta significació social, el canvi de circulació de carrers que contribueixi a la millora de la mobilitat o la conversió en zona de vianants de zones centrals que impliquin l'apropiació ciutadana de l'espai urbà són, entre altres, mesures que han tingut un fort impacte ciutadà. Són petites accions que aconseguen grans canvis en el sistema de percepció i reacció dels ciutadans. Caldria demanar-nos, doncs, si seria més recomanable començar per petites accions significatives que amb grans projectes amb resultats positius, però a molt llarg termini. Cal tenir en compte que les mesures d'alt impacte són singulars en cada ciutat, que el que li serveix a una, probablement no els servirà a unes altres. Tot depèn del significat social que li pugui atribuir la ciutadania. (Pascual, 2016)

En qualsevol cas, es repeteix que cada vegada que un carrer està a punt de peatonalitzar-se<sup>3</sup>, l'experiència demostra que és habitual que sorgeixin processos d'oposició per part dels empresaris que tinguin botigues en aquests carrers. La majoria de vegades, és força complex determinar amb indicadors clars i contrastables les motivacions que els empenyen a aquesta actitud. Un d'ells, l'argument que sovint presenten els minoristes que els seus clients necessiten accés al cotxe (presumiblement per portar la mercaderia a casa), simplement no és correcte. (Soni & Soni, 2016)

No obstant aquestes resistències que es podrien anomenar clàssiques i que demostren la influència positiva de les reurbanitzacions en l'increment de l'activitat econòmica dels comerços de proximitat, comencen a plantejar-se qüestions relacionades amb una relació directa entre la intervenció i l'increment dels preus dels immobles de la zona o fins i tot es lliga amb processos de gentrificació. Com s'indica a un darrer estudi publicat sobre l'impacte de les peatonalitzacions a l'economia de les ciutats (Yoshimura et al., 2022) encarregar-se de l'estudi d'aquests efectes caldria tenir en compte moltíssimes altres variables, moltes d'elles encara no provades. Nombrosos autors alerten, no obstant, dels perills de la parametrització de l'espai públic relegant als usuaris com a subjectes passius amb limitada capacitat per a transformar, apropiat i redefinir aquests llocs més pensats per a la representativitat institucional que no pas per al gaudi dels ciutadans. S'alerta que les administracions municipals han d'aprovar ordenances que regulin no sols els aspectes qualitatius d'aquests espais, sinó també els usos i comportaments permesos en ells. (Botana, 2022)

Aquestes pautes de reurbanització sovint continuen prioritant aspectes com la privatització del sòl, la generació de plusvàlues que acaben per neutralitzar qualsevol valor col·lectiu i estan pensades per a maximitzar el valor de les edificacions privades

---

<sup>3</sup> Per la definició del terme «vianant» i l'adaptació al català del verb castellà «peatonalizar» s'ha adoptat, per aquest treball, l'ús, encara que dubtós, del terme catalanitzat «peatonalitzar» per referir-me als processos de conversió d'àrees o carrers en zones exclusives o parcialment exclusives de vianants. (Pla Nualart, 2011).

que els rodegen. Alguns projectes també es dissenyen específicament per a trencar un teixit social problematitzat o per a expulsar grups no desitjats que, segons els interessos privats, devaluen l'entorn. (Botana, 2022) Per això, les intervencions han de tenir en compte aquestes cautel·les per a evitar que es posin els interessos públics al servei de la rentabilitat econòmica per damunt dels drets i necessitats dels veïns. (Mariné Jové, 2022).

Alfonso Sanz, geògraf i tècnic urbanista, sosté que davant les acusacions contra les noves peatonalitzacions cal tenir en compte que gran part dels efectes negatius, com ara la gentrificació, no solen ser conseqüències d'aquestes, sinó que estan sobre tot encadenades a polítiques de major rang relatives als usos del sòl i les edificacions, a les polítiques de rehabilitació del patrimoni o a les d'habitatge. Són aquestes les que poden evitar o obrir el camí per a que la població tradicional d'un centre històric o un comerç associat siguin substituïts per oficines i comerç especialitzat, independentment de que el carrer s'hagi convertit per a vianants o segueixi comptant amb circulació de vehicles motoritzats.

Els nous carrers per a vianants, continua Sanz, són exemples útils en el necessari canvi cultural que requereix i suscita la sostenibilitat en matèria de mobilitat, ja que permet el redescobriment dels carrers i places com espai idonis per aquesta faceta que constitueix la vida quotidiana: «l'àrea de vianants s'ha convertit en un important lloc d'aprenentatge» segons expressa també l'urbanista Rolf Monheim en les seves anàlisis de peatonalitzacions a Alemanya. Quan, en canvi, es desvien les responsabilitats dels problemes dels centres històrics vers la peatonalització s'incorre en un doble error; per un costat, se treuen del centre de la discussió les polítiques urbanístiques bàsiques i, per altre, se corre el risc d'eludir les arrels més profundes de la contradicció entre l'automòbil i ciutat i d'obviar el sistema de necessitats i demandes de la població (inclosa l'accessibilitat universal). Les polítiques de mobilitat activa han de convertir-se en el punt de partida per endinsar-se en la consideració general de les necessitats de mobilitat i accessibilitat i en la compatibilització entre cotxe i ciutat. (Sanz Alduán-Burgos, 1998)

Malauradament, en el cas de Palma, s'ha observat com el procés de repoblament del centre amb població autòctona es veu truncat atès que s'inicia un procés important de gentrificació, a gairebé totes les barriades que integren el nucli i que compten totes elles amb la major i més extensa xarxa de carrers per a vianants de Ciutat, i la majoria d'habitatges que es rehabiliten passen a formar part de propietat d'estrangers, incidint encara més en la problemàtica de despoblament i en la desaparició d'usos tradicionals del centre històric. (Franquesa, 2013)

En un recent estudi publicat l'Ajuntament de Barcelona (Agència de Salut Pública, 2021) s'analiza de quina manera la implementació de les «superilles» a Barcelona ha influït en la qualitat mediambiental dels barris així com també en la salut i percepció de la millora per part dels residents. No obstant això, el mateix informe inclou una conclusió que, tot i que no queda desenvolupada, resulta un argument més per oposar-se als processos de reurbanització atès que alerta dels processos de gentrificació que es puguin viure a les zones transformades consistentes en increment dels preus dels immobles i expulsió dels residents tradicionals.



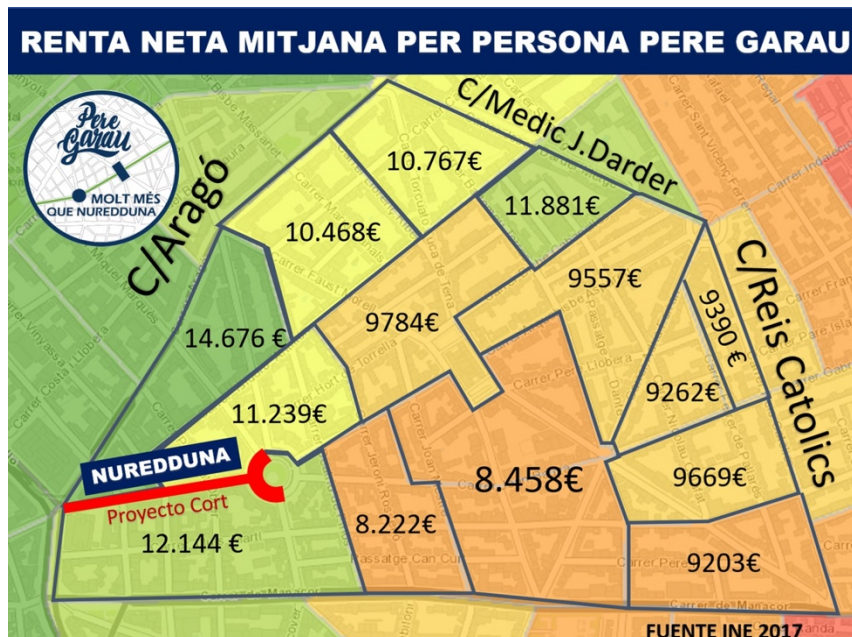


Fig. 6 Cartell denúncia del procés especulador resultat de l'execució del projecte de reforma del c. Nuredduna (Font: Plataforma «Pere Garau molt més que Nuredduna»)

Si bé ja està més que analitzada la manera en què les infraestructures influeixen en el valor del territori i les afectacions al mercat immobiliari (Herce Vallejo, 2013), en la mesura en què les ciutats adopten noves figures de transformació urbana, apareixen també les crítiques que alerten del perill que poden suposar aquests aparentment «innocents» actuacions. En aquesta línia, l'antropòleg José Mansilla critica que les intervencions per guanyar espai per als vianants, englobades dins les reurbanitzacions o l'urbanisme tàctic, generin un acostament «fetitxista» a l'espai públic, amb aproximacions molt simples i amb desenvolupaments tècnics que es facin, pensant en alliberar sols espai per a la ciutadania, sense tenir en compte qüestions d'ordre cívica, social i econòmic lligades amb l'increment dels processos especulatius que generin encara més desigualtats en els barris on s'implantin. (Plaza, 2020)

Entrant més en el detall, la historiadora Jeanne Haffner apunta noves claus analitzant processos ja consolidats com fou el del parc «High Line» de Nova York, inaugurat l'any 2009 i que té actualment una xifra aproximada de cinc milions de visitants anuals però que ha transformat radicalment l'extracte socioeconòmic de la barriada que el rodeja. Aquesta afirmació se constata, segons l'autora, en una desaparició de comerços de proximitat i el desallotjament de tots els residents de classe mitjana i treballadora a altres zones de la ciutat on els lloguers són més barats. Cal considerar, no obstant, que aquests nous processos segregadors no han estat mai la vocació de projectes com aquest, però que una visió a curt termini poden acabar provocant aquests processos i afectant a molts extrats de la societat.

Com a resposta a aquest fenomen, s'han impulsat moviments veïnals anomenats «antigentrificadors conscients» que alerten dels perills de provocar desigualtats en el moment en què s'implementin mesures per generar espais de qualitat a la ciutat. Un exemple d'això ha estat el que s'ha experimentat a l'antic aeroport de Berlín, Tempelhof, reobert com a parc públic l'any 2008 i amb el qual l'ajuntament de la capital alemanya pretenia desenvolupar-hi un pla de reurbanització que incloïa, a més, 4.700 nous habitatges. El moviment veïnal s'hi va oposar i actualment el parc roman obert sense que s'hi hagi impulsat cap actuació. (Haffner, 2015)

## 2.4 L'ESPAI PÚBLIC. ENTRE LA DIVERSITAT I EL CONFLICTE

La Palma postmoderna ve determinada per un canvi en l'organització de la ciutat en què aquesta passa a dissenyar-se de manera difusa en el territori, a l'estil dels grans suburbis urbans de les ciutats angloxaxones. (Mumford, 1961) Aquest canvi està afavorit pel la desaparició definitiva, a causa l'increment de l'ús del vehicle privat i les telecomunicacions, d'una estructura nova condicionada per una xarxa viària que comunicarà tota l'illa fàcilment. D'aquesta manera es genera una superestructura, una macrociutat de baixa densitat connectada a través de xarxes d'informació i de comunicació. (García Delgado, 1979)

Seguint la «Declaració de Barcelona», (Comité Preparatorio de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible Hábitat III, 2016) en un món cada vegada més urbanitzat, ha de garantir-se el dret a la ciutat per a les persones que actualment comparteixen l'espai urbà i per a les generacions futures que l'heretaran. Això significa que és necessari disposar de planificació urbana i les polítiques públiques capaces de produir ciutats més heterogènies i compactes i assentaments humans caracteritzats pel gènere i la justícia social.

El fet de ser compactes i heterogènies les fa més justes i sostenibles i, per tant, més ben preparades per a afrontar les erosions al dret a la ciutat, com l'assimilació per classes més acomodades, la segregació espacial o el creixement descontrolat. L'espai públic urbà no sols és l'entorn en el qual aquest menyscapse es fa més evident; també és el lloc on pot ser revertit amb la major fermesa. No obstant això, perquè l'espai públic respongui a la seva finalitat real i estigui al servei de la població i aconsegueixi la democratització de les nostres ciutats, ha de ser abordat des d'una perspectiva integrada, que vagi més enllà dels seus propis límits físics i abasti les dimensions fonamentals com l'«àgora» (la seva dimensió social i política), l'economia, la mobilitat i l'habitatge.

Les característiques que ha de complir l'àgora, en termes de dimensió política i social, han de permetre l'accessibilitat i la inclusivitat, la versalitat, una qualitat ambiental a escala humana, redistribuïdes i integradores, recreatives, saludables, que permetin l'expressió política i cultural, la resolució de conflictes i cohabitació, amb sistemes de governança que permetin la participació i el seu manteniment.

Pel que fa a la relació de la ciutat amb el trànsit de vehicles motoritzats, seria necessari un canvi de paradigma per a passar d'un model de mobilitat basada en l'automòbil privat cap a una mobilitat més democràtica i sostenible amb la intenció del clima per a fomentar maneres de transport eficients, inclosa la possibilitat de considerar la distribució modal dels viatges quotidians. S'haurien de promoure polítiques culturals i activitats de sensibilització sobre els efectes de l'ús massiu de vehicles motoritzats privats per a la salut, la productivitat, la sostenibilitat i l'equitat. En aquest sentit, la mateixa Declaració reforça la idea del foment del trànsit de vianants i l'ús de bicicletes en un espai públic més humà com una mesura essencial per a atreure a la gent a l'espai públic, reduir la congestió i estimular l'economia local i les interaccions, així com augmentar la seguretat a les ciutats. El trànsit de vianants contribueix a reduir l'ús d'automòbils i alleujar la congestió, la contaminació de l'aire i l'esgotament de recursos. Els espais públics transitables i els espais públics per al ciclisme, dissenyats a escala humana, són instruments eficaços per a crear ciutats propícies per a les dones, els nens i les persones d'edat i realçar la qualitat de vida i el gaudi.

L'historiador de l'urbanisme Lewis Mumford ja ratificava aquests preceptes denunciant la creença absurda que l'espai i la locomoció ràpida són els ingredients principals d'una vida còmoda. Aquest hàbit de construcció de baixa densitat és, segons Mumford, el llegat residual del moviment romàntic original, i ara és un dels principals obstacles per recompondre les parts de la ciutat i unir-les en un nou patró que oferirà recursos per viure molt més rics que qualsevol dels dos que cal descartar, tant la metròpoli central congestionada i desordenada o les zones perifèriques a les quals s'hi arriba amb vies ràpides d'alta capacitat. La «reductio ad absurdum» d'aquest mite és, notòriament, Los Angeles. Aquí s'han mantingut els estàndards suburbans d'espais oberts, amb habitatges unifamiliars aïllats, sovint fins a cinc cases per acre: igualment l'automòbil privat, com a mitjà de transport principal, ha suplantat el que fa només una generació o més i que era un sistema de transport públic eficient.

Com més àmplia és la dispersió de la població, més gran és l'aïllament de la llar individual i més esforç per fer de manera privada, fins i tot amb l'ajut de moltes màquines i aparells automàtics, el que solia fer-se en companyia sovint amb converses, cançons, i el gaudi de la presència física dels altres. Cada membre del suburbi queda encorsetat per la mateixa separació que ha valorat. S'alimenta per una estreta obertura: una línia telefònica, una banda de ràdio, un circuit de televisió. Això no és, no cal dir-ho, el resultat d'una conspiració conscient d'una minoria astuta: és un subproducte orgànic d'una economia que sacrifica el desenvolupament humà al processament mecànic. (Mumford, 1961)

En la mateixa línia se manifesta Zygmunt Bauman que alerta sobre la proliferació tantes urbanitzacions allunyades o tancades en si mateixes per aïllar-se de la resta de la ciutat que es connecten amb els altres nuclis mitjançant el tot-terreny, símbol de seguretat que, com moltes barriades d'accés restringit per als que hi circulen, apareix retratat en els anuncis com quelcom immune a l'arriscada i impredecible vida urbana exterior. Aquests vehicles pareixen dissipar el temor que la classe mitjana urbana sent quan es desplaça per la seva ciutat de residència o es veu obligada a detenir-se en un embós. (Bauman, 2006)

En termes d'opinió pública en general també existeix una visió idíl·lica sobre el que hauria de ser l'espai públic, en específic, el que se considera com un «bon» espai públic. Aquesta visió generalment està construïda sobre l'arquetip de l'espai públic de la cultura europea occidental, que serveix de referent a l'imaginari col·lectiu: les places de les ciutats d'Itàlia o espanyoles, els carrers i bulevards de París o Barcelona, la conversió en zona de vianants i convivència amb les bicicletes de Copenhaguen o Amsterdam, etc. Sense deixar de costat els valors positius d'aquests espais públics europeus, no deixa de ser una convenció l'adoptar aquest imaginari cultural, quan aquests espais públics que idealitzem són el resultat de processos socials històrics referits a determinats llocs. (González, 2019) De fet, fins i tot Manuel Delgado, geògraf i urbanista, arriba a alçar una crítica contra el concepte d'«espai públic», negant la seva existència i lligant-ho exclusivament a uns construcció intel·lectual de la nova burgesia urbana. (Delgado, 2021)

Sobre aquests particulars, diversos autors han aprofundit en major o menor mesura. Des del clàssic concepte de no-lloc: «si un lloc pot definir-se com lloc d'identitat, relacional i històric, un espai que no pugui definir-se ni com espai d'identitat, ni com relacional, ni com històric, definirà un no lloc» (Auge, 1992), més general, al més particular de la proposta de parametritzar les sensacions dels éssers humans a l'espai públic mitjançant les noves tecnologies digitals permeten avui més que mai respondre

afirmativament a aquesta paradoxa. Actualment és possible la recollida d'enormes quantitats de dades i la seva posterior gestió amb la qual cosa s'obren noves maneres de conèixer la realitat dels nostres carrers. Els estudis de caminabilitat avancen gràcies als programes que faciliten la recopilació de dades i els seu processament «Big Data» per a convertir-los en informació útil i gestionable. (Peradalta et al., 2021)

En resum, es pot dir que el disseny dels detalls exerceix un paper important en el desenvolupament de les possibilitats d'estada en els espais públics. Si els espais estan deserts i buits (sense bancs, columnes, plantes, arbres, etc.) i si les façanes manquen de detalls interessants (nínxols, forats, portals, escales, etc.), pot resultar molt difícil trobar llocs on parar-se. O dit d'una altra manera: les bones ciutats per a ser al carrer tenen façanes irregulars i tota una varietat de suports en els espais exteriors. (Gehl, 2008)

Richard Sennet aposta pel terme d'esfera pública (Sennett, 2014) entesa aquesta com el lloc on els estranys es troben. La diferència entre el públic i el privat resideix en la quantitat de coneixement que una persona o grup coneix dels altres; en l'esfera privada, com en una família, un coneix als altres bé i d'aprop, mentre que en l'esfera pública no; el desconeixement s'uneix a l'anonimat en l'esfera pública. L'esfera pública és, a més, un lloc. Tradicionalment, aquest lloc podria ser definit en termes d'un entorn físic, per la qual cosa les discussions sobre l'esfera pública han estat tradicionalment relacionades amb les ciutats; l'esfera pública podria ser identificada amb les places, els carrers principals, teatres, cafès, sales de conferències, assemblees de govern o bosses on els estranys podrien arribar a trobar-se. Avui, les tecnologies de la comunicació han canviat radicalment el sentit del lloc, l'esfera pública pot trobar-se tant en el ciberespai com en l'entorn físic.

El factor més important sobre l'esfera pública és el que succeeix en ella. Trobar-se entre estranys permet cert tipus d'activitats que no poden succeir, o que no succeeixen, en l'esfera privada íntima. En públic, les persones poden accedir a un coneixement no familiar, expandint els horitzons de la seva informació. L'esfera pública ofereix a les persones l'oportunitat d'alleugerir la pressió per a adequar-se, per a encaixar en un rol fix dins d'un ordre social, l'anonimat i la impersonalització proveeixen l'entorn per a un major desenvolupament individual. La promesa de passar pàgina entre estranys ha atret a molts migrants a les ciutats. (Sennett, 2014)

Si entrem en aspectes més qualitius de l'espai públic, Sennett aposta per l'experiència i la varietat. Aquesta primera, l'experiència de la velocitat del carrer defineix una certa versió de la modernitat: si es va de pressa, s'és lliure; si es va a poc a poc, no. El fet de desplaçar-se allà on es vulgui, sempre que es vulgui, tan de pressa com es pugui: això fa minvar la sensació d'habitar un lloc, de conèixer-lo amb tot el cos; només s'hi està de pas.

En això, el llegat de Haussmann és pervers: la xarxa de la «ville» ha afeblit la «cité». Un espai es va convertir en un lloc. Només les dimensions ja indicaven en part la diferència entre un cafè de bulevard, que seguia les línies de Haussmann, i un cafè situat en un octàgon de la trama Cerdà: els cafès dels bulevards de París eren molt més grans i la clientela menys local. La diferència de velocitat era tan important com la d'escala: quan les cantonades es van omplint de gent, es van convertir en llocs on anar més a poc a poc, i no en espais per accelerar. I cosa més important: aquests espais socials no eren espais per a l'espectacle en el sentit haussmannià; més que punts de reunió per a desconeguts d'arreu de la ciutat, eren escenaris de la vida de barri.



Un altre element que fa que un carrer pugui aclaparar té més a veure amb la manera d'habitar-lo que amb com està construït. Aquí Sennet es recolza en l'obra de l'urbanista William H. Whyte que va descobrir, fa dues generacions, quan estudiava els espais al voltant de l'edifici Seagram (el gratacel de Mies van der Rohe a Nova York), que la gent preferia situar-se prop d'altres persones a apartar-se'n tant com fos possible. Una suposada ciència anomenada «proxèmica» analitza com les persones decideixen agrupar-se. Més que establir lleis generals, la proxèmica fa èmfasi en les especificitats culturals, com l'estudi que va descobrir que, durant la «passeggiata» del final del dia, els italians prefereixen estar més a prop els uns dels altres que els noruecs que passen una estona junts després de la feina. Les variacions de la proxèmica són qüestions de sentit comú tant si ets italià com noruec, quan vas a una discoteca a lligar voldràs estar més a prop de desconeguts que quan vas a comprar a uns grans magatzems. L'urbanista buscarà satisfer, si no animar, el desig d'ajuntar-se. Per exemple, proporcionarà bancs i altres peces de mobiliari urbà formant grups, en lloc de distribuir-los de manera més regular però aïllada al llarg del carrer; així mateix, els bancs han d'estar sota de les marquesines de les parades d'autobús, i no lluny.

Arribar a aquestes conclusions no ha estat fàcil. La tradició urbanística de la modernitat, emanada del CIAM (Congrés Internacional d'Arquitectura Moderna) creia que hi ha un conjunt d'eines ben definides a l'abast de l'urbanista, una vegada la forma respon realment a la funció. La Carta d'Atenes (1943) preveia la mort de la via corredor i la construcció de les autovies amb una sola finalitat, tan esteses avui, i recomana que «les vies de vianants i les d'automòbils segueixin camins diferents» i que «les vies amb molta densitat de trànsit quedin aïllades amb cinturons verds». En termes d'habitatge, la Carta seguia el model establert per Le Corbusier al Plan Voisin: «Blocs de pisos alts prou separats l'un de l'altre i així alliberar terreny per a grans espais oberts». El lleure es concep de manera formal més que no informal: en lloc de passar-hi l'estona sense fer res concret, «els nous espais oberts s'haurien d'utilitzar ben definides com ara casals de joves».

La capacitat d'estar a gust en companyia de desconeguts s'ha associat durant molt de temps amb viure en una ciutat; en francès antic, la paraula «*urbain*» fa referència tant a la vida en una ciutat com a la cortesia que es mostra als visitants d'una altra ciutat. En una comunitat mixta i moderna com la nostra, aquests usos es combinen en la màscara de cortesia: superficialitat, engany, impersonalitat. El filòsof Russell Hardin (Hardin, 2006) observa que la confiança implica un salt «més enllà de la certesa» sobre el que esperem d'una altra persona o grup; així, diem que ens refiem del seu comportament, o que els fem onfiança. La confiança verbal, de l'estil de «la meua paraula és vinculant», significa que no cal explicitar detalladament les coses. La confiança implícita és oberta, tot i que no és cega. Busquem pistes del que Hardin anomena «ser digne de confiança», cerquem el to de veu o els gestos de les mans propis d'una persona «de fiar», diem que «semblava "la mena de persona" en qui es pot confiar».

Una altra manera de pensar sobre l'escala humana la va plantejar el gran crític d'arquitectura Geoffrey Scott, que va afirmar, recollit per Sennett (Sennett, 2019): «ens projectem en els espais on estem drets [...], els omplim de manera ideal amb el nostre moviment». Scott era una enamorat del barroc justament per aquest motiu, especialment de les escultures arremolinades de Bernini, amb els cossos de pedra que s'inclinaven i giraven i les teles que formaven remolins. Partint d'aquesta apreciació estètica de la forma humana en moviment, Scott afirmava que «projectem l'escala humana» imaginant els nostres moviments corporals traçats en grans dimensions a l'espai: les experiències concretes i raonables de Lussault s'expandeixen gràcies a la imaginació.

En la pràctica urbanística, Sennett declara: «Dedico molta atenció al mobiliari urbà: bancs, fonts per beure, arbres petits en grans testos fets d'obra, i també diferents formes de pavimentar les voreres. Em té meravellat el poc que cal fer per animar l'espai públic dels pobres d'aquesta manera. Quan treballava amb un pressupost ajustat a la part pobra de Chicago, per exemple, els meus clients i jo vam fer servir arbustos en jardineres per aconseguir el mateix efecte al llarg d'una carrer que els habitants del «barrio» de Medellín aconseguien amb els testos de les finestres, variant les espècies per tal que el mur ininterromput d'edificis es llegís com una mena d'evolució. Els promotors del govern van pensar que era només un ornament. A les ciutats, sobretot en el s. XX, s'ha prestat especial atenció a les activitats productives, en detriment d'unes altres. És molt fàcil repartir mercaderies, posar publicitat, anar al treball diàriament... No sols el disseny de les ciutats es fa en funció d'aquestes activitats, sinó també la regulació. La ciutat es compon d'una part dura, la seva construcció, però també de la legislació que es posa sobre ella, els drets que tenim sobre el seu ús. I aquests drets s'enfoquen també en el productiu: en quin horari es pot fer repartiment, com poden ocupar els negocis l'espai urbà, etc. Aquesta és la primacia que ha tingut l'activitat econòmica a la ciutat.»

Vivim sotmesos a mecanismes per a incentivar el consum que ja són gairebé biològics, els hem gairebé somatitzat la velocitat constant, buscar sempre un objectiu, tenir sempre pla, programa, activitat, el treball cada vegada més absorbent... També estem abocats a una forma despolititzada d'usar la ciutat, on es dona per fet que hi ha estils de vida més legítims que uns altres: el senyor que se senti en una terrassa sembla que és millor que el que dorm en un banc. En la pandèmia ens hem trobat en l'entorn urbà sense presses, sense la possibilitat de consumir... Això ens ha de portar a reflexionar sobre la multiplicitat de dimensions de l'ésser humà, que no sempre tenim en compte. (Fanjul, 2020)

Igualment, Sennet reflexiona de quina manera influeix el mobiliari urbà a la qualitat de l'espai públic: «Quan situa el banc davant d'un edifici normal, el qui ho fa declara: «Aquest lloc té valor perquè aquí s'hi pot descansar». El dissenyador podria transmetre això col·locant el banc davant de gairebé qualsevol edifici del carrer. Un banc situat arbitràriament davant d'un edifici no afirma res més que «Aquí hi ha un espai agradable». És estrany: un banc tan acollidor davant d'un edifici tan poc acollidor. Una comunitat pobra es pot millorar amb aquests marcadors arbitraris, com també variant el color del paviment del carrer en algunes zones, o saturant parets avorrides amb pintura de colors primaris. Aquests gestos no assenyalen res en particular de l'entorn, sinó que més aviat hi posen un senyal.» (Sennett, 2019)

Sobre el concepte de «vitalitat urbana» hi ha treballat igualment l'enginyer Màrius Navazo que compta amb diversos articles de divulgació sobre la gestió de la mobilitat sostenible a pobles i ciutats (Navazo, 2014). Un d'ells analitza específicament la diversitat dels carrers i aborda la definició del concepte que defineix com a molt subjectiu, referenciat per part del prestigiós arquitecte i urbanista J. Gehl (Navazo, 2021). Navazo conclou que la vitalitat està relacionada amb la presència de persones, la seva varietat, equitat, espontaneïtat, creativitat social, intervenció activa, canvi continu, però també amb l'economia reproductiva, l'associacionisme, la gestió comunitària d'hortos urbans i altres espais. La vitalitat, continua, comporta seguretat ciutadana a través de la presència de gent.

Malgrat això, la vitalitat, tot i ser positiva, és de vegades tractada com quelcom negatiu, com a font de problemes, especialment per part dels mitjans de comunicació (i d'igual manera que veïem abans amb les crítiques de comerciants i veïns a les peatonalitzacions de carrers). Cal tenir present que partim d'una herència on poca gent

es queixa del renou de cotxes i motos, però fàcilment crida a la policia per queixar-se de gent parlant o jugant sota de ca seva. On fàcilment és viscut com a més molest un banc davant de casa que quatre carrils de circulació. O el cas més conegut, les terrasses de bars, que a tanta gent agraden (de fet, durant les confinaments apareixen reiteradament com el paradigma de la quotidianitat, a la qual molta gent enhlava recuperar) però que poca gent vol davall ca seva on en seu mateix barri.

Ateses aquestes reflexions, Navazo es demana quin tipus de vida estimula la vitalitat urbana: sols la vida que aporten les botigues i els cafès en horari laboral, o parlam també de la vida que per naturalesa és espontània, incontrolada, caòtica si se vol, i que posa clarament de manifest interessos contraposats? Una vida urbana allunyada de l'asèpsia, d'aquella vida que sols pot contenir el que agrada a un cert tipus d'adult hegemònic: la passejada, anar de comptes, conduir un cotxe o una moto, consumir a una terrassa (diürna, per suposat!), mirar els aparadors, parlar amb qui te trobes o disfrutar de l'aire fresc.

Aquesta és l'estampa de la vida urbana àmpliament acceptada, que molts han etiquetat com a «cívica» però que Navazo recataloga com a «pasteuritzada» ja que expulsa i renuncia a la majoria d'elements que defineixen el fet urbà: el joc infantil (i les barrabassades dels infants), les trobades de l'adolescència (per fer el que els agrada i a les hores que els agrada), les terrasses dels bars (i la seva obertura nocturna), les manifestacions, les enfrontaments contra l'ordre establert i la policia, les festes majors i revetlles, etc. Per no parlar de les activitats considerades avui il·legals com la venda de substàncies prohibides, la prostitució, etc.

Caldria, doncs, desmuntar aquest concepte de la vida urbana i reforçar les estructures per a evitar la desconfiança social, abans esmentada per altres autors, l'establiment de la vida privada dintre de les llars o la construcció cultural del «civisme» des d'un punt de vista de la segregació d'usos i públics. Cal posar llum sobre molts conflictes entre col·lectius que no fan més que expressar els propis conflictes i contradiccions que pugui tenir un mateix individu interiorment: «vull que hi hagi terrasses de bar, però no davall del meu balcó; benvinguda la diversitat, però no asseguda en el banc del meu carrer; me diverteix la festa major, però no davant de casa».

Citant a l'urbanista David Engwicht: «En els processos participatius i en les preses de decisió polítiques, la ciutat tracta a la gent com si tenguessin una única i unificada identitat amb un únic i unificat conjunt de valors i necessitat. En molts de casos, doncs, trobam la gent que representa la veu dels "residents" i altra gent la dels "motoristes". Altres representen als "ambientalistes" i altres als "comerciants". Amb tot se construeix una relació antagònica entre persones on el procés se converteix en una guerra per veure quina part "guanya". Noves formes de participació haurien d'internalitzar aquest conflicte que s'ha externalitzat. I un cop internalitzat, l'energia generada pel conflicte entre els nostres desitjos contradictoris no seria malbaratada amb una batalla d'egos, sinó que seria aprofitada per generar innovacions i tractar més creativament la tensió». (Navazo, 2021)

A la nostra societat, tal i com resa el manifest de la campanya «Jo també sóc veïna» del municipi de Vilanova i la Geltrú (Catalunya), ningú és una sola cosa i això l'enriqueix i la fa plural i diversa i, a la vegada, hauria de fer-la més empàtica. Viure en societat és acceptar que hi ha situacions i moments concrets que ens generen disconformitat o un cert malestar però que els toleram perquè consideram que hi ha un bé superior a preservar: el dret de la socialització, el dret d'accés a la cultura, el dret a l'oci, el dret a l'educació...

Navazo es demana per què els planificadors i tècnics tenen tanta por al conflicte. El conflicte és una part normal del procés democràtic en el món social (especialment a l'esfera pública, com sosté R. Sennett, citat anteriorment). Sols quan intentam eliminar el conflicte a través d'una sobre regulació (del disseny físic), estam debilitant el desenvolupament d'una vida social robusta i vibrant. En el plànol més discursiu i menys administratiu, també significa deixar de relacionar tan accentuadament la mobilitat amb aspectes ambientals (tal i com fèiem tradicionalment en relació amb el canvi climàtic, consum energètic, biodiversitat, etc.) o amb aspectes de la salut pública. Si bé tots aquests aspectes han de continuar presents en el marc discursiu, Navazo proposa que la mobilitat es posi, per damunt de tot, al servei de recuperar la vitalitat dels carrers. Evidentment, incrementar la vitalitat urbana està amb total consonància amb la necessitat de reduir l'estatus quo del cotxe i la moto i, per tant, en sintonia amb els reptes fixats en el marc legal vigent respecte a la salut pública i el medi ambient.

La riquesa de l'espai públic prové de la diversitat d'activitats que se donen en ell i de la capacitat d'adaptació a la mutació en tel temps d'aquestes activitats. (Herce Vallejo, 2009b) És aquest el principal criteri per a jutjar la bondat dels projectes, la qual cosa suposa tenir en compte que cap de les activitats que se produeixen a l'espai públic ha de tenir tal potència que expulsi a les altres, i que, si fos necessari, és millor assumir el fet de que es tracta d'un espai especialitzat que intentar, falsament, fer compatibles funcions que no poden coexistir-hi. (Herce Vallejo, 2009b)

Caldria prioritzar les actuacions en millores d'espai d'estància i de mobilitat a peu a les zones de menys recursos socials. La preservació de l'estabilitat social suposa a més atendre a les persones amb discapacitat, a la població amb menors recursos, a l'accés dels treballadors als llocs de treball, i al recorreguts habituals d'escolars i gent gran. Per tot això, és convenient correlacionar el sistema d'espais d'estància amb la distribució de la població per edats i per renda. (Herce Vallejo, 2009b)

Des d'una perspectiva més física, és important ressenyar el treball de la geògrafa Carme Miralles-Guasch i el seu equip de recerca «Grup d'Estudis en Mobilitat, Transport i Territori» de la Universitat Autònoma de Barcelona que ha analitzat tant l'espai urbà com també les zones verdes, enjardinades o apropiades per a la passejada. En aquest darrer cas Miralles apunta els beneficis que sorgeixen en oferir a les persones la possibilitat d'interactuar en la mesura que es promouen activitats d'oci i recreació a l'aire lliure, sent per tant les zones verdes llocs adequats per a la pràctica d'activitat física. Els beneficis per a la salut física i mental vinculats a aquestes zones són també clau per a abordar els desafiaments en relació amb l'envelliment de les actuals societats modernes. La possibilitat de realitzar activitat física en aquests espais s'ha associat amb disminucions en la incidència de malalties cardiovasculars i cròniques i de morbiditat, però també amb la millora de la capacitat funcional i la cognició entre la població de major edat (els banys i bancs són elements clau per a fomentar l'activitat física i les activitats sedentàries). (Vich et al., 2019)

Per altra banda, recuperant el testimoni de la periodista i activista en la lluita per un urbanisme més humanitzat, Jane Jacobs (Jacobs, 1961), Miralles critica que les ciutats mediterrànies tradicionals, amb la seva inherent vitalitat en l'espai públic, s'han anat transformant en formes urbanes desenvolupades sota el paradigma de la modernitat, amb menors densitats, majors graus de fragmentació morfològica i social, i amb un increment de l'aïllament de les funcions urbanes i de la dependència de les infraestructures viàries de transport d'alta capacitat. (Delclòs-Alió & Miralles-Guasch, 2021) Jacobs reivindicava la vitalitat urbana com la característica bàsica perquè les ciutats funcionessin, i per a això es va proposar analitzar les ciutats en la vida real, amb

l'objectiu d'entendre quins principis podrien promoure (o en el seu cas mantenir) la vitalitat urbana o, per contra, quines pràctiques la desincentivarien.

Segons l'anàlisi de Miralles de l'obra de Jacobs, la primera condició per a poder avaluar la vitalitat urbana és la diversitat, estudiada aquesta com la mescla dels usos urbans. En segon lloc, Jacobs argumentava que la vitalitat requereix d'una morfologia urbana determinada, amb illes de cases més reduïdes, que presenti un nombre suficient d'interseccions i cantonades que donin lloc a una major oportunitat de contacte entre les persones. Aquesta morfologia permet no sols una major diversitat de recorreguts, i amb ells més interacció social, sinó també un major dinamisme econòmic derivat d'una major proximitat entre agents a escala humana, en els quals la persona se senti el centre (en la mateixa línia que apuntaren, dècades després J. Gehl i Whyte), en oposició a les morfologies dissenyades a vista d'ocell pròpies del moviment modern (inaugurat per la carta d'Atenes abans referenciada). En tercer lloc, la necessitat de promoure un entorn construït que contingui una certa mescla entre edificis de diferents característiques i edats. Com a quarta condició, al llarg de tot el seu relat Jacobs exposa que la densitat és un element clau. En aquest sentit, considera que la concentració d'edificis, de residències i, fonamentalment, de població és una condició elemental per a la vida urbana. Amb aquesta idea, Jacobs fa referència no sols a la necessitat que existeixi densitat residencial a manera de massa crítica, sinó també al fet que la presència de persones residents és, al seu torn, un element rellevant per a l'atracció d'activitat flotant. A aquestes quatre condicions bàsiques de vitalitat urbana, se li poden afegir dos elements accessoris. En primer lloc, Jacobs fa referència de manera transversal a la necessitat de garantir l'accessibilitat, és a dir, que les persones residents es puguin moure còmodament per la ciutat sense dependre del transport privat.

Resseguint a Jacobs per crear l'índex «Jane», Miralles adverteix que l'activista americana dedica un capítol sencer a reflexionar sobre l'efecte nociu del que ella defineix com els «elements de frontera». Aquest és el cas de les autopistes o els ferrocarrils en superfície, dels grans edificis que no ofereixen una interacció amb el carrer per no tenir portes d'entrada/sortida suficients, i dels grans parcs urbans per generar efectes barrera en determinades circumstàncies. En contraposició a això, Jacobs va defensar la idea que una intensa vida al carrer constituïa el nucli del que s'entén per urbanitat, la qual cosa l'autora definí de manera elegant com el «ballet de la vorera».

És per aquest motiu que els estudis que han tractat de portar a la pràctica les idees teòriques de Jacobs han relacionat les condicions de la vitalitat urbana amb els patrons del caminar quotidià a diferents escales urbanes. Això està estretament relacionat amb el corrent acadèmic que vincula l'entorn construït i els desplaçaments a peu, tant des de l'òptica d'un planejament urbà que garanteixi una major accessibilitat així com les reflexions proporcionades per l'urbanisme feminista (Col·lectiu Punt 6, 2019), que posen de clar relleu l'accent en la vida quotidiana i en la dimensió del barri.

Finalment, les idees de Jacobs remarquen, una vegada i una altra, la importància del barri com a unitat d'anàlisi. En aquest context, la vitalitat urbana no hauria d'explicar-se tan sols sota el paradigma de la ciutat caminable sinó d'una ciutat accessible en un radi d'acció curt. Aquest concepte és el que s'ha definit com a «proximitat», referit a aquells desplaçaments quotidians que es realitzen a peu i en menys de deu minuts. La diferent combinació d'aquestes variables té com a conseqüència que els barris amb les característiques més vitals no sols se situïn en el centre del municipi, sinó també en zones més perifèriques que no coincideixen amb les dels barris històrics.



## 3. CONTEXT

### 3.1 PRINCIPALS CARACTERÍSTIQUES DE LES ZONES PER A VIANANTS

Des del punt de vista de les conseqüències per a la circulació, els carrers per als vianants no han d'associar-se necessàriament a un canvi en la política i en la planificació del transport en favor del vianant i de la restricció del vehicle privat. Sobretot en les primeres dècades de la seva creació, les conversions en zona de vianants van formar part d'una transformació dels centres urbans recolzada fonamentalment en la creació d'anells i altres vies d'accés per als vehicles motoritzats i en la construcció d'aparcaments d'automòbils, subterranis o no. Només en alguns casos es va posar l'èmfasi en la creació d'una potent xarxa de transport col·lectiu per a donar accés a la zona per als vianants. (Sanz Alduán-Burgos, 1998)

El diccionari de Cambridge defineix la «peatonalització» com «convertir una zona on els vehicles no poden anar». Per tant, la peatonalització és convertir (un carrer) en una zona d'ús només de vianants, excloent tots els vehicles de motor. Espai o ciutat «sense cotxes» és un altre terme popular. Sempre s'acompanya de la millora i creació d'equipaments de transport públic efectius i suficients, infraestructures per a vianants i infraestructures de transport no motoritzat (per exemple, la bicicleta). La peatonalització absoluta no és possible al món real. (Soni & Soni, 2016) Segons s'apunta en aquest mateix estudi «Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area», hi ha moltes solucions tecnològiques per permetre la regulació d'entrada sols a vehicles autoritzats i a bloquejar la resta de trànsits. A més, les peatonalitzacions poden ser a temps complet, parcial o implantar sols mitjans d'atenuació del trànsit. Pel que fa a la categorització dels beneficis de les peatonalitzacions, se pot analitzar la següent estructura sistematitzada (Soni & Soni, 2016) i que es detalla a l'**ANNEX 1**.

Si entrem a analitzar amb més detall les característiques de les xarxes de mobilitat activa i com afecta la seva ampliació, no és possible parlar d'una mobilitat amb criteris de sostenibilitat sense parlar d'urbanització. Manuel Hercé apunta que el carrer és l'element bàsic d'organització de la ciutat; en ell s'hi concentren totes les funcions sobre les que descansen les interrelacions entre les persones i les diverses activitats, el que constitueix l'essència de l'urbà. Parlem d'un espai públic manllevat del negoci immobiliari, el negatiu, per tant, de l'espai privatitzat, però amb una característica que aquest no té: la continuïtat, que reforça el seu paper de xarxa, de suport sistèmic. (Hercé Vallejo, 2009b) Per concentrar la circulació de vehicles a un part de la trama viària, i alliberar així la resta, no és una estratègia de fàcil aplicació, perquè és enorme la pressió dels ciutadans sobre l'espai d'estacionament de cotxes i creixent la necessitat de distribució urbana de mercaderies. Malgrat això, també és progressiva la pressió d'amplis col·lectius de ciutadans que exigeixen espais protegits per estar, caminar, anar amb bicicleta o accedir amb seguretat al transport públic.

Introduir mesures d'adaptació de l'espai públic a aquestes exigències vol dir, també, canviar els criteris amb els que se projecta l'esmentat espai públic, que sovint està encara massa influït per consideracions estètiques gratuïtes. Els Ajuntaments que vulguin capgirar les condicions de mobilitat de les seves ciutats han de prioritzar les mesures en favor d'aquesta en els seus projectes d'urbanització, la qual cosa pot implicar fins i tot el canvi de l'organització dels seus serveis tècnics i administratius.

Els itineraris de vianants creen recorreguts continus i, encara quan constitueixen una xarxa, aquesta no té per què ser mallada, perquè la seva lògica és passar per punts d'atracció de persones i propiciar així l'accés a peu a aquests llocs. D'aquesta manera els plans municipals de mobilitat han de detectar, preveure i plantejar les condicions d'adequació de l'espai del carrer a aquests recorreguts. Els itineraris han d'estar pensats des dels requeriments dels seus usuaris primordials, i han de passar pels punts d'atracció de desplaçaments, o per les seves proximitats. (Herce Vallejo et al., 2020)

Caminar requereix estratègies on s'hi sumin tots els nivells d'intervenció: àrees per a vianants específicament restringides al cotxe (normalment nuclis històrics), una xarxa d'itineraris adaptats als desplaçaments a peu, espais de coexistència de modes, àrees de velocitat restringida dintre dels barris, i un programa d'eixamplament progressiu de les voravies de tota la ciutat.

Per acabar, pot ser important per al present estudi analitzar un dels exemples paradigmàtics de polítiques que afavoreixen la mobilitat dels vianants i que està encarnat a la ciutat de Pontevedra (Galícia) (Nebot Beltrán, 2019). Les claus que han permès el canvi radical produït en l'ús, gaudi i finalitat de l'espai públic a Pontevedra s'articulen entorn dels següents principis detallats a l'**ANNEX 2** com a mostra de bones pràctiques que tenen en compte les particularitats analitzades en el marc teòric aplicades a la pràctica de la reurbanització i transformació urbana amb equilibri de factors per assolir la qualitat urbana i sense gairebé confrontació.

## 3.2 EL CONTEXT NORMATIU DE LA MOBILITAT ACTIVA A LA CIUTAT DE PALMA

Per comprendre quina ha estat l'evolució de la mobilitat i de quina manera es va integrar el disseny d'aquesta en els corrents mundials, europeus i estatals de la planificació i que permeti, d'aquesta manera, poder emetre una anàlisi fonamentada i crítica de l'endarreriment crònic de la ciutat de Palma respecte a les innovacions en implantació de xarxes de mobilitat activa, és important retrocedir fins a la constitució del Club de Roma que comença a marcar una pauta, entre d'altres, de com s'han de reorganitzar les ciutats per atendre els reptes de la contaminació, l'escalfament global i les anomenades «illes de calor» que els experts ja començaven a pronosticar com les grans amenaces per a les urbs.

El 1970, el Club de Roma, una associació privada composta per empresaris, científics i polítics, va encarregar a un grup d'investigadors del Massachusetts «Institute of Technology» sota la direcció del professor Dennis L. Meadows, la realització d'un estudi sobre les tendències i els problemes econòmics que amenacen a la societat global. Els resultats van ser publicats al març de 1972 sota el títol «Els Límits del Creixement»: «Si es mantenen les tendències actuals de creixement de la població mundial, industrialització, contaminació ambiental, producció d'aliments i esgotament dels recursos, aquest planeta aconseguirà els límits del seu creixement en el curs dels pròxims cent anys. El resultat més probable seria un sobtat i incontrolable descens tant de la població com de la capacitat industrial.» (D.L. \*Meadows i altres, Els Límits del Creixement, 1972)

La intenció del projecte era examinar la complexitat de problemes que preocupaven a totes les nacions: la pobresa enmig de l'abundància; degradació del medi ambient;

pèrdua de fe en les institucions; propagació urbana descontrolada; inseguretat laboral; alienació de la joventut; rebuig dels valors tradicionals; i la inflació i altres perturbacions monetàries i econòmiques. El projecte també va analitzar l'ús d'energia.

Pel que fa a la morfologia urbana, el document és clar: «Quan les ciutats d'Amèrica eren noves, van créixer ràpidament. El sòl era abundant i barat, els nous edificis augmentaven contínuament i la població i la producció econòmica de les regions urbanes augmentava. Finalment, però, tot el terreny del centre de la ciutat es va omplir. S'havia assolit un límit físic, que amenaçava amb aturar el creixement demogràfic i econòmic d'aquell sector de la ciutat. La resposta tecnològica va ser el desenvolupament de gratacels i ascensors, que va eliminar essencialment la limitació de la superfície terrestre com a factor de supressió del creixement. La ciutat central va afegir més gent i més negocis. Aleshores va aparèixer una nova limitació. Les mercaderies i els treballadors no podien entrar i sortir del dens centre de la ciutat amb prou rapidesa. De nou la solució era tecnològica. Es va construir una xarxa d'autopistes, sistemes de trànsit massiu i ports d'helicòpters a la part superior dels edificis més alts. Es va superar el límit de transport, els edificis van créixer, la població va augmentar.» (cita) I continua la crítica amb el creixement descontrolat: «Ara la majoria de les ciutats més grans dels EUA han deixat de créixer. (Dels deu més grans, cinc de Nova York, Chicago, Filadèlfia, Detroit i Baltimore, la població va disminuir entre 1960 i 1970. Washington, DC, no va mostrar cap canvi. Los Angeles, Houston, Dallas i Indianàpolis van continuar creixent). , almenys apart per l'annexió de terres addicionals.) La gent més rica, que té una opció econòmica, es trasllada a l'anell de suburbis en constant expansió al voltant de les ciutats. Les zones centrals es caracteritzen pel soroll, la contaminació, la delinqüència, la drogodependència, la pobresa, les vagues laborals i l'avaricia dels serveis socials. La qualitat de vida al nucli de la ciutat ha disminuït. El creixement s'ha aturat en part per problemes sense solucions tècniques.»

De llavors ençà han estat diversos els documents, cartes i declaracions de tots els àmbits que han marcat una línia inequívoca amb la necessitat de les ciutats de canviar el rumb de la seva planificació per fer, dels entorns urbans, un lloc més humà i habitable. En el quadre que s'adjunta a continuació, elaborat en el procés de diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Palma (PMUS) (Ajuntament de Palma. Àrea de Mobilitat, 2014) s'hi ressenyen l'històric de les principals normatives i recomanacions d'aplicació al cas de la ciutat de Palma.



Any	MARC EUROPEU	MARC ESTATAL	MARC MUNICIPAL I AUTONÒMIC
2001			PLA DE MOBILITAT URBÀ
2004			PLA TERRITORIAL INSULAR DE MALLORCA
2005	ESTRATÈGIA TEMÀTICA PER AL MEDI AMBIENT URBÀ COM(2005) 718	PLA ESTRATÈGIC D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT 2005-2020 (PEIT)	
2006		ESTRATÈGIA DE MEDI AMBIENT URBÀ DE LA XARXA DE XARXES DE DESENVOLUPAMENT LOCAL SOSTENIBLE (EMAU)	PLA DIRECTOR SECTORIAL DE TRANSPORTS DE LES ILLES BALEARS
2007	LLIBRE VERD CAP A UNA NOVA CULTURA DE LA MOBILITAT URBANA COM(2007) 551	LEY 34/2007, DE 15 DE NOVIEMBRE, DE QUALITAT DE L'AIRE I PROTECCIÓ DE L'ATMOSFERA	
2008	DIRECTIVA 2008/50/CE DE QUALITAT DE L'AIRE	PLA D'ACCIÓ 2008-2012 DE L'ESTRATÈGIA D'ESTALVI I EFICIÈNCIA ENERGÈTICA A ESPANYA	MAPA ESTRATÈGIC DE SOROLL
2009	PLA D'ACCIÓ DE MOBILITAT URBANA	ESTRATÈGIA ESPANYOLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE (EEMS) 2009	PLA DIRECTOR SECTORIAL DE CARRETERES DE MALLORCA ESTUDI DE MOBILITAT DE VIANANTS I BICICLETES ACTUALITZACIÓ DE LES DIRECTRIUS DE MOBILITAT I APARCAMENT
2011	LLIBRE BLANC FULL DE RUTA CAP A UN ESPAI ÚNIC EUROPEU DE TRANSPORT: PER UNA POLÍTICA DE TRANSPORTS COMPETITIVA I SOSTENIBLE COM(2011) 144	LLEI 2/2011, DE 4 DE MARÇ, D'ECONOMIA SOSTENIBLE ESTRATÈGIA ESPANYOLA DE SOSTENIBILITAT URBANA I LOCAL (EESUL) PLA DE SEGURETAT VIAL 2012-2020	PLA DE MILLORA DE LA QUALITAT DE L'AIRE 2011-2015 ACTUALITZACIÓ I MILLORA DEL MODEL DE SIMULACIÓ PLA D'ACCESSIBILITAT
2013			ESTUDI DE MOBILITAT DE LA PLATJA DE PALMA ESTUDI DE DEMANDA DE L'EMT DE PALMA DE MALLORCA
2014			LLEI DE TRANSPORTS TERRESTRES I DE MOBILITAT

Fig. 6 Recull normativa d'aplicació a la regulació de la mobilitat (Font: Ajuntament de Palma)

Si ens cenyim a documents més recents trobarem la «La Estrategia Española de Movilidad Sostenible y los Gobiernos Locales» que analitza diversos enfocaments i mesures concretes. La núm. 06.1. Mobilitat a peu. Peatonalitzacions i ampliació de l'espai urbà per als vianants» determina el següent:

«Consisteix a assegurar una mobilitat a peu confortable i segura en entorns singulars pel seu simbolisme, per la gran afluència de persones o per la incompatibilitat entre trànsit motoritzat i dimensions de les vies. També es tracta d'augmentar les possibilitats d'ús recreatiu i social de l'espai públic.

Aquesta mesura engloba des de la conversió a zones per a vianants d'una o diverses vies en àrees centrals, o en barris, fins a la creació de places o llocs d'estada en llocs anteriorment destinats a circulació o aparcament. Han de preveure's diversos efectes negatius com la migració dels problemes de trànsit cap a zones adjacents, l'augment del trànsit de visitants en automòbil si la política d'aparcament no és coherent o l'especialització dels usos de les edificacions. En aquest últim cas es perd diversitat i riquesa urbana, la qual cosa desemboca moltes vegades en expulsió de determinats grups de residents o determinats tipus de comerços i serveis.

Per a minimitzar tals efectes indesitjables és necessari: definir una política rigorosa d'accessos i aparcaments per a automòbils a la zona convertida en zona de vianants i les seves proximitats, evitant l'efecte crida d'un nombre excessiu de vehicles; crear itineraris per als vianants d'accés des dels barris; establir mesures de suport a l'accés amb bicicleta i transport col·lectiu; sostenir una política d'usos de les edificacions que

eviti l'especialització funcional de les zones convertides en zona de vianants i permeti que l'àrea mantingui l'ús residencial i la diversitat de població.»

Tornant al PMUS de Palma, aquest va establir, per primera vegada, els criteris de quina ha de ser l'estratègia de creixement de la xarxa de vianants a la ciutat: havia de permetre cobrir la major part de la població considerant un radi de 350 metres (5 minuts caminant); tenir continuïtat i un punt extern atractor, un hospital, un centre esportiu, o una estació de transport per exemple; connectar amb zones verdes, esportives, escolars, centres administratius, recursos turístics, centres comercials i mercats; registrar un nivell de demanda de vianants significativa; tenir continuïtat i connectar de forma directa amb els barris exteriors de la ciutat.

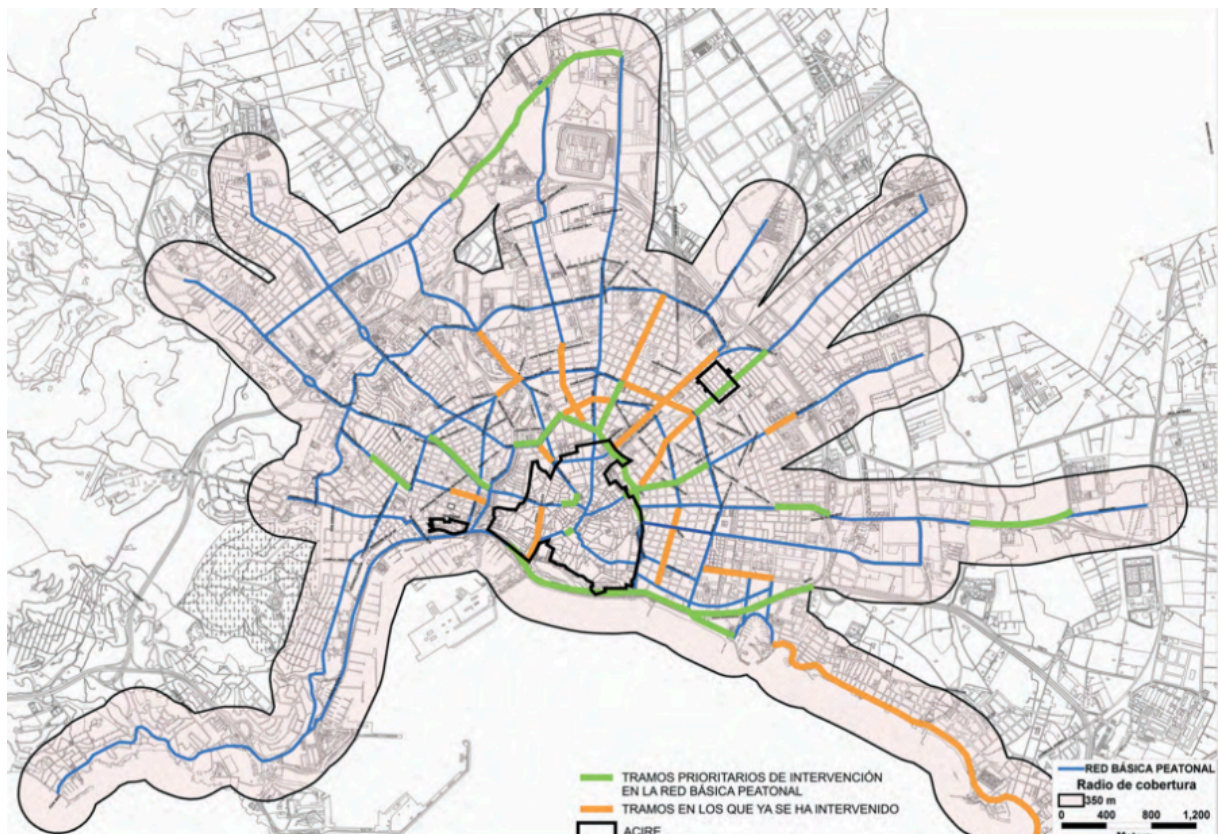


Fig. 7 Xarxa de vianants bàsica actual i projectada (Font: Ajuntament de Palma)

Per fer-ho, es preveuen un total de sis estratègies concretes per disposar d'una xarxa de vianants adaptada i segura:

1. Definir i desenvolupar la xarxa bàsica per a vianants. Criteris morfològics i de gestió que la regulen.
2. Augmentar el nombre de carrers de vianants
3. Revisar els criteris d'ocupació de la via pública
4. Definir funcionalment els diferents tipus de zones de prioritat de vianants
5. Permeabilitzar peatonalment la xarxa bàsica de vehicles
6. Aplicar el pla d'accessibilitat

El Pla preveu determinats eixos Radials de vianants que funcionaran com a vies que permetran connectar els diferents barris de Palma amb Centre Ciutat i que es detallen a l'**ANNEX 3**. La majoria d'aquestes vies radials finalitzen el seu recorregut a Avingudes,

via que suposa una barrera i que dificulta la seva connexió amb els carrers de Centre Ciutat.

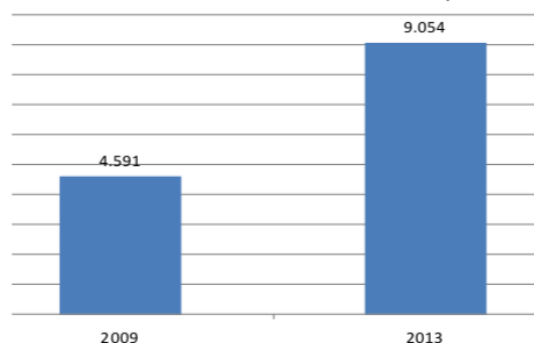
Més enllà de la proposta, el PMUS palmesà primerament fa una anàlisi crítica de la situació actual i que és important ressenyar aquí per la testimoniança que fa de quina ha estat l'evolució de la mobilitat de vianants a la ciutat de Palma: «No obstant això, segueixen observant en alguns trams importants mancances tant pel que fa a les amplades de les voreres com a la continuïtat dels itineraris (passos excessivament llargs per travessar el carrer perpendicular, temps de verds escassos, obstacles a la vorera, etc.).»

Pel que fa a l'Eixample, és habitual que les vies de la xarxa bàsica de vianants disposi d'un secció de 20 m (Pérez Galdós, Nuredduna) amb voreres compreses entre els 3 i 3,5 metres però amb abundant espai destinat al vehicle tant aparcat (amb bateries incloses) com en circulació, el que dissuadeix el passeig. A més, en moltes ocasions l'ample útil d'aquestes voreres és més reduït, ja que es localitzen terrasses de bars.

Finalment, hi ha trams d'aquesta xarxa viària bàsica de vianants amb voreres inferiors als dos metres com poden alguns punts dels carrers Manacor, Indústria, Aragó o Son Espanyolet. Dins de Centre Ciutat també hi ha vies amb una oferta deficient o falta de continuïtat (c. Unió, Conqueridor, etc.).

El PMUS continua reflexionant sobre les zones per a vianants, enteses com aquells espais on es restringeix en major o menor mesura l'accés de vehicles. Gairebé la totalitat d'aquestes zones es concentren Centre Ciutat. Les zones de vianants per excel·lència les conforma el continu de carrers Oms, Sant Miquel o Sindicat, amb una important activitat comercial i un significatiu flux de vianants. Des de l'any 2009, s'han abordat nous processos de peatonalització fora de Centre Ciutat com són els del carrer Blanquerna i carrer Fàbrica. L'èxit de les actuacions ho certifica l'increment de vianants que les utilitzen, convertint-se en zones tant de passeig com d'estada. Així, en el cas del carrer Blanquerna el nombre de vianants s'ha més que duplicat.

**Impacte de la peatonalització del carrer Blanquerna** (nombre de vianants de 9:30h a 13:00h i de 16:00h a 19:00h)



**Fig. 8 Taula comparativa de l'increment de vianants al carrer de Blanquerna 2009-2013**  
(Font: Ajuntament de Palma)

En alguns processos de peatonalització s'han produït crítiques per un increment de l'activitat hostalera amb la problemàtica que comporta de reducció de l'espai útil per al vianant i l'increment del soroll nocturn, amb en el perill que comporta d'expulsió de la població resident tradicional.



Així, hi ha aproximadament 5 km de vies de vianants. Aquests eixos estan connectats dins de Centre Ciutat, permetent d'aquesta forma itineraris continus. Per contra, els nous eixos de vianants situats fora d'aquesta zona de la ciutat (Blanquerna i Fàbrica) queden interromputs, amb importants barreres com són Avingudes.

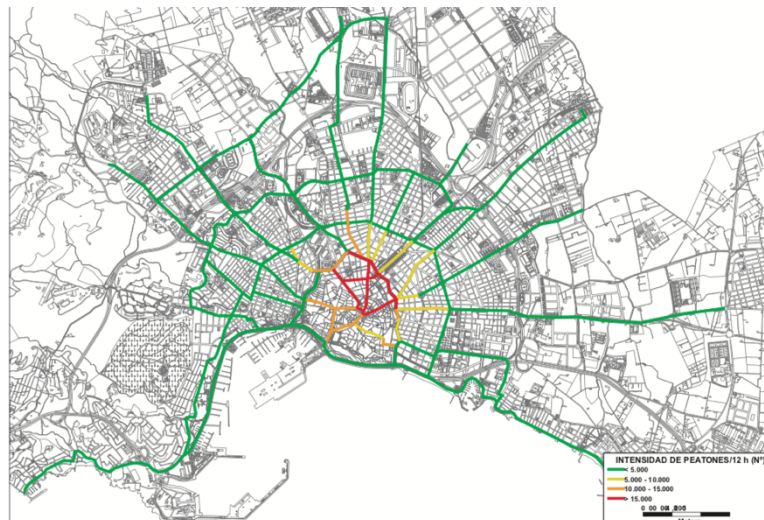


Fig. 9 Plànol d'intensitats de fluxes de vianants (Font: Ajuntament de Palma)

En termes de mobilitat, el repartiment modal pel que fa a vianants, bicicleta i transport públic continua sent una assignatura pendent de la ciutat de Palma. Tots i els esforços realitzats, és més que evident que resta un camí per recórrer sobretot si atenem a la darrera diagnosi recollida en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Palma aprovat el passat 2014.

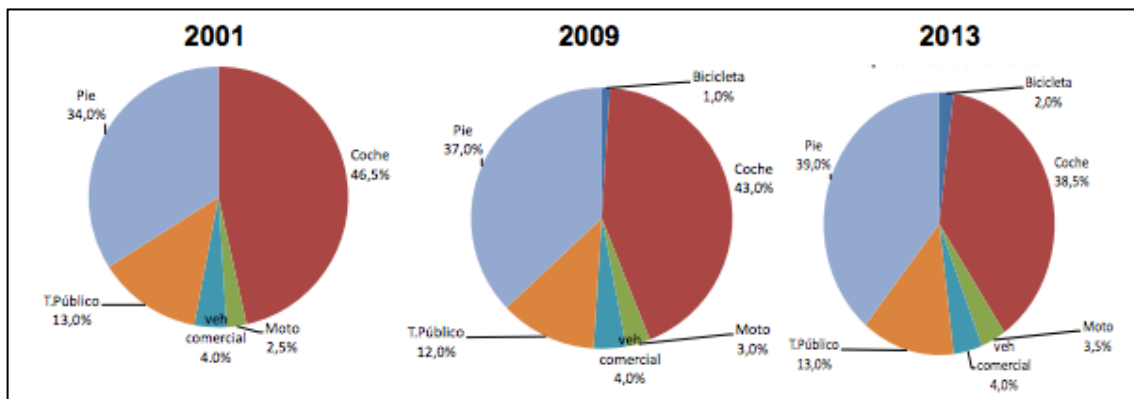


Fig. 10 Gràfics del repartiment modal de la mobilitat a Palma (Font: Ajuntament de Palma)

En el context autonòmic, i també d'aprovació recent i, per tant, igual que el PMUS, encara vigent, el Pla Director Sectorial de la Mobilitat de les Illes Balears (*Decret 35/2019, de 10 de Maig, d'aprovació Del Pla Director Sectorial de Mobilitat de Les Illes Balears, 2019*) contempla, pel que va a la millora de les zones de vianants, una estratègia adreçada a fomentar la «caminabilitat» als nuclis urbans.

La diagnosi del Pla determina que l'espai urbà pel qual els vianants es desplacen està format per places, parcs i carrers. Així, l'espai públic és l'essència dels nuclis de població. Gairebé el 70% d'aquest espai públic està ocupat per superfícies al servei del cotxe. Però és el ciutadà que es desplaça a peu el que dona sentit a l'espai públic:

passeja, compra, descansa... realitza una infinitat d'activitats que haurien de fomentar-se, disposant per a això d'uns espais adequats. El disseny de l'urbanització i planificació del sòl urbà i l'increment progressiu del nombre d'habitants suposa un augment en l'ús del vehicle privat, ocasionant la congestió dels seus carrers. Les baixes densitats, el disseny urbà o un transport públic poc reforçat són alguns dels factors que contribueixen a empitjorar aquests problemes de mobilitat dins dels nuclis urbans.

El planejament urbà és fonamental per al desenvolupament sostenible dels espais urbans. Com més siguin els desplaçaments a peu, s'afavoreix l'eficiència energètica (sense pol·lució ambiental, sense consum de combustibles, etc.) i menor el nombre de retencions, permetent d'aquesta forma la interacció humana amb l'ambient i la salut de la població (per reducció dels índexs d'obesitat, patologies cardiovasculars, etc.).

Les administracions, especialment els ajuntaments, han de treballar en mesures que potenciïn el canvi modal cap a la mobilitat a peu. Tot i això, encara que les necessitats de la xarxa de vies rodades estan àmpliament analitzades: es comptabilitzen els vehicles que circulen pels carrers, s'estudien temps d'espera en els semàfors, es coneix l'estat del trànsit, es treballa sobre els amples de carril, les velocitats... les xarxes de vianants no compten amb aquest tipus d'anàlisi necessaris per a una correcta planificació.

El document autonòmic conclou que en els darrers anys s'ha treballat molt sobre la qualitat de l'espai urbà i sobre la «walkability», que podríem traduir com caminabilitat. Sovint es treballa amb impressions sobre els carrers que funcionen millor o pitjor, sense analitzar els motius dels vianants per triar unes o altres. Les intervencions no es realitzen amb un criteri clar a favor dels vianants. Per aquests motius, tots els plans de mobilitat hauran de disposar d'estudis específics de «caminabilitat.»

Aquesta anàlisi de l'espai públic urbà facilitaria el disseny d'estratègies encaminades a fomentar els desplaçament urbans a peu: actuacions directes en les voreres: ampliació i millores del paviment; projectes de peatonalització; promoció del comerç local; creació de centres comercials oberts; disseny de rutes escolars, rutes saludables...; Millores en la permeabilitat dels carrers (augment del nombre de passos de vianants, increment del cicle semafòric en verd per a vianants,...)

Caldria fer una especial atenció a les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda, detectant i eliminant aquelles barreres arquitectòniques existents en els espais públics urbans.

### **3.3 CARACTERÍSTIQUES GENERALS DELS PROCESSOS PARTICIPATIUS EN EL DISSENY DE LA MOBILITAT I EXEMPLES D'ÈXIT**

La participació ciutadana té un pes fonamental en la redefinició de formes i usos urbans, superació de dèficits i imaginació de futurs, fins i tot quan requereix informació, esforç i marcs democràtics. S'ha d'escoltar la gent, però sempre mantenint l'esperit crític ja que, com advertia Richard Sennett: «Però escoltar no és el mateix que deixar de pensar. Si féssim el que la gent vol, acabaríem construint urbanitzacions barrades» (Sennett, 2019). En una idèntica línia es pronuncia l'arquitecte Adrián Torres en el seu article «Participación o talento. Por una participación ciudadana 3.0» on qüestiona la legitimitat de determinats actors a l'hora de participar en el disseny i consensos per a l'evolució de la planificació urbanística posant l'accent en assolir un vertader equilibri entre voluntat



veïnal però també un impuls polític guiat pel corresponent assessorament tècnic i professionalitzat. (Torres, 2016)

Partint d'aquesta base, és interessant referenciar aquí el projecte «Dreamhamar» (Borja et al., 2020), un procés de disseny en xarxa liderat per «Ecosistema Urbano» per a imaginar col·lectivament l'espai públic de Stortorget a la ciutat de Hamar, Noruega. L'ajuntament del municipi va decidir abordar la transformació i renovació de la plaça Stortorget obrint la participació als seus ciutadans en un procés col·lectiu de «brainstorming» per a definir el seu espai públic.

Ecosistema Urbà va distingir a Dreamhamar dues esferes: la construcció d'una comunitat-xarxa, i una proposta de disseny que adopti l'activitat i expectatives d'aquesta comunitat-xarxa. La seva proposta fou un projecte de disseny col·laboratiu i com una innovadora experiència d'apoderament i participació pública. La intenció final de la proposta era involucrar al major nombre de persones, locals i globals, en el procés de disseny de la plaça perquè, en incorporar els seus desitjos i demandes, el resultat definitiu fos millor i al mateix temps fos identificat com a propi per part de la ciutadania. El projecte proposava la creació de dos laboratoris, un local en la plaça i un altre global en les xarxes digitals.

Totes les propostes serien votades, comentades i recolzades en temps real i de manera transparent del DigitalLab. Cada sis setmanes es triarien tres, o les seves millors idees, per a desenvolupar-les a escala real en la plaça. El procés es repetiria vuit vegades en un any, i el resultat d'aquests vuit cicles serien tres propostes finals que reunirien les millors idees o solucions implementades en les proves. Finalment, es triaria la versió definitiva a desenvolupar. «Dreamhamar no sols tracta sobre crear físicament un nou espai públic innovador, és també, i molt més important, construir una comunitat-xarxa que el suporti, el cuidi, l'usi, l'ompli i sigui part abans, durant i després de la seva materialització.»

Si continuam amb l'enfocament escandinau, fa una dècada, l'urbanista danès Jan Gehl, va demanar als novaïorquesos que opinessin sobre la conversió en zona de vianants de Broadway. Les respostes van ser que desapareguessin els cotxes, asseure's sense haver de consumir i wifi gratuït. Actualment, un llarg tram de Broadway és així. Les demandes i protestes dels veïns de Queens, per la por a la gentrificació i altres impactes en la comunitat, han portat a replantejar la localització de la segona seu corporativa d'una gran companyia logística.

L'urbanisme ha de pensar en el llarg termini, adaptar-se a normes consensuades i escoltar la gent ja que les opinions, visions i experiències de la població han d'afegir-se a les informacions elaborades pels tècnics i experts. En aquest procés, els ciutadans deixen de ser només usuaris i participen activament en el disseny de la seva ciutat. (Belil, 2020)

Els tècnics i experts (arquitectes, planificadors, tècnics de l'administració...) han estat i continuen sent agents de construcció de ciutat. Amb les seves anàlisis, plans, informacions defineixen el territori. No obstant això, en massa sovint ocasions s'allunyen de les realitats que viu la població i planifiquen des de torres d'ivori sense comprometre's amb les diferents opcions que sempre existeixen. Les seves decisions, per molta informació que acumulin, no són mai neutrals i han de contribuir a construir opcions que responguin a les necessitats de la majoria.

Els agents socials i culturals tenen un paper essencial en la definició de les ciutats. Aquí estan els sindicats de defensa dels treballadors, però també els defensors dels arrendataris o dels usuaris del transport públic, així com els representants de moviments socials, entitats culturals i universitats.

Els mitjans de comunicació i les xarxes socials actuen com a informadors i difusors d'idees, opinions i accions, a vegades exagerant, inventant o distorsionant la realitat. (Daniel Innerarity, 2020) Els ciutadans han d'aprendre a llegir les informacions sense desendollar mai l'interruptor del pensament crític.

Els grans promotors immobiliaris han estat i continuen sent un actor central en el creixement, remodelació i futur de les urbs mundials. La clara tendència a recol·locar recursos financers d'actius industrials o borsàries cap a actius immobiliaris no ha fet més que acreixer la rellevància d'aquests agents en el territori.

La mercantilització, la gentrificació, la turistització, l'expulsió de població resident, les segones residències urbanes, l'homogeneïtzació física i social, la pèrdua de vida ciutadana, l'abandó comercial... són algunes de les conseqüències de convertir la ciutat en un bé per a l'acumulació de capital. En les últimes dècades, aquests processos s'han fet encara més complexos perquè cada vegada és més complicat identificar als subjectes d'aquestes inversions que en moltes ocasions són fons d'inversió «off -shore», dificultant qualsevol procés de negociació, consens o regulació per part dels ciutadans i les administracions públiques.

Els agents econòmics, entre els quals hem destacat els promotors immobiliaris, han estat grans creadors de ciutat. (Belil, 2020) No tots els actors econòmics són iguals, ni tenen la mateixa influència sobre el territori. A més de distingir-se per la seva dimensió i capacitat econòmica, existeixen els actors econòmics que actuen en el territori directament a través de la seva activitat o la seva presència, com són les empreses industrials, comercials, etc.

I és des d'aquesta nova òptica des d'on es formulen les anàlisis i les estratègies d'intervenció sobre mobilitat i transports, subratllant les seves conseqüències mediambientals, amb un enfocament més local (contaminació de l'aire, soroll, ocupació i fragmentació del territori, etc.) i una lògica més global (canvi climàtic, biodiversitat, límits en els recursos naturals. (Miralles-Guasch et al., 2010)

Un bon exemple d'això són els documents elaborats, des de l'última dècada del segle XX fins avui, en diversos òrgans europeus en els quals s'han anat madurant el tema de la mobilitat i el transport en àmbits urbans i metropolitans des de la nova perspectiva de la sostenibilitat. En ells se subratlla la importància de la integració entre planificació d'usos del sòl i transport, de la disminució dels contaminants emesos pels transports, l'augment dels sistemes de gestió i disminució de la construcció de grans infraestructures i la introducció dels sistemes de participació dels agents socials en la planificació i la gestió. A nivell estatal cal esmentar el Pla Nacional de Drets d'Emissió (2006), l'Estratègia Espanyola de Desenvolupament Sostenible (2007) i l'Estratègia Espanyola de Medi Ambient Urbà (2008).

Els instruments participatius inclouen a experts independents, als majors operadors de transport, a agents socials com les organitzacions empresarials i les sindicals i a les majors associacions d'usuaris de transport. És Miralles la que novament referencia que a mitjan anys 90 va institucionalitzar el Pacte per la Mobilitat: "un instrument de treball per a construir junts (administració local, associacions i entitats), el model de mobilitat

que tots volem per a la gran Barcelona del segle XXI. El Pacte, en forma de fòrum, és un organisme viu que evoluciona amb els nous reptes que es van plantejant a la ciutat. És una taula de diàleg i de compromís recíproc, una fórmula per a arribar a acords entre tot. Seguint l'exemple de la ciutat de Barcelona, ara molts dels ajuntaments catalans tenen Taules de Mobilitat i la seva composició i règim orgànic i funcional els determina l'ens promotor amb l'objectiu de garantir la màxima participació cívica. (Miralles-Guasch et al., 2010)

### 3.4 DEFINICIÓ DELS PRINCIPALS ACTORS IMPLICATS EN EL DISSENY DE LA MOBILITAT ACTIVA A PALMA

Amb la finalitat d'analitzar els principals actors que intervenen en el disseny i discussió del model de mobilitat de l'àrea metropolitana de Palma se poden considerar establir cinc grups principals. Cal dir que tots ells són reconeguts com a protagonistes per influir en la modulació de les polítiques de mobilitat.

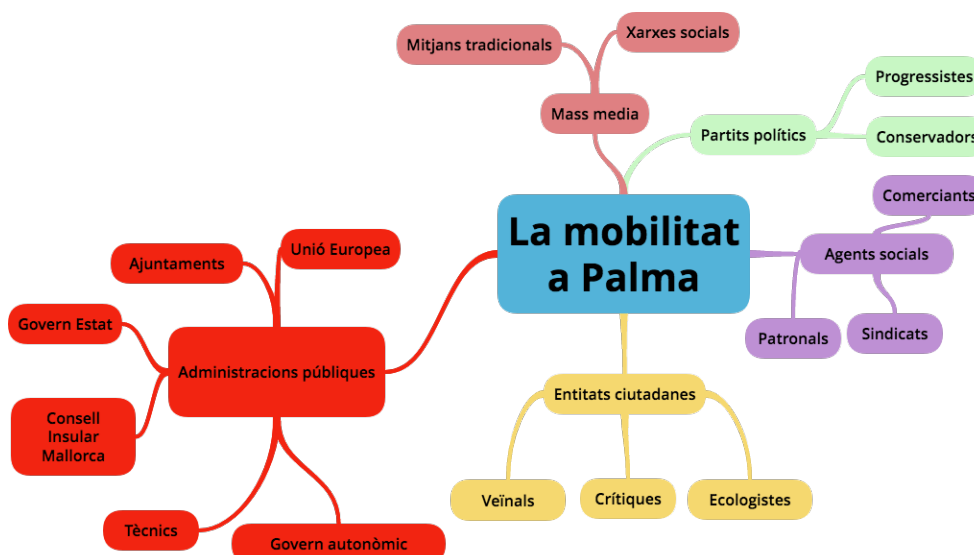


Fig. 11 Els agents implicats en la mobilitat a Palma (Font: elaboració pròpia)

#### 3.4.1 Les Administracions Públiques

Totes elles tenen un reconeixement normatiu pel que fa a la seva potestat d'intervenció en directa la gestió de la mobilitat, ja sigui a través dels diversos instruments que estableix la normativa reguladora dels municipis (aquest seria el cas de tots els ajuntaments que participen de l'àrea, és a dir, Palma, Calvià, Marratxí i Lluçmajor), la llei de Capitalitat de la ciutat de Palma (Cortés Fleixa, 2016), l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears (el Govern de les Illes Balears, responsable del transport públic i planificació de la mobilitat i el Consell Insular de Mallorca, responsable de les vies interurbanes) així com totes les prerrogatives d'intervenció i de participació de l'Estat i de la Unió Europea en el disseny i finançament de polítiques de mobilitat. És important unir a aquest grup els tècnics, factor imprescindible per al disseny de la mobilitat que arrossegueu, malauradament, encara una visió de la mobilitat on el vehicle privat és el que marca la pauta.

### 3.4.2 Les entitats ciutadanes

Per tal de poder raonar el paper de cadascuna, podríem diferenciar les veïnals, aquelles que tenen una vinculació directa amb el territori i estan en contacte amb els veïns i veïnes de cada barri per tal d'expressar les seves necessitats o opinions sobre les intervencions de la mobilitat que realitzen els poders públics. Gairebé totes elles es troben federades sota el paraigua de la Federació d'Associacions de Veïns de Palma <sup>4</sup>.

Per altra banda, tenim a les entitats «crítiques», aquelles que tenen com a objectiu fundacional realitzar pronunciaments sobre el rumb de la ciutat i les decisions polítiques de la seva planificació: Palma XXI; Associació per a la Rehabilitació dels Centres Antics (ARCA); i Joves Arquitectes de les Illes Balears.

Finalment ens trobam amb les entitats de caràcter ecologista o d'impuls de mesures específiques per a la mobilitat sostenible amb implantació a la ciutat de Palma, però sense un vincle directe tampoc amb el territori específic tot i que participen activament de la vida pública i també són convidats per part de les Administracions a participar en fòrums i òrgans establerts. Són: Greenpeace, Biciutat de Mallorca, Vianants en Lluita, etc.

Les entitats veïnals territorialitzades tenen tradicionalment un paper sempre reactiu, en contra de la pèrdua de privilegis del vehicle privat. Cal apuntar que a Palma l'auge participatiu es va viure sols durant les darreres dècades del segle XX. Actualment, la participació veïnal és cada vegada més tímida, amb unes juntes directives normalment molt envellides (solen ser els mateixos líders que en èpoques passades encapçalaven les principals lluites) i que no mantenen un rol proactiu en el disseny de les transformacions de la ciutat, llevat d'algunes ocurrències puntuals que reivindiquen en un context de participació que ni saben ni són capaces d'exercir.

Si tenim en compte que les taxes d'associacionisme a Espanya són, en general, molt baixes (del 29% front al 42,5% de la mitjana europea) i si a això hi afegim que hi ha hagut un canvi profund en la forma de participar on molta gent pensa que ho fa perquè practica el «clicktivisme» (consistent en fer un «like» a les xarxes socials o signant en plataformes com «change.org»), no podem dir que realment aquestes entitats comptin amb un recolzament vertaderament legitimador i representatiu per part de la ciutadania. (Fanjul, 2021). No obstant això, en el context palmesà compten amb l'adhesió incondicional dels mitjans de comunicació i dels partits polítics quan les entitats desitgen formular la seva oposició a qualsevol projecte que retorni els vianants o bicicletes a l'espai públic generant el «miratge» de la seva legitimació que és més artificial que real com es pot comprovar amb el nombre de socis actius que té cadascuna de les associacions de veïns.

Les entitats d'àmbit més crític i reflexiu, així com les ecologistes no compten amb el seguiment mediàtic i polític que sí que gaudeixen dels actors enumerats fins ara. Molt possiblement és perquè el seu perfil és sempre basat en l'argumentació de posicions, l'aportació de noves solucions i la incitació de debats en els quals, una opinió pública completament polaritzada en termes de mobilitat, és incapaç d'entrar-hi.

---

<sup>4</sup> La Federació d'Associacions de Veïns de Palma se funda l'any 1980 amb la intenció d'aglutinar tots els esforços del teixit associatiu veïnal que ja treballava intensament des de la dècada anterior. Actualment compta amb 48 entitats federades i té veu en els principals òrgans de participació de l'Ajuntament de Palma.

### 3.4.3 Els agents socials

Aquest conjunt està format pels sindicats majoritaris de l'illa de Mallorca, UGT i CCOO, i per les patronals, englobades totes elles per la Confederació d'Associacions Empresariales de Balears (CAEB). Dintre d'aquest darrer, i amb un paper diferenciat pel que fa al seu rol respecte a la mobilitat, hi trobam les patronals del comerç AFEDECO i PIMECO que, com es veurà més endavant, tenen una veu diferenciada de la resta de patronals, especialment relacionada amb els projectes de les Administracions relacionats amb la transformació de l'espai públic.

La seva implicació és activa a tots els fòrums de debat atès que són membres de ple dret als diversos organismes rectors col·legiats i participatius de la Mobilitat tant a nivell autonòmic, insular com local: Consell de Transports i Mobilitat de les Illes Balears, Mesa de la Mobilitat de Palma, etc.

Les patronals, especialment les de comerç, que porten la veu cantant quan es plantegen projectes de reurbanització que suposin el reequilibri de forces entre vehicles privats, transport públic i mitjans no motoritzats. Sense excepció la seva posició és d'articular una oposició frontal a qualsevol transformació i aprofiten la feblesa que té actualment el petit comerç, que perd cada dia més terreny per l'avanç de les plataformes de compres en línia o les grans superfícies, per recriminar a les Administracions que les seves actuacions per ampliar la xarxa de mobilitat activa els perjudiquen en comptes de beneficiar-los.

### 3.4.4 Els partits polítics

Actualment els arcs parlamentaris de les Illes Balears, del Consell de Mallorca, però també de les corporacions locals afectades per l'àrea metropolitana, contenen (llevat de Lluçmajor) una distribució de forces que dona la majoria als grups polítics de centreesquerra, esquerra, i eco-sobiranistes (PSIB-PSOE; Unidas Podemos; Més per Mallorca). A l'altra banda, s'hi situen els partits de dreta, centredreta, ultra dreta i cantonalistes (Partit Popular, Ciudadanos, VOX i El Pi Proposta per les Illes).

Els principals partits que presenten models radicalment oposats pel que fa a la interpretació de les polítiques de mobilitat necessàries per revertir el canvi climàtic a la zona metropolitana i garantir, a més, l'accés democratitzat al dret a la mobilitat. Tradicionalment els partits de dreta han estat escorats en una posició reaccionària contra qualsevol transformació que desbarati l'actual model. Critiquen i impulsen agressives campanyes contra els processos de creixement de la xarxa per a vianants, bicicleta, etc. Sols intervenen, en termes de mobilitat sostenible, per reclamar més aparcaments dissuasius i més places i punts de recàrrega per a vehicle elèctric.

### 3.4.5 Els mitjans de comunicació

Els mitjans de comunicació juguen també un rol molt important en la generació de debat, a l'esfera pública, de les polítiques de mobilitat i també de les necessitats de servei que van sorgint, especialment quan són els usuaris que protesten.

Un paper molt important també el juguen les xarxes socials, que alimenten, al seu torn, als mitjans de comunicació tradicionals, especialment per aquesta tasca de denúncia



pública de les deficiències de serveis i infraestructures de la mobilitat. També contribueixen de manera molt significativa en la generació de debats sobre les polítiques de mobilitat.

Tradicionalment mantenen un to sensacionalista, i que serveixen com a aliats ideals per a les campanyes de desprestigi de les noves mesures de mobilitat sostenible. Els titulars exclamatis quan es produeix algun canvi que trastorqui l'actual statu quo del cotxe són una norma i solen ser estalonats per entitats veïnals territorials oposades a la transformació, particulars que expressen la seva opinió, etc. Es troba a faltar sempre l'opinió dels experts que puguin expressar algun criteri informat sobre el tema en qüestió. Com es veurà més endavant en l'ànalisi de les dades sobre l'opinió pública en relació als processos de reurbanització, únicament es compta, com a contra relat, de les aportacions que puguin fer els representants electes de l'administració de torn, convertint així la seva aportació com una intervenció polititzada, allunyada de la planificació ponderada que és sistemàticament silenciada. Aquesta tendència es veu també acompanyada pels comentaris i iniciatives a les xarxes socials contra qualsevol canvi i que immediatament es viralitzen, retroalimentant-se contínuament amb els mitjans tradicionals.

## 4. MARC METODOLÒGIC

L'objectiu d'aquest treball és l'anàlisi general dels processos de creixement de la xarxa de mobilitat activa de la ciutat de Palma per posteriorment descriure l'evolució de les accions dutes a terme per assolir-la, des del disseny urbà i sempre sota l'impuls de l'Administració municipal, juntament amb un creixement dels espais públics de qualitat. En aquest recorregut, se pretén analitzar el paper de cadascun dels agents implicats en el debat públic del disseny urbà així com els processos participatius articulats al seu entorn i, finalment, estudiar les particularitats del projecte de reconversió per a vianants del carrer de Nuredduna per fer-lo servir d'exemplificador de les principals resistències que apliquen alguns dels agents implicats en aquest conflicte d'interessos que té lloc a l'esfera pública.

El que cal ara és establir unes pautes metodològiques de recerca que permetin donar resposta, a més, a la necessitat d'establir quines són les principals motivacions que generen les successives resistències ciutadanes a l'ampliació d'aquestes xarxes per a vianants ja que això constitueix el principal interrogant d'aquesta investigació amb la vocació que les anàlisis i conclusions i que puguin adaptar-se també a altres entorns urbans diferents del present estudi, centrat concretament en la problemàtica de la mobilitat activa a la ciutat de Palma.

Per tot plegat, l'objectiu va més enllà d'una dissecció del paper i interaccions de cadascun dels agents implicats en la mobilitat i descrits a l'apartat anterior del marc teòric, que permetrà, al seu torn, arribar a conclusions sobre la necessitat, si escau, de perfeccionament dels processos participatius. També ens servirà per poder arribar a comprendre quin grau existeix d'un conflicte real a la ciutadania o d'una percepció que es fabrica en l'àmbit de l'opinió pública per part de tots o alguns dels agents implicats. Per destriar-ho, s'analitzarà el nivell de representativitat i paper que han tengut cadascun dels agents implicats.

Per tot plegat, es fa necessari emprendre les accions que es detallen a continuació per tal de determinar possibles resultats respecte dels objectius específics i que responguin a la pregunta de quines són les principals motivacions que generen resistències ciutadanes a l'ampliació de la xarxa de mobilitat activa i què es pot fer per a evitar-les o canalitzar-les i que se defineixen amb l'ús de les següents metodologies.

Amb totes les dades recopilades i sistematitzades, i per tal de poder elaborar una base per a l'elaboració d'unes conclusions sòlides i argumentades que permetin donar resposta tant a la pregunta com a l'objectiu general, els resultats permetran el següent:

- Poder comptar amb les bases teòriques suficients per poder elaborar un estat de l'evolució de l'urbanisme de la ciutat de Palma en funció dels espais públics de qualitat i aquells destinats a la mobilitat activa.
- Realitzar una anàlisi rigorosa sobre quins són els principals agents socials i polítics implicats en la mobilitat i determinar com ha estat el seu comportament en relació a la planificació de la mobilitat activa i quina rellevància ha tengut la contestació social en el cas que hagi existit.
- Comptar amb una síntesi dels principals processos participatius que s'han de dut a terme per realitzar la planificació del disseny de la mobilitat activa a la ciutat de Palma.
- Completar tota la informació necessària i específica referida al projecte del carrer Nuredduna per determinar de quina manera aquest dóna resposta als objectius marcats a la planificació de la mobilitat activa de la ciutat; quina relació té el seu

desenvolupament amb els objectius marcats en els processos participatius generals i concrets; quins han estat exactament les accions participatives i d'altra naturalesa que s'han impulsat des de l'Ajuntament de Palma per la seva consecució.

Objectiu específic	Metodologia emprada
1. Descriure l'evolució de l'urbanisme a la ciutat de Palma en relació als espais públics de qualitat, concretament els destinats a la mobilitat activa.	Estudi documental, principalment fonts bibliogràfiques.
2. Analitzar els agents socials i polítics implicats en el disseny, participació i contestació de la planificació urbanística i de la mobilitat.	Revisió dels plans de mobilitat i de planejament urbanístic que afecten a la ciutat de Palma i a la seva àrea metropolitana, concretament les seves memòries participatives.
3. Analitzar els processos participatius impulsats pel Consistori fins a la data i identificar possibles millores del seu funcionament.	Revisió de la normativa sobre processos participatius reglats i no reglats i tota la documentació que n'ha emanat.
4. Analitzar el procés previ a l'inici de les obres de reurbanització del c. Nuredduna com exemplificador de la resistència ciutadana a les noves zones per a mobilitat activa.	Revisió de les intervencions a l'opinió pública dels principals mitjans de comunicació, grups de pressió, professionals especialitzats i partits polítics de l'oposició. En el cas d'aquests darrers, s'han estudiat totes les mocions presentades en el Ple de l'Ajuntament i el resultat dels debats. Revisió dels processos participatius i informatius adhoc impulsats per l'Ajuntament. Entrevistes a responsables municipals i anàlisi de la proposta consistorial de reurbanització del vial.

## 4.1 REVISIÓ DOCUMENTAL

L'elaboració del marc teòric que precedeix a aquesta proposta metodològica ja ens ha donat algunes pautes importants per poder orientar la recerca ja que hem pogut veure el caràcter de l'espai públic com a lloc de conflicte i diversitat i hem pogut destriar, també, quines són les principals característiques que determinen un espai públic de «qualitat». Hem pogut fer un repàs acurat de quina és la normativa i evolució històrica pel que fa al planejament urbà del cas d'estudi, els principals trets de planificació i problemàtiques de la mobilitat a la ciutat i hem analitzat exemples de processos participatius a l'hora que hem identificat els agents implicats en el debat de la mobilitat de Palma.

Per tot plegat, es consideren necessàries les següents accions:

### **4.1.1 Anàlisi dels processos participatius previs corresponents a la planificació municipal i autonòmica de la mobilitat de referència per al municipi de Palma**

Aquesta revisió ens permetrà fer una passa més enllà de l'observat al marc teòric que determinava sols el marc normatiu i els principals diagnòstics i objectius de la mobilitat establerts en els plans municipal i autonòmic. El que ara interessarà és focalitzar-nos en quins foren els processos participatius que es van dur a terme per tal de poder copçar les principals propostes o requeriments de la societat civil i la resta d'agents implicats en el disseny de la mobilitat.

Aquesta revisió es farà específicament a través de les memòries participatives del PMUS de Palma, aprovat per sessió plenària de la corporació municipal la tardor de 2014 (Ajuntament de Palma. Àrea de Mobilitat, 2014), així com el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears, (*Decret 35/2019, de 10 de Maig, d'aprovació Del Pla Director Sectorial de Mobilitat de Les Illes Balears, 2019*).

S'analitzarà quins foren els agents implicats i el resultat dels processos participatius que desembocaren en la redacció les principals demandes que es plantejaren sobre les quals es teixiren, posteriorment, les corresponents planificacions que desenvoluparen, al seu torn, objectius, estratègies, accions concretes, etc. Atès l'objecte d'aquest treball, l'interès se centrarà en les qüestions relacionades amb la mobilitat activa.

### **4.1.2 Revisió dels processos participatius reglats**

S'analitzarà quin és el procés reglat de la participació ciutadana per part de l'Ajuntament de Palma. D'acord amb la normativa vigent, aquest procés s'articula bàsicament a través dels Consells Territorials de Districte que són el màxim òrgan de representació de les associacions amb implantació territorial a un determinat sector de la ciutat que, en aquest cas, correspon al de Llevant.

Per aquest motiu, s'analitzarà l'activitat duta a terme per aquest ens dependent de la corporació municipal. Es revisaran les actes i resums de reunions i s'analitzaran els mateixos factors que s'exposaven en el punt anterior: la participació ciutadana referida al creixement de la xarxa de mobilitat no motoritzada però, en aquest cas, referenciada en el cas concret de l'anàlisi que ens ocupa: el projecte de reurbanització del carrer de Nuredduna. Es recolliran quins han estat els principals agents que han participat, de quina manera s'han expressat i quines opinions o oposicions han manifestat.

### **4.1.3 Anàlisi dels processos participatius no reglats específics per al projecte**

Tot i que l'Ajuntament disposa dels canals de participació reglada expressats anteriorment, existeixen altres formes de relació bidireccional per part de l'administració municipal que té previst executar un projecte de determinada entitat o vol focalitzar en el seu interès en una qüestió concreta.

En el cas del projecte del carrer de Nuredduna s'han posat en pràctica accions participatives consistents en reunions amb els principals agents implicats en la mobilitat

per desenvolupar sessions de feina per explicar el projecte concret, per part de l'Ajuntament, i rebre'n els comentaris, queixes i propostes de modificació al mateix. Aquestes reunions s'han organitzat pel mateix Ajuntament a través de l'òrgan de contacte amb la societat civil que és la Regidoria del Districte de Llevant.

En aquestes reunions, de les quals s'analitzarà el contingut i opinions traslladades, hi han participat altres àrees de l'Ajuntament de Ciutat com són la Batlia i també la mateixa Regidoria d'Infraestructures i Accessibilitat (l'àrea municipal responsable de l'execució del projecte) i la Regidoria de Mobilitat Sostenible (àrea responsable de la justificació del projecte en termes de transformació de la mobilitat i de reestructurar, entre d'altres, el servei del bus urbà que veurà modificat el seu itinerari a causa de la implantació del projecte).

Paral·lelament, també s'analitzaran els principals objectius de dos altres òrgans que, tot i tenir un caràcter formal, les seves opinions tampoc són en cap cas vinculants però que sí que tenen relació amb el disseny de l'estratègia d'espai públic de la ciutat: el Consell de Model de Ciutat i el Consell Municipal de la Infància.

#### **4.1.4 Anàlisi d'articles i notícies periodístiques centrats en el projecte**

La revisió de les fonts d'hemeroteca de la premsa serà fonamental per comprendre fins a quin punt aquesta és determinant a l'hora de generar un determinat clima favorable o desfavorable a la mesura en el seu àmbit modelant l'opinió pública. A tal efecte, es recolliran les principals notícies relacionades amb la intervenció emeses pels principals mitjans de comunicació de premsa escrita local, tant impresa com digital, i s'analitzaran els titulars i les notícies oferides per tal precisar els principals trets característics i el format de la presentació de les informacions.

#### **4.1.5 Intervencions dels principals agents no governatius i partits polítics implicats en la mobilitat de Palma**

Es recollirà i analitzarà tota la documentació generada pels agents que conformen la societat civil i que s'han manifestat a favor o en contra del projecte fora dels canals de participació reglats expressats en els punts anteriors. Com és habitual en aquests casos, i així ja s'ha exposat en el marc teòric, preveim trobar molt més comentaris en contra que a favor per la qual cosa analitzarem els manifestos, campanyes, notes de premsa i tota la informació que s'hagi publicat directament per aquests lobbies per tal de destriar quins punts són els principals que s'argumenten.

Dins aquest àmbit d'anàlisi també hi inclourem les principals propostes presentades per l'oposició política a l'Ajuntament de Palma conformada per tres partits polítics i que s'han debatut a les Comissions i Plenari mensual que celebra l'Ajuntament de Palma així com altres declaracions o campanyes que hagin iniciat fora d'aquest marc en l'exercici de les atribucions pròpies d'un partit polític.



### **4.1.6 Articles d'opinió de professionals especialitzats en la matèria**

Es dedicarà un espai especial a analitzar els principals articles d'opinió emesos per professionals o personalitats de reconegut prestigi en el context local de Palma, es justificarà prèviament la seva elecció, i que completaran amb els seus punts de vista tot l'espectre d'opinions de la resta d'agents tradicionals implicats en la mobilitat.

## **4.2 ENTREVISTES, DOCUMENTACIÓ MUNICIPAL, CONTEXT DEL PROJECTE I ANÀLISI DE LA PROPOSTA DE REURBANITZACIÓ**

Es desenvoluparan entrevistes als principals responsables municipals implicats en el disseny i execució del projecte de reurbanització per conèixer les particularitats de la seva tramitació i també per disposar de la seva valoració dels processos participatius i comunicatius que s'han duit a terme per part de la institució.

Es realitzarà una fitxa d'observació de l'estat i context social del carrer abans d'iniciar-se la intervenció, es complementarà amb informació concreta de com es plasmarà el nou projecte i de quina manera transformarà el carrer a partir de la documentació aportada per part de l'Ajuntament, gràfics, renders i tot el material disponible. La fitxa es completarà amb una valoració de com encaixa el projecte amb la planificació prèvia de la mobilitat activa a la ciutat.

## 5. ANÀLISI I INTERPRETACIÓ DELS RESULTATS

### 5.1 ANÀLISI DELS PROCESSOS PARTICIPATIUS PREVIS CORRESPONENTS A LA PLANIFICACIÓ MUNICIPAL I AUTONÒMICA DE LA MOBILITAT DE REFERÈNCIA PER AL MUNICIPI DE PALMA

#### 5.1.1 El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Palma (2014)

El PMUS de Palma, va ser aprovat la tardor de 2014 per part de l'Ajuntament de Palma amb els vots a favor del Partit Popular (majoritari i que ostentava la Batlia en aquell moment) i l'abstenció de la resta de grups que estaven a l'oposició (Partit Socialista de les Illes Balears, Més per Mallorca, Iniciativa Verds) conté un apartat dedicat a la definició dels objectius i línies estratègiques.

Per a la confecció del PMUS, a finals de 2013, l'Ajuntament de Palma va impulsar com a instrument de participació i govern la «Mesa de Mobilitat» per a enriquir el futur Pla amb les perspectives i les experiències dels diversos sectors socials, polítics i econòmics de la nostra ciutat. Per la seva vinculació amb la mobilitat general de la ciutat es van incloure diferents associacions, entitats i representants de les administracions.

Segons fonts municipals, la constitució de la Mesa va tenir lloc el 19 de setembre de 2013 i des de llavors se van mantenir diverses reunions durant el transcurs de la realització del PMUS. Una vegada aprovat aquest, la Mesa va continuar funcionant com a un instrument de comunicació, col·laboració i participació amb tots els ens de la ciutat relacionats amb la mobilitat per a tenir en compte les seves opinions i aportacions dins de les mesures i millores que es duen a terme des de la Regidoria de Mobilitat.

Aquesta Mesa va tenir, doncs, una participació molt activa en el procés d'elaboració del PMUS en format de tallers específics, sectorials i sessions plenàries per tal de delimitar els principals objectius que havia de tenir el pla i la seva prioritització.

La Mesa estava conformada, i encara manté una idèntica composició, pels següents agents recollits a l'**ANNEX 4**.

El resultat fou la concreció d'un document que s'articula sota les premisses d'assolir una ciutat més competitiva, amable, sostenible, accessible i segura. Dins l'apartat d'una «Palma més accessible» la Mesa determinà que era «imprescindible reequilibrar la balança prestant especial atenció als ciutadans que volen desplaçar-se en bicicleta o caminant i que en l'actualitat tenen restringits els seus espais i drets en favor d'infraestructures, normatives i actituds que afavoreixen al vehicle privat motoritzat. Calia compensar els impactes que provoca l'ús urbà del cotxe impulsant la discriminació positiva a la mobilitat activa impulsant estratègies de desplaçaments intermodals i amb combinació amb el transport públic».

Aquest anhel es va materialitzar en el Pla per oferir al ciutadà una xarxa de vianants i ciclistes dotades de les màximes condicions de comoditat i seguretat i que al menys el

80% dels ciutadans quedassin a menys de 350 metres d'una d'aquestes xarxes bàsiques.

Segons es recull a la mateixa memòria participativa del PMUS, es va destinar una tercera sessió de la Mesa de la Mobilitat per facilitar als seus membres un qüestionari per a valorar i prioritzar de l'1 al 10 els principals objectius pel que fa a la millora de la mobilitat. El resultat és que la mobilitat per a vianants es va erigir en la prioritària i, per contra, l'objectiu pitjor valorat fou el relacionat a atribuir a la mobilitat essencial en cotxe i turística més facilitats. Quedava clar, doncs, que la Mesa primava la mobilitat activa per qualsevol altra forma de desplaçament i feia especial incís en «generar una xarxa isotropa, còmoda i segura per anar a peu, amb bicicleta i transport públic».



**Fig. 12** Grau de valoració de les deu línies estratègiques del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Palma (Font: Ajuntament de Palma)

A partir dels objectius, es van plantejar als assistents 10 línies estratègiques que els desenvolupaven i se'ls demanà el mateix, que mitjançant butlletes de votació, en prioritzessin la seva idoneïtat. Novament, les accions englobades dins una estratègia de millorar la mobilitat del vianant foren les que assoliren la major valoració (amb una nota de 8,5 punts), seguides per les polítiques de promoció del transport públic (8,44 punts) i finalment les polítiques de participació, conscienciació i informació (8 punts). S'expressà també la «necessitat d'establir complicitats amb la ciutadania per posar en pràctica actuacions que, en moltes ocasions, determinen canvis en els hàbits de mobilitat importants».

Entrant en el detall de com s'hauria de desenvolupar aquesta xarxa de vianants accessible i segura, la Mesa va validar que els principals trams objecte d'intervenció havien de ser, entre d'altres, «el Passeig Marítim, alguns trams d'Avingudes, els trams finals dels carrer Manacor i o altres eixos de l'Eixample com el carrer de Nuredduna.»

També es va demanar a la Mesa qüestions accessòries de com s'havia d'ampliar la xarxa de vianants i els presents atorgaren una gran importància (8,71 punts) a la necessitat de regular la col·locació de terrasses de tal forma que no es destini més espai a aquestes que a la circulació dels vianants.

Un cop superat el procés participatiu, el document es va materialitzar amb deu objectius i setanta dues mesures concretes. El primer objectiu, quedà determinat amb l'acord de la Mesa «1. Disposar d'una xarxa de vianants adaptada i segura» i es desenvolupava amb sis estratègies concretes, d'entre les quals destacarem per a aquest estudi la primera «1. Definir i desenvolupar la xarxa bàsica per a vianants. Criteris morfològics i de gestió que la regulen» i que dins la fitxa de la qual s'hi estableixen els principals requisits que haurien de regir el desenvolupament d'aquesta xarxa i s'hi especificava, expressament, el carrer de Nuredduna com un eix d'actuació preferent per incloure'l dins la xarxa de mobilitat per a vianants.

Els altres sis punts es concreten en augmentar el nombre de carrers i espais per a vianants: revisar els criteris d'ocupació de la via pública (per donar resposta a la demanda elevada durant el procés participatiu d'evitar una excessiva terciarització de l'espai públic guanyat a favor dels vianants); definir funcionalment les distintes zones de prioritat per a vianants; permeabilitzar peatonalment la xarxa bàsica de vehicles; aplicar el pla d'accessibilitat.

Finalment, el PMUS estableix un darrer apartat dedicat a la viabilitat funcional i econòmica del mateix Pla. És interessant destacar-hi que dins els beneficis del pla els redactors hi estableixen el que denominen literalment «millora de la qualitat de vida» i que vinculen directament amb «disposar d'una xarxa de vianants i ciclista còmoda i segura millora notablement la qualitat de vida de residents i visitants de la ciutat, permetent un major gaudi de l'espai públic i un entorn més agradable». Queda palès, doncs, que la intenció dels que projectaren el document i els que en participaren en els processos de correcció, la Mesa de la Mobilitat, tengueren en compte qüestions com les que s'han referit ja en aquest treball relacionades amb l'espai públic de qualitat i que defineixen en el Pla com «l'accessibilitat al territori, la qualitat de l'espai públic, la informació que es dona a l'usuari, entre d'altres, són aspectes difícilment quantificables, ja que no es poden traduir de forma més o menys directa en un valor monetari, encara que això no signifiqui que no tinguin un benefici evident per a la societat».

### **5.1.2 El Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (2019)**

La redacció del pla començà a teixir-se l'any 2018 amb un procés similar a l'emprat en el PMUS de Palma on es va donar un important pes a la participació. La Conselleria de Mobilitat i Habitatge, del govern de coalició (PSIB-PSOE juntament amb Més per Mallorca, amb el suport extern parlamentari d'Unides Podem) va impulsar cinc tallers de participació per permetre conèixer l'opinió dels agents sobre els principals aspectes

relacionats amb la mobilitat. També es van fer activitats tenint en compte els diversos territoris del es Illes Balears per recollir «les accions prioritàries sobre les quals actuar en els modes de transport: vehicle privat, transport públic, bicicleta...».

Tot i que el Govern de les Illes Balears no té competències directes sobre les xarxes de vianants municipals, sí que es va voler que el PDSMIB fos una eina que servís per realitzar una planificació conjunta atesa la necessitat d'un canvi de paradigma en la mobilitat de les Illes com ja s'explicita en el marc teòric d'aquest treball. D'aquesta manera, el primer taller participatiu realitzat fou un que consistia en tractar la mobilitat activa en bicicleta i a peu on s'hi va valorar l'oportunitat dels següents aspectes:

- Manca de carrils bici a les ciutats i pobles, així com els interurbans.
- Inseguretat dels ciclistes a les carreteres.
- Necessitat de millorar i adaptar les voreres per als vianants i millorar les condicions d'accessibilitat.

Les conclusions assolides foren que mancava més i millor infraestructura per la bicicleta, entesa com una alternativa al vehicle particular. També es formularen, segons la memòria participativa, diverses propostes que anaven encaminades a la recuperació de l'espai dels centre de les ciutats per als vianants, així com millores en l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda.

Dintre dels múltiples objectius i estratègies del Pla, es va formalitzar l'objectiu núm. 2.8 «Fomentar la "caminabilitat" als nuclis urbans» i que prèvia actuacions en diverses línies: ampliació i millores del paviment i voreres; projectes de "peatonalització"; promoció del comerç local; creació de centres comercials oberts; disseny de rutes escolars i saludables; millores en la permeabilitat dels carrers amb trànsit motoritzat a favor dels vianants, etc.

### 5.1.3 Conclusions

Es pot observar com tant en els processos participatius per l'elaboració del document municipal com en l'autonòmic, la majoria dels assistents ha escollit reiteradament i de forma inequívoca privilegiar a les xarxes de mobilitat exclusiva per a vianants per damunt de qualsevol altra mesura, entenent que la seva ampliació afavorirà els principals objectius que es detallen en els plans.

Dins l'apartat municipal es feia, a més, un especial esment a que aquestes noves xarxes s'havien de sotmetre a un règim d'usos terciaris diferenciat del que ja havia succeït en els casos del carrer Fàbrica i Blanquerna on s'havia descontrolat l'oferta de bars, restaurants i terrasses a l'exterior de la via pública. En qualsevol cas, és remarcable esmentar que l'eix de vianants de Nuredduna apareix clarament definit i reclamat per part dels participants en l'elaboració del document.

## 5.2 ELS PROCESSOS PARTICIPATIUS REGLATS

Els Consells Territorials dels Districtes de Palma es configuren com a òrgans de participació, consulta, informació i proposta sobre l'actuació municipal que permeten la participació dels veïns, els seus col·lectius i les entitats ciutadanes d'un districte en la gestió dels assumptes municipals. La seva finalitat essencial és, segons la normativa municipal que els defineix i estructura (veure **ANNEX 5**), promoure una reflexió conjunta entre la ciutadania, les seves associacions i les autoritats municipals, entorn dels



assumptes que afecten la vida quotidiana dels districtes i els seus barris, així com fer possible una implicació responsable de la ciutadania en la gestió municipal.

Estan presidits per un regidor de l'equip de govern designat pel batle de la ciutat i els conformen les entitats (vint-i-quatre actualment en el cas del Districte Llevant) que consten inscrites prèviament en el Registre d'Entitat Ciutadanes de l'Ajuntament de Palma i que hagin estat declarades com a entitats d'interès públic o social i que tinguin, a més, la seva seu o despleguin la seva activitat majoritàriament en el territori del Districte de Llevant de Palma. També hi estan convidades totes les altres entitats ciutadanes amb seu al Districte de Llevant tot i que no tinguin aquesta consideració formal; en aquest cas, poden assistir sols amb veu i sense vot.

Per tal de copçar quina ha estat la repercussió que han tingut els processos participatius que s'articulen en el Districte Llevant en relació a la remodelació del carrer Nuredduna cal prendre la data de 16 de juny de 2019 que correspon a la constitució de l'actual consistori. En aquell acte, es constituí la nova corporació municipal amb el següent equilibri de forces amb indicació del nombre de regidors per cada grup polític municipal: PSIB-PSOE, 9; Partit Popular, 6; VOX-Actúa Balears, 4; Ciutadans, 4; Unides Podem, 3; MÉS-Estimam Palma, 3. El dia de la constitució fou elegit com a batle el sr. José Hila Vargas, PSIB-PSOE, que actualment segueix ostentant el càrrec. Pocs dies després, i per decret de batlia, s'atorgà la presidència del Districte Llevant a la sra. Elena Navarro Duch tot i que, mesos després, passà a un altre regidor del consistori, el sr. Daniel Oliveira de Souza.

Com a resultat de l'acord de tres forces polítiques, es conformà un govern municipal de coalició que dies previs a la constitució de la corporació publicà un document subscrit a tres bandes «Acord de govern» on s'hi establia, a l'apartat dedicat a «Model de Ciutat, Urbanisme i Habitatge Digne» un punt que textualment definia la voluntat de l'equip de govern d'intervenir en el carrer objecte d'aquest treball: «Executarem l'eix cívic de Nuredduna i continuarem amb altres projectes d'eixos cívics, com la prolongació de l'eix de Blanquerna i el Parc de ses Vies».

Aquest fou el punt de partida perquè immediatament l'equip de govern començàs a impulsar els treballs previs a la redacció del projecte i que, un cop enllestit, es presentàs públicament com es veurà més endavant.

Si tornam al punt d'inici, els processos de participació veïnal que s'articulen al voltant del Districte, cal fer un repàs de les sessions realitzades des de l'inici de l'actual legislatura per veure de quina manera les qüestions referides a la mobilitat per als vianants preocupen i ocupen a les entitats veïnals. Totes elles es detallen a l'**ANNEX 6**.



Fig. 13 Recull d'infografies elaborades per la Plataforma «Pere Garau molt més que Nuredduna»

## 5.2.1 Conclusions

Del que s'ha analitzat de tots els documents formals emanats dels processos participatius realitzats al voltant de la figura del Consell Territorial del Districte Llevant no es pot derivar, en cap cas, que el projecte de reurbanització de Nuredduna provoqui algun tipus de rebuig. Ans al contrari, sembla encaixar dins un esquema, reiterat en nombroses ocasions, d'implementar actuacions que millorin la seguretat dels vianants en relació als vehicles a motors. Per altra banda, el ressò que ha tengut dins el sí del Consell Territorial la reclamació formulada per la Plataforma contra la reurbanització no ha anat més enllà de les manifestacions dels seus propis integrants quan han participat, també ocasionament, a les sessions del Districte.

Per altra banda, es percep que per part de l'Ajuntament de Palma ha existit sempre una voluntat de presentació del projecte, tot i que sempre amb un caràcter més aviat unidireccional. És a dir, la reforma es presenta un cop tancat en forma de projecte bàsic als veïns per a que aquests puguin emetre les seves opinions sobre el que està ja dissenyat. No consta un procés previ de recollida d'opinions sobre l'aspecte i principals característiques de les que hauria de comptar la intervenció ni tampoc consta que s'hagi oferit la possibilitat d'escollir un carrer alternatiu al c. Nuredduna (tot i que, recordem, aquest eix apareix destacat explícitament com a prioritari en el desenvolupament de la xarxa per a vianants aprovada en el PMUS).

## 5.3 ANÀLISI DELS PROCESSOS PARTICIPATIUS NO REGLATS ESPECÍFICS PER AL PROJECTE

Adicionalment al canal obert del Consell Territorial, l'Ajuntament de Palma, conjuntament amb les regidories d'Infraestructures i del Districte Llevant, van convocar diverses reunions (detallades a l'**ANNEX 7**) fora dels procediments reglats de participació veïnal per tal d'informar a diverses entitats amb més protagonisme i vinculació a la barriada de Pere Garau, però també per la seva implicació en el disseny de polítiques de transformació urbana de la ciutat, per informar-les del projecte de Nuredduna i recavar els seus comentaris i aportacions.

### 5.3.1 Conclusions

L'esquema de presentació i recollida d'opinions és molt similar al produït durant el procés participatiu reglat a través del Districte de Llevant. Amb els contactes directes amb entitats que tenen un paper reconegut en el disseny de la mobilitat i aquelles que tenen un arrelament més territorialitzat, s'observa que es produeix també una comunicació més aviat unidireccional atès que no s'ha trobat cap evidència que les aportacions de les entitats hagin estat recollides a cap fase del projecte. En qualsevol cas, aquesta nova passa del procés participatiu palesa novament la gairebé inexistència d'oposició al projecte llevat d'algunes puntualitzacions formulades per determinades entitats i l'oposició frontal d'aquelles que integren la Plataforma.

Les entitats consultades podrien englobar-se en diverses tipologies diferenciades. La primera, correspondria al teixit associatiu amb una base territorialitzada corresponent a les clàssiques associacions veïnals. La segona, correspon a aquelles entitats vinculades

amb el model de ciutat i també amb inquietuds relacionades amb la millora del medi ambient i la mobilitat sostenible en els nuclis urbans. Finalment, trobam l'entitat ARCA que té un caràcter més transversal però sempre basat en qüestions relacionades amb la protecció del patrimoni històric-artístic. És destacable, per tant, que sigui una actora tan implicada, com es pot veure en el treball, atès que la intervenció del carrer de Nuredduna no presenta cap afectació al patrimoni moble de la barriada. Finalment trobam altres entitats com són la de residents xinesos a les Illes Balears, una població molt nombrosa a la barriada de Pere Garau i que cada vegada cobra més protagonisme (Europa Press, 2022).

Per altra banda, els documents emanats del Consell de Model de Ciutat i del Consell de la Infància, ambdós corresponents a l'àmbit palmès, havien manifestat una línia igualment inequívoca consistent en la voluntat de seguir ampliant la xarxa per a la mobilitat no motoritzada tot privilegiant les zones exclusives per a vianants.

## 5.4 ARTICLES I NOTÍCIES PERIODÍSTIQUES CENTRATS EN EL PROJECTE

A l'**ANNEX 8** s'hi troba un recull de les notícies i articles periodístics més destacables centrats en el projecte de reurbanització del carrer de Nuredduna i que reproduïxen no sols informacions concretes sobre l'estat de la intervenció sinó que també que informen de les principals fites de la polèmica generada al voltant de la seva execució. També s'hi recullen altre notícies relacionades amb polèmiques similars sobre plans de peatonalització empresos contemporàniament per part de l'Ajuntament de Palma.

Per motius de prioritització de la influència de les notícies en l'opinió pública, s'han seleccionat les notícies aparegudes en els periòdics «Diario de Mallorca» (DM), «Última Hora» (UH), «Mallorca Diario» (MD) i «Ara Balears» (AB) que comptem amb major difusió en el context local de Palma segons el «Marco General de los Medios de España 2021» confeccionat per «Asociación para la Investigación de Medios de Comunicación».

Per escapar-se de les possibilitats d'execució tècnica d'aquest treball no s'ha fet una anàlisi de l'ús de les xarxes socials per part de les entitats que més significadament s'han oposat a la inversió, però no obstant això s'intentarà contextualitzar alguns titulars amb polèmiques simultànies a les xarxes socials atès que molts dels titulars foren emprats per generar una opinió determinada, encara que l'objecte no fos coincident amb la reivindicació contra el projecte de Nuredduna.

### 5.4.1 Conclusions

El to dels articles difereix completament del que s'ha observat en els processos participatius. Si en aquests hi hem trobat una generalitzada bona acceptació, llevat de l'oposició puntual presentada per la Plataforma, en el mitjà de comunicació hi trobam justament tot el contrari: són la caixa de ressonància només per les reivindicacions de la plataforma tot destacant tots els aspectes negatius del projecte i que han estat denunciats igualment per part de la plataforma, les entitats que li donen suport i l'oposició política a l'Ajuntament de Palma.

A mida que transcorre el temps, i així es pot observar en el recull de premsa ordenat cronològicament de més antic a més recent, es pot observar com les línies editorials dels mitjans de comunicació ressenyat exploren exhaustivament totes les possibles

problemàtiques apuntades per part de la Plataforma, des de la manca d'aparcaments que generarà la intervenció fins als processos especulatius que es dispararan un cop el carrer Nuredduna sigui sols per als vianants.

Dins el clima de tensió que se relata en els mitjans s'hi simultanegen altres notícies relacionades també amb la mobilitat. En aquest cas, corresponents a la implementació del programa municipal «Palma camina» tendent a recuperar altres espais de la ciutat, actualment destinats a l'ús de vehicles privats tant per a l'aparcament com per a la circulació, a zones exclusives de vianants. Es trasllada l'enfrontament que posiciona novament a les patronals del comerç contra la decisió de l'Ajuntament d'impulsar aquestes mesures, incloses d'altres de complementàries com la creació d'una nova zona de trànsit restringit (ACIRE).

Alguns titulars esdevenen especialment sensacionalistes com el testimoni d'un veí anònim que ocupa la capçalera de la secció local expressant que preferia els prostíbuls i les drogues a l'actual situació (referint-se a la plaça del Banc de l'Oli, convertida en un espai per a vianants l'any 2018 i que ara compta amb puntuals problemes de convivència per motiu de les terrasses que ocupen la via pública a les nits). També s'empren operacions de compravenda d'immobles, dutes a terme a la barriada de Pere Garau, per falcar l'argumentació de la gentrificació, l'entrada de capital estranger i massificació turística, tot obviant que a la mateixa plaça «Columnes» existeix un hotel el qual fou rehabilitat l'any 2017, dos anys abans de la decisió municipal d'intervenir a la zona.

## 5.5 INTERVENCIONS DELS PRINCIPALS AGENTS NO GOVERNATIUS I PARTITS POLÍTIQS IMPLICATS EN LA MOBILITAT DE PALMA

Abans d'iniciar amb el detall de les principals arguments i característiques de la campanya contra el projecte, el resum de les quals es troba recollit a l'**ANNEX 9**, és necessari fer una breu introducció de cadascun dels actors implicats:

– ARCA (Associació per la Revitalització dels Centres Antics):

Associació generalment vinculada a la protecció del patrimoni historicartístic de la ciutat de Palma. Compta amb una llarga trajectòria de mobilitzacions per preservar el patrimoni, normalment arquitectònic, de la ciutat. Promouen diverses activitats de divulgació del patrimoni.

Recentment ha estat molt protagonista perquè es va involucrar de manera molt activa en la protecció del monument d'època franquista que roman a la ciutat de Palma en memòria del crucero Balears, del bàndol rebel, que bombardejà la població de Màlaga durant la Guerra Civil. El seu paper de defensa activa per mantenir el monument, malgrat que la intenció de l'Ajuntament era la contrària, és a dir, d'eliminar-ho en aplicació de la Llei de Memòria Històrica, va ser molt controvertida. Finalment ARCA i una sèrie d'entitats aglutinades al voltant de la causa de mantenir el monument feixista van recórrer la decisió de l'eliminació del monument als tribunals i aquests han dictat fins ara sentències favorables al seu interès i el monòlit roman encara en peu sense que s'hi hagi pogut actuar en cap sentit.

– Flipau amb Pere Garau:

És una plataforma informal de veïns que s'articulen sota una sèrie d'interessos de la barriada de Pere Garau on viuen. No tenen un caràcter d'associació perquè voluntàriament han decidit no registrar-se d'acord amb les exigències del reglament de Participació de l'Ajuntament de Palma. Mantenen una certa rellevància exclusivament a les xarxes socials però, en no comptar amb una estructura organitzada, no solen tenir una presència física molt important. Tot i això, són un element veïnal tengut en compte per part de l'Ajuntament que els inclou en els llistats de convidats al Consell Territorial del Districte i, com s'ha pogut veure, també els ha inclòs a les reunions de presentació del projecte de Nuredduna.

Abans d'involucrar-se activament contra aquesta inversió, havien destacat per fer pressió a l'Ajuntament per millorar qüestions relacionades amb la neteja dels vials, la seguretat ciutadana i també la reclamació d'un local per desenvolupar-hi les funcions de casal de barri (que finalment va ser impulsat per l'Ajuntament i actualment es troba buit perquè els mateixos membres del col·lectiu han declinat fer-ne ús) o una biblioteca (que segons declaracions de l'Ajuntament es materialitzarà aquest any 2022). Com es va poder veure en el marc teòric, Pere Garau forma part del primer Eixample de Palma però és un dels barris més densament poblats de la ciutat i amb menys superfície destinada a l'espai lliure públic o amb equipaments culturals, associatius, etc.

– Associació de Comerciants del Mercat Pere Garau:

Aglutina a gran part dels comerciants del mercat de Pere Garau que tenen els seus establiments en aquest mercat municipal alimentari. En el passat ja havien demostrat una forta oposició contra un projecte de reurbanització de l'eix viari que circumda el mercat, anunciat l'any 2008. Estan federats a la patronal de comerç PIMECO.

L'oposició i la manca de recolzament polític per part d'un dels partits que conformava la coalició de govern fou tan forta que l'Ajuntament d'aquell moment, la legislatura 2007-2011, va declinar iniciar cap mena de reforma i es va limitar a un eixamplament de les voravies dels carrer Francesc Manuel de los Herreros que és l'immediatament següent del c. de Nuredduna ja que el mercat es troba ubicat dins aquest eix (Mateos, 2010). Posteriorment, la presidenta de l'Associació, fou membre de la candidatura local del Partit Popular a les eleccions municipals de Palma de maig de 2011.

Cal notar que aquestes tres entitats conformen la Plataforma «Pere Garau, molt més que Nuredduna». Cal dir que la resta d'entitats del barri, abans enumerades en la dissecció dels processos participatius, han declinat unir-se a aquesta reivindicació i mantenen un paper completament inactiu pel que fa a qualsevol demostració de rebut al projecte.

– GOB (Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa):

És la principal organització ecologista de les Illes Balears. Té una notable trajectòria d'accions de defensa i conscienciació de preservació del medi natural a les Illes Balears i que començà a finals dels anys setanta amb la seva fèrria oposició al projecte d'urbanització de l'illa de Sa Dragonera, actualment un parc natural gràcies en gran part a la pressió popular que aturà els plans expansionistes.

Sempre ha mantingut un perfil altament reivindicatiu amb les institucions públiques independentment del signe polític que està al govern. En termes de mobilitat activa sempre han defensat la necessitat de seguir impulsant de manera radical més mesures



per afavorir la mobilitat dels vianants i les bicicletes a la ciutat de Palma. Se va sumar als recolzaments a la Plataforma "Pere Garau..." argumentant que el projecte impulsaria un procés gentrificador al barri.

– AFEDECO (Federación Patronal De Empresarios De Comercio De Baleares) i PIMECO (Associació del Petit i Mitjà Comerç de Mallorca):

Són les principals patronals del comerç, associades al seu torn a la Confederació d'Associacions Empresariales de les Illes Balears, la principal patronal autonòmica. Tot i que no han format part com a fundadores de la Plataforma "Pere Garau..." sí que han donat suporta tots els postulats. A més, a les notes de premsa emeses i entrevistes concedides als mitjans locals han demostrat, com s'ha vist bans, una oposició radical al projecte argumentant els arguments ja clàssics esgrimits pels comerciants en altre tipus d'intervencions i suficientment explorats en el marc teòric d'aquest treball.

Tots ells, llevat de «Flipau amb Pere Garau», són membres de la Mesa de la Mobilitat i formen part d'altres òrgans de decisió de l'Ajuntament.

Per completar la fotografia de l'estat de l'oposició al projecte, a continuació es detallen les mocions que s'han presentat a l'Ajuntament de Palma per part dels grups de l'oposició política amb una breu descripció del seu contingut (reunides a l'ANNEX 10). Totes elles, tal i com se recull a les actes municipals, foren rebutjades per la majoria de vots que conformen els grups polítics de l'equip de govern.



Fig. 14 Infografia dels perjudicis provocats pel desplaçament de l'aturada de bus (Font: Plataforma «Pere Garau molt més que Nuredduna»).

## 5.5.1 Conclusions

Cal dir que la documentació generada pels membres de la Plataforma «Pere Garau molt més que Nuredduna», que és la que presenta la principal oposició al projecte, és d'un volum més que considerable i abundant en opinions i argumentacions. Tot i això, moltes d'elles no van més enllà de les que ja han estat explorades en el marc teòric d'aquest treball i definides com a «tradicionals» (possible precarització dels comerços de proximitat, dificultats d'aparcament de vehicles particulars, amenaça de terciarització dels usos econòmics del carrer, gentrificació immobiliària, etc.). Per tant, se pot arribar a concloure fàcilment que no hi ha una correlació entre el plasmament en els processos participatius reglats i no reglats pel que fa a la elaboració dels plans de mobilitat de la ciutat, amb el que després s'expressa.

Així i tot destaca un factor que consisteix en criticar la modificació del traçat de les línies de bus que veuran alterat el seu curs per l'actuació reurbanitzadora. Tot i que la modificació de la línia és gairebé inbustancial per als residents (la parada en qüestió de les línies de referència del barri es trasllada a pocs metres de l'actual) destaca veure la vehemència en què s'empra aquest argument per denostar el projecte de peatonalització i la importància que se li dona en el conjunt de les reivindicacions. Resulta encara més curiós que si bé es teixeix una estratègia al voltant d'aquest extrem, no es posi cap mena d'objecció pel fet que el nou carrer no compti amb alguna connexió ciclista amb la resta de la xarxa per a cycles, tal i com s'apunta a la xarxa ciclista planificada en el PMUS de Palma.

L'element de la possibilitat de gentrificació un cop executat el projecte és un altre dels principals cavalls de la lluita de la plataforma on no s'estalvien afirmacions, normalment recolzades en titulars de premsa que retroalimenten el seu discurs, per afiançar aquest relat. Com es podrà veure en els documents analitzats i també les opinions de diversos experts com ara els arquitectes Itziar González i Tomeu Duran, no s'han trobat dades que sostinguin empíricament aquestes suposicions però en qualsevol cas sí que resulten molt protagonistes a la campanya contra el projecte. El més significatiu del relat és l'ús reiterat d'expressions calcades d'altres processos i trasposades a la realitat de Nuredduna advertint que, d'executar-se el projecte tal i com està plantejat per part de l'Ajuntament, confluiran totes les circumstàncies per generar un procés de gentrificació i conseqüentment l'expulsió dels residents tradicionals del barri.

Dintre d'aquest àmbit, les comparacions amb les experiències del carrer Fàbrica i carrer Blanquerna són constants ja que se les posa com a exemplificadora d'una mala pràctica de regulació de l'espai públic atès que en aquests carrers, especialment el primer, s'ha donat una autèntica massificació de les terrasses que ha generat no poques molèsties a veïnats. Tot i això, els activistes passen per damunt d'un argument que rebutja aquesta postura i que consisteix en el pla especial d'usos per a carrers de vianants que havia aprovat el mateix Ajuntament anys enrere per prevenir precisament aquestes «perversions» de la finalitat inicial de les reurbanitzacions a favor d'espais segregats per als vianants. La modificació contempla un nombre màxim de negocis de restauració d'acord amb un coeficient geogràfic, tallant, d'aquesta manera, la possibilitat de convertir els nous carrers de vianants en terrasses que ocupin tota la superfície d'espai lliure públic. (Regidoria de Model de Ciutat i Habitatge Digne, 2018)

A nivell més anecdòtic, destaquen algunes afirmacions que no són desenvolupades amb proves com la que atribueix a la reforma de la plaça de les «Columnes» un impacte visual que suposaria la pèrdua de la «unitat d'estil», terme emprat en historiografia de

l'art però aplicable a qüestions d'una naturalesa totalment diferent i per tant mai extrapolable a la d'un barri de l'Eixample amb múltiples volumetries constructives acumulades durant el temps. També sorprèn l'expressió «árboles de gran porte», tant per la seva inexactitud (el projecte contempla sols la desaparició de molt poques unitats d'arbrat, totes elles a causa del mal estat), com pel llenguatge emprat que té més aviat derivacions estètiques que no pas de calat a l'hora d'analitzar un projecte urbà.

A nivell d'intentar trobar alguna contradicció entre el projecte i els plans estratègics de l'Ajuntament, la Plataforma apunta a l'existència d'una planificació (en aquest cas referida a un impuls que va donar la corporació a presentar-se a diverses convocatòries de projectes europeus de millora urbana) i que no té res a veure amb la intervenció proposada però que s'empra com a excusa per palesar una suposada contradicció per part dels governants municipals, tot obviant els documents ja referenciats en aquest treball i que indiquen una línia clara de seguir guanyant espais exclusius per als vianants. En aquest sentit, destaca la vehemència en què es demana que la inversió prevista es destini a altres zones de la barriada, totes elles de millora de la qualitat del mobiliari urbà però amb poques concessions a una intervenció urbana més transformadora i trencadora amb l'actual status quo de la mobilitat de la barriada excessivament dependent, com es veurà, de la mobilitat del vehicle particular. Igualment s'han detectat en els argumentaris de la Plataforma reiterades referències a invertir en «civisme» en el barri, qüestió que no queda suficientment explicada però que s'emmarca en la realitat que els integrants de la Plataforma són tot persones d'origen espanyol i si tenim en compte que Pere Garau és el barri amb un major nombre de persones migrades, les conclusions se consoliden per sí soles.

Finalment, i pel que fa a les entitats implicades, destaca l'aparició del suport del GOB en el llistat d'entitats que recolzen els postulats de la Plataforma. Aquesta entitat ecologista tradicionalment ha estat molt beligerant a l'hora de reclamar a les administracions el creixement de les xarxes de mobilitat no motoritzada i el transport públic. L'argument que empen per adherir-se és el de l'impuls de processos especulatius a la barriada qüestió que, s'entén, i per les implicacions que té en els processos del mercat immobiliari i d'accés a l'habitatge, queda fora de l'àmbit d'actuació de l'associació que, segons els seus estatuts, s'ha centrat sempre en la demanda de més cura i protecció del medi ambient.

Pel que fa a l'oposició política a l'Ajuntament de Palma es pot observar com gairebé calca un per un tots els arguments primerament desenvolupats per la Plataforma. Tot i que no forma part d'aquest treball l'avaluació dels criteris polítics de cadascun dels partits ni tampoc el clima de polarització que viu la vida política del nostre país els darrers anys, novament se confirma l'esquema tradicional on les formacions de caire liberal-conservador proposen mesures per oposar-se al creixement de la mobilitat activa emprant les resistències veïnals representades a l'opinió pública com a principals arguments.

## 5.6 ARTICLES D'OPINIÓ DE PROFESSIONALS ESPECIALITZATS EN LA MATÈRIA

A continuació es recullen a l'**ANNEX 11** els principals articles d'opinió provinents de personalitats que, per la seva vinculació professional i/o acadèmica amb el disseny de la ciutat, poden ser considerades com a referents en relació a la polèmica del projecte de Nuredduna.

## 5.6.1 Conclusions

Dintre de totes les opinions professionals recollides es poden distingir dos grups perfectament diferenciats. Per un costat tenim a Tomeu Duran, Carles Francesc Baeza i Marc Morell, arquitecte i sociòlegs respectivament, que reiteren els mateixos arguments que emet la Plataforma «Pere Garau...». Insisteixen especialment, juntament amb l'arquitecta Itziar González <sup>5</sup>, en els conceptes d'especulació i gentrificació lligats a la reforma.

Tot i que tampoc és objecte d'aquest treball delimitar les conseqüències directes que pugui tenir un projecte de millora urbana en els processos gentrificadors, els autors no expliquen com una reurbanització d'una relativa baixa entitat com el que estam abordant (apenes suposa una reforma de més de 275 metres lineals i la meitat d'una plaça de l'Eixample de Palma, que actualment actua més aviat de rotonda que no d'espai públic per «passar» i «estar») pugui implicar tota una revolució especulativa en el mercat immobiliari de la zona.

Si bé és cert que, segons la informació municipal, la intencionalitat del projecte és la de generar un corredor o eix verd que uneixi l'eixample de la zona de Llevant amb el centre històric seguint la morfologia de l'esquema radial dissenyat per Calvet, els arguments per sostenir aquestes afirmacions no es recolzen amb dades o altres evidències per facin entendre com aquesta intervenció podrà capgirar per complet les estructures economicosocials de la barriada. Per tot plegat, és encara més cridaner que aquests autors arribin a emprar una terminologia com la d'«apartheid social», «lluïta de classes» i «perdedors socials» que, com es deia, la reforma no sembla que tenguí cap ingredient demostrat que desemboqui a en aquestes situacions tan dramàticament relatades.

L'argumentació de la gentrificació, que apareix en nombroses ocasions i que és invocada com un dels principals problemes que provocarà la reforma de Nuredduna, sembla contradir-se amb els propis arguments dels autors que defensen la seva existència com una possible amenaça. Els mateixos Baeza, Duran i Morell utilitzen el recurs d'esmentar altres processos gentrificadors duts a terme a la ciutat de Palma com puguin ser la rehabilitació del barri de la Calatrava o el de la Gerreria, ambós documentats amb nombrosa bibliografia i que també ha estat emprada en aquest treball, com l'obra «Urbanismo neoliberal, negocio inmobiliario y vida vecinal» (Franquesa, 2013). Aquestes obres analitzen detalladament els processos de transformació d'aquelles barriades i aporten dades concretes i contrastables sobre quins foren els impulsos i els actors del procés gentrificador i els seus resultats. En cap cas, comparables amb el que ara s'argumenta sobre Nuredduna atès que sols s'hi apunten

---

<sup>5</sup> Tal i com es pot desgranar a la conferència impartida per l'arquitecta i referenciada a l'Annex d'aquest treball, la seva postura és la de combatre la proposta de reurbanització del carrer de Nuredduna tot apuntant una sèrie de connexions entre les intervencions urbanes impulsades per les administracions, la manca de diàleg i diverses tipologies de corrupció política. En una entrevista (Bauzá, 2021) oferida a un diari el mateix dia de la conferència, González va manifestar que havia acudit a Palma cridada per l'arquitecte Tomeu Duran i s'havia compromès amb la Plataforma «Pere Garau molt...» per tres motius: «un, recolzar a un company que fa una reflexió encertada; dos, perquè ARCA i "Flipau amb Pere Garau" treballen molt per la ciutat; i tres, tenc moltes experiències exitoses en mediacions entre ajuntaments i veïns». Acte seguit, la Plataforma va publicar un comunicat on informava que l'arquitecta s'havia posat a disposició de l'Ajuntament de Palma per rebre l'encàrrec d'efectuar aquesta mediació. A la mateixa entrevista, González sosté una altra afirmació «me sorprende que no se haga un trabajo más fino de cosideño con ARCA o Tomeu [Duran], que aportan cosas de calidad». Cal tenir en compte que tant González com Duran treballen habitualment en equips multidisciplinars (per exemple «km-ZERO» i «Grigui») que s'encarreguen de dissenyar transformacions urbanes a càrrec de fons públics de diversos ajuntaments de Catalunya i Balears.



missatges, no fets concrets, ni tan sols indicis i ni molt manco actors (com puguin ser possibles promotors immobiliaris interessats) com els que sí que es van donar en els barris esmentats i afectats pels processos d'abandonament i degradació del centre històric molt ben documentats per part de Ruiz Viñals, també referenciada en aquest treball (Ruiz Viñals, 2000).

En aquell context foren determinants la proliferació d'actituds delictives i irregulars amb complicitat amb la Policia Local i l'Ajuntament, l'abandonament municipal deliberat de les infraestructures bàsiques de serveis i de sanejament, la prostitució i el tràfic de droga generalitzat, l'interès d'importants promotors immobiliaris, etc. Tots uns elements que en cap cas s'hagi detectat que concorrin a la barriada de Pere Garau o l'entorn de Nuredduna que, tot i que l'actuació de les administracions pot ser criticada en ocasions per ineficaç (com s'ha vist a la revisió de les actes dels Consells Territorials del Districte Llevant), no presenta, d'acord amb els estudis demogràfics i sociològics disponibles consultats, cap mena de problemàtica com la viscuda als barris de la Calatrava i la Gerreria durant els anys vuitanta i noranta del segle XX que sí que responia a un patró clàssic de procés gentrificador.

Per altra banda, hi ha altres autors que el fan és subratllar els importants dèficits que té la ciutat de Palma pel que fa a una estructura exclusiva per a vianants i destaquen les passes que s'han fet fins al moment i encoratgen al Consistori a emprendre'n encara més, per la seguretat dels vianants i per la cura del territori. No obstant això, alguns d'aquests experts es fan també ressó de la necessitat de perfeccionar els processos participatius a l'hora de dissenyar els projectes finals i també alerten de la necessitat d'eviar una excessiva terciarització dels usos econòmics un cop desenvolupada la reforma.

## 6.7 ENTREVISTES, DOCUMENTACIÓ MUNICIPAL, CONTEXT DEL PROJECTE I ANÀLISI DE LA PROPOSTA DE REURBANITZACIÓ

Per tal de completar el recorregut que ha tengut el projecte de transformació estudiat, a l'**ANNEX 12** s'inclou una taula que detalla les principals novetats i actuacions dutes a terme en relació a la reurbanització del c. de Nuredduna. La informació correspon a les notes de premsa que ha publicat el mateix Ajuntament de Palma acompanyant a cada passa de la tramitació i execució de la inversió. La taula es complementa amb més informació específica del projecte consistent en el context del barri, les necessitats d'adaptació a la planificació de la mobilitat i a la millora de la qualitat de l'aire i, finalment, s'hi incorpora una breu descripció gràfica del que suposarà el projecte presentant l'estat actual del carrer i una projecció de la reforma.

Adicionalment, i per poder completar la informació del projecte, especialment pel que fa als processos participatius i de disseny del projecte, s'ha reproduït a l'**ANNEX 13** una entrevista amb el regidor del Districte de Llevant, el Sr. Daniel Oliveira que ha encapçalat gairebé la totalitat de les reunions que s'han dut a terme amb el teixit associatiu implicat en el debat sobre la conveniència de la reforma del carrer Nuredduna.

### 5.7.1 Conclusions

A partir de l'entrevista amb el dirigent municipal i revisió de la documentació oficial emesa per la Corporació, es palesa novament quin ha estat l'esquema participatiu



incorporat i quins han estat els resultats. Es confirma el que ja testimonien les actes municipals i la resta de documentació consultada i es posa novament de relleu la necessitat de ponderar adequadament el pes de l'opinió publicada i el pes de l'opinió expressada pel veïnat en els processos «ad hoc».

Pel que fa als detalls del projecte se pot concloure que si bé el seu abast és absolutament modest, qüestió que no correspon valorar en aquest treball, sí que s'enquadra totalment dins el que disposa la planificació del creixement de la xarxa per a vianants establerta en el PMUS de la ciutat i que determina la necessitat d'impulsar noves zones exclusives per a vianants.

Finalment, el repàs de les actuacions municipals deixa damunt la taula un altre argument d'oposició que també sembla entrar en contradicció i que correspon a un programa d'actuacions desenvolupat a altres indrets de la barriada de Pere Garau per dotar-lo de major superfície destinada als vianants, millores en el mobiliari urbà, plantació de nou arbrat, etc. on s'hi han destinat més de 700.000€ i on està previst, segons fonts municipals, invertir-hi més recursos en els propers mesos.

A banda d'això, el regidor explica altres plans per millorar la xarxa dotacional de la barriada de forma imminent amb nous centres de salut, biblioteca, casal de barri, etc. Com queda clar, la intervenció de Nureduna, tot i que discutible en determinats matisos que s'analitzaran a l'apartat de conclusions, no és una intervenció aïllada ja que va en la línia de dotar, amb diversitat d'usos, de més espais de qualitat per als vianants a la zona. Es contradiu, per tant, l'afirmació dels detractors del projecte que sostenen que els impulsos inversors de l'Ajuntament a Perre Garau es concentren solament en el carrer de Nureduna.

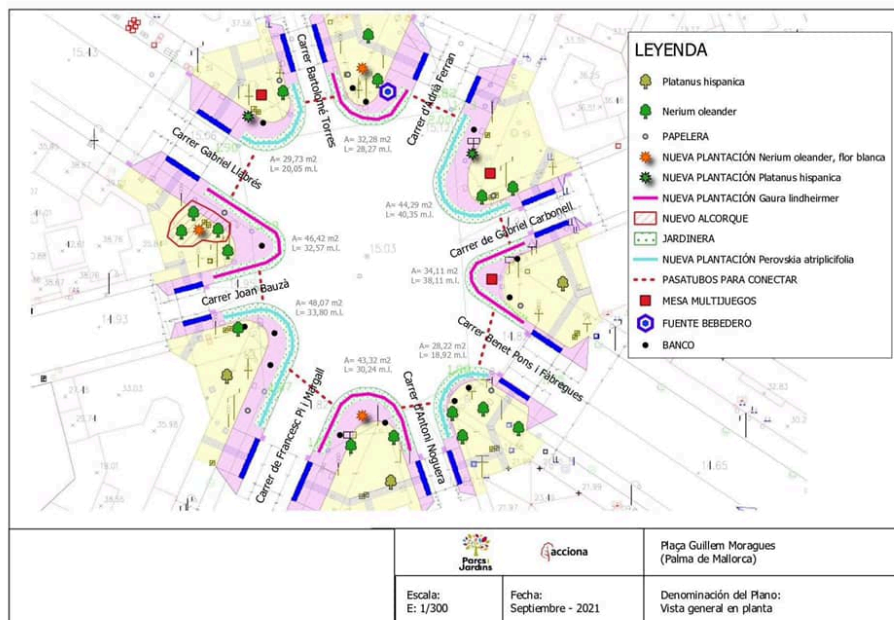


Fig. 15 Esquema de les intervencions de millora urbana realitzades a la plaça Guillem Moragues (Font: Ajuntament de Palma)

## 6. CONCLUSIONS I RECOMANACIONS

El present treball s'ha desenvolupat amb la intenció d'analitzar la divergència que es produeix entre ciutadania i administració municipal quan s'impulsa el creixement de la xarxa viària per a la mobilitat activa i s'ha pres el darrer exemple d'aquesta confrontació, la reurbanització del carrer Nuredduna, per agafar el pols a aquestes friccions i determinar de quina manera podem introduir millores per suavitzar-les.

S'ha demostrat que Palma és una ciutat dissenyada per ser excessivament depenent del vehicle particular i amb una necessitat, i voluntat refrendada a les darreres convocatòries electorals, d'adaptar-se als corrents que apunten vers una reducció dels índexs de contaminació així com d'adaptació als reptes que imposa l'escalfament global provocat pel canvi climàtic. Atesa la configuració urbanística de la ciutat, compacta i amb pocs desnivells, esdevé idònia per al desenvolupament d'una xarxa específica per a bicicletes i vianants, que permeti aprofundir en la seva major connectivitat assolint, alhora, el dret a una mobilitat cohesionadora territorialment i socialment que superi un disseny urbanístic engendrat durant les dècades del desenvolupisme del segle XX.

Què ha succeït a Palma, doncs, els darrers anys, perquè la ciutat no s'hagi permès assolir aquesta fita com sí que han fet altres urbs del seu context? A banda de la morfologia urbana, cal afegir-hi que els intents per executar projectes que reverteixin aquesta situació s'han aplicat sempre sobre la ciutat construïda, la qual cosa ha provocat el sorgiment d'unes lògiques resistències, veïnals sobretot, però també sectorials, mediàtiques i polítiques. Arribats, doncs, al punt d'analitzar-les i veure de quina manera responen aquestes a necessitats reals o s'entronquen dins altres paràmetres reproduïts a altres contextos i que ja han estat descartats com temors infundats, ha estat necessari explorar-les una a una i emmarcar-les dins un context teòric més obert i general per poder determinar la seva validesa.

Una peça fonamental de la recerca ha estat l'anàlisi dels processos participatius, peces clau per entendre en quin moment es produeix aquesta ruptura entre la voluntat (o l'opinió) ciutadana i els interessos de l'administració municipal. S'ha observat, però, que en els processos participatius reglats i informals accionats per redactar les principals planificacions que afecten el disseny i gestió de la mobilitat (entre elles el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible), la ciutadania responia d'una manera inequívoca: la necessitat de seguir fent creixent la xarxa viària segregada a favor dels vianants caracteritzada, a més, per uns espais on hi hagi una mescla d'usos, s'afavoreixi el contacte segur dels transeünts i es preservi, alhora, al nou vial generat, de les indesitjades friccions provocades per una excessiva terciarització dels establiments econòmics o per l'auge de l'especulació immobiliària. Per tant, on es produeix l'escissió?

Amb l'anàlisi de la repercussió política (o més aviat partidista) i mediàtica de la polèmica i com ha crescut aquesta dins l'imaginari col·lectiu de la ciutat, ens adonam que, d'acord amb totes les notícies, manifestos, declaracions i argumentaris vessats a l'esfera pública, especialment per part de les tres principals entitats ciutadanes contràries al projecte de reforma de Nuredduna, es produeix un radical punt d'inflexió respecte a la planificació general de la mobilitat pactada prèviament en els processos participatius que la fonamentaven. Ha calgut demanar-se, doncs, què ha fallat i per quin motiu s'estan desenvolupant aquestes resistències, què les acciona, qui les promou i què podríem fer per aprofitar-les per generar un procés de construcció col·lectiva de la ciutat que sigui

compartit i participat pel major nombre d'agents i que proporcioni un resultat que pugui ser percebut com a propi per a la gran majoria de la ciutadania.

Observant les passes que ha donat el mateix Ajuntament de Palma a l'hora d'articular els processos participatius per informar del nou projecte de transformació del carrer Nureduna observam que s'estructuren d'una manera de vegades unidireccional, especialment durant la fase de l'elaboració de la proposta final, si bé queda més que demostrat que cal, per tot el que ha estat exposat en el treball, un necessari impuls ferm a les polítiques de mobilitat no motoritzada, més encara quan aquestes formen part de les intencions polítiques explicitades pels partits que actualment conformen la coalició de govern municipal durant les campanyes electorals.

Analitzant una a una les intervencions de tots els actors, i explorant també altres experiències que han donat bons resultats a altres indrets, podem arribar a la conclusió que per millorar els processos de diàleg hauria estat convenient introduir una fase prèvia a l'elaboració del projecte executiu, de tal manera que els actors implicats (als que, tanmateix, se'ls ha donat veu en els processos participatius formals i no formals articulats, gran part d'ells, a través del Districte Llevant) haguessin pogut fer arribar les seves aportacions i conèixer més detalls específics sobre el caràcter del projecte.

En aquesta línia, en el mateix treball també s'ha explorat la possibilitat que determinades ingerències del teixit ciutadà puguin condicionar, o fins i tot, arribar a impedir, la viabilitat del projecte atès que moltes resistències s'han revelat com a irracionals i, per tant, serien difícilment vencibles. Per tot plegat, seria recomanable un impuls doble: per un costat, no deturar mai la intenció inicial d'impulsar el projecte que, com s'ha vist, formava part dels acords de governabilitat del consistori palmesà i de la planificació de la xarxa de vianants i, per altre costat, obrir determinades fases d'elaboració del projecte per a poder incloure-hi el nombre més gran de particularitats a condició que aquestes no desdibuixin el resultat final.

Amb tot també hem pogut observar com tenim un important dèficit qualitatiu i quantitatiu de la participació organitzada entorn de les entitats denominades com a tradicionals on hi comptam, especialment, les associacions veïnals, requerides d'un més que necessari relleu generacional i d'adaptació a les noves formes de participació dins d'una societat cada cop més líquida. Aquesta seria, per tant, una de les claus: realitzar una necessària reflexió sobre la representativitat atès que s'ha demostrat que alguns dels actuals actors implicats responen de manera diferent quan se'ls pregunta què volen per la ciutat a quan se'ls planteja un projecte amb unes característiques determinades, que rebutgen immediatament.

Això ho hem comprovat quan, un cop organitzats els processos de deliberació sobre el projecte, les aportacions contràries a la reforma objecte d'estudi han estat més aviat tímides i que, en canvi, les aportacions vessades a l'esfera pública contra la remodelació, tot i provenir d'una minoria de veus, han obtingut un més que notori ressò dins l'opinió pública i la vida política de la ciutat. Una polarització, tal vegada exagerada, possiblement un renou que emmascara altres veus silents, que cal entendre que són majoria, i que són en realitat les grans beneficiades de l'ampliació de la xarxa de vianants. En tot cas, aquesta oposició mediàtica queda demostrada com incontenible, especialment per les seves pròpies contradiccions que s'han explicat abundantment a la fase d'anàlisi d'aquest treball, i que fa que existeixi un relativament escàs marge de maniobra per als responsables municipals més enllà d'acceptar-ho com un component més de la lluita d'interessos partidistes, mediàtics i, perquè no dir-ho, també particulars

de determinats actors que puguin intentar lucrar-se o dur fins al darrer extrem les seves aspiracions d'immobilistes.

Malgrat tot aquest panorama pugui semblar negatiu, el que queda recollit en aquest treball pretén ser una fotografia ampliada de quins han estat els processos i quines veus s'han alçat a favor d'un canvi de paradigma en la mobilitat de Palma, primer, i quines altres han actuat de forma més o manco reaccionària quan s'han plantejat solucions específiques en un model prèviament elaborat i demostradament consensuat. Caldrà esperar que la reforma de Nuredduna finalitzi i es puguin veure si els fruits esperats, la generació d'un espai de vianants de qualitat que permeti la diversitat, la trobada i, també, el «conflicte» que apunta Richard Sennett, esdevenen realitat.

Pel futur caldria imposar-se noves formes de plantejaments participatius on, en comptes d'activar-los i desactivar-los puntualment per a la redacció de plans de mobilitat o generals d'urbanisme, s'estimuli una ciutadania activa que participi de manera crítica en la vida pública diària de la ciutat. Tot plegat no és fàcil, especialment amb les relatades noves formes de participació, per la mutabilitat dels actors, les seves pròpies contradiccions i carències en quant a legitimitat representativa afegint-hi, a més, que cada cop comptam amb una societat més mediatitzada i polaritzada.

Cal una mediació continuada, pedagògica i guiada, que ajudi a la redacció de projectes de manera multidisciplinària i participada, que provoquin un resultat que pugui ser fàcilment assumible pels actors que hi han intervingut i que se perpetui en el temps atesa la vocació de consens que els ha generat. Hem d'evitar caure, tanmateix, en una simplificació dels processos de creació dels projectes d'intervenció urbana que acabin devaluant el talent de tots els professionals implicats en la seva redacció que contemplin múltiples variables que s'escapen a la comprensió d'un ciutadà no especialitzat. En aquest sentit, tampoc podem pretendre imposar dissenys o interpretacions de la voluntat ciutadana que es desconnectin completament de l'impuls que es doni a la necessitat de transformació. Els exemples exposats en aquest treball, com a exemplificadors de bones pràctiques, podran evitar part de les resistències, tot i que no totes, com ja s'ha afirmat, amb les quals caldrà conviure per mantenir vigent la voluntat expressada democràticament de transformar la ciutat.

## 7. CONSIDERACIONS FINALS

Un dels principals entrebancs que té el present treball és que es tracta d'una anàlisi que es realitza sobre un procés encara en curs atès que en el moment de tancar el document, les obres del c. Nuredduna estaven encara actives. No obstant això, l'actualitat constant del projecte ha permès recavar amb molta més facilitat tota la documentació que s'ha anat generant al seu voltant, tan explicativa de les bondats de la intervenció, com tota l'argumentació que s'ha teixit en contra de l'obra. D'aquesta manera, ha estat francament interessant poder desgranar tots i cadascun dels arguments que s'han erigit en contra del projecte i contraposar-ho amb un marc teòric que s'ha sotmès a la necessitat de donar resposta als objectius del treball alhora que havia de servir de marc de referència per poder obtenir informació d'altres experiències.

De tot l'incorporat i analitzat, i més enllà dels que s'han anomenat com arguments «tradicionals» per oposar-se a una transformació urbana (pèrdua d'aparcament per als veïns, problemes d'accés per als comerços de proximitat, etc.) sobre els quals s'han aportat dades per tal de demostrar la seva adaptació a la realitat i al context, cal fer notar que l'argument de la gentrificació o altres processos especulatiu lligats als projectes de millora urbana és una qüestió que té una fonamentació molt més sòlida tot i que no suficientment argumentada per part dels actors contraris a la reforma en el cas que ens ocupa.

Tot i que en el cas de Nuredduna, com s'ha intentat explicar, s'ha demostrat que per la baixa entitat del projecte no hi seria d'aplicació aquest aspecte, si que hauria d'explorar-se de forma més abundant i detallada en termes d'utilitat pública i que per motius de tancar l'objectiu d'aquest treball no s'ha pogut tractar amb prou profunditat. Serà interessant, doncs, observar de quina manera afectarà la reforma al carrer Nuredduna i si les prediccions sobre l'amenaça especulativa es compliran, en quina mesura i amb quin radi d'acció es faran notar a l'entorn de la barriada de Pere Garau i si aquestes són suficients per cancel·lar una intervenció d'aquestes característiques que respon a la necessitat, també urgent com s'ha pogut demostrar, de dotar a la ciutat de Palma d'una major xarxa de vials dedicats exclusivament als vianants.

Un altre aspecte que es podria desenvolupar i que té al present treball com a punt de partida és l'ús partidista que fan els partits polítics de les lògiques resistències veïnals que es produeixen quan s'inicia un procés de reurbanització, ja sigui pels motius "tradicionals" fins ara treballats com també aquells relacionats amb l'encariment dels béns immobles fruit d'un procés especulatiu. També es podria estudiar amb més profunditat l'ús i abús que en fan aquests partits d'aquests arguments negatius fins al punt d'instrumentalitzar a les entitats ciutadanes per assolir les seves fites més particulars.

També caldria demanar-se de quina manera es pot gaudir l'espai públic lliure a la ciutat de Palma i si necessàriament el seu aprofitament ha d'estar condicionat per una terciarització dels seus usos. Com s'ha vist a la mateixa ciutat, en intervencions precedents al c. Nuredduna, en els casos dels carrers Fàbrica i Blanquerna, es va viure un autèntic esclat de l'activitat de bars i restaurants que substituïren amb relatiu poc temps al teixit comercial tradicional provocant molèsties als veïns i dervirtuant la motivació per la qual foren construïts aquests eixos cívics ja que pretenien aportar, a més d'un espai segregat per als vianants, varietat d'usos que s'ha determinat com l'ingredient principal per generar espais públics de qualitat. Així doncs, caldria apuntar



quin hauria de ser l'equilibri d'activitats en els nous eixos de vianants i si se pot determinar que les ciutats mediterrànies, en general, i Palma en particular, condicionen excessivament l'ús de l'espai públic a la necessària presència de negocis de restauració.

Finalment, caldria explorar noves formes per mesurar la voluntat veïnal per tal de dissenyar futurs projectes de reestructuració urbana. Com s'ha vist, la participació formal es ceneix a unes estructures que tal vegada, per la manca de representativitat del teixit associatiu que també s'ha detallat, poden resultar imperfectes. Per altra banda, els processos participatius que s'impulsen per dissenyar els plans municipals i autonòmics de mobilitat, tot i que basats en dades objectives (enquestes anònimes, mesuració d'aforaments, contacte amb agents representatius), podria amplia-se. Caldria determinar si se podrien implantar mesures de caire més demoscòpic que permetessin copçar amb major exactitud la voluntat dels veïns d'un barri concret, així com la resta de la ciutat, referits a una actuació concreta o fins i tot impulsar referèndums que permetessin determinar la viabilitat de diverses opcions un cop delimitades aquestes prèviament al necessari compliment de manaments més generals com puguin ser la voluntat política del consistori del moment o normatives de caire europeu, estatal o autonòmic que obliguin al creixement de les xarxes de mobilitat activa i/o a la reducció dels índex de contaminació.

Actualment, són moltes les ciutats que estan implantant reformes estructurals a la seva fesomia urbanística per adaptar-se a les exigències de reducció de contaminació generant, al seu torn, nous espais d'ús lliure públic per a bicicletes i vianants. És un camp d'estudi molt interessant per poder determinar de quina manera s'han d'emprendre aquestes accions sense provocar externalitats negatives que les acabin condemnant al fracàs com puguin ser les esmentades que afecten a l'especulació a les quals cal afegir renous, actituds incíviques o excessiva terciarització dels sectors productius de la barriada.

## 8. REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES I FONTS

Agència de Salut Pública. (2021). *Informe de resultats. Salut als Carrers*.

Aguiló Victory, M. (coord. ), & Llauger Lull, M. A. (coord. ). (1996). *150 anys d'obres públiques a les Illes Balears* ("Sa Nostra". Obra Social i Cultural & C. y P. de las I. B. Colegio de Ingenieros de Caminos, Eds.).

Ajuntament de Barcelona. (2016). *Superilles*.  
Www.Ajuntament.Barcelona.Cat/Superilles/Ca.

Ajuntament de Palma. Àrea de Mobilitat. (2014). *Pla de Mobilitat Urbana Sostenible*.

Ajuntament de Palma. Àrea de Benestar Social, I. i P. C. (2012). *Dades per a un diagnòstic de barris de Palma*.

Anaya Boig, E. (2020). *Todo lo que aporta la bici ante una nueva crisis como la del coronavirus*. [Http://Www.Fundacionconama.Org/Todo-Lo-Que-Aporta-La-Bici-Ante-Una-Crisis-Como-La-Del-Coronavirus/](http://Www.Fundacionconama.Org/Todo-Lo-Que-Aporta-La-Bici-Ante-Una-Crisis-Como-La-Del-Coronavirus/).

Auge, M. (1992). *Los «no lugares». Espacios del anonimato. Una antropología de la Sobremodernidad* (Gedisa, Ed.).

Bauman, Z. (2006). *Vida líquida* (Espasa Libros, Ed.; 2013th ed.).

Bauzà, J. (2021, June 20). Itziar González, arquitecta, urbanista y experta en participación ciudadana y mediación: «Hay que limitar este modelo económico depredador». *Diario de Mallorca*.

Belil, M. (2020). *Desafíos y actores de la ciudad*.

Bibiloni, G. (2012). *Els carrers de Palma. Toponímia i patrimoni de ciutat* (G. Bibiloni, Ed.).

Blanco, I., & Subirats, J. (2018). El nuevo municipalismo: derecho a la ciudad y comunes urbanos. *Gestión y Análisis de Las Políticas Públicas*, 20.

Borja, J., Sánchez, J., Subero, J., Tomás, M., & Xurigue, J. (2020). *Innovación política, gobierno abierto y participación ciudadana*.

Botana, C. (2022). El espejismo del espacio público. *Revista de Estudios Urbanos y Territoriales*, V(22).

Busquets, X. (2011, January 15). Àngels Fermoselle: «Me gustan las piedras de las possessions, margs i cases con encanto». *Última Hora*.

Capó, J. (2009, September 12). Los taxistas pararán una hora contra el carril bici de las Avenidas y los turnos. *Diario de Mallorca*.

Col·lectiu Punt 6. (2019). *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida* (Virus Editorial, Ed.).

*Un full de ruta de la Unió Europea per a la bicicleta*, (2016) (testimony of Comitè Europeu de les Regions).

Comité Preparatorio de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III). (2016). *Declaració de Barcelona. Document final de la reunió temàtica sobre espacis públics. Hàbitat III*.

Company Corró, R. (2017). Un nou urbanisme s'obre camí a Ciutat. *Palma. La Ciutat Envaïda, Quarta part: la ciutat turística de 1975 a 2020*.

*Decret 35/2019, de 10 de maig, d'aprovació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears*, (2019) (testimony of Conselleria de Mobilitat i Habitatge).

Cortés Fleixa, J. L. (2016). Régimen financiero de la Ley de Capitalidad de Palma (Mallorca). In Lleonard Muntaner (Ed.), *Una década de la Ley de Capitalidad de Palma*.

Daniel Innerarity. (2020, December 4). Pandemia sin verdad. *La Vanguardia*.

*Declaration on Cycling as a climate friendly Transport Mode*, (2015).

Delclòs-Alió, X., & Miralles-Guasch, C. (2021). Jane jacobs in barcelona: Conditions for urban vitality and their relationship with everyday mobility. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 67(1), 51–72. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.567>

Delgado, M. (2021, August 11). *El «espacio público» como representación y falacia en Henri Lefebvre*. Bloc de Manuel Delgado.

Equip de Gestió de la Diversitat Cultural. (2018). *La població de Palma per nacionalitat i sexe. Dades a 01/01/2018*.

Europa Press. (2022, January 22). El Año Nuevo Chino ya es fiesta de interés público en Palma, donde viven unos 3.500 ciudadanos chinos. *Europa Press*.

Fanjul, S. C. (2020, December 17). Arquitectura de los cuidados. Izaskun Chinchilla: «¿Por qué puedo aparcar mi coche en la calle, pero no mi sofá o mi nevera?». *El País*.

Fanjul, S. C. (2021, June 13). Nos gustan mucho los bares y poco las asociaciones. *El País*.

Franquesa, J. (2013). *Urbanismo neoliberal, negocio inmobiliario y vida vecinal* (Icaria - Institut Català d'Antropologia, Ed.).

Fuster, M. (2020, January 10). La portaveu d'ARCA, Àngels Fermoselle, explica com serà la seva setmana. *Ara Balears*.

García Delgado, C. (1979). Ciutat de Mallorca: evolución y permanencia del centro histórico. Los monumentos góticos. El Puig de Sant Pere. *Revista 2C Construcción de La Ciudad*, 13.

Garcias, G. (n.d.). Les darreres passes del govern socialista a l'Ajuntament de Palma. *Palma. La Ciutat Envaïda, Quarta part: la ciutat turística de 1975 a 2020*.

Gehl, J. (2008). *La humanización del espacio urbano* (Editorial Reverté, Ed.).

González, P. (2019). *Espacio público urbano, dimensiones y complejidad*.

Govern de les Illes Balears, Consell de Mallorca, & Ajuntament de Palma. (2011). *Pla de millora de la qualitat de l'aire de Palma 2011-2015*.

Haffner, J. (2015, May 6). The dangers of eco-gentrification: what's the best way to make city greener? *The Guardian*.

Hardin, R. (2006). *Trust: 10 (Key Concepts)* (Polity Press, Ed.).

Herce Vallejo, M. (2009a). El derecho a la movilidad: requerimientos de la sociedad actual. In Reverté (Ed.), *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*.

Herce Vallejo, M. (2009b). *Sobre la movilidad en la ciudad* (Reverté, Ed.).

Herce Vallejo, M. (2013). *El negocio del territorio: evolución y perspectivas de la ciudad moderna* (Alianza Editorial, Ed.).

Herce Vallejo, M., Álvarez Palau, E., & Subero Munilla, J. (2020). *Bases para un modelo integral de movilidad urbana*.

IPSOS - Game Changers. (2020). *Impact fo coronavirus to new car purchase in China*.

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities* (Random House, Ed.).

Ladaria, M. (1985). *El ensanche de Palma*.

Laker, L. (2020, April 21). Milan announces ambitious scheme to reduce car use after lockdown. *The Guardian*.

Larrinaga Arza, J., & Bárcena Hinojal, I. (2009). Sí, soy un NIMBY ¿y qué pasa? *El Ecologista*, 60, 42–44.

Magrinyà, F., Navas, T., Mercadé, J., & Mayorga, M. (2014). Del urbanismo del proyecto urbano (1980-1992) al urbanismo ciudadano y de apropiación social (2011-2014). Reflexiones sobre las transformaciones urbanas del puerto y frente marítimo de Barcelona y el rol de la ciudadanía. *Bitacora* 24.

Mariné Jové, P. (2022). Espacio público urbano y privatización. *Revista de Estudios Urbanos y Territoriales*, V(22).

Mateos, A. (2010, March 17). PP y UM exigen a Aina Calvo que consensúe la reforma de Pere Garau. *Ultima Hora*.

Miralles-Guasch, C., Cebollada, Á., & Requena, R. (2010). Estrategias de participación ciudadana en la gestión de la movilidad y el transporte. La Universidad Autónoma de Barcelona como ejemplo. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona*, XIV(331 (39)).

Monterde Mateo, A. (2020). *Innovación social, innovación abierta e innovación social abierta*.

Mumford, L. (1961). *The city in history. Its origins, its transformations, and its prospects* (Inc. Harcourt, Ed.).

Munar, A. (2015, July 13). Fábrica sigue dividida. *El Mundo*.

Navazo, M. (2014). 10 mitos sobre movilidad urbana. Tarifcar el uso del coche acentúa las desigualdades sociales. *La Ciudad Viva*.

Navazo, M. (2021). Las calles, al servicio de la vitalidad urbana. *Red de Ciudades Que Caminan - Panorama*.

Nebot Beltrán, F. (2019). *Primero, la ciudad. La movilidad en Pontevedra. 1999-2019* (Concello de Pontevedra, Ed.).

Nicolau Bover, P. (2017). La ciutat creix malgrat la crisi turística. *Palma. La Ciutat Envaïda, Quarta part: la ciutat turística de 1975 a 2020*.

Ortigosa Marín, J. (2020). Urbanisme i mobilitat, la ciutat metropolitana futura. *Revista Del Col·legi d'Enginyeria de Camins, Canals i Ports de Catalunya*, 53. *La ciutat sense cotxes*.

Pascual, J. M. (2016). La ciudadanía activa- clave del progreso de la ciudad. In Publicacions de la Fundació Apip-Acam (Ed.), *Las ciudades ante el cambio de era. La nueva gobernanza urbana. Actores e instrumentos*.

Peradalta, X., Piella, R., & Serratosa, J. (2021). Caminabilidad: parámetros y sensaciones. *Crítica Urbana. Revista de Estudios Urbanos y Territoriales*, IV(19).

Pinzuti, P., Gandolfi, P., Montieri, V., Donde, M., & Sangalli, G. (2020). Piano di azione per la mobilità urbana post Covid. *Bikenomist - Bikeitalia*.

Pla Nualart, A. (2011, June 7). Per una llengua més nova que l'anar a peu. *Diari Ara*.

Plaza, A. (2020, November 21). José Mansilla: «La crisis mercantilizará más la ciudad». *El País*.

Portas, N. (1993). El planeamiento urbano como proceso de regulación variable. *Ciudades. Revista Del Instituto Universitario de Urbanística*.

Pozueta Echevarri, J. (2008). La Experiencia Internacional en Peajes Urbanos. *Cuaderno de Investigación Urbanística*, 58.

Rabassa, F. (2013, March 21). El PP rectifica y la calle Blanquerna será "íntegramente peatonal." *Última Hora*.



Red de Ciudades por la Bicicleta. (2020). *La bicicleta en tiempos de coronavirus*.

Regidoria de Model de Ciutat i Habitatge Digne. (2018). *Urbanisme aprova de forma definitiva el pla que regula els usos dels eixos cívics i els vials per a vianants*.

Rodríguez, L. (2020, April 21). Post-confinamiento: cada vez más ciudades cierran sus calles a los coches para dar espacio a los coches. *El Diario*.

Ruiz Viñals, C. (2000). *L'urbanisme de la ciutat de Palma* (el Far de les Crestes & Ajuntament de Palma, Eds.).

Saborit, N. (2019). El derecho a la movilidad y las ciudades. *Blog Máster Oficial de Ciudad y Urbanismo - Universitat Oberta de Catalunya*.

Sanz Alduán-Burgos, A. (1998). Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos [1]. *Ciudades Para Un Futuro Más Sostneible*.

Sennett, R. (2014). *L'espai públic. Un sistema obert, un procés inacabat* (Arcàdia, Ed.).

Sennett, R. (2019). *Construir i habitar. Ètica per a la ciutat* (Arcàdia, Ed.).

Soni, N., & Soni, N. (2016). Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area. *Land Use Policy*, 57, 139–150. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2016.05.009>

Terrasa García, X. (2021). *El carrer dels Oms. De tallers de manufactura a comerciants* (Edicions Documenta Balear, Ed.).

Torres, A. (2016). ¿Participación o talento? Por una participación ciudadana 3.0. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*.

Vallespir, A. F. (2014, November 17). Cambiar Pere Garau desde el urbanismo. *Diario de Mallorca*.

Vich, G., Dopico Magadán, J., & Miralles-Guasch, C. (2019). La composición de los espacios verdes y niveles de actividad física de la gente mayor en Barcelona. *International Conference Virtual City and Territory*, 0(13). <https://doi.org/10.5821/ctv.8555>

Yoshimura, Y., Kumakoshi, Y., Fan, Y., Milardo, S., Koizumi, H., Santi, P., Murillo Arias, J., Zheng, S., & Ratti, C. (2022). Street pedestrianization in urban districts: Economic impacts in Spanish cities. *Cities*, 120. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103468>

## ANNEX 0.

# ANÀLISI BÀSICA DE DEL PROJECTE MUNICIPAL DE REURBANITZACIÓ DEL CARRER DE NUREDDUNA

## 1. Nomenclàtor, antecedents i característiques físiques del carrer

Segons informa Gabriel Bibiloni a «Els carrers de Palma. Toponímia i patrimoni de la ciutat» (Bibiloni, 2012) es tracta d'un carrer de la «Ciutat Nova» que va de l'avinguda d'Alexandre Rosselló al carrer de Francesc Barceló i Combis. Inicialment va estar identificat amb la lletra «C», juntament amb el carrer de l'Arquebisbe Aspàreg.

El seu primer nom va ser *calle de Pi y Maragall*, imposat duran la segona dècada del segle XX. El 1937 va ser titulat *calle de Arturo Rizzi*, en homenatge a l'aviador militar italià Luigi Neri, conegut com Arturo Rizzi, que morí el 1936 quan anava a bombardejar el port d Maó. Finalment, el 15 de juny de 1979 va rebre el nom actual.

*Nuredduna* és un personatge creat per Costa i Llobera (1854-1922) en el seu poema *La deixa del geni grec*. Nuredduna és una sibil·la que habitava el poblat talaiòtic de les Pallisses (Artà). Un dia arriba de Grècia Lesesigeni i és capturat per la tribu, que es disposa a oferir-lo als déus en sacrifici. Melesigeni parla una llengua que els locals no entenen, però toca la lira i així s'expressa i es fa entendre. Nuredduna s'enamora d'ell, l'ajuda a fugir i com a càstig és sacrificada ella en el seu lloc.

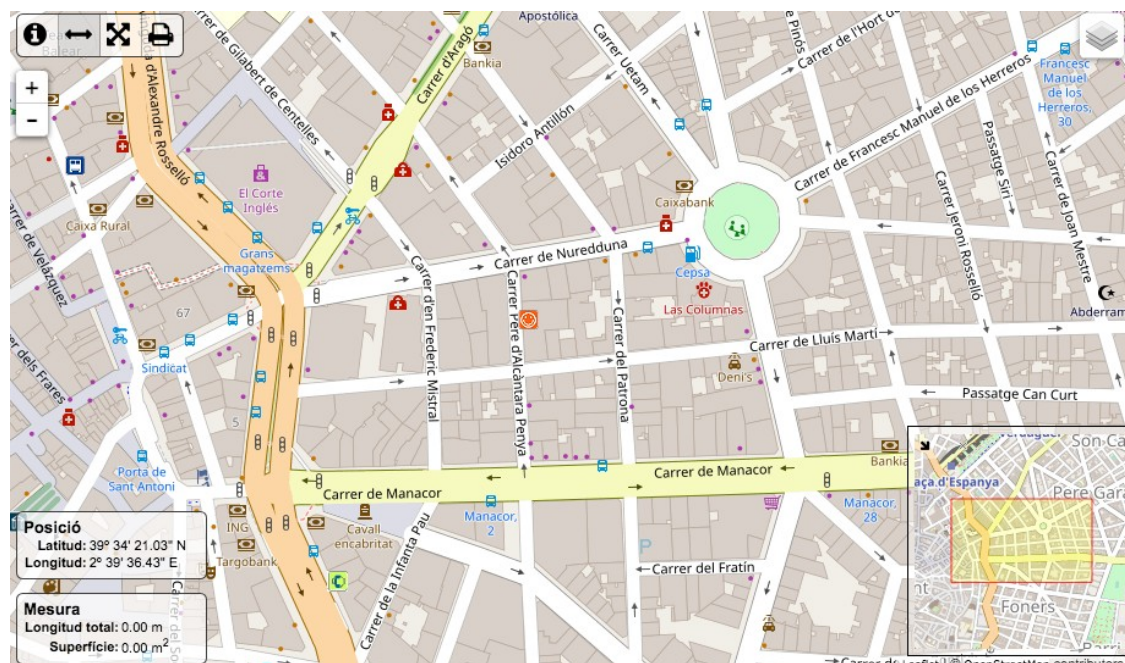


Fig 1. Plànol de situació del c. de Nuredduna (Font: Ajuntament de Palma)

El carrer té una llargària total de 295,95 m. i és el vial que connecta l'avinguda d'Alexandre Rosselló amb la plaça de Garcia i Orell (coneguda popularment a Palma com la «plaça de les Columnes»). Té una orientació E-O i està travessat transversalment en l'eix N-S pels carrer de: c. Frederic Mistral; c. Pere d'Alcàntara Penya; c. Patronat Obrer. Està ubicat a la barriada de Pere Garau.

Presenta tres trams pel que va a la seva secció. En el primer tram, hi trobam la sortida del túnel soterrani que connecta aquest carrer amb l'inici de l'avinguda d'Alexandre Rosselló. El túnel, construït durant les anys noranta del segle XX a causa de l'aixecament dels grans magatzems «El Corte Inglés» a la mateixa avinguda, permet connectar en sentit N i en sentit E, aquesta mateixa avinguda amb el carrer Aragó i el carrer Nuredduna, respectivament. Aquesta boca subterrània amb prou feines arriba a la primera intersecció del c. Nuredduna amb el c. Frederic Mistral.

La resta de la secció del carrer es distribueix de la següent manera:

Des de la sortida del túnel fins a la meitat del tram limitat pels carrers de Pere Alcàntara i c. Patronat Obrer, trobam una secció total de 19,82 metres entre façanes els quals es distribueixen de la següent manera: 7,80 m. dedicats a vial de circulació de vehicles a motor; 6,05 m. dedicats a voravia (nord); 1,80 m. dedicats a aparcament en cordó (costat sud); 4,18 m. voravia (sud).

El darrer tram, és a dir, des del punt intermig abans esmentats fins a la pça. Columnes, s'articula de la següent manera: 2,90 m. de voravia (costat nord); 4,52 m. d'aparcament en bateria (costat nord); 5,02 m. de vial de circulació central; 4,35 m. d'aparcament en bateria (costat sud); 2,90 m. voravia (costat sud).

Segons el mateix PMUS de Palma (2014), actualment encara en vigor, i el decret de Batlia que en regula la jerarquitzaació dels vials, el c. Nuredduna està catalogat com a «via de servei de la xarxa secundària» existint la següent jerarquitzaació ordenada de major a menor capacitat:

1. Vies principals. Xarxa principal, primària de 1r ordre. (color vermell)
2. Vies col·lectores. Xarxa principal, primària de 2n ordre. (color verd)
3. Vies de servei. Xarxa secundària. (color blau)
4. Xarxa del Consell de Mallorca (carreteres interurbanes i autovies). (color taronja)
5. Xarxa local. (color blanc)



Fig. 2 Jerarquitzaçió funcional de la xarxa viària (Font: Aj. de Palma)

## 2. Anàlisi demogràfica i urbanística del barri de Pere Garau

Pere Garau és, amb diferència, el barri amb major volum de població, amb 29.637 persones empadronades a 1 de gener de 2018. Des de l'any 2004 ha experimentat un creixement del 10,9%, igual que el de Palma. També és la zona que estadísticament acull més persones nascudes a l'estranger en xifres absolutes i la dotzena en termes percentuals (37,1%). El desglossament es tradueix en un total de 20.709 residents nascuts a Espanya (el 69,88% del total); 2.511 persones nascudes a altres estats de la Unió Europea (representen el 8,47%) i 6.417 persones extracomunitàries (26,65%). (Equip de Gestió de la Diversitat Cultural, 2018)

A aquests factors cal afegir-hi una molt alta densitat poblacional, ja que hi viuen 408,8 persones per hectàrea. La densitat edificable és de 619,3; el valor mitjà cadastral dels béns immobles és 30.683 euros i, pel que fa al dinamisme econòmic i organització urbana, la taxa d'activitats econòmiques és del 5,7. Les parcel·les edificades (edificables són ja gairebé inexistentes) es mouen gairebé totes entre una forquilla dels 100 i els 500 m<sup>2</sup>. (Ajuntament de Palma. Àrea de Benestar Social, 2012) D'això es desprèn que la majoria d'edificis, i d'acord amb el que permet l'actual PGOU, siguin de gran alçada (la mitjana sol rondar els 6 a 8 pisos) i gairebé cap d'ells compti amb places privades d'aparcament, qüestió que obliga a la població resident a aparcar a la via pública.

Pel que fa a la taxa de vehicles és de les més altes, tal i com indiquen el Pla de Millora de Qualitat de l'Aire de la Ciutat de Palma i el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible. Ambdós indiquen la franja de l'Eixample, on està situat el c. Nuredduna, com de les que pateixen una major pressió pel que fa a la circulació de vehicles emissors de partícules contaminants així com una major de pressió d'aparcament provocada pel dèficit d'aquest i que no és altre



que el resultat d'una alta densitat poblacional i unes escassíssimes possibilitats d'aparcament fora de la via pública.

En termes humans, és molt significatiu que la taxa mitja d'estudis finalitzats no supera majoritàriament l'ESO o equivalent, mentre que les persones que disposen de titulació universitària és més aviat residual. Pel que fa a la tendència política sol fluctuar, ja que si bé a les darreres eleccions la força guanyadora fou el PSIB-PSOE, normalment és un barri amb una certa tendència conservadora i el PP solia ser la força majoritària. (Ajuntament de Palma. Àrea de Benestar Social, 2012)

A partir de les dades observades es pot deduir que el nivell de qualitat de l'abastiment dels subministraments bàsics és més que acceptable. No així la «qualitat urbana» del carrer que, per tant per la pressió del trànsit de vehicles a motor com per un mal disseny del paisatge urbà, ofereixen al transeüent unes característiques que no encaixen amb uns estàndards de qualitat urbana pel que fa a disposar d'espais per a la trambada i repòs dels transeüents ni voravies suficientment amples per l'alta densitat de persones que hi transiten diàriament.



**Fig. 3 Estat del c. de Nuredduna abans de la intervenció (Font: Diario de Mallorca)**

Si començam per la part d'accessibilitat seria desitjable aconseguir un major grau de mobilitat. Els rebaixos de voravies són necessaris, i estan desenvolupats, però són incomplets. Atès que és un carrer de la xarxa radial però que està travessat irremediament per altres tres carrers de la xarxa local, seria aconsellable que, en tant que voravies de prioritat de pas per a vianants, es poguessin fer elevades de tal manera que els desplaçaments amb vehicle privat i que es realitzen transversalment al c. Nuredduna fossin relegats a un segon rol tot fomentant la linealitat de les voravies.



On sí que hi ha un vertader dèficit és pel que fa a la qualitat del mobiliari urbà. La seva inexistència denota que és un carrer que fou dissenyat exclusivament per al trànsit de vehicles, i no per al gaudi de la ciutadania en els seus recorreguts o per als residents que hi habiten. L'accentuada longitudinalitat de la via, on el principal protagonista és el vehicle a motor (ja s'ha vist quina era la secció que presentava el carrer) jerarquitzza, encara que sigui involuntàriament, la prioritat del carrer a favor del vehicle, mentre que els vianants són uns simples convidats als quals l'urbanisme els empeny a abandonar l'abans possible el vial. L'arbrat, pel seu costat, si bé és d'agrair la seva actual disposició, genera una frontera visual entre les voravies i la resta del carrer, accentuant encara més la separació que suposa el vial central asfaltat destinat a vehicles.

Però tal vegada on hi hagi més deficiències sigui en el repartiment modal desigual de la mobilitat. L'entrada de la boca del túnel que connecta el carrer amb l'Avinguda suposa una servitud perenne a un trànsit de vehicles que no te visos de reduir-se. El fet que en el seu moment es «facilités» als conductors de cotxes i motos l'entrada a Nuredduna fent servir aquest pas denota clarament quines eren les intencions dels planificadors de la mobilitat del moment: convertir-lo en un carrer de pas i la principal via d'entrada al barri de Pere Garau atès que c. Nuredduna foma part de l'eix radial que connecta el centre de la ciutat amb no sols el centre de la barriada sinó també amb un dels principals mercats d'alimentació i vestuari que existeixen a la ciutat i de mateix nom que el barri.

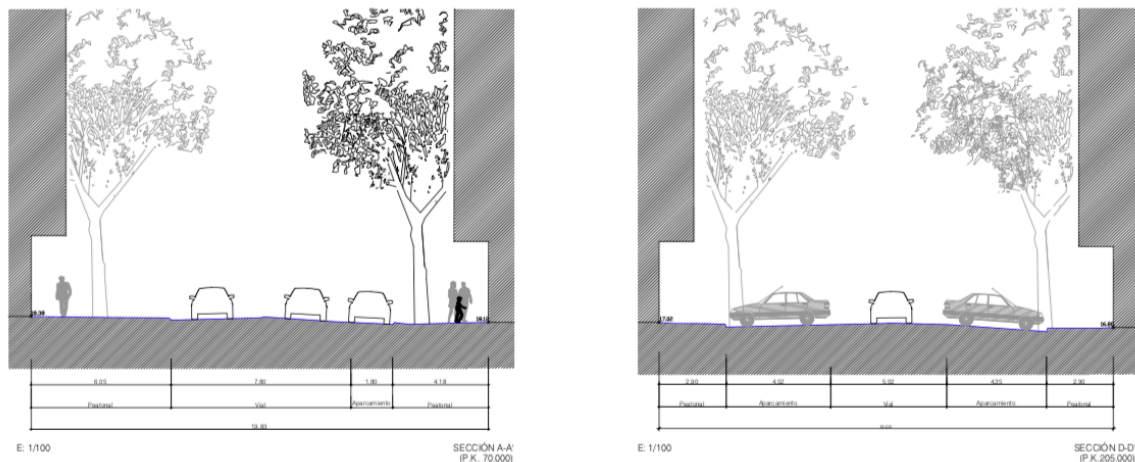


Fig. 4 Secció actual del carrer

### 3. Descripció de la proposta municipal de reurbanització del carrer

Segons la informació facilitada pel mateix Ajuntament en diverses notes de premsa i una campanya institucional adreçada a la ciutadania, les característiques de la proposta són les següents:

El projecte transformarà aquest carrer de 275 metres lineals i 6.025 metres quadrats de superfície en un nou concepte urbanístic que pretén renaturalitzar l'espai urbà i dotar Palma

d'espais més sostenibles, més verds i més amables. A més, es vol revertir el concepte d'illa de calor que es dona als espais urbans de les ciutats creant un nou concepte de zona verda i minvant la presència de materials com el formigó i l'asfalt.



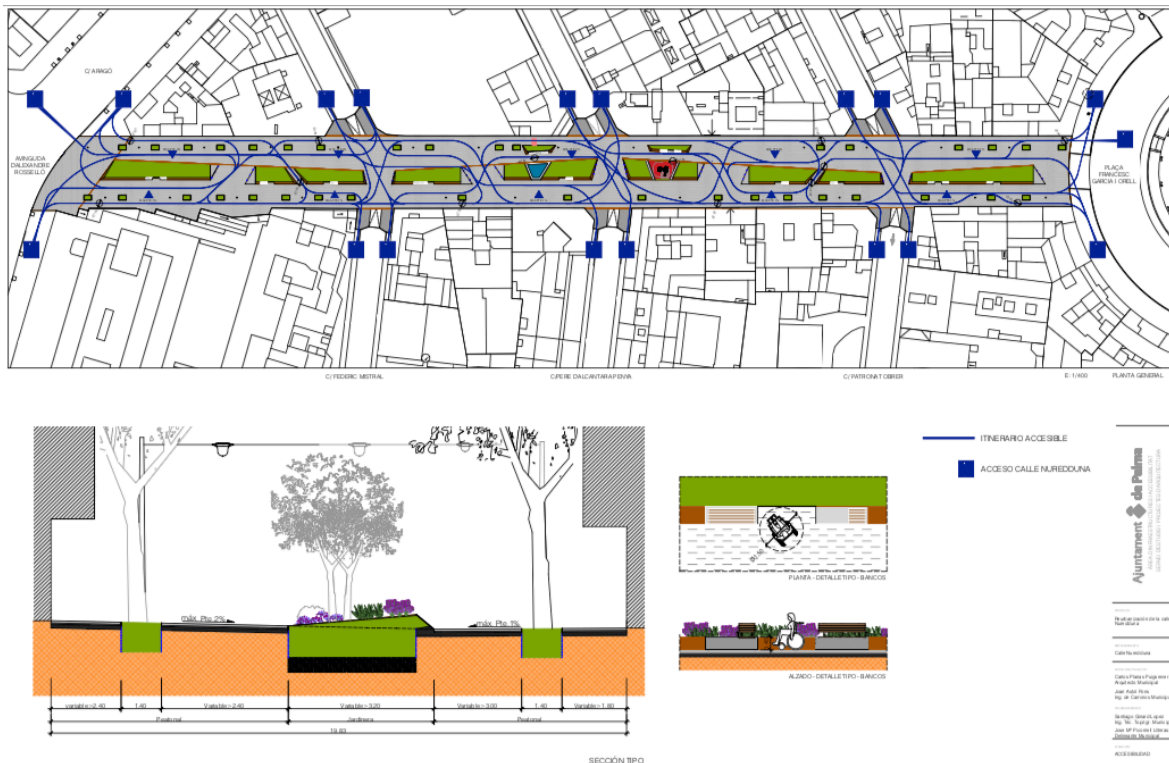
**Fig. 5 Detall del projecte de reurbanització. Secció del carrer i disposició de les zones ajardinades (Font: Aj. de Palma)**

Així, una de les grans novetats d'aquest eix verd serà que l'espai central del carrer es transformarà en un carrer parc continu on només es permetrà la circulació rodada transversal. Aquesta part central estarà formada per grans jardineres on es plantaran diferents espècies arbustives mediterrànies, plantes aromàtiques i entapissants que ompliran aquest carrer, actualment amb una fisonomia molt urbana, de color i frescor. En concret, el projecte preveu plantar arbres de port mitjà (pruners vermells, xiprers i alzines); plantes arbustives (laurentina, rosa de Síria, ginebró i espècies entapissants (Bellaombra, herba donzella).

Aquesta actuació va acompanyada del manteniment dels arbres laterals, un total de 40 plataners, que es mantindran i es dotaran d'escocells més grossos per garantir el seu creixement i permetre que donin ombra.

Es realitzaran una sèrie d'actuacions per dotar aquest espai d'una fisonomia de parc:

- Pavimentació continua amb plataforma única.
- Reconversió en un carrer per a vianants integral a excepció de la circulació de vehicles de serveis i accés a aparcaments privats.
- Mantenir arbrat existent i crear noves zones verdes centrals.
- Incorpora nous espais urbans d'estància i jocs infantils.
- Substitució de l'enllumenat públic per millorar l'eficiència energètica
- Incorporació d'un sistema de drenat sostenible i xarxa de pluvials.



**Fig. 6 Detall del projecte de reurbanització. Secció de les pasteres ajardinades i plànol de distribució dels fluxes de vianants i interseccions del trànsit motoritzat provinent dels carrers, de xarxa local, perpendiculars al c. Nuredunna (Font: Aj. de Palma)**

El projecte suprimeix el túnel de sortida de vehicles des d'avingudes. Aquesta actuació es realitzarà mitjançant la construcció d'un mur al principi de la rampa de sortida i l'adaptació de totes les instal·lacions a la normativa vigent.

La reconversió en un carrer per a vianants integral suposarà la supressió d'unes 70 places d'aparcaments al carrer Nuredunna.

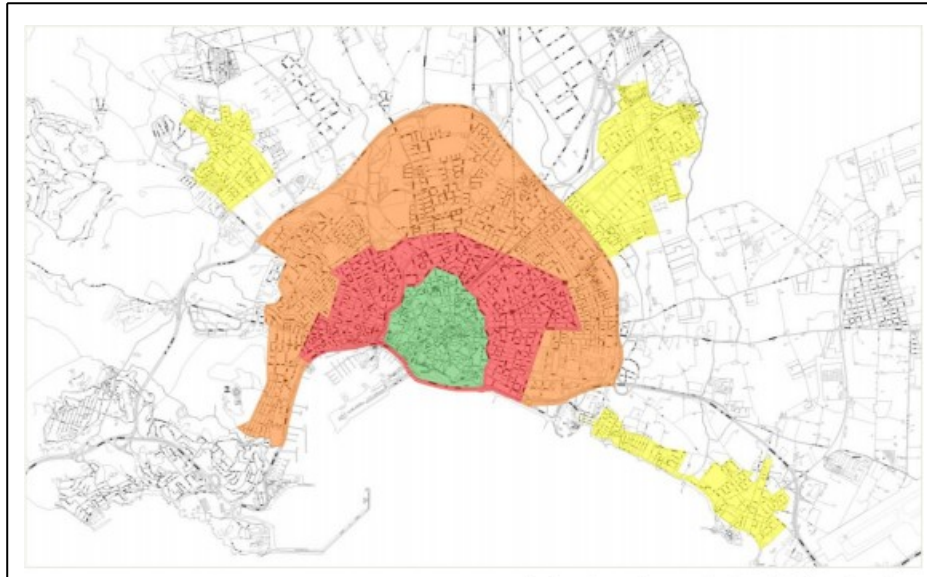
Les obres s'adjudicaren, per acord de la Junta de Govern de l'Ajuntament, el passat 4 d'agost de 201 a l'empresa «Vías y Obras Públicas» per un import de 1.840.854 euros i havien de tenir un termini d'execució de vuit mesos. La licitació del projecte preveia dotze mesos i una de les millores que presentà l'empresa adjudicatària del concurs públic fou reduir el termini d'execució en quatre mesos.

A dia d'avui, 17 de febrer de 2022, les obres de reurbanització del carrer de Nuredunna continuen el seu curs.

## 4. Identificació de les debilitats i potencialitats del projecte de reurbanització

Debilitats	
1. Eix radial de la xarxa d'Eixample de Palma	El disseny urbanístic del pla d'Eixample de Bernat Calvet determina en gran mesura els usos que es donen al vial. Interrompre el flux de trànsit rodat pot tenir implicacions per la fluïdesa del trànsit a la ciutat, la sobrecàrrega d'altres carrers de la mateixa jerarquia o diferent, i una penalització en el transport públic.
2. Excessiva dependència del vehicle privat	Tot i l'elevada densitat de població, el carrer no compta amb gairebé cap plaça d'aparcament soterrani vinculada a algun dels edificis construïts.
3. Manca d'espai per encaixar-hi gran varietat d'usos	La secció actual no permet incorporar-hi usos diferents als actuals, a no ser que es decideixi prescindir d'un d'aquests, com per exemple, el que ocupa la major part de l'espai, el destinat a l'aparcament i circulació de cotxes.
4. Xarxa de vianants ineficient	La xarxa de vianants es redueix a les voravies que no compten, en cap cas, d'una prioritització respecte als vehicles a motor.
Potencialitats	
1. Arbrat existent	El conjunt d'arbres actual, molt frondós, suposa un bon punt de partida per convertir el carrer en un entorn més amable i aprofitar especialment la seva ombra a l'estiu.
2. Alta densitat poblacional	L'alta densitat de població faria que immediatament qualsevol millora executada en aquest entorn pogués ser percebuda i gaudida per gran part de la població.
3. Proximitat amb el centre històric i mercat	El paper de punt d'unió entre el mercat de Pere Garau, un dels més populars de la ciutat, juntament amb la seva proximitat al centre històric fan que el carrer Nuredduna sigui un enclau ideal per desenvolupar-hi una millora atès que podria permetre incrementar els fluxos de vianants.
4. Eix clau per fomentar mobilitat no motoritzada	Precisament pel que s'ha expressat en el punt tres, podria ser també un punt d'increment de la mobilitat no motoritzada, no sols a peu, sinó també els desplaçaments en bicicleta.

Una de les motivacions del projecte expressades per l'Ajuntament rau en la necessitat d'emprendre mesures per pal·liar la contaminació atmosfèrica que pateix la ciutat de Palma causada a les emissions dels vehicles a motor que circulen diàriament a la ciutat.



**Fig. 7 Plànol de zonificació de la qualitat de l'aire de Palma (Font: Govern de les Illes Balears)**

La diagnosi de la problemàtica s'ha detectat a dues planificacions que afecten el terme municipal de Palma. Ateses les dates de publicació de cadascuna d'aquestes publicacions (fetes durant el període crisi econòmica que suposà una lògica disminució de les emissions dels vehicles a motors deguda a la reducció dràstica de la mobilitat en totes les seves varietats modals) tot fa indicar que amb el nou període de bonança que estam experimental actualment les xifres puguin ser molt més elevades de l'indicat inicialment.

D'aquesta manera, podem començar a fixar-nos en el que disposa el Pla de Millora de Qualitat de l'Aire de Palma (2011-2015) el qual, com deia, no ha estat encara actualitzat. El document estableix una diagnosi acurada de quines són les principals zones afectades per l'alta densitat de trànsit de vehicles de motor. Com es pot observar a la imatge, es delimiten clarament tres corones. (Govern de les Illes Balears et al., 2011)

La primera, marcada amb color verd, correspon al centre històric de la ciutat, és a dir, la zona englobada a la part interior del que es coneix amb el nom genèric de les Avingudes (antic traçat perimetral de la murada renaixentista de Palma esbucada a principis del segle XX). Aquesta primera zona no presenta cap mena de problema atès que en el moment de la publicació d'aquest pla, però ara més actualment, compta amb nombroses zones de trànsit limitat que fan que sigui pràcticament inaccessible la circulació de vehicles que no siguin els degudament autoritzats: residents, persones de mobilitat reduïda, vehicles de transport públic, vehicles de transport de mercaderies i subministraments, etc.

La segona corona està ubicada al que es coneix com l'Eixample i també el barri de Santa Catalina, antic raval de la ciutat. Aquesta zona és la que presenta la major problemàtica pel que fa a l'afluència de trànsit de vehicles a motors causants, com es veurà més endavant, dels alts índex de contaminació. A aquesta zona cal afegir-hi la línia del Passeig Marítim, vial que té el dubtós honor de ser la primera autopista de l'estat espanyol i que tanca el



centre històric de Palma pel sud, en el frontal marítim, ja que actualment continua sent un vial específic d'alta capacitat per a vehicles de motor.

La tercera corona, pintada en color taronja, es troba als barris més allunyats de l'eixample, els que es van desenvolupar sobretot durant la dècada dels anys seixanta gràcies a un urbanisme mal planificat i que volia donar sortida a les necessitats d'habitatge de tota la població migrada a Mallorca durant el "boom" turístic de la mateixa dècada. (Ruiz Viñals, 2000).

Finalment, i en color groc, ens trobam altres zones també de cerca intensitat de trànsit com puguin ser dos polígons industrials i tot el frontal marítim de la barriada coneguda com a Platja de Palma - s'Arenal, que sobretot en temporada mitja i alta turística presenta uns notables cúmuls de trànsit rodat.

Amb aquesta anàlisi dels fluxos de trànsit, és gairebé automàtica la correlació que es pot traçar amb el següent gràfic, corresponent aquest a les zones de superació dels límits marcats com a aconsellables referits a la qualitat de l'aire i on podem observar en color vermell sobre el plànol de Palma representa la zona esmentada. S'estima que puguin estar directament afectades per a aquesta superació unes 125.000 persones (Institut d'estadística de les Illes Balears, any).

L'any 2010, any de referència per a què s'havia de complir amb el valor límit de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$ , aquest se superà, amb un valor registrat de  $42 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$ , d'acord amb l'Informe de qualitat de l'aire de les Illes Balears 2010 redactat pel govern autonòmic. Segons el Reial decret 1073/2002, el valor límit anual per a la protecció de la salut humana per al diòxid de nitrogen  $\text{NO}_2$ , era de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$  per a l'any 2010. S'establia un marge de tolerància de  $16 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$  l'any 2002, disminuint cada any  $2 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$  fins a assolir el valor 40 el 2010. Així, el valor límit per a l'any 2006 era de  $48 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$ , i la mitjana anual mesurada a l'estació de Foners (situada en el bell mig de la zona coneguda com "Avingudes") va ser de  $52 \mu\text{g}/\text{m}^3\text{N}$ . Aquest comportament és a causa de la emissió més gran d' $\text{NO}_2$  per part dels vehicles dièsel respecte a els de benzina i l'ús de diferents catalitzadors per reduir les emissions de partícules (superiors en vehicles dièsel que en vehicles de benzina), però que augmenten les d'òxids de nitrogen. (Govern de les Illes Balears et al., 2011)

## ANNEX 1.

# CATEGORITZACIÓ DELS BENEFICIS DE LES CONVERSIONS DELS CARRERS EN ÚS EXCLUSIU PER A VIANANTS

### I. Prestacions relacionades amb el transport

#### 1. Millora de la mobilitat i l'accessibilitat

Prohibir els cotxes i altres vehicles personalitzats ha de comportar una millora de la mobilitat i l'accessibilitat per als usuaris del mode sostenible. Quan es crea una zona amigable per als vianants, el trànsit de vianants tendeix a augmentar de manera espectacular. Els vianants tenen més espai per caminar en zones de vianants en comparació amb altres zones, la qual cosa els permet caminar amb la velocitat desitjada i més còmoda. Les investigacions disponibles demostren que el nombre de vianants tendeix a duplicar-se després de la creació d'una zona amigable per als vianants i l'entorn físic per als vianants millora radicalment després de la peatonalització.

#### 2. Reducció de la congestió i necessitats d'estacionament

Si la distància a peu fins a la parada de transport públic és més gran que on està aparcant el cotxe, l'ésser humà mitjà utilitzarà el cotxe.

#### 3. Augmentar l'ús del transport públic i altres modes no motoritzats (NMT)

Aquesta atracció els fa canviar de mode de vehicle personalitzat a trànsit o NMT. El recompte de vianants (volum) és l'indicador més reconeixible de l'èxit de l'esquema de peatonalització. S'ha conclòs que les zones de vianants més grans, entre les ciutats estudiades, van mostrar els majors augments del trànsit de vianants. S'ha conclòs també que l'ús del transport públic va augmentar a totes les ciutats i, com a resultat, l'ús del cotxe es va fer constant o va disminuir.

#### 4. Accidents i reducció de lesions

Una investigació, realitzada per Webster i Mackie (1996), de les zones de tranquil·litat del trànsit al Regne Unit, va concloure que hi va haver una disminució del 29% en els xocs de trànsit amb ciclistes, la taxa d'accidents infantils es va reduir un 48% i una reducció global d'accidents en un 60% després de la implementació de polítiques de calma del trànsit.

#### 5. Millora en velocitat i temps de viatge

L'èxit d'un centre de la ciutat no només s'entén des d'una idea de disminució dels problemes de trànsit, sinó des de la quantitat de persones que s'aprofiten d'una manera recreativa. L'eliminació dels carrils de trànsit dona com a resultat un flux de trànsit més uniforme i menys accidents sense augmentar el temps total de viatge. A tall d'exemple, l'any 1997, el carrer Saint George (Toronto) va passar de quatre carrils a dos, però encara transporta la mateixa capacitat de gent que abans.

### II. Beneficis socials

#### 1. Interacció i relacions socials

Els carrers de vianants fomenten les interaccions socials cara a cara i la comunicació que són necessàries per a l'entusiasme i l'emoció de la vida urbana. Els carrers de vianants fomenten les interaccions socials i la comunicació oferint un fòrum públic. La peatonalització també inspira la gent local a fer una compra als seus propis barris i també convida a més clients d'una part més àmplia augmentant les relacions amb la comunitat.

## 2. Sentiment de pertinença, responsabilitat i orgull

Caminar dona l'oportunitat a la gent de conèixer al detall la cultura, les tradicions, l'entorn, el patrimoni i la gent de la ciutat. Això crea un sentiment de pertinença, responsabilitat i orgull. A més, la gent s'enorgulleix i assumeix la propietat dels centres de ciutats transitables que són interactius i animats.

## 3. Augment de la seguretat

Les probabilitats molt baixes d'accidents fan que la gent se senti segura, relaxada i lliure de tensió per caminar lliurement.

## 4. Conservació del patrimoni i renovació urbana

La peatonalització va preservar els edificis patrimonials dels contaminants i les vibracions nocius dels vehicles. També ajuda a reduir la invasió de terrenys o aparcaments patrimonials i altres projectes d'infraestructura de transport com l'ampliació de carreteres, la construcció de infraestructura en voladiu, etc.

## 5. Millora de l'habitabilitat

Augmenta la interacció del barri i la cohesió comunitària i fa que la ciutat tingui èxit.

### III. Beneficis ambientals

#### 1. Reducció de la contaminació atmosfèrica

#### 2. Estalvi de combustible i terra

La reducció de la superfície d'aparcament és un altre factor que es tradueix en la recuperació del sòl públic urbà.

#### 3. Reducció de soroll

#### 4. Millora del microclima

#### 5. Verd i plantació

### IV. Beneficis econòmics

Diversos estudis demostren la hipòtesi que un bon entorn físic és un bon entorn econòmic. Van concloure que la peatonalització contribueix significativament a la millora econòmica i la variable més eficaç per mesurar-ho és la facturació minorista. Els venedors de la zona de vianants es van beneficiar d'un notable creixement de les vendes. Una investigació de l'OCDE (1978), que va incloure més de 100 ciutats per a vianants d'arreu del món, va trobar que la facturació als centres de les ciutats va augmentar en el 49% de les ciutats i es va

mantenir constant en el 25%. Les ciutats d'Àustria, Alemanya i Escandinàvia van registrar un augment de la facturació superior al 60%. (Soni & Soni, 2016)

#### 1. Augment de la informació, les vendes i el lloguer

Els investigadors de Hall i Hass-Klau (1985) i Monheim (1980) sobre la peatonalització van concloure que la facturació minorista i els clients d'una botiga són directament proporcionals al nombre de vianants en aquesta zona. La peatonalització normalment augmenta el valor del sòl. Els augments del valor de la terra donen lloc a liquidacions de l'impost sobre la propietat i augment dels lloguers. L'augment de les vendes compensa els augments del lloguer. Altres estudis reporten l'augment de les tarifes de lloguer fins al 625%. A York (Regne Unit), l'explosió de les tarifes de vendes va provocar un augment del lloguer de fins a un 400%

#### 2. Estalvi en combustible, terres i infraestructures viàries

#### 3. Estalvien externalitats negatives reduïdes

#### 4. Augment de l'ocupació

#### 5. Ingressos dels usuaris de transport públic

### V. Beneficis per a la salut

#### 1. Ingesta d'aire no contaminat en la respiració

#### 2. Exercici, pèrdua de greix/calories i forma física

#### 3. Millora del metabolisme i la digestió

#### 4. Millora de la salut nerviosa i psicològica

#### 5. Fitness cardiovascular i pulmonar

En un altre enfocament, el mateix estudi aborda les garanties de les peatonalitzacions. És a dir, els elements que poden propiciar la seva implantació i que, més important, són els responsables de garantir la seva pervivència. En aquest sentit, és important que els vianants han de tenir prioritat absoluta en totes les situacions. Tenint en compte els innombrables avantatges de la peatonalització, es pot implementar en qualsevol situació i no hauria de necessitar cap aval. Hi ha alguns aspectes bàsics que es poden utilitzar com a justificants i indicadors per a la peatonalització dels nuclis patrimonials. Aquestes garanties es poden classificar en dues categories de la següent manera:

#### I. Avals qualitius:

- Preservació del Patrimoni, Turisme i Espais Lúdics

- Motius de seguretat: els carrers amb escoles, hospitals, residències de gent gran, zones propenses a accidents necessiten calmar el trànsit o completar-lo.

- Recuperació de l'espai públic per al benestar i desenvolupament públic de equipaments públics
- A demanda pública popular

## II. Garanties quantitatives

- Alt percentatge de modes sostenibles com els vianants, NMT i trànsit
- La geometria del carrer i l'amplada del carrer no són suficients i adequades per al transport motoritzat
- Presència d'un bon transport públic a poca distància a peu o en bicicleta
- El nivell de soroll està en un rang inacceptable
- La contaminació (índex de qualitat de l'aire) es troba en un rang inacceptable
- La densitat de trànsit motoritzat està en un rang inacceptable.



## ANNEX 2.

### PRINCIPIS RECTORS DE LA CONVERSIÓ DE CARRERS PER A VIANANTS AL MUNICIPI DE PONTEVEDRA (GALÍCIA)

- Evitar l'especialització funcional de l'espai: revertint les preexistències i no introduint noves segregacions funcionals en l'ordenació i el disseny de l'espai.
- Evitar que, en molts casos i zones, el carrer sigui, cada vegada més, lloc de pas, deixant de ser aquest lloc de trobada, passejada, xerrada, intercanvi comercial, avantsala dels habitatges i, per descomptat, també de pas que tradicionalment va ser.
- Coexistència i convivència d'usos
- Nou ordre de prioritats en l'ús de l'espai públic
- Pas necessari per a això últim és limitar i reduir la velocitat de la circulació motoritzada.

Tot l'anterior ha desembocat en un element crucial i que, sens dubte, fa tenir les majors esperances quant a la consolidació del model i a la seva permanència en el temps: la implantació generalitzada de la cultura del respecte mutu entre les persones que, sens dubte, ja existia i molt amb anterioritat, i entre tots els mitjans de transport, amb primacia, sempre, per a la marxa a peu i l'estada.

Els resultats són palpables i es reflecteixen en el dia a dia de la vida dels seus residents i visitants:

- Una òptica global: els canvis afecten a tota la ciutat, no sols al centre. Totes les accions comparteixen la mateixa filosofia: que l'espai públic sigui una continuïtat del privat. Un espai amable i segur, sense aclaparaments, agradable per al desenvolupament de la vida quotidiana.
- Espai públic: la ciutat ha recuperat la seva essència de fòrum, convertint els seus carrers i places en espais de convivència i de relació entre les persones. Abans la majoria de l'espai públic estava dedicada a l'automòbil, ara està dedicada a les persones.
- Ciutat integradora: s'ha fet un esforç especial per a crear condicions d'ús de l'espai públic pensant en les persones que tenen més dificultats, de manera que la millora de l'espai públic sigui per a tots, ajudant a aconseguir una vida més independent per a les persones amb habilitats diferents i per a les nenes i nens.
- Ciutat democràtica: es va optar des del principi per una mobilitat més igualitària, amb carrers i places multifuncionals, evitant la segregació dels usos i de les persones.
- S'ha tractat d'actuacions que tenen com a eix articulador la consecució d'un espai públic fàcilment llegible i interpretable, on cada persona se senti el més integrada i acolliment possible per l'entorn. Un espai on sigui fàcil saber on s'està i saber per on s'ha d'anar per a arribar al destí. En essència, un espai llegible i també amb una llegibilitat senzilla dels usos d'aquest.
- Un entorn que se sent, en la mesura que sigui possible, com a propi. Un espai públic que facilita la relació i comunicació amb les altres persones. Un espai en què veure i ser vist és una cosa senzilla i gairebé consubstancial en deambular i a l'estada en ell.
- Un espai ocupat, aprehès per moltes persones, que han transformat el públic en una cosa pròpia i de tots, en una cosa comuna.

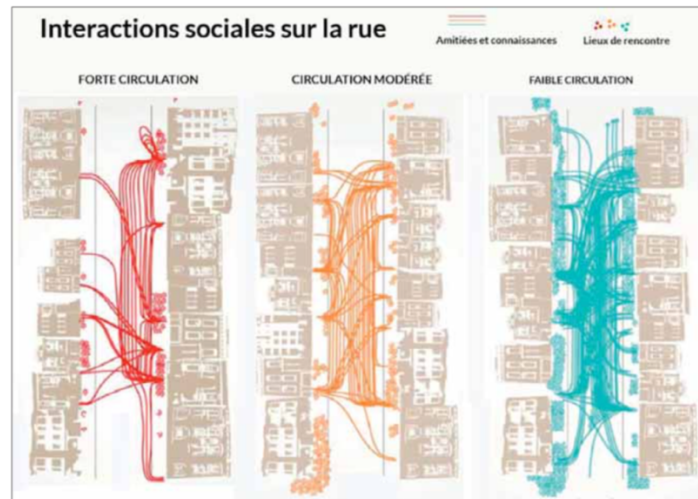


Fig. 1 Gràfic d'interaccions socials al carrer per part dels vianants (Font: Ajuntament de Pontevedra)

Encara que sovint s'oblidi, el carrer és, en primer lloc, un espai públic. En la imatge anterior queda patent que els residents en un carrer que no tenia un trànsit elevat de vehicles motoritzats (esquema de la dreta) tenien molta més relació i interaccions amb els seus veïns que els d'un carrer amb trànsit més elevat (esquema de l'esquerra), afavorint-se en el primer cas no sols els llaços socials i la vida pública, sinó també l'apropiació del carrer pels riberencs i, sobretot, per la població més vulnerable (nens/as i ancians/as) (146). La presència d'un trànsit motoritzat cada vegada major ha anat accentuant l'efecte barrera.

En resum, la qualitat urbana està renyida amb la velocitat i els seus efectes (sorolls, atropellaments, accidents, separació de comunitats) i també amb el volum de desplaçaments. Les velocitats de la circulació motoritzada per damunt dels 40 km/h i l'alt volum de mobilitat motoritzada poden deteriorar enormement els espais públics, transformant-los exclusivament en canals per a la mobilitat; mobilitat pensada i estructurada per a aquestes velocitats i aquests volums.

A partir d'un cert llindar de quantitat de mobilitat es produeix una franca col·lisió entre aquesta i el concepte de ciutat i territori humanitzat. No hi ha dubte que són cada vegada més incompatibles.

Així es dificulten els desplaçaments transversals, se separen les comunitats riberenques i es destrossa l'entramat que cohesiona la vida ciutadana o el barri.

## ANNEX 3.

### DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA DE CREIXEMENT DE LA XARXA BÀSICA DE VIANANTS SEGONS EL PMUS DE PALMA

A continuació es detalla la previsió de creixement de la xarxa bàsica de vianants de la ciutat de Palma d'acord amb el procés de participació aprovat en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Ciutat.

– Joan Maragall. Via recentment reformada que connecta amb el polígon de Llevant i el Palau de Congressos.

– Pérez-Galdós - Av.Mèxic. L'Av. Mèxic concentra un important nombre d'equipaments, principalment educatius, mentre al carrer Pérez Galdós es localitza al Mercat de Llevant.

– Ricardo Ortega - Barranquilla. Connecta amb diversos centres educatius. Quan tingui continuïtat a través del barri de la Soledat permetrà l'accés a la zona comercial situada a l'est de Via Cintura.

– C. Manacor. A més de constituir un important eix comercial, amb voreres acceptables en el tram comprès entre Reis Catòlics i Avingudes. Per contra, entre Reis Catòlics i Via Cintura les voreres són molt reduïdes (inferiors als 2 metres). Cal indicar que aquesta via perd la seva continuïtat fora de Via de Cintura ja que hi ha trams sense vorera, cosa que impedeix connectar amb l'Hospital de Sant Llätzer i Son Ferriol

– Aragó. Eix de gran continuïtat amb una important activitat comercial i unes voreres àmplies en el tram més proper a Avingudes. Per contra, entre Metge Josep Darder i Via Cintura les voreres són especialment reduïdes, amb trams que en alguns casos no superen el metre d'amplada. Aquest eix permet connectar amb els barris del nord situats com Rafal Vell o El Viver sense necessitat d'utilitzar túnels o passos elevats per travessar Via Cintura.

– Jacint Verdaguer. Constitueix una zona de passeig, més de 10 metres de vorera, a més de localitzar- al llarg del seu eix fins a tres estacions de metro. La seva continuïtat pel parc de Francisco Donate i el nou pont de l'Autopista d'Inca permet connectar amb l'aparcament de dissuasió de Son Fuster.

– Arxiduc Lluís Salvador. Eix de caràcter terciari que travessa de manera central per barris tan poblats com el de plaça de toros i que es pot perllongar a través de la urbanització de Son Ferragut fins Son Hugo.

– 31 de Desembre - Alfons el Magnànim - Ctra. de Valldemosa. Connecta el centre de la ciutat amb la part central de l'Eixample comunicant fins als polígons industrials de Son Castelló i son Rossinyol per Ctra de Sóller i amb l'Hospital de Son Espases a través de la Ctra Valldemosa.

– Blanquerna - Camp Redó - Cotlliure El carrer Blanquerna ja suposa un important eix comercial de vianants. La seva continuïtat natural són els carrers Camp Redó i Cotlliure.

- Camí de Jesus. Connecta diferents parcs i finalitza a la zona esportiva de Son Moix
- Rafael Rodríguez Méndez - Pasqual Ribot - Camí de la Vileta. Eix que comunica de forma directa Son Moix i els barris de Son Cotoner, Son Dameto, Camp d'en Serralta i Es Fortí amb Avingudes. La continuació pel Camí de la Vileta permeti la connexió amb els barris de la Vileta i Son Roca.
- Indústria- Llibertat - Dragonera - Camí de Son Rapinya. Eix que connecta de forma directa Centre Ciutat amb Son Dameto fins arribar a Son Rapinya, on es concentren diversos centres educatius.
- Fàbrica - Son Espanyolet. Connecta un eix ja vianants com c. Fàbrica amb el carrer central de Son Espanyolet.
- Andrea Dória. Connecta els barris de la Teulera i Son Dureta amb el centre de la ciutat.
- **Nuredduna** - Indalecio Prieto. A més de constituir un eix comercial, es localitza el mercat de Pere Garau i constitueix un eix que connecta, passant per diversos parcs i zones educatives per zones populosos com Son Gotleu. Aquesta via és la que és objecte del present treball.

## ANNEX 4.

### ADMINISTRACIONS I ENTITATS QUE INTEGREN LA MESA DE LA MOBILITAT DE L'AJUNTAMENT DE PALMA

- Les regidories de l'Ajuntament de Palma implicades en el disseny i execució de polítiques de mobilitat: mobilitat, infraestructures, urbanisme, Empresa Municipal de Transports, Empresa Municipal Aparcaments, etc.
- Tots els grups polítics amb representació municipal, tant els de l'equip de govern com els de l'oposició.
- El Govern de les Illes Balears, representat per les Conselleries responsables de Mobilitat i Energia.
- El Consell Insular de Mallorca, representant pel seu Departament de Mobilitat i Infraestructures.
- La Universitat de les Illes Balears, en concret el Departament de Geografia.
- La Direcció Provincial de Trànsit.
- La Cambra de Comerç de Balears i les dues principals patronals del comerç de les Illes: Associació del Petit i Mitjà Comerç de Mallorca (PIMECO) i la Federació Patronal de Empresarios de Comercio de Baleares (AFEDECO).
- Els sindicats representatius majoritaris a l'àmbit de les Illes Balears: Comisiones Obreras (CCOO), Unión General de Trabajadores (UGT) i Unión Sindical Obrera (USO).
- Els principals col·legis professionals de les Illes Balears vinculats a la mobilitat: Col·legi d'Arquitectes; Col·legi Enginyers Camins, Canals i Ports; Col·legi Enginyers Obres Públiques; Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials de Balears; Col·legi de Geògrafs de les Illes Balears.
- Del sector del taxi, la Federació Balear de Transport i l'Associació Sindical d'Autònoms del Taxi.
- La Federació d'Associacions de Veïns de Palma.
- Dues organitzacions conservacionistes i mediambientalistes: el Grup d'Ornitologia Balear (GOB); Amics de la Terra.
- Associacions ciclistes i de vianants: Biciutat de Mallorca i Vianants en Lluita, federades amb les entitats estatals Conbici i Andando, respectivament.
- Associació d'Amics del Ferrocarril de les Illes Balears.



- Associació de Revitalització de Centres Antics (ARCA).
- Federació d'Associacions de Pares i Mares de Mallorca (FAPA).

## ANNEX 5.

### ESTRUCTURA I ORGANITZACIÓ DELS CONSELLS TERRITORIALS DE DISTRICTE DE PALMA

La participació a Palma està ordenada amb el Reglament Orgànic de Participació Ciutadana (aprovat pel ple el 25 de novembre de 2004 i publicat en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears (BOIB)* núm. 187 ext. de 31.12.2004. També està afectada pel Reglament Orgànic del Ple de l'Ajuntament de Palma, aprovat pel Ple de 29 de juliol de 2004 i publicat en el *BOIB* núm. 127 de 11.09.2004. A partir d'aquestes dues normes, emana Reglament d'Organització i Funcionament dels Consell Territorials dels Districtes, aprovat pel Ple de 29 d'octubre de 2007.

En general, són funcions dels Consells Territorials dels Districtes fomentar la participació directa i descentralitzada dels ciutadans i les seves entitats, així com potenciar el diàleg i el consens entre aquests i les institucions municipals.

Així mateix, i circumscrites a l'àmbit del districte, assumeixen les funcions concretes que en cada cas s'indiquen en el Reglament orgànic dels districtes de Palma, i a més les següents:

1. Sol·licitar propostes ciutadanes relatives a la millora del funcionament dels serveis i les actuacions municipals al districte, i informar-ne, si escau, els òrgans de govern de l'Ajuntament.
2. Elevar anualment a l'Ajuntament un estat de les necessitats del districte, amb indicació i selecció de prioritats per a la seva possible inclusió als plans d'actuació municipals i als pressuposts municipals, i analitzar, si s'escau, els aspectes dels plans que tinguin repercussió al districte.
3. Col·laborar amb l'Ajuntament en la solució dels problemes del districte i ajudar en l'aplicació de polítiques que previnguin situacions de risc, conflictes veïnals i causes d'inseguretat i marginació.
4. Proposar al Ple de l'Ajuntament la inclusió a l'ordre del dia dels assumptes, amb incidència al districte, en què considerin convenient intervenir, amb els requisits que s'estableixen al Reglament orgànic de participació ciutadana d'aquest Ajuntament.
5. Exposar i defensar, si s'escau, davant el Ple de l'Ajuntament els acords que s'adoptin vàlidament al consell territorial corresponent.
6. Actuar com a fòrum comú i permanent del debat ciutadà a l'àmbit del districte per al desenvolupament dels processos de participació de l'Agenda 21.
7. Promoure i fomentar l'associacionisme i la col·laboració individual i entre organitzacions i potenciar la coordinació entre les diverses institucions o entitats que actuïn al territori, siguin públiques o privades.

8. Fomentar la participació directa i descentralitzada de la ciutadania, dels col·lectius i les entitats en l'activitat de l'Ajuntament, establint a aquest efecte els mecanismes necessaris d'estudis, informació, impuls i seguiment d'activitats.
9. Promoure i dissenyar processos participatius i de desenvolupament comunitari al seu àmbit territorial.
10. Facilitar la major informació i publicitat sobre les activitats i els acords municipals que afectin al districte.
11. Elevar propostes al consell sectorial corresponent per raó de la matèria.
12. Elaborar un informe anual sobre la participació que s'ha donat.

## ANNEX 6.

### DETALL DELS PROCESSOS PARTICIPATIUS REGLATS. EXTRACTE DE LES REUNONS CELEBRADES

En una primera reunió de l'actual legislatura, celebrada per part del Consell Territorial el 3 de setembre de 2019, sols s'hi recullen queixes per la necessitat de millorar els itineraris de vianants a les voravies, reforçament de les senyalitzacions contra aparcaments indeguts, i altres qüestions que podrien definir-se com a «menors». No es manifesta cap afirmació en contra del projecte del carrer Nuredduna tot i que simultàniament la premsa escrita i també l'oposició política a l'Ajuntament de Palma havia començat a llençar notícies de la seva futura implantació i que implicava una suposada contestació o oposició per part de les entitats veïnals.

La següent sessió es desenvolupa ja l'octubre 2019 i hi podem observar que es duu a terme l'escrutini d'un procés de pressupost participatiu que, d'acord amb la normativa municipal, dóna als Consells Territorials de Districte la possibilitat de prioritzar els projectes amb més puntuació. Doncs bé, el primer projecte que obté més puntuació durant la sessió del Consell és precisament una inversió en mobilitat activa, corresponent a l'elecció d'invertir 100.000 euros en un futur carril bici a una barriada del Districte. La segona inversió en quant a prioritat té a veure també amb l'espai públic: una pista d'skate. La tercera també està localitzada en l'espai públic i correspon a les millores que s'han d'executar en un parc proper, la cinquena correspon a la inversió en un passeig per a vianants en un extrem dels confins del Districte. Com es pot comprovar, els processos participatius reglats articulats entorn a propostes d'elecció lliure dels veïns privilegien les inversions en espai públic de qualitat normalment lligats a la mobilitat activa.

Ja dins l'any 2020 es realitza una primera sessió, el gener, on els assumptes que s'hi recullen són més peticions de reducció de velocitat dels vehicles a motor i també reclamacions de lluita contra la indisciplina d'aparcament de vehicles particulars a la voravia. També s'informen d'uns canvis que es van executar a la xarxa de bus urbà.

La següent sessió coincideix amb l'inici de la «nova normalitat» després de l'etapa més dura del confinament provocat per la Covid-19 i se celebra el 30 de juny amb la compareixença específica de la regidora encarregada de l'àrea d'Infraestructures i Accessibilitat, sra. Angélica Pastor Montero, que explica als assistents les particularitats del projecte de reurbanització del carrer de Nuredduna. Segons l'acta, que recull totes les intervencions i acords de la sessió, cap dels presents va manifestar la seva oposició o dubtes sobre la validesa i/o oportunitat del projecte. La sessió va prosseguir amb la presència de la regidora que fou interpellada per temes més quotidians de la seva àrea com són qüestions específiques relacionades amb arbrat i voravies de carrers i places concretes que presentaven determinades incidències menors manifestades pels representants veïnals.

Passam a la sessió de 30 de març de 2021 on estava prevista novament la compareixença de la regidora Pastor per explicar més detalls de la consecució del projecte de Nuredduna. Per motius de la Covid-19, va haver d'excusar la seva assistència però no obstant això, i atès que s'havia marcat com un punt de l'ordre del dia, es va tractar per part del Ple del

Consell Territorial la qüestió. En absència de la regidora responsable de l'execució, les novetats sobre el projecte i particularitats del mateix foren explicades pel regidor i president del Districte Llevant, el sr. Daniel Oliveira de Souza, en representació del govern municipal. En aquest cas sí que se recull una intervenció en contra del projecte, corresponent a la del representant de l'associació «Veïns de Pere Garau», l'única associació veïnal del barri legalment registrada com a tal d'acord amb els paràmetres del reglament de participació municipal. El president va expressar determinades qüestions relacionades amb la manca de seguretat ciutadana, estat de voravies i escocells, etc. i pel que fa al projecte de Nuredduna, el representant veïnal sols va referir que hi havia alguns veïns que ho veien positiu i altres que no ho veien així, sense entrar en cap altra més consideració sobre la idoneïtat del projecte.

El 29 de juny de 2021 es celebra un nou ple del Consell on aquesta vegada hi intervé una representant de l'associació ARCA, la seva portaveu, sra. Àngels Fermoselle <sup>3</sup>, per llegir un manifest contra el projecte de Nuredduna <sup>4</sup>. Després de la lectura del manifest, que no va generar cap mena de debat ni recolzament per cap altra de les entitats representades a la sessió, es van continuar tractant altres assumptes integrats a l'ordre del dia.

Finalment, de la darrera sessió de la que hi ha constància en el web municipal, corresponent al Consell de 28 de setembre de 2021, no s'hi produeix cap mena de censura o comentari contra el projecte de reurbanització.

Com es pot comprovar, llevat de les dues intervencions ressenyades, cap de les atribucions concretes que tenen les entitats veïnals amb representació en el Consell Territorial ha estat exercida per manifestar una censura o oposició al projecte.

---

<sup>3</sup> Àngels Fermoselle és una coneguda activista palmesana, involucrada en nombroses causes ciutadanes. (Busquets, 2011) Des de fa uns anys desenvolupa la seva tasca com a portaveu de l'entitat ARCA i ha destacat el seu paper molt beligerant i actiu en lluites molt conegudes com la recuperació del conegut «Pont del Tren» (obra d'enginyeria d'inspiració modernista d'un reconegut arquitecte palmèsà), la defensa de la protecció del monòlit d'època franquista en honor al Crucero Balears, etc. Fermoselle regenta, des de fa unes dècades, un negoci d'herboristeria situat a pocs metres del Mercat de Pere Garau i podem concloure que comparteix les inquietuds dels mateixos comerciants de la plaça. (Fuster, 2020)

<sup>4</sup> El contingut d'aquest manifest s'analitzarà més endavant quan es resumeixin les principals reivindicacions dels col·lectius articulats en contra del projecte Nuredduna.



## ANNEX 7.

### DETALL DELS PROCESSOS PARTICIPATIUS NO REGLATS ESPECÍFICS PER AL PROJECTE. EXTRACTE DE LES REUNONS CELEBRADES

La primera reunió es va realitzar el 20 d'octubre de 2020 i comptà amb l'assistència, a més dels responsables municipals organitzadors, de les següents entitats: ARCA; Biciutat de Mallorca; Vianants en Lluita; Colectivo Palma Verde.

La segona trobada temàtica tengué lloc el 10 de desembre de 2020 i hi assistí novament ARCA, aquest cop acompanyada de la plataforma veïnal «Flipau amb Pere Garau» i l'associació de Comerciants del Mercat de Pere Garau.

Amb posterioritat a aquestes trobades, se'n realitzaren d'altres que es relacionen a continuació amb altres entitats que tenen un caràcter més social per dedicar la totalitat de les seves activitats a iniciatives recreatives per a la gent gran del barri:

- Associació de Veïns Pere Garau - Columnes - Temps d'Oci. 11/11/2020 i 03/02/2021.
- Associació de Veïns i Gent Gran de Sant Josep Obrer - Son Coc. 02/11/2020 i 01/02/2021.
- Associació de Veïns i Veïnes de Pere Garau. 08/07/2021.
- Asociación China de las Islas Baleares (ACHINIB). 08/02/2021 i 02/02/2021.
- Federació d'Associacions de Veïns de Palma. 01/02/2021 i 05/02/2021.
- Associació Palma Segle XXI. 08/02/2021.

Finalment, es va organitzar un programa radiofònic per part d'una emissora local amb participació oberta a la ciutadania en un estudi a l'aire lliure ubicat a la plaça de les Columnes (situada a un extrem del projectat nou eix de vianants) obert a la ciutadania amb la participació dels dos dirigents municipals abans referenciats el 22 d'abril de 2021 sense que es produeix cap intervenció veïnal en contra del projecte.

Paral·lelament a això, hi ha dos òrgans més que cal destacar per la seva vinculació amb el disseny general de la ciutat. El primer de tots és Consell de la Infància de Palma que té aprovat el «Pla Municipal d'Infància i Adolescència 2018-2022» atès que Palma fou declarada «Ciutat Amiga de la Infància» per part d'UNICEF Comitè Espanyol.

Aquest Consell es reuneix periòdicament a la seu municipal i compta amb l'assistència de tot l'equip de govern. Un dels eixos de què consta el pla aprovat consisteix en el número 1 «Ciutat per a viure i convida» i que contempla les següents estratègies: 1. Afavorir les iniciatives que apoderen els nins i les nines per a incrementar la seva autonomia al carrer; 2. Crear entorns físics i virtuals segurs i dotar d'eines per a la prevenció; 3. Donar a conèixer hàbits i/o experiències de cura del medi ambient, i implementar-ne de noves; 4. Retornar als carrers el protagonisme dels nins i les nines; 5. Incrementar i millorar les opcions per al gaudi de l'aire lliure i dels recursos.

Cal dir que en totes les ocasions en què s'ha reunit aquest Consell, la unanimitat dels presents ha expressat la necessitat de continuar avançant amb fermesa per part de l'acció municipal en l'implementació d'aquestes línies estratègiques.

Finalment, trobam el Consell d'Àrea de Model de Ciutat que està regit pel Reglament orgànic del Govern i de l'Administració de l'Ajuntament de Palma i que permet la creació d'aquells òrgans funcions dels quals es concretin, entre d'altres, en l'assessorament d'altres òrgans o activitats administratives de la seva competència. En aquests òrgans poden participar representants d'altres Administracions, així com a organitzacions representatives d'interessos socials o altres membres designats per les seves especials condicions d'experiència o coneixements.

En aquest cas concret, el Consell de Model de Ciutat té encarregades les funcions consultives de definir el model de ciutat com a Pla estratègic global per a Palma, en coordinació amb la Batllia i la resta d'àrees municipals, i traslladar aquest model de ciutat al Pla General d'Ordenació Urbana de la ciutat; impulsar l'aprovació, modificació i revisió del Pla General d'Ordenació Urbana de Palma; definir i dirigir, en coordinació amb altres àrees, com ara Infraestructures, Mobilitat, Ecologia o Comerç i Turisme, aquelles intervencions sobre l'espai urbà que resulten estratègiques per al model de ciutat.

Aquesta funció d'assessorament es concreta en generar coneixement i debat sobre Palma; definir un model de ciutat com a Pla estratègic global per a Palma; impulsar la generació d'idees per definir el futur de la Ciutat i de l'àrea que l'envolta; assessorar a la presidència per la coordinació amb altres àrees, com ara Infraestructures, Mobilitat, Ecologia o Comerç i Turisme, en aquelles intervencions sobre l'espai urbà que resulten estratègiques per al model de ciutat.

El Consell, que s'ha reunit en diverses ocasions des de la seva constitució l'any 2018, ha dut a terme diverses jornades de feina centrades en l'habitatge digne i la mobilitat. En cap d'elles ha sorgit la necessitat de replantejar el projecte de Nureduna, ans al contrari, els principis inspiradors del debat de cadascuna de les sessions han estat sempre la necessitat d'impulsar nous projectes de transformació urbana per aconseguir-ne la seva sostenibilitat mediambiental.

## ANNEX 8.

### ANÀLISI D'ARTICLES I NOTÍCIES PERIODÍSTIQUES CENTRATS EN EL PROJECTE

A continuació es detalla un resum de tots els articles i notícies periodístiques consultats per al treball amb indicació del titular, el mitjà on ha estat publicat, la data de publicació i un breu comentari que fa una síntesi del contingut, aporta alguna informació complementària per a la seva completa comprensió i/o contextualització.

Titular / Mitjà	Data publicació	Comentari
<i>Entidades de Pere Garau proponen destinar el dinero de Nuredduna a una actuación que vaya desde Avingudes a Miquel Dolç. DM</i>	9/12/20	La notícia referencia la intenció de les entitats contràries al projecte de Nuredduna de paralitzar el projecte de transformació integral i destinar el pressupost consignat a altres actuacions.
<i>Cierra el bar Mónaco: «Tenía mi vida organizada pero esta crisis me ha arruinado». UH</i>	16/12/20	Aquest bar estava situat al c. Nuredduna. Per part de les entitats contràries al projecte fou emprat com una mostra de l'agressió que posava la renovació del carrer, tot i que com es pot llegir en el cos de la notícia, la fallida del bar fou causada per la pandèmia de la Covid en comptes de la perspectiva de la peatonalització del carrer.
<i>PIMEM y AFEDECO defienden que la peatonalización de Nuredduna se base en el consenso. MD</i>	21/12/20	L'article dona informació sobre la recién constituïda Plataforma contra el projecte formada pels Comerciants del Mercat de Pere Garau, ARCA i Flipau amb Pere Garau. Reivindica que els comerciants "no han estat mai en contra de les peatonalitzacions" sempre i quan se faciliti l'aparcament i l'optimització del transport públic. Consideren que el projecte és malbaratar els diners i que es podrien destinar a causes socials de primera necessitat.
<i>La Federació de Veïns apoya el proyecto de Cort <sup>1</sup> para peatonalizar Nuredduna. DM</i>	15/2/21	La Federació de Veïns (FAAVV) és l'entitat que aglutina a totes les associacions veïnals de Palma i compta amb una presència important a tots els òrgans consultius i de decisió de l'Ajuntament de Palma: consell de gerència d'Urbanisme; consells d'administració de les empreses públiques; Consells Territorials, etc.
<i>Recurren el proyecto de Nuredduna y piden su suspensión por nulidad de pleno derecho. UH</i>	10/3/21	Es fa ressò de la primera passa legal duta a terme per part de la Plataforma contra el projecte.

<sup>1</sup> «Cort» és un sinònim emprat tradicionalment a la ciutat de Palma per referir-se a l'Ajuntament de la capital. Prové de l'antiga denominació medieval atès que l'edifici on se situa l'actual ajuntament era la seu de la Universitat del Regne de Mallorca, màxima institució del govern de l'illa abans de l'entrada en vigor del Decret de Nova Planta l'any 1715.

Titular / Mitjà	Data publicació	Comentari
<i>AFEDECO recurre la peatonalización de Nuredduna. DM</i>	16/3/21	Recull la intenció de la patronal de comerç d'aturar el projecte de reurbanització al·legant que se perdien places d'estacionament per a vehicles particulars i se generava "un problema de mobilitat".
<i>"Pere Garau, molt més que Nuredduna" critica el talante "impositivo" de Cort y la ausencia de un Plan de Movilidad Público. MD</i>	10/4/21	L'article recull les crítiques de la plataforma a les reunions a les quals han estat convocats. Sols s'hi recullen judicis de valor i premonicions de caos circulatoris i destrucció del patrimoni. Denuncia que els reclamants troben a faltar un pla de mobilitat. Recordem que el PMUS de Palma fou aprovat l'any 2014 amb la seva mateixa participació com s'ha expressat anteriorment.
<i>El PP denuncia la "opacidad" de Cort en el proyecto de Nuredduna. DM</i>	14/4/21	És un exemple de notícia que es fa ressò les posicions manifestades per part de l'oposició política a l'Ajuntament de Palma. Més endavant es detallaran com es concreten aquestes postures en el recull de mocions presentades contra el projecte.
<i>El PP sobre la peatonalización de Nuredduna: "Crea más problemas que los que resuelve". DM</i>	15/4/21	La notícia coincideix amb una campanya d'impacte mediàtic que va iniciar aquest partit polític desplaçant gran part dels membres de la seva cúpula directiva al Mercat de Pere Garau per denunciar públicament la seva oposició al projecte.
<i>Cort paraliza "por un error material" la licitación de la peatonalización de Nuredduna. DM</i>	16/4/21	Atès un defecte de forma observat en el procés de licitació, el Departament de Contractació de l'Ajuntament va decidir aturar, d'acord amb el procediment administratiu reglat, la licitació del projecte.  Aquest fet puntual fou interpretat a les xarxes socials per part dels opositors al projecte com una victòria i com una possibilitat que l'Ajuntament repensés la idoneïtat del projecte i pogués fer marxa enrere.
<i>Consideran "suspendido" el acuerdo municipal sobre Nuredduna. UH</i>	20/4/21	Una altra notícia recull l'aspiració de la Plataforma contra el projecte que la inversió es suspengués pel defecte de forma en la seva licitació.
<i>El proyecto de Nuredduna sobrevive un pleno más a la oposición social y política. UH</i>	29/4/21	L'article recull la crònica d'un plenari de l'Ajuntament on es van debatre diverses mocions de l'oposició política contra el projecte i les intervencions dels membres de la Plataforma contra la reurbanització.  Recull la intervenció del GOB, la principal organització ecologista de les Illes Balears que també s'havia manifestat en contra del projecte per la possibilitat d'impuls a l'especulació immobiliària i a la gentrificació que pot generar el projecte.

Titular / Mitjà	Data publicació	Comentari
<i>25 arquitectos y humanistas exigen la paralización del proyecto de Nuredduna. DM</i>	14/5/21	Es fa ressò del manifest publicat per diverses personalitats lligades al món de l'arquitectura, urbanisme, mobilitat i sociologia que consideren que el projecte podria ser nociu pel que fa a l'expulsió dels residents mitjançant un procés orquestrat de "gentrificació" per part de les autoritats municipals.
<i>Afirman que el mantenimiento del transporte público en Nuredduna ahoraría un millón. DM</i>	8/6/21	Es tracta d'un altre front obert per la Plataforma per argumentar en contra del projecte i que no és altra que la desaparició de les tres línies (i una nocturna) de bus urbà que empraven el carrer de Nuredduna per a la seva ruta i que, per mor de la peatonalització, van haver de ser desviades per un recorregut alternatiu. La Plataforma va realitzar un "estudi alternatiu" on hi sumava les despeses del projecte a més dels suposats costos d'explotació que suposarien per a l'empresa municipal gestora del bus urbà haver de variar el traçat de la línia.
<i>La ciudadanía se resigna y el cierre del túnel de Nuredduna pasa desapercibido para el tráfico. UH</i>	18/8/21	Tal vegada aquest sigui un dels titulars més capciosos de tots els analitzats. El túnel referit correspon a una connexió que unia el carrer amb la principal via del centre de la ciutat, les Avingudes i que, amb l'inici de les obres i per dotar de les estructures previstes en la planificació del projecte, es va suprimir. L'article parla de "resignació ciutadana" per no poder manifestar que l'inici de les obres no provocaren cap mena de manifestació pública en el carrer, a la vegada que parla del trànsit de vehicles com un subjecte indeterminat i despersonalitzat.
<i>Cort aposta per una Palma més verda sense donar resposta als problemas de movilidad. AB</i>	18/8/21	El titular, amb un to més d'opinió que de notícia, fa una breu crònica de la polèmica que ha rodejat l'impuls del projecte i confon la mobilitat amb la possibilitat de l'aparcament en superfície de vehicles particulars fet que, com és lògic, queda descartat a la nova fesomia del carrer.
<i>Los vecinos de la plaza Quadrado temen la invasión de terrazas tras hacerla peatonal. DM</i>	11/10/21	La plaça Quadrado és una emblemàtic indret del centre de Palma i que fou convertit en un espai exclusiu per a vianants el mes d'octubre amb la desaparició de desenes de places d'aparcament en superfície. L'article recull una línia editorial molt clara de vincular les peatonalitzacions amb una immediata terciarització de l'espai públic.
<i>ARCA recurre en el juzgado las obras de Nuredduna. DM</i>	18/10/21	Continua amb la crònica judicial de l'intent d'impugnació de les obres del c. Nuredduna. En aquest sentit, recordem el paper que va jugar ARCA amb la parlitació d'un monument d'inspiració feixista que encara es conserva a Palma. L'entitat defensa que pot emprar novament aquesta tàctica que li ha resultat positiva pels seus interessos en aquell moment.



Titular / Mitjà	Data publicació	Comentari
<p><i>La Plataforma "Recuperem Palma" decidirà nuevas acciones tras la reunión con el alcalde del día 10 de noviembre. <b>DM</b></i></p>	<p>20/10/21</p>	<p>Paral·lelament a l'impuls de Nuredduna, en altres indrets de la ciutat s'hi van planificar, per part municipal, mesures de restricció del trànsit, peatonalitzacions i ampliació de les zones de baixes emissions que quedaren englobades sota una estratègia denominada «Palma camina». Aquesta estratègia provocà, al seu torn, les protestes de les principals patronals del comerç que van generar un plataforma en contra. L'article es fa ressò d'aquesta circumstància i que influeix en el clima mediàtic generat entorn del carrer que ens ocupa.</p>
<p><i>Unos 2.000 comercios claman contra el plan "Palma Camina" de Cort. <b>UH</b></i></p>	<p>20/10/21</p>	<p>Recull la campanya mediàtica i a peu de comerç iniciada per les patronals per protestar contra la planificació conjunta de diverses mesures per fomentar la mobilitat dels vianants i l'ampliació de zones de baixes emissions.</p>
<p><i>«Aquí vivíamos mejor con los coches y los prostíbulos». <b>UH</b></i></p>	<p>6/11/21</p>	<p>El titular altament sensacionalista se refereix a les declaracions d'un veí de la plaça del Banc de s'Oli, un indret també del centre de la ciutat de Palma que fou reconvertit com un espai exclusiu per a vianants fa poc. La referència a la prostitució es refereix a un local dedicat a aquesta activitat i que va romandre obert durant dècades en aquesta plaça quan fou objecte de la degradació que patí tot el centre històric de Palma fins la primera meitat dels anys noranta del segle XX.</p> <p>El tancament del prostíbul no va tenir res a veure amb la peatonalització però queda clara la intenció de vinculació d'ambdós fets. L'article abunda amb informació sobre queixes de veïns per la terciarització de l'espai de la plaça un cop peatonalitzada que segons relaten ha estat ocupada per terrasses dels bars de la zona fet que, per les molèsties que ocasionen, facin que els veïns exclamessin la seva preferència a l'status quo anterior amb prostíbuls i cotxes.</p>
<p><i>Colas para conseguir una plaza en el parking de Avenidas bonificada. <b>UH</b></i></p>	<p>17/11/21</p>	<p>Es refereix a una campanya que va impulsar el mateix Ajuntament per compensar les pèrdues de places d'aparcament en el carrer de Nuredduna un cop iniciades les obres de reconversió i futur destí plenament peatonal. Les places ofertades superaven les cent-cinquanta unitats.</p> <p>La fotografia que il·lustra la notícia, i el cos de la mateixa no es corresponen amb el titular atès que sols s'hi veuen unes vuit persones fent cua per poder ser ateses davant la seu de la societat municipal d'aparcaments. Com se veurà més endavant, en el procés d'adjudicació sobraren nombroses places que quedaren sense sol·licitants.</p>

Titular / Mitjà	Data publicació	Comentari
<i>Gentrificación en Palma: "En Nuredduna los alquileres de pisos ya superan los 1.3000 euros".</i> <b>DM</b>	22/11/21	S'enceta una nova línia en la pressió mediàtica que és atribuir a la reconversió del vial la capacitat de modificar a l'alça tots els preus del mercat immobiliari de la zona. L'article inclou alguns exemples de preus de compravenda i lloguer d'habitatges, sense especificar el criteri ni tampoc les fonts ni l'abast de l'estudi.
<i>La peatonalización de Nuredduna acelera la compra de propiedades en Pere Garau.</i> <b>DM</b>	19/12/21	En la mateixa línia que l'article anterior. El reportatge inclou algunes entrevistes a responsables d'agències immobiliàries i, com no, als portaveus de la Plataforma contrària a la reforma que empen aquestes afirmacions per falcar una altra pota del seu argumentari contra el projecte.
<i>Pere Garau, el nuevo objeto de deseo de los especuladores. Los vecinos miran con temor el futuro de la barriada marcada por la peatonalización de Nuredduna y el aumento del precio de la vivienda.</i> <b>UH</b>	19/1/22	En la mateixa línia que l'article anterior. S'evidencia que hi ha un canvi d'estratègia en els titulars que cerquen desmuntar la validesa del projecte a partir de l'amenaça de l'especulació.
<i>Capital extranjero se hace con otro pedazo de Nuredduna.</i> <b>UH</b>	20/1/22	L'article referencia la compra d'un immoble, que estava en venda des de l'any 2016, per part d'un propietari estranger. També recull els declaracions de la portaveu de la Plataforma que novament connecta el fet de la reforma amb l'inici de l'especulació.

## ANNEX 9.

# RECOLLIDA I ANÀLISI DE LES INTERVENCIIONS, CAMPANYES, MANIFESTOS I DECLARACIONS DELS PRINCIPALS AGENTS NO GOVERNATIUS IMPLICATS EN LA MOBILITAT AIXÍ COM DELS PARTITS POLÍTICS QUE OSTENTEN LA RESPONSABILITAT D'OPOSICIÓ MUNICIPAL A L'AJUNTAMENT DE PALMA

A continuació es detallen les principals accions empreses per les tres entitats que integren la Plataforma contra la reurbanització del carrer de Nuredduna i altres organitzacions que li donen suport. La gran majoria de les activitats analitzades, s'han impulsat en format de comunicat de premsa i estan catalogats com «arguments en contra», numerats de l'1 al 12. Aquests comunicats foren enviats a tots els mitjans de comunicació així com també a altres entitats, partits polítics, càrrecs institucionals d'àmbit autònom i municipal, etc. El contingut d'aquests comunicats, juntament amb vistoses infografies, fou distribuït igualment a les xarxes socials de les entitats que integren la Plataforma.

També s'hi detalla una activitat de debat oberta a la ciutadania organitzada per la Plataforma conjuntament amb l'entitat Palma XXI on hi participà l'arquitecta Itziar González. Finalment trobam un vídeo enregistrat pel sociòleg Carles F. Baeza on explica els perills de la reurbanització.

Títol o descripció de l'acció	Data	Comentari
El GOB dona Plataforma suport a la Plataforma.	11/1/21	Comunicat emès per la pròpia entitat ecologista. Argumenta el seu suport a la Plataforma «Pere Garau molt més que Nuredduna» en què cal considerar que el barri de Pere Garau té una realitat urbanística, comercial, de mobilitat i demogràfica complexa i que l'eix de vianants la pot posar en perill. Afegixen que la inversió a l'espai públic podria accelerar la gentrificació i proposen un projecte alternatiu que distribueixi la inversió a altres carrers del barri.
<i>Argument 1. Efectes negatius de la intervenció</i>	15/3/21	La Plataforma inicia amb aquest primer argument una sèrie de manifestos que es distribueixen mitjançant notes de premsa. En aquesta primera tramesa presenten la creació de la plataforma que aglutina les entitats abans esmentades i que compta amb el suport extern del GOB, AFEDECO, PIMECO i de la junta directiva de l'AVV de Pere Garau. Invoquen el dret a la participació que segons ells ha estat vulnerat i reclamen participar activament en el redisseny del projecte el qual critiquen amb judicis de valor sense aportar dades que ho argumentin.
<i>Argument 2. Efecte gentrificador</i>	17/3/21	Afirmen que la inversió de tres milions d'euros en el projecte de reurbanització tindrà un efecte immediat de gentrificació en el barri i l'aparició d'hotels i pisos de luxe per a inversors estrangers.



**Fig 1. Invitació virtual a la conferència impartida per Itziar González i Tomeu Duran**  
(Font: Plataforma «Pere Garau molt més que Nuredduna»)

Títol o descripció de l'acció	Data	Comentari
<p><i>Argument 3.</i> <i>La desaparició de quatre línies de bus de l'EMT</i></p>	19/3/21	<p>Expliquen que les quatre línies de bus urbà gestionats per l'Empresa Municipal de Transport hauran de desviar la seva ruta per poder mantenir el servei al barri atès que el carrer serà exclusiu per a vianants. Adjunten una infografia demostrant de quina manera el canvi d'ubicació de les línies i l'única parada que hi havia en el carrer Nuredduna afectarà als veïns. Consideren que desplaçar aquesta parada (en realitat es desplaça uns metres per situar-la a la cantonada d'un carrer proper que esdevé alternatiu al trànsit del bus) és un atac als veïns i un greuge per al transport públic.</p>
<p><i>Argument 4.</i> <i>La Nuredduna que plantegen no serà un eix cívic</i></p>	23/3/21	<p>Argumenten que la intervenció, que sols afectarà un carrer, no pot considerar-se-la vertebradora de res i no provocarà els efectes beneficiosos que atribueixen a un eix cívic. Com alternativa reclamen novament distribuir la inversió a diversos punts de la barriada per generar altres espais de qualitat que no es concentrin tots en el c. Nuredduna pel qual demanen, a més, la no supressió de les places d'aparcament que preveu el projecte.</p> <p>Com a justificació al·leguen que la seva alternativa dona protagonisme als vianants, millora el paviment i amplada de les voreres, respecta les vorades de pedra original, manté la línia de bus. També preveuen estendre la zona d'estacionament controlat i altres millores referides al mobiliari urbà (com el soterrament de contenidors de brossa), arbrat i il·luminació.</p> <p>En tot cas insisteixen en mantenir la circulació de vehicles, amb excepcions als residents, transport públic, serveis, etc.</p> <p>Pel que fa a la plaça Columnes aposten per «dificultar la seva ocupació incívica» sense que determinin com se materialitzaria aquesta acció i aposten també per millorar la zona de jocs de la plaça, sense indicar tampoc les accions.</p>

Títol o descripció de l'acció	Data	Comentari
<p><i>Argument 5. Nuredduna no és ni pot ser Blanquerna</i></p>	<p>26/3/21</p>	<p>L'argument emprat en aquesta ocasió és equiparar el futur carrer de vianants amb la intervenció del c. Blanquerna que, recordem, fou una aposta per dotar d'un eix cívic a un altre extrem de la ciutat i que també va tenir una forta contestació. Basen la seva intervenció en què les característiques urbanístiques d'ambdós casos són diferents.</p>
<p><i>Argument 6. Volen rompre la unitat i la personalitat de la plaça de les Columnes</i></p>	<p>31/3/21</p>	<p>Tal vegada aquest sigui un dels arguments més singulars atès que la plaça Garcia Orell, popularment coneguda com Plaça de les Columnes, és una obra de caràcter regionalista amb una estructura de pèrgola circular peristil·lada situada enmig de la plaça que és, en realitat, una rotonda per a cotxes i que, interiorment, té molt poc espai destinat a l'estada dels vianants.</p> <p>Segons la Plataforma el que pretén el projecte és trencar aquest ús exclusiu per a cotxes i integrar la plaça al final del recorregut del c. Nuredduna. En canvi, la Plataforma argumenta que això és negatiu perquè trenca la unitat (imaginam que se refereixen a la unitat d'estil, un terme emprat en historiografia artística però que té una aplicació totalment diferent a la que la que s'expressa en aquest cas). No se valorarà la qüestió referida a la "personalitat" atès que és molt pobre en termes justificatius.</p>
<p><i>Argument 7. Incompleix el Pla Estratègic de Desenvolupament de Palma (2016-2036).</i></p>	<p>8/4/21</p>	<p>Aquí s'invoca un pla municipal que es va confeccionar per justificar la concurrència de la ciutat de Palma a una sèrie d'ajudes de programes impulsats per la Comissió Europea de regeneració urbana. Per tal de delimitar els àmbits d'actuació del Pla, es van analitzar demogràficament diversos barris de Ciutat i es va dissenyar una cartografia que inclogués aquells que tenguessin una major necessitat de regeneració atesos els condicionants socioeconòmics del barri.</p> <p>El Pla no estableix una planificació vinculant en termes de modificació dels usos dels vials. El cas del c. Nuredduna és cert que no entra dins aquest mapejat, però l'argument obvia dos fets fonamentals que sí que condicionen els usos del vial: tant el PMUS de Palma com el mateix PGOU en vigor determinen el canvi de caràcter del carrer en qüestió i a més, com s'ha pogut veure en el cas del PMUS, de manera molt explícita no sols a l'apartat d'estratègies i mesures concretes, sinó que també fou un dels aspectes que sobresortiren del procés participatiu en què hi participaren les entitats ara oposades.</p>
<p><i>Argument 8. Un eix cívic no peatonal i conseguit és un compromís polític davant 100 persones en assemblea</i></p>	<p>13/4/21</p>	<p>El titular referencia una reunió de l'equip municipal amb representants veïnals produïda l'any 2018 quan en aquell moment un grup de veïns protestaren enèrgicament pel que consideraven que era en aquell moment la intenció municipal d'iniciar un projecte sense el consens de la ciutadania. El comunicat recull les paraules del batle d'aleshores, el Sr. Antoni Noguera, que va comprometre's a que pactaria les característiques del projecte d'eix cívic del barri amb els veïns.</p>



Títol o descripció de l'acció	Data	Comentari
<p><i>Argument 8 bis. Conflictes de mobilitat</i></p>	<p>18/4/21</p>	<p>El document és realitzat un dossier editat per la Plataforma que recull les darreres aportacions argumentals donades per la plataforma i reincident en la preocupació per la pèrdua de l'única aturada de bus que passa a ubicar-se a un carrer veí, el de Nicolau de Pacs, així com la seva preocupació perquè la plaça Columnes tenguin part de la seva superfície on el trànsit circuli en dues direccions, en comptes dels dos carrils en una mateixa direcció que hi ha actualment. El document exposa també una intervenció alternativa consistent en distribuir l'esforç inversor a Nuredduna a altres carrers de la barriada on s'hi realitzarien tasques d'espongament urbà, plantació d'arbres, eliminació de bandes d'aparcament, etc.</p>
<p><i>Argument 9. Cort es gasta més de 22.000€ de doblers públics en publicitat de Nuredduna</i></p>	<p>26/4/21</p>	<p>El manifest carrega contra el govern municipal per les despeses corresponents a una campanya institucional per explicar als ciutadans les particularitats del nou eix de vianants. Afirment igualment que el programa de ràdio que es va desenvolupar en directe a la zona afectada es va censurar l'opinió de qualsevol testimoni discrepant.</p>
<p><i>Argument 10. L'informe de l'EMT és contundent contra l'eliminació del transport públic</i></p>	<p>11/5/21</p>	<p>La plataforma denuncia que un informe intern del Departament de Mobilitat, realitzat conjuntament amb l'EMT, exposa que el desviament de les quatre línies que abans passaven per l'única aturada del c. Nuredduna provocarà un augment dels temps de recorregut i, en conseqüència, empitjorament de freqüències i increment dels costos d'explotació. Les afirmacions són certes atès que es va distribuir una còpia de l'esmentat informe on els mateixos tècnics municipals reconeixen un empitjorament de les variables esmentades i proposen dues alternatives: compatibilitzar l'ús del carrer de vianants amb el pas exclusiu del transport públic; incorporar un carril a contra-sentit, específic per al bus, en qualsevol dels carrers immediatament següents al c. Nuredduna per tal que el bus pugui fer un recorregut alternatiu pel carrer paral·lel (el c. d'Aragó) i llavors tornar a incorporar-se al seu traçat original.</p>

Títol o descripció de l'acció	Data	Comentari
<i>Argument 11. El manifest de tècnics i humanistes</i>	19/5/21	La nota es refereix a un manifest encapçalat per un arquitecte palmèsà, Tomeu Duran <sup>2</sup> , i secundat per altres 25 tècnics i "humanistes" (sic) que s'adherien a la reivindicació de la Plataforma per aturar el projecte de Nuredduna. L'argument bàsic del manifest, que més endavant s'analitza, és la contribució de la reforma a l'increment de l'habitatge a la zona i a la gentrificació i reclamen una dignificació del barri més compartida amb altres carrers.
<i>Argument 12. Manca de transparència i opacitat</i>	25/5/21	Lamenten la manca d'un procés participatiu que permetés a les entitats donar l'opinió sobre el projecte, l'ocultació que denuncien que s'ha produït amb l'informe intern dels tècnics de mobilitat i el malbaratament de cabals públics per la contractació d'espais publicitaris per informar del projecte a la ciutadania.

---

<sup>2</sup> És interessant fer notar que Tomeu Duran, un dels principals activistes de la causa contra el projecte del carrer Nuredduna, és un conegut resident de la zona de Pere Garau. Desenvolupa la seva tasca professional com arquitecte i arquitecte tècnic al despatx "Sistemes Operatius", especialitzat en arquitectura, construcció i disseny urbà. L'any 2014 va ultimar una proposta de reforma urbanística d'un conjunt de carrers ubicats al barri de Pere Garau, a pocs metres del c. Nuredduna. La proposta, presentada a títol personal (Vallespir, 2014) davant l'Ajuntament de Palma en diverses ocasions (primer l'any 2014 al que era el regidor d'urbanisme, i posteriorment quan hi va haver un canvi de color polític al regidor del Districte Llevant i a l'equip directiu de la Regidoria d'Urbanisme), no va ser acceptada per la institució municipal. La proposta coincideix a grans trets amb la filosofia que s'expressa, com a model alternatiu, en els comunicats de la Plataforma quan reclamen que la inversió del c. Nuredduna es distribueixi a altres carrers de la barriada.

[https://www.slideshare.net/en\\_tomeu/proposta-de-reforma-de-lespai-pblic-de-pera-garau-palma](https://www.slideshare.net/en_tomeu/proposta-de-reforma-de-lespai-pblic-de-pera-garau-palma)

Títol o descripció de l'acció	Data	Comentari
<p><i>Visita de l'arquitecta i urbanista Itziar González Virós a Palma i conferència oberta al Públic organitzada per l'entitat Palma XXI.</i></p>	<p>18/6/21</p>	<p>Concident amb la visita d'aquesta arquitecta a Palma, per participar a una xerrada organitzada per una altra entitat veïnal del centre històric de Palma sobre processos participatius i especulació immobiliària lligada a intervencions públiques, la Plataforma va oferir la figura de la tècnica per a que pogués servir de "mediadora" en el "conflicte" contra el projecte de Nuredduna.</p> <p>Durant la xerrada, que va ser presentada per Àngels Feroselle, portaveu de la Plataforma, i introduïda per Tomeu Duran, arquitecte crític amb el projecte, González va explicar als presents les connexions que hi ha entre un sistema polític que no propiciï la participació pública en el disseny de la ciutat i la corrupció. Els tres van acusar veladament als responsables municipals de practicar una corrupció subtil que s'amaga darrere dels projectes de transformació com el del c. Nuredduna.</p> <p>El vídeo es pot consultar en el següent enllaç: <a href="https://www.youtube.com/watch?v=NyCXiQ3_Wxo">https://www.youtube.com/watch?v=NyCXiQ3_Wxo</a></p>
<p><i>Video denúncia del sociòleg Carlos F. Baeza</i></p>	<p>10/06/21</p>	<p>El un vídeo difós a les xarxes socials i enviat també en format de nota de premsa, el sociòleg Carlos F. Baeza qualifica el projecte de Nuredduna com «un cas de gentrificació de manual». Ho justifica dient que la inversió es farà en una de les zones més benestants del barri de Pere Garau per dir, continuació, que la millora de l'espai públic generada pel projecte provocarà un moviment de capitals en direcció a aquesta mateixa zona i que desplaçarà, al seu torn, a la gent que és la més desafavorida i que és la que hi viu. Entra, doncs, en una clara contradicció i molt poc argumentada. També exigeix que la inversió prevista per la reurbanització es destini a la millora per generar més espais de qualitat en el barri (no defineix com ni tampoc valora de quina manera es pot guanyar més espai per als veïnants).</p> <p>El vídeo es pot consultar en el següent enllaç: <a href="http://www.adnmallorca.com/NureddunavideoGENTRIFICACIO.mp4">http://www.adnmallorca.com/NureddunavideoGENTRIFICACIO.mp4</a></p>
<p><i>A Nuredduna es disparen les alarmes de l'especulació</i></p>	<p>23/6/21</p>	<p>El nou comunicat de la Plataforma es fa ressó d'una notícia publicada al diari Última Hora, referenciada en aquest treball. És una pràctica habitual dels comunicats incloure referències a mitjans de comunicació que retroalimentin les postures que soté la Plataforma i fa que es pugui deduir el traç d'una línia de connexió entre mitjans escrits i el que publica la mateixa Plataforma.</p>
<p><i>Pretenten eliminar de Nuredduna 8 plátanos de sombra, árboles de gran porte</i></p>	<p>29/6/21</p>	<p>La nota fa referència a que el projecte preveu l'eliminació de vuit plataners ubicats al c. Nuredduna i denuncia la "deforestació" que han patit altres carrers de la barriada, alhora que evidencia que el projecte de remodelació no pot qualificar-se de "verd" perquè elimina massa arbòria de la ciutat.</p>
<p><i>Si Cort tiràs endavant el projecte de Nuredduna sense transport públic estaria incomplint el seu programa de govern</i></p>	<p>27/7/21</p>	<p>La Plataforma denuncia novament la desaparició de l'única aturada de bus que hi havia al c. Nuredduna i l'empitjorament de freqüències i costos d'explotació que s'exposaven en el document tècnic del Departament de Mobilitat.</p>

## ANNEX 10.

### RECOLLIDA I ANÀLISI DE LES MOCIONS DELS PARTITS POLÍTICS QUE OSTENTEN LA RESPONSABILITAT D'OPOSICIÓ MUNICIPAL A L'AJUNTAMENT DE PALMA

Els mocions que es recullen a continuació han estat presentades a les sessions del Ple de la Corporació municipal de Palma. Cal destacar que dels tres partits que conformen l'oposició política sols s'han presentat iniciatives per part de les formacions Partido Popular (segona força política en nombre de vots a Palma) i Ciudadanos (quarta força). No hi ha cap proposta registrada pel partit VOX (tercera força en nombre de vots i escons) tot i que en el cas de les propostes abans esmentades sempre hi ha donat un vot de suport.

Títol de la moció i partit polític impulsor	Data	Comentari
<i>Proposta modificació pressupostària.</i> <b>Partit Popular</b>	10/9/20	Atès que hi havia una partida consignada per al projecte de Nuredduna, el partit signant pretenia eliminar-la i imputar el seu valor a la millora d'infraestructura d'un col·legi públic de la ciutat.
<i>Aturar el projecte de peatonalització.</i> <b>Ciudadanos</b>	14/1/21	La moció recull les argumentacions de la Plataforma consistents en titllar de malbaratament de fons públics centrar tots els esforços en millorar la fesomia del c. Nuredduna.
<i>Reclamació de consens amb entitats veïnals i comercials.</i> <b>Partit Popular</b>	14/1/21	Instaven a l'equip de govern a suspendre la tramitació del projecte i a consensuar amb les entitats de la Plataforma un projecte de millora pel barri que inclogués altres vials, no sols el c. Nuredduna.
<i>Realització d'estudis de mobilitat i reclamació de consens.</i> <b>Partit Popular</b>	11/3/21	Se demanava un estudi de detall i d'aplicació del PMUS de Palma a la intervenció, així com d'alternatives d'aparcament per als residents. Reiteraren també la petició de consens amb les entitats.
<i>Participació ciutadana a la reforma de Nuredduna.</i> <b>Ciudadanos</b>	15/4/21	Reclamen la restitució del diàleg amb les entitats veïnals i la paralització del projecte.
<i>Paralització del projecte.</i> <b>Partit Popular</b>	15/4/21	Restitució del diàleg, redacció d'un pla de mobilitat específic per a la zona, paralitzar el projecte, reinvertir els diners destinats a altres carrers de la zona. Addicionalment demanen el manteniment del trànsit que prové del túnel que connecta el carrer amb l'Avinguda.
<i>Paralització del projecte i restitució del diàleg.</i> <b>Partit Popular</b>	13/5/21	Reclamen novament la restitució del diàleg i el repartiment de la inversió prevista a altres carrers de la zona. També demanen la possibilitat de deixar un carril per la circulació de vehicles i afegir un carril bici al projecte per donar compliment al PMUS.

<b>Títol de la moció i partit polític impulsor</b>	<b>Data</b>	<b>Comentari</b>
<i>Informe EMT sobre el barri de Pere Garau.</i> <b>Ciudadanos</b>	13/5/21	Se demana que l'Ajuntament atengui al dispostat a l'informe de Mobilitat que alertava de l'increment de costos d'explotació i empitjorament de freqüències en el servei.
<i>Especulació immobiliària a Nuredduna.</i> <b>Partit Popular</b>	15/7/21	Sol·liciten un informe per part de la regidoria d'Urbanisme sobre les compravendes d'immobles al c. Nuredduna des de juny 2015 fins a juny de 2021 per tal de detectar les operacions especulatives.
<i>Contra la peatonalització del c. Nuredduna.</i> <b>Partit Popular</b>	15/7/21	Se reclama que es doni una alternativa d'aparcament als veïns i per aquest motiu que es construeixi un nou aparcament soterrani al c. Metge Josep Darder, situat a uns centenars de metres del c. Nuredduna. També reclamen mantenir obert el túnel de connexió amb l'avinguda i redactar un nou pla de mobilitat per estudiar la zona. Igualment reiteren la petició de fer un carril bici incorporat al projecte.
<i>Nous estudis de mobilitat.</i> <b>Partit Popular</b>	16/9/21	Exigeixen un estudi de mobilitat específic per la zona i que evalui els canvis en la mobilitat, atendre a l'informe de l'EMT i a tenir-ho tot enllestit en un termini d'un mes.



## ANNEX 11.

### ARTICLES D'OPINIÓ DE PROFESSIONALS ESPECIALITZATS EN LA MATÈRIA

Títol	Data	Comentari
<p><i>Nuredduna: urbanisme prêt-à-porter versus urbanisme social.</i></p> <p>Tomeu Duran Sastre (arquitecte) i Carles Francesc Baeza (sociòleg). Publicat a <b>Diario de Mallorca</b></p>	20/12/20	<p>L'article repassa les actuacions dutes a terme al barri de Pere Garau durant les darreres dècades. Després se centra en la transformació del projecte de Nuredduna i critica que tota la inversió es concentri en aquest carrer i no es distribueixi per altres àmbits de la barriada dels quals fa una anàlisi de les principals deficiències en termes de qualitat dels equipaments urbans.</p> <p>Critiquen que el projecte contempli inversions en mobiliari urbà d'una marca determinada al qual qualifiquen com «disseny urbà d'alta costura» o de «forta càrrega de disseny». Finalment llança una advertència que el projecte suposarà el desembarcament al carrer i al barri de turistes i persones amb poder adquisitiu la qual cosa suposarà un increment dels preus dels locals comercials i dels habitatges, coincidint amb un procés gentrificador que denominen "de manual" ja que la intervenció de l'Ajuntament és qualificada com "urbanisme neoliberal".</p>
<p><i>La conversió del centre de Palma en zona comercial per a vianants.</i></p> <p>Jaume Garau (sociòleg i president de l'associació Palma XXI). Publicat a <b>Diario de Mallorca</b></p>	6/3/21	<p>Recorda quins han estat els processos de conversió de carrers per a vianants i destaca alguns exemples que no han estat un èxit atès que la superfície del carrer ha esdevengut en un escenari per a instal·lar-hi terrasses de bars i restaurants. Denuncia la comercialització de l'espai públic i que vivim en una societat on l'economia està per damunt de qualsevol altre valor. Adverteix que els beneficis d'una conversió d'un carrer per a vianants s'esvaeixen immediatament si no es posa control a la proliferació de la terciarització de l'economia del carrer que provoca, a més, molèsties als residents.</p>
<p><i>Palma, molt més que Nuredduna.</i></p> <p>Tomeu Duran (arquitecte) Publicat a <b>Diario de Mallorca</b></p>	21/3/21	<p>L'article fa un repàs a l'evolució de l'urbanisme al llarg de la història i el justifica com una mesura per donar resposta a necessitats humanes, entre elles, la salut. Posteriorment passa a criticar obertament el projecte de Nuredduna perquè no dóna resposta a les necessitats de lluitar contra el canvi climàtic ni tampoc aporta solucions a les zones tensionades socialment que apareixen a l'informe del «Pla Estratègic 2016-2036» de l'Ajuntament de Palma, l'incompliment del qual havia estat denunciat també per part de la Plataforma.</p> <p>Posteriorment passa a rebutjar l'elevat cost de la intervenció, a reclamar que aquest sigui distribuït entre altres vials del barri, critica la manca de desenvolupament de la xarxa ciclista i de transport públic i novament destaca el procés gentrificador que provocarà l'obra per concloure amb una queixa per la manca de participació en el disseny del projecte. Finalment llença l'afirmació que el nou Nuredduna suposarà «la promoció d'un "apartheid" de classes socials entre les zones més properes al centre amb major qualitat de vida i les més allunyades on se situen els "perdedors"».</p>

Títol	Data	Comentari
<p><i>Eixos cívics, carrers, el cas de Nuredduna</i></p> <p>Marta Vall-Llossera. Degana del Col·legi d'Arquitectes de les Illes Balears (COAIB). Joan Cerdà, president de la demarcació de Mallorca del COAIB Publicat a <b>Diario de Mallorca</b></p>	2/5/21	<p>L'article exposa que cada vegada hi ha menys pressió social contra els processos de conversió de carrers en exclusius per vianants, però alerta que una ocupació descontrolada per part de terrasses de bars i restaurants a la nova superfície guanyada al vehicle particular podria ser contraproduent. També referencia aspectes molt concrets del projecte destacant que les illes vegetals previstes a la nova reurbanització poden provocar problemes de visió del conjunt com un element cohesionat amb la resta de l'urbanisme del barri.</p> <p>Proposa que aquests enjardinaments siguin més reduïts i que es compagini l'espai per a vianants amb el transport públic i un carril per a vehicles autoritzats. Igualment que altres veus, considera que l'actuació hauria d'ampliar-se a altres indrets del barri per tal d'ampliar la longitud del futur eix que se vol teixir per acabar recomanen a l'Ajuntament que escolti més a les entitats involucrades en el disseny de la ciutat.</p>
<p><i>Palma, molt més que Nuredduna</i></p> <p>Tomeu Duran (arquitecte) i vint-i-quatre signatures més d'altres professionals de l'arquitectura, sociologia i antropologia. Publicat a <b>Diario de Mallorca</b></p>	19/5/21	<p>El manifest recull totes les qüestions ja analitzades aquí en relació a l'oportunitat del projecte, els seus característiques i els perills que pot ocasionar en quant a gentrificació i especulació descontrolada a la zona.</p> <p>El document reitera els mateixos plantejaments ja exposats per part de l'arquitecte Tomeu Duran.</p>
<p><i>Comerciantes vs Futuro</i></p> <p>Alejandra Araya (portaveu de l'associació Vianants Mallorca) Publicat a <b>Diario de Mallorca</b></p>	12/10/21	<p>L'article se centra de forma general en l'avanç de les zones per a vianants a la ciutat de Palma i qüestiona la polèmica protagonitzada pels comerciants. Apel·la a diversos estudis acadèmics que desmunten els temors dels comerciants i reafirma els beneficis mediambientals i econòmics que generen les noves peatonalitzacions. Pel que fa a l'Ajuntament critica la manca de pedagogia i planificació compartida de les principals mesures de reurbanització i de reconversió de zones per a vianants.</p>
<p><i>Peatonalitzar Palma con la oposición de los mismos de siempre.</i></p> <p>José Jaume (analista polític). Publicat a <b>Diario de Mallorca</b></p>	29/10/21	<p>Aplaudeix la decisió del govern municipal de tirar endavant amb els seus plans de reconversions de zones per a vianants a l'hora que exigeix que les noves zones comptin amb més superfície verda i amable per al ciutadà. Rebutja les crítiques dels comerciants a les restriccions de trànsit de vehicles a motor i exposa exemples del passat a Palma (referenciats en aquest marc teòric) per explicar l'èxit de les mesures.</p>
<p><i>Palma camina cap a una ciutat més sostenible</i></p> <p>Joana Maria Seguí Pons, catedràtica geografia Universitat Illes Balears Publicat a <b>Diario de Mallorca</b></p>	04/11/21	<p>El text fa un repàs de les principals fites assolides en termes de mobilitat sostenible els darrers anys, començant per l'aprovació del PMUS (on hi participà la mateixa Universitat) i altres com són la recent aprovació de la reducció general a 30 km/h de velocitat màxima per a tota la ciutat. Pel que fa al c. Nuredduna, la catedràtica exposa que suposarà un guany per a la xarxa de vianants que considera encara massa escassa i admet que variables com són les terrasses, les zones de passeig, les zones verdes, etc. constitueixen indrets que augmenten la qualitat de l'espai i el converteixen en un lloc per «estar» en comptes de ser un lloc per «passar».</p>

Títol	Data	Comentari
<p><i>Los ejes cívicos no deberían venderse como la panacea de nada.</i></p> <p>Marc Morell (antropòleg social). Publicat a <b>Diario de Mallorca</b></p>	<p>29/11/21</p>	<p>L'article critica directament el nou PGOU de Palma perquè deixa de banda l'oportunitat de fer profunds canvis en a ciutat i oblida la política turística i el control de la massificació. L'acusa de "greenwashing". Pel que fa als carrers per a vianants considera que els eixos cívics són exemplificadors de les desigualtats a la ciutat i que s'han "venut" per part de la classe política a una ciutadania sense sentit crític. Apunta a una relació directa entre els nous espais verds i la gentrificació que augmenta el preu dels habitatges. Considera que això sols se venç si s'afavoreix l'habitatge públic de manera valenta.</p>

## ANNEX 12.

### RECALL DE LES PRINCIPALS ACTUACIONS MUNICIPALS

Títol de l'actuació	Data	Descripció
<i>El carrer Nuredduna es transformarà en un eix verd per a les persones</i>	9/6/20	Dia de presentació al públic del projecte bàsic ja redactat per part de la Regidoria d'Infraestructures i Accessibilitat consistent en la reurbanització del c. Nuredduna.
<i>El projecte de transformació de Nuredduna en un eix verd per a les persones incorpora la plaça de les Columnes</i>	29/7/20	L'anunci coincideix amb l'aprovació, per part de la Junta de Govern de l'Ajuntament, del projecte executiu de reforma. S'hi inclou, a més, la meitat de l'àmbit de la plaça Garcia Orell (coneguda popularment com les Columnes).
<i>L'àrea d'Infraestructures i Districte Llevant presenten un "pla renove" pel barri de Pere Garau</i>	23/2/21	Consisteix en la presentació d'un conjunt d'inversions per valor d'uns 700.000€ a tota la barriada de Pere Garau i que es concreta en: nous punts de llum; sembra d'arbres i adequació d'escocells; renovació de l'asfalt; millora de voreres i accessibilitat i creació de rutes escolars segures; millores a una pista esportiva pública. Segons l'Ajuntament donaven resposta a les peticions reiterades dels veïns de la zona que reclamaven millores a la qualitat dels equipaments urbans en via pública. Des de l'Ajuntament s'insisteix que aquestes intervencions no es donaran per finalitzades atès que encara resten pendents de presentació noves actuacions a la barriada que responguin a necessitats en el mateix sentit que les executades en el "pla renove".
<i>La Junta de Govern aprova l'expedient de contractació de les obres de reurbanització del c. Nuredduna</i>	10/3/21	La licitació se va treure per un import de 2.634.053€ i una durada de les obres aproximada d'onze mesos. Simultàniament es va llençar una campanya informativa a la ciutadania, inclòs un vídeo que proposa un passeig virtual pel nou eix de vianants.
<i>El projecte de l'eix cívic de Nuredduna manté el pas de les línies de l'EMT per la plaça de Francesc Garcia Orell</i>	24/3/21	La nota informa del trasllat de l'única aturada de bus del c. Nuredduna que es passa a 130m de distància, al c. Nicolau Pacs, a dos minuts a peu de l'actual emplaçament. Addicionalment, i amb motiu del trasllat de les línies 4, 5 i 16 al carrer Aragó, paral·lel al c. Nuredduna, es genera una nova aturada a l'alçada del c. Miquel Marquès.
<i>L'equip de Govern es reuneix amb totes les entitats veïnals de Pere Garau per explicar les solucions de mobilitat arran de l'eix cívic de Nuredduna</i>	9/4/21	Es dona compte de les informacions relatives a la modificació de l'itinerari del bus urbà, així com també de l'oferta que es farà als residents de la zona des d'aparcaments situats a l'aparcament "Avingudes" situat a uns metres de l'inici del carrer Nuredduna i que el mes de setembre de 2021 passarà a ser de gestió 100% municipal per la qual cosa es podran concedir descomptes a residents per poder emprar-lo en règim d'abonament.
<i>La Junta de Govern desestima els recursos de reposició contra l'aprovació definitiva del projecte de Nuredduna</i>	29/4/21	L'òrgan de govern de l'Ajuntament va desestimar els recursos presentats per diverses entitats privades i l'associació ARCA. La regidora d'Infraestructures va explicar que el projecte de Nuredduna havia passat pels filtres del PGOU, el PMUS i l'aprovació del pressupost de 2021 per part del Consell Social de la Ciutat. Va explicar els processos participatius duts a terme per la seva consolidació i va recordar el que estableix l'article 25 del Reglament de Participació: «en cap cas els processos de participació poden menystenir les facultats decisòries dels òrgans representatius de la corporació municipal, que són els que han sorgit de forma legítima fruit d'unes eleccions».
Títol de l'actuació	Data	Descripció
<i>La Junta de Govern adjudica les obres de l'eix verd del carrer Nuredduna</i>	4/8/21	El resultat de la licitació consistí en l'adjudicació a l'empresa "Vias i Obras Públicas" per import de 1.840.854€ i un termini d'execució de vuit mesos, per davall del previst a la licitació.

<i>Comencen les obres del carrer Nuredduna</i>	17/8/21	L'inici de les obres coincidí amb el tancament de la sortida del túnel que connectava el carrer amb les Avingudes, el canvi de sentit de circulació d'un carrer transversal, el desplaçament de l'aturada de bus i una campanya informativa adreçada als residents.
<i>Presentació dels procés de redacció del nou PMUS</i>	13/12/21	La introducció a la redacció del nou pla (recordem que el vigent fou aprovat l'any 2014) pretén consolidar els objectius de transformació sostenible de la ciutat i comptar amb la participació ciutadana.
<i>Els residents al c. Nuredduna i la plaça de les Columnes podran beneficiar-se d'abonaments bonificats a l'aparcament d'Avingudes</i>	12/11/21	La iniciativa dona resposta, segons l'Ajuntament, a cercar una alternativa a les necessitats d'aparcament dels veïns de la zona un cop convertit el carrer en una zona exclusiva per a vianants. S'aprofita un aparcament soterrani del qual havia caducat la seva concessió privada que, un cop revertit a l'Ajuntament, possibilita oferir abonaments a preus reduïts als residents de la zona.
<i>L'oferta d'abonaments a l'aparcament d'Avingudes s'obre des d'avui a tota la ciutadania</i>	13/12/21	Corresponen a l'anterior oferta d'abonaments per a residents, l'Ajuntament comunica que s'han formalitzat un total de 48 unitats, a un preu mensual de 65€. Ara s'obre una segona remesa de places per abonaments també a preus reduïts obert a tota la ciutadania.



## ANNEX 13.

### ENTREVISTA AL REGIDOR DEL DISTRICTE LLEVANT DE L'AJUNTAMENT DE PALMA, SR. DANIEL OLIVEIRA DE SOUZA (10 de gener de 2022)

El senyor Oliveira explica amb tot detall el contingut del calendari de les reunions que es van concertar i que es troba reproduït en aquest treball, amb indicació de les dates en què s'ha produït cada trobada, algunes d'elles repetides per mor de la pandèmia de la Covid-19 que obligava a mantenir els aforaments reduïts.

El regidor apunta algunes idees que se consideren clau per entendre el procés participatiu i sistematitzar les opinions que en va rebre per part de les entitats convocades així com també la interacció amb els grups municipals polítics de l'oposició de l'Ajuntament:

«Des d'un primer moment, la voluntat de l'Ajuntament ha estat de dialogar amb totes les entitats implicades i interessades en el projecte de reconversió del carrer Nuredduna. És cert que es parteix d'una premisa fixa del pacte de govern que determina la transformació del carrer i per aquest motiu, per donar compliment a un compromís amb la ciutadania, s'ha cregut oportú desenvolupar-ho en els termes que s'han materialitzat en el projecte. El projecte de Nuredduna entronca en les aspiracions de millora de la qualitat dels espais per als vianants que s'han reiterat a les sessions del Consell del Districte de Llevant i altres percepcions de necessitat d'ampliar la xarxa per als vianants que he conegut per la meua trajectòria com a regidor en contacte amb la ciutadania. Consider que les tres forces polítiques que conformen el govern municipal de coalició vam obtenir el suficient recolzament a les urnes ja que ens vam presentar a la campanya electoral amb uns programes que, tot i que amb diferències en altres aspectes, convergiem al 100% en tot allò relatiu de la implantació de noves i millors formes de mobilitat per als vianants.

– Inicialment es va parlar la possibilitat d'incloure en el projecte de Nuredduna diverses tipologies de trànsits com puguin ser el bus, un carril específic per a circulació de vehicles autoritzats i també un carril per a bicicletes. Finalment es va optar per l'opció estrictament per a la vianants atès que el que es volia era guanyar un nou espai per aquesta modalitat de mobilitat activa, la darrera per la coa a l'ordre de prioritats del disseny de la ciutat fins fa pocs anys. Entenc que això ha provocat algunes protestes, ja que el canvi d'hàbits en una ciutat construïda no sempre són fàcils, però estic molt content que el setembre de 2021 la concessió de l'aparcament públic soterrat «Avingudes», situat gairebé a l'entrada del c. Nuredduna tornàs a passar a mans municipals. Això ha permès que l'empresa municipal d'aparcaments pogués oferir als veïns afectats per la supressió de les places d'aparcament del carrer reformat una alternativa d'estacionament dels seus vehicles a preus realment molt populars i assumibles.

– El nou espai que es generarà a Nuredduna suposarà una porta d'entrada verda al barri de Pere Garau, un dels més densament poblats de la ciutat de Palma i que connecta, al seu torn, i en línia recta seguint l'eix radial de l'Eixample de Palma, passant pel mercat homònim, un dels principals de Ciutat, amb Son Gotleu, una de les barriades de Ciutat que

més atenció requereix per part de l'Administració municipal i que necessita connectar-se físicament, però també mentalment tot rompent les barreres imaginàries de centre/perifèria, amb la resta de la ciutat.

– A les reunions específiques i també en els Consells Territorials de Districte on s'ha tractat àmpliament la qüestió de la renovació del carrer de Nuredduna, m'ha sobtat molt que a les presentacions davant els representants veïnals no se materialitzés una oposició com la que després sembla que s'ha produït, especialment en els mitjans de comunicació, i per part dels membres de la Plataforma. És cert que moltes de les reivindicacions del barri són encara vigents: millora de la neteja, ampliació de la xarxa d'equipaments bàsics com són els de salut, culturals, esportius, etc. Però en aquest cas parlàvem d'una intervenció que transformava la fesomia d'un espai urbà.

– Malgrat això, no vull deixar d'expressar que les altres reivindicacions s'estan assumint a poc a poc. Fa alguns mesos, la Conselleria de Salut va anunciar que, després de la cessió municipal de dos terrenys, se començaria la construcció de dos nous centres de salut situats a cadascun dels confins est i oest del barri de Pere Garau, que descongestionaran l'únic actual. Per altra banda, durant la passada legislatura es va dotar a Pere Garau d'un Casal de Barri, una reivindicació assolida gràcies a la seva inclusió dins el projecte de Pressuposts Participatius. I dins aquest 2022 se dotarà, finalment, d'una biblioteca al Barri. Tots aquests punts que acabo d'enumerar estaven a la llista de prioritats de les entitats veïnals i crec que en podem estar tots molt satisfets perquè s'està fent feina al barri, tot i que no són projectes que es puguin materialitzar un dia per l'altre.

– Vull destacar que mentre avançava la tramitació del projecte, i atès que les tres entitats que constituïren posteriorment la Plataforma «Pere Garau, molt més que Nuredduna» van protestar enèrgicament contra el projecte, des de l'Ajuntament vam decidir reforçar els contactes amb la societat civil per explicar la magnitud del projecte i els beneficis que consideràvem que podria aportar a la barriada de Pere Garau, en particular, i a tota Palma, en general. En aquest contacte amb encara més entitats, no sols les que estan representades en el Consell Territorial del Districte Llevant, no vam obtenir comentaris negatius ni d'oposició frontal al projecte. Únicament se'ns va traslladar, per part de l'entitat que representa als ciclistes urbans de Palma «Biciutat de Mallorca», que hauria estar convenient incloure-hi una ruta ciclista i que, a tots, els hauria agradat participar de manera més activa en el disseny de la reforma abans de la redacció del projecte bàsic.

– També vull palesar un fet que consider que s'ha passat molt per alt. Quan van començar a sorgir les primeres protestes contra la totalitat del projecte, que insistesc que únicament han vingut de les entitats que conformen la «Plataforma» recolzades externament per les dues patronals del comerç i l'entitat ecologista GOB, l'Ajuntament, a través de la Regidoria d'Infraestructures, va recollir gran part de les peticions que s'havien formulat en anteriors Consells de Districte i també durant els primers contactes participatius a resoltes d'impulsar el projecte de Nuredduna, de realitzar transformacions en determinats indrets del barri de Pere Garau per millorar la qualitat de l'espai públic.

Així es va fer i el passat 23 de febrer de 2021 es va presentar una bateria de propostes de millora en aquest sentit que afectaven a qüestions demandades: nous punts de llum, renovació de voravies, ampliació de zones d'arbrat, millora d'una pista esportiva, etc. A tall

d'exemple, fa pocs dies he pogut assistir a la presentació d'una intervenció de millora a la plaça Guillem Moragues, a pocs metres de Nuredduna, on s'han ampliat considerablement les zones de vianants, s'han instal·lat bancs i fins i tot zones de joc a l'aire lliure en un espai que era abans especialment àrid i gris. No entenc, doncs, que se digui que l'actuació de Cort se centra sols en Nuredduna perquè no és cert, tot i que reconec que queda molta feina que fer encara i que cal consolidar, a més, hàbits de civisme per mantenir el barri amb la dignitat que es mereix. Vull afegir, a més, que encara resten per desplegar nous projectes relacionats amb la millora dels vials en el barri i que es coneixeran properament ja que actualment s'estan acabant de perfilar tècnicament.

– Pel que fa a l'oposició política a l'Ajuntament de Palma consider que aquesta ha jugat explícitament el paper que li han marcat les entitats de la Plataforma. A les successives mocions que s'han presentat i debatut en el Ple de Cort, hem pogut veure com les temàtiques anaven evolucionant al mateix ritme que ho feien les intervencions de la Plataforma. He de reconèixer, i aquí seré una mica irònic, que és sorprenent que en una d'elles el Partit Popular, que històricament s'havia posicionat sempre en contra dels carrils bici i que fins i tot en va arrassar un quan va accedir al govern municipal l'any 2011, proposi ara construir-ne un en el carrer Nuredduna. Crec que la seva intenció és sols desfigurar el projecte i anar a la contra del que s'ha proposat, que és un espai destinat íntegrament per als vianants. També m'ha sobtat moltíssim que els partits de la dreta s'alineïn amb l'argument que el c. Nuredduna provocarà especulació urbanística a la barriada, una postura que no em quadra en absolut amb el que ha fet la dreta cada cop que ha governat a Palma i que ha estat beneficiar especialment primer la degradació dels barris i després l'especulació.»



**Fig. 1 Simulació virtual de l'estat del projecte un cop finalitzat.  
Part central del carrer Nuredduna (Font: Aj. de Palma)**





**Fig. 2 Simulació virtual de l'estat del projecte un cop finalitzat.  
Perspectiva de la plaça Garcia Orell «de les Columnes» des del carrer de Nuredduna  
(Font: Aj. de Palma)**