

De Barcelona a Maó: navegando sobre la cuenca catalano-balear

Onofre RULLAN SALAMANCA
 Departament de Ciències de la Terra – Universitat de les Illes Balears
 E-mail: orullan@uib.es

La salida desde Barcelona

A ser posible, siempre es aconsejable llegar a una isla en barco. En nuestro caso, al comenzar la excursión desde el extremo oriental del archipiélago, la combinación ideal, dependiendo de los horarios que ofrezcan las diferentes navieras, consiste en llegar al puerto de Maó, a primera hora de la mañana del lunes 19 de junio de 2006, procedentes del puerto de Barcelona (*figura 1*). Una travesía que es recomendable hacer con derecho a camarote.

Si tenemos la suerte de llegar a Maó en barco desde Barcelona, desde la Edad Media la ciudad más relacionada con las illes Balears, podremos gozar de un interesante viaje que nos permitirá captar algunas claves de la geografía insular.

Si nuestra agenda (y los horarios disponibles) nos permite viajar -en lugar de transportarnos- lo ideal es hacer el trayecto nocturno y en ferry. De esta manera los tranquilos 18 nudos de velocidad media y las 8 horas largas que separan Barcelona de Maó nos permiten leer algo sobre las islas, descansar, salir a cubierta del ferry para gozar del aire marino (en verano) y avistar importantes paisajes de la costa tanto catalana como menorquina.

En Barcelona -como Maó, Ciutadella o Eivissa y contrariamente a lo que acontece en Palma- los barcos aún salen y llegan desde el mismo centro de la ciudad. En el caso barcelonés la salida se sitúa al final de las Ramblas, en el llamado muelle de Barcelona, frente a la plaza de la Drassana donde se encuentra la estación marítima.

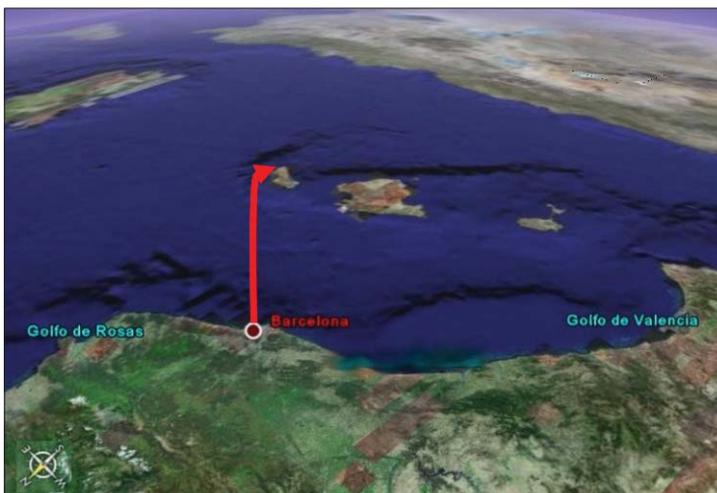


FIGURA 1: El trayecto Barcelona-Maó
 FUENTE: Elaboración propia a partir de Google Earth

¹ Para conocer los cambios recientes en el puerto de Barcelona puede consultarse MAGRINYÀ, F., MAZA, G. *Tinglados de Barcelona: la incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-2002)*. *Geo Crítica / Scripta Nova*. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de julio de 2005. vol. IX, núm. 193. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-193.htm>>

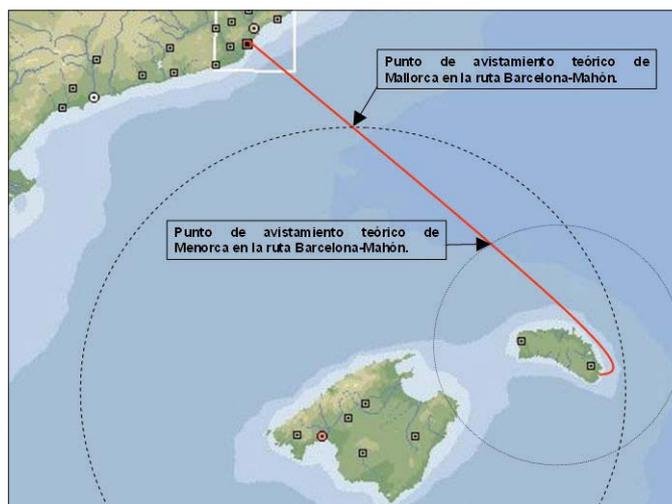


FIGURA 2: El avistamiento de las illes Balears desde Barcelona
Los mayores relieves de la isla de Mallorca hacen que se avisten antes que los de Menorca
 FUENTE: Elaboración propia

Mientras esperamos la salida del barco, desde cubierta, podemos contemplar algunos de los elementos más significativos de la capital catalana¹.

A popa del barco la plaça del portal de la Pau (con el monumento a Colón), y los edificios portuarios barceloneses más significativos (Museo marítimo, Comandancia, la Aduana).

A babor la llamada rambla de la Mar, continuación portuaria de las Ramblas, conduce a las 55,6 Has. de la zona de ocio del Port Vell inaugurada en 1995 y, al fondo, las siluetas de los dos edificios emblemáticos de Barcelona'92: los hoteles de les Arts y Juan Carlos I.

A estribor al pie de la montaña de Montjuïc separa Barcelona del río Llobregat, al tiempo que la ronda litoral la delimita de la zona franca.

La salida del puerto de Barcelona nos permite contemplar de cerca el edificio del World Trade Center que, en el momento de su inauguración, no estuvo exento de polémica entre la ciudad y la autoridad portuaria por su impacto visual. A babor se deja el barrio de la Barceloneta y a estribor la zona franca.

Barcelona se ilumina perfilando las sierras de Montjuïc y Collserola y destacando los edificios emblemáticos del Tibidabo, la torre Agbar, etc.

A los 10 minutos, mirando hacia popa, podemos ver un amplio perfil de la costa de Barcelona que abarca las comarcas del Garraf, Baix Llobregat, Barcelonés y Maresme. De izquierda (SW) a derecha (NE), se aprecian las Luces de Vilanova i la Geltrú y Sitges separadas de las de Castelldefels por el macizo del Garraf, la conurbación de Barcelona con Montjuïc (a la altura del cual podemos ver el faro de Barcelona) y Miramar, el puerto y las torres de 1992 y las principales poblaciones costeras del Maresme: Premià, Mataró, Calella...

Si hacemos el viaje en ferry, y el tiempo nos lo permite, podremos gozar de travesía desde el exterior del barco y dormir toda la noche. Sin embargo es muy aconsejable salir de nuevo a cubierta, por lo menos, una hora antes del horario previsto para el atraque para poder observar la llegada a la isla de Menorca.

Si viajamos en fast-ferry, no podremos permanecer en cubierta con lo que deberemos contemplar el paisaje a través de las ventanas.

El trayecto

Los puertos de Barcelona y Maó distan 262 km. Una distancia que los ferrys convencionales suelen recorrer en 8 horas a una velocidad media de 18 nudos. Mientras que los rápidos modernos lo hacen en 4 horas, a 40 nudos. Un trayecto que, en 2003 hicieron 65.413 viajeros desde Barcelona y 62.042 en sentido inverso.

En el recorrido Barcelona-Maó, si se viaja de día y la nubosidad lo permite, se avistan antes los relieves de Mallorca que los de Menorca pues los más de 1400 metros de las mayores cumbres mallorquinas pueden divisarse, teóricamente, desde 135 km. de distancia, cuando apenas se ha recorrido el 25% del trayecto Barcelona-Maó. Para avistar los relieves menorquines habrá que esperar a haber recorrido 160 (61%) de aquellos 262 km. hasta situarnos apenas a 60 km. de la isla. Los exiguos 350 m. de la mayor altura de Menorca (el Toro), explican la relativa tardanza en ver la isla, circunstancia que le ha valido el calificativo de «la isla invisible» (Figura 2).



FIGURA 3: Las zonas «invisibles» del occidente mediterráneo.

FUENTE: Elaboración propia

Aun así algunas Illes Balears son visibles desde la península. Eivissa lo es desde el alicantino cap de la Nau y las cimas principales de Mallorca, en condiciones extremas de visibilidad, pueden avistarse desde la cordillera litoral catalana o desde lo alto del Montgó, en Dénia. Los modestos relieves de Menorca y Formentera impiden cualquier posibilidad de visión directa de estas islas desde la península. La «oscuridad» se manifiesta al este y sur del archipiélago (figura, 3) por lo que es muy razonable pensar que la primera colonización de las actuales illes Balears, entre el segundo y tercer milenio a.C., fue una empresa emprendida desde la península.

Los 267 km. que separan Maó (39° 52,0' N, 10° 18,8' E) de Eivissa (38° 54,6' N, 10° 26,5' E) suponen una distancia lineal prácticamente equivalente a la que separa Madrid de Zaragoza, Logroño, León, Linares, Albacete o la provincia de Valencia, o a la que se cubre entre Barcelona y Montpellier, Toulouse, Zaragoza o Castelló.

Sin embargo Maó e Eivissa, en términos de coste y oportunidad, están mucho más «lejos» de lo que lo están Madrid y Barcelona con respecto a su radio terrestre de 267 km. Una «lejanía» de hondo calado histórico que ha dado lugar a los autistas y autárquicos «universos insulares». Una «lejanía» que los modernos sistemas de transporte y comunicaciones parece que no hacen más que aumentar debido al poder de atracción que ejercen los nodos europeos y mundiales sobre los desarticulados centros urbanos de las Illes Balears. Una comunidad con un bajo nivel de vertebración que, aún hoy, no cuenta con himno propio, inventó su bandera en 1983 (Art. 4.1 del estatuto de autonomía) y agrupa sus posos culturales en tres enciclopedias independientes: la de Menorca (en publicación desde 1979), la de Mallorca (1988-1997) y la de Eivissa y Formentera (en publicación desde 1995).

Las Illes Balears: un espacio insular conectado

Antes de ir a descansar, mientras el barco surca la cuenca catalano-balear (- 2.000 m.), quizás sea interesante hacer una presentación genérica de las illes Balears con las que vamos a contactar por su extremo NE: Menorca y el puerto de Maó.

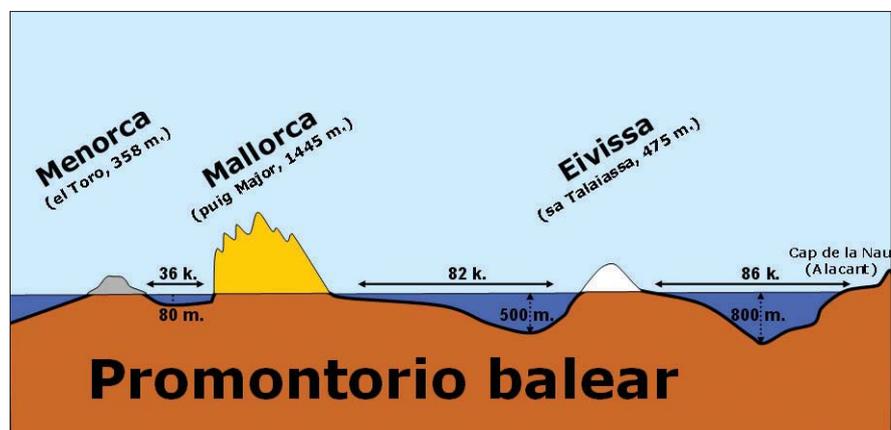


FIGURA 4: El promontorio balear visto desde Barcelona.

FUENTE: Elaboración propia

Analizando el relieve, las illes Balears se emplazan sobre el llamado promontorio balear, continuación mediterránea de las estructuras béticas, y la mayor distancia entre ellas se da entre Mallorca y Eivissa, prácticamente la misma que separa Eivissa de la costa alicantina más oriental (*figura 4*).

En un perfil aproximado, con perspectiva desde la costa catalana y exagerando la escala vertical, podría observarse la proximidad y menor profundidad del mar que separa Menorca –la isla verde- de Mallorca –la isla dorada- frente a Eivissa –la isla blanca- que queda equidistante entre Mallorca y la costa alicantina.

En 2004 todavía eran únicamente cuatro las Balears habitadas de forma permanente: **Mallorca** (758.822 hab./3.604 km² = 211 hab./km²), **Menorca** (82.872 hab./692km² = 120 hab./km²), **Eivissa** (106.220 hab./569km² = 187 hab./km²) y **Formentera** (7.131 hab./81 km² = 88 hab./km²). Estas cuatro islas que, en conjunto, suman 4.946 km² y 955.045 habitantes alcanzan, de media invernal, los 193 hab./km². El resto de islas e islotes baleares –unos 150- suman otros 23 km².

Como tales, las actuales illes Balears se empiezan a individualizar geográficamente en el Mioceno Superior, hace entre 10 y 13 millones de años, aunque el poblamiento humano es «algo» más reciente: hace entre 4 y 5 milenios, cuando la península ibérica ya llevaba algunos centenares de milenios con diferentes especies humanas que deforestaban y daban caza a la fauna. La insularidad, al generar aislamiento frente a algunas especies depredadoras como la humana, permitió una plácida y despreocupada evolución de los habitantes no humanos anteriores a la llegada de los primeros *sapiens*.

Más de 4 milenios después esta sigue siendo la pauta. Las illes Balears, en contra de lo que hasta hace poco decía el tópico, no están tan urbanizadas como las vecinas costas catalanas y valencianas y, a pesar de su elevado índice de conectividad aérea, cuentan con un pequeño margen de protección frente a los actuales depredadores gracias, de nuevo, al aislamiento que proporciona la insularidad. Un aislamiento que ahora se mide en costes de transporte derivados de la no conexión terrestre con la península. Gracias a los denostados «costes de la insularidad» el paisaje y la biodiversidad resisten algo mejor de los que lo hacen en la costa valenciana o catalana.

Pero, volviendo a los tiempos antiguos, se hace necesario matizar nuestro lento e inconcluso proceso de desinsularización que provoca la ocupación humana. Hasta que las culturas clásicas no merodean el Mediterráneo Occidental las illes Balears no se empiezan a «conectar» con el exterior. Las primeras comunidades humanas, de cultura megalítica y técnica metalúrgica del bronce, una vez hubieron extinguido la fauna prehumana, se limitaron a subsistir en régimen de autarquía prácticamente total.

Si la conexión regional del archipiélago en tiempos modernos y contemporáneos tiene lugar desde el norte europeo, en la antigüedad, y hasta la conquista catalana, el interés por las tierras insulares se dio preferentemente desde la dominante oriental: llegando a través de una ruta E/NE en el caso de griegos y romanos, y con un recorrido desde el S en el contacto primero fenicio, luego púnico y, siglos más tarde, musulmán.

Tierras invadidas y de cruce cultural fueron designadas diversamente, llegando hasta nuestros días varios de aquellos topónimos de la antigüedad. Los griegos de la antigüedad clásica, sin embargo, ya dieron nombre a nuestras islas, llamaron Kromiussa y Melussa a Mallorca y Menorca agrupándolas bajo el nombre genérico de islas Gimnesias mientras que Eivissa y Formentera fueron llamadas respectivamente Pytiussa y Ophiussa. Todas ellas se inscribían en la llamada «ruta de las islas» -Siracusa, Pytekussa, Iknussa, Melussa (Menorca), Kromiussa (Mallorca), Pytiussa (Eivissa) Ophiussa (Formentera), Oynussa (Cartagena), Kotinussa (Cádiz)- con la que se exploraba el comercio de metales con el occidente mediterráneo. Los romanos, que en 206 a.C. ya ocupaban el litoral mediterráneo peninsular, ocupan las actuales illes Balears en 123 a.C. y rebautizaron las Gimnesias (Kromiussa y Melussa) con el nombre de Baleares (Maiorica y Minorica) conservando el nombre de islas Pitiusas para el subarchipiélago sur-occidental (Ebussus, origen de los topónimos Eivissa e Ibiza, y Colubraria, traducción al latín del griego Ophiussa «la isla de las serpientes»).

Si los griegos, y sus sucesores romanos en la colonización hacia occidente, avanzaron por la ribera norte del Mediterráneo, los fenicios, y sus sucesores cartagineses en la colonización hacia occidente, lo hicieron por la ribera sur. El «choque de trenes» de ambas colonizaciones son las guerras púnicas que, como es bien conocido, ganaron los romanos imponiendo su canon nórdico y blanco, frente al sureño y negroide de los perdedores cartagineses. Las illes Balears, que jugaron a favor de Cartago por la posición y situación de la Eivissa púnica, también perdieron esta guerra y el archipiélago fue integrado en el imperio romano.

En la Edad Media, superada ya la romanidad clásica, las illes Balears fueron *al-jaza'ir al-sharqiya li-l-Andalus*, las islas orientales de Al-Andalus, entrando en la órbita política de Córdoba casi dos siglos más tarde (903) que los musulmanes atravesasen el estrecho de Gibraltar. Geología e Toponimia coincidían por primera y única vez. Tras la conquista cristiano-catalana del siglo XIII las Balears fueron centro del emporio catalán en sus rutas de expansión comercial hacia el norte de África y el Mediterráneo oriental. Pero el descubrimiento de América hizo virar el interés comercial por el atlántico y el viejo Mediterráneo empezó una lenta agonía. Las illes Balears, en este contexto, pasaron a un segundo plano recibiendo el remate, ya en 1715, con la pérdida de sus instituciones políticas como consecuencia de perder, también, la guerra de Sucesión.

La libertad de comercio promovida por las políticas liberales de los dos últimos siglos «conectarán» definitivamente las illes Balears con el exterior. Los productos coloniales demandados desde los mercados exteriores, que ya contaban con el precedente del aceite mallorquín, la lana menorquina o la sal pitiusa, serán los mejores indicadores de esta nueva situación geoestratégica: viña, naranjos, almendros, patata, textil, zapatos, bisutería y, finalmente, turismo. Servir la demanda exterior significa conectarse, modernizarse, en cambio servir la demanda interior se tilda despectivamente de autárquico.

En este contexto de conexión exterior, matizado por el filtro que representa la insularidad, las illes Balears se sitúan en relación a tres direcciones fundamentales: hacia el W con el territorio peninsular del Estado español, con predominio de relaciones político – administrativas, culturales y de provisión de inputs (energía y alimentos, principalmente); hacia el N en relación con las áreas metropolitanas europeas que aportan el fundamento del funcionamiento económico del archipiélago, esto es la demanda turística; y, más recientemente, hacia el S – tanto en su dimensión socioeconómica como en términos de posición geográfica– con el que se establece una relación de foco de atracción inmigratoria y de asentamiento de las empresas multinacionales del archipiélago, las cadenas hoteleras nacidas en la década de 1980.

La inscripción de las Baleares en el vector W podemos datarla a partir de su conquista por las huestes catalanas de Jaume I en el siglo XIII, redefiniéndose a través del Decreto de Nueva Planta de 1715 y las sucesivas constituciones, hasta desembocar en el marco del Estatuto de Autonomía de 1983 que, además de fijar la relación política con el Estado español, tiene un importante papel a la hora de organizar internamente la comunidad autónoma creando los llamados «Consells Insulars». Se trata de instituciones de naturaleza mixta, local (antigua diputación) y autonómica que, asumiendo un paquete importante de competencias (urbanismo, ordenación del territorio), pretenden dar respuesta a la posición plenamente insularista de la sociedad balear. Sin embargo en 2006 los presupuestos de los tres consells insulares son muy inferiores a los 2713 millones de euros que maneja el Govern de les Illes Balears.

La inserción del ámbito regional balear en la dirección europea se remonta a la Edad Moderna. Pero la relación regional con Europa devino fundamental a partir de la especialización del territorio insular, en el marco de la división internacional del trabajo, como espacio destinado a la función turística. Una función turística que, para consumarse, precisa de grandes importaciones de materiales del exterior, casi 9 millones de toneladas de diferentes materiales entraron por los puertos balears en 2003 mientras que las exportaciones apenas alcanzaron los 2,3 millones.

Con este contexto de fondo se han dado algunas iniciativas legislativas autonómicas que pretenden influir en el orden urbanístico y territorial que genera tal situación: la Ley General Turística y las Directrices de Ordenación Territorial de 1999. La primera contiene el crecimiento de la demanda obsoleta y organiza los procesos de reconversión, la segunda congela y frena la oferta residencial y turística en suelo urbanizable y la reconvierte en oferta modernizada y ejecutable. Dos medidas que, lejos de contener el crecimiento, lo reconducen hacia la naciente demanda postmoderna.

El último fotograma de esta película presenta un cuadro clínico que se resume en la ficha de las Illes Balears que se presenta en la introducción de la presente guía.

Esta densa historia de conexiones y desconexiones con el exterior, de posiciones dominantes y dominadas en el contexto internacional, de crecimiento y estancamiento económico, se ha llevado a cabo con la transformación sistemática de las condiciones naturales de fondo que, sólo en los períodos económicamente malos, ha podido recuperar algunas de sus características originales. El resultado final de este proceso, lejos de haber parado, sigue construyendo y transformando el territorio y ha cristalizado en la variopinta amalgama de paisajes y relaciones territoriales que se establecen en las illes Balears.

Con este fondo, el recorrido Maó-Eivissa nos desplazará desde los prados ganaderos desarbolados, el poblamiento concentrado y el menor peso relativo del turismo de Menorca al secano arbolado, el poblamiento disperso y la total y absoluta dominancia del sector turístico de Eivissa, pasando por la diversidad paisajística en un marco de turistización económica de Mallorca. Geografía en estado puro.

La Llegada a Menorca

La costa norte de la menor de la Gimnesias, Menorca, aparece ante los ojos del navegante proveniente de Barcelona –con la tramontana soplando a popa desde el golfo de León– como una abrupta y brava costa que, según Tomàs Vidal, es la responsable de la creación del mito de isla de «piedras y viento» de claro cuño catalán.

Sin embargo, navegando a distancia, la isla recuerda más la «gran tabla pedregosa ondulada y accidentada en su centro por alturas irregulares» de la que nos hablaba Jean Brunhes en la primera mitad del siglo XX. Sin embargo, las observaciones y adjetivaciones han sido diversas y, entre ellas, no han faltado las que centraban su atención a la vegetación natural y los prados ganaderos llamando a Menorca la isla verde.

Al bordear la mitad oriental de la costa norte pueden divisarse los principales faros de la misma. Los primeros que suelen avistarse son los del cap de Cavalleria (1857) –situado en el centro de la costa norte cerca del puerto de Fornells– y el de Favàritx (1922), equidistante



FIGURA 5: El recorrido de entrada al puerto de Maó.
FUENTE: Elaboración propia

entre Fornells y Maó-. Entre ambos faros los núcleos turístico-residenciales de Addaia, na Macaret, s'Arenal d'en Castell, Son Parc, Son Saura, con la silueta de el Toro (357 m.) al fondo, la mayor altura de la isla. Una línea de urbanización mucho más discontinua y pequeña que la que habíamos observado saliendo de Barcelona. En cualquier caso, como tendremos ocasión de comprobar, el mayor grado de urbanización de Menorca se da en la costa SE y W de la isla.

Fluctuando en función de horarios y época del año, la aproximación a Menorca suele coincidir con la salida del sol por babor. Un espectáculo digno de ver especialmente para aquellos viajeros más acostumbrados a ver salir el sol en y por tierra.

Conforme nos alejamos del faro del cap de Cavalleria y nos acercamos al de Favàritx aparece un tercer faro a la izquierda de este: el faro de la Mola de Maó, ya en la bocana del puerto. Entre ambos faros divisamos los pequeños núcleos de sa Mesquida –cala aprovechada históricamente para invadir la isla esquivando el bien protegido puerto de Maó- y de es Grau –junto a s'Albufera-. Aproximándonos a la bocana de Maó vemos el frente de la Mola que, por el norte, cierra el puerto y, pronto, un segundo faro que cierra la bocana en su vertiente sur.

Cuando, bordeando la Mola, nos disponemos a penetrar en el puerto de Maó puede verse, hacia el sur, la illa de l'Aire con su faro situado ya en el extremo SE de Menorca, así como la urbanización de Sant Esteve ya fuera de la ría mahonesa. El puerto de Maó es el único de Menorca gestionado por la administración del estado, buen indicador de la importancia extrainsular del mismo.

Llegar en barco a Maó nos permite gozar del espectáculo que supone la entrada a su magnífico puerto, sin duda el mejor puerto natural del Mediterráneo cuya función, como mínimo desde el siglo XVIII, es clave para entender los avatares históricos y la organización del espacio de toda la isla. Tal es la importancia del puerto que la expresión Port-Maó fue, para las administraciones extranjeras del XVIII y XIX sinónimo de Menorca. Incluso, hasta bien entrado el siglo XX gran parte de los mallorquines llamaban simplemente Maó a toda la isla de Menorca y, aun hoy, sigue llamándose «mahonés» al queso

menorquín. Un puerto que, en 2003, movilizó 1 millón de toneladas de mercancías, un 82% de ellas en concepto de entradas.

Franquean su entrada los restos del castillo de Sant Felip (1555-1597) y del fuerte Malborough a babor y las instalaciones militares de la Mola (1852) a estribor. El primero clave para la defensa del puerto en los siglos XVII y XVIII y el segundo, hoy convertido en museo, funcionó sobre todo en la primera mitad del siglo XX.

Las 393 has de aguas abrigadas de forma natural del puerto de Maó le confirieron un significativo papel geoestratégico a la isla de Menorca desde el momento en que la navegación moderna requirió calados y abrigo en el contexto de la red comercial y militar que se estructuró sobre todo a partir del siglo XVIII.

Los 20-25 minutos que dura la entrada de más de 5 km. navegables del puerto (figura 5) nos permiten contemplar bastantes elementos de gran significado urbano y territorial. La mitad sur, a babor, se nos presenta mucho más urbanizada que la mitad norte, a estribor: toda una premonición de lo que será el modelo general de ocupación de toda la isla. Así observamos, por estribor, los islotes del Llatzaret y, a continuación, la pequeña illa Plana. A su altura, por babor, las modernas urbanizaciones de Sol de l'Est y contiguo a ellas, el importante núcleo neoclásico de es Castell flanqueado por Calas Fonts y Cala Corb. Frente a es Castell, a estribor de nuevo, la urbanización de Cala Llonga.

Más o menos a mitad del puerto dejamos la illa del Rei a babor para ver ya, al fondo, la ciudad de Maó, a la izquierda, y su central eléctrica a la derecha. Antes Cala Figuera, en donde se descarga el combustible y desde cuyos depósitos se abastece la isla.

Ya cerca de Maó, destacando sobre el perfil de la ciudad, las siluetas de las tres iglesias de la ciudad, de izquierda a derecha: el Carme, Santa Maria y Sant Francesc (sede de la primera ponencia del congreso) y frente a ella, la illa d'en Pinto.

Al aproximarnos al muelle de atraque se observa el puerto comercial con la central eléctrica y, en frente, el promontorio del núcleo primitivo de Maó (figura 6) con la escalinata de la costa de ses Voltes a su izquierda que nos conducirá, a pié, del puerto a centro histórico de la ciudad.



FIGURA 6: El promontorio del núcleo original de Maó.

El promontorio del núcleo primitivo de Maó, presidida por la iglesia de Santa María, con los muelles del puerto a sus pies y, a la izquierda, el barranco de la costa de ses Voltes que conecta la ciudad con su puerto.

FUENTE: Archivo GIST (2005)

Menorca y sus ciudades.

Otra rareza menorquina en las Balears

Ivan MURRAY MAS

Departament de Ciències de la Terra – Universitat de les Illes Balears

E-mail: ivan.murray@uib.es

Menorca, la isla de dos cabezas

La isla de Menorca, definida por Vidal Bendito (2001) como un *finis terrae* en el Mediterráneo Occidental, combina su alejamiento de las tierras continentales (rasgo que acentúa su carácter marítimo) con lo reducido de sus dimensiones y una modestísima orografía. El conjunto de estas circunstancias naturales en el pasado hizo de la menor de las Balears una «isla invisible», un territorio marginal y de escaso atractivo para la ocupación humana, suponiéndose que el primer poblamiento pudo proceder de la vecina Mallorca, ya que desde su costa septentrional, en días de nítida visibilidad, es posible avistar el litoral menorquín y, por lo tanto, realizar la travesía entre islas sin perder el contacto visual con tierra.

La especificidad geográfica de Menorca se complementa por su dualidad de ámbitos naturales; hay una «Menorca paleozoica y silíceo», en la mitad norte, y otra «Menorca miocénica y calcárea», al sud. El contraste natural ha marcado históricamente la ocupación humana de la isla: el norte característicamente de escaso poblamiento frente al sur poblado y aprovechado. Ocupación humana de un espacio insular que requiere el contacto y la apertura hacia otros espacios transmediterráneos, por lo que la instalación en enclaves litorales particulares que sirvan de puerta de acceso y de conexión con el exterior resultará esencial en el transcurso histórico. Y en este aspecto la geografía humana de Menorca presenta otro rasgo particular: la ubicación de sus dos principales asentamientos, Ciutadella y Maó, en los extremos del eje de poniente a levante¹, resultando así una isla de dos cabezas y poblamiento concentrado.

De esta suerte, el estudio del fenómeno urbano en la isla de Menorca, la más septentrional y la más oriental del archipiélago balear, requiere, de forma casi inevitable, bascular entre los dos centros en los que, mayoritariamente, se ha concentrado la población menorquina y sus correspondientes actividades. La construcción geohistórica de este sistema de asentamientos de carácter bicefálico demanda, al menos el intento, de un análisis en paralelo, observando un proceso urbano en el que las dos principales ciudades han conocido diferente suerte, acentuándose en unas etapas las diferencias y en otras la complementariedad.

El puerto de Maó (39° 52' N y 4° 18' E), en la vertiente oriental de la isla, coincide con el contacto entre la Tramuntana paleozoica y el Migjorn (S) miocénico. Esta situación lleva a intuir una motivación tectónica (falla o fosa) en su formación natural, completada con la acción de los agentes fluviales y marinos (Rosselló Verger, 2003). Ciertamente el paisaje de sus riberas expresa la divergencia geológica: la orilla septentrional paleozoica muestra una fisonomía de cerros ondulados y valles arcillosos que llegan al mar resolviéndose en una costa baja y recortada; la orilla meridional miocénica es de acantilados y litoral entrecortado por diversas calas como la de Cala Pedrera, un barranco en el que el proceso erosivo fluvial ha configurado su morfología actual, o las de Calas Fonts, una antigua dolina colapsada, y Cala Figuera, un labio de falla. El conjunto de la ría de Maó constituye un refugio natural de unos 5 km. de largo con un ancho aproximado de 500 m. La bocana del puerto es un tramo estrecho de doscientos metros, que se ensancha hasta los 700 m. en su sector central, para de nuevo reducirse en su fondo, la Colàrsega, donde tiempo atrás se localizó una marisma, transformada en un área de huerta para la

¹ En el norte de la isla, el puerto de Sanitja tuvo cierta relevancia en la Antigüedad como núcleo de relación con el exterior, base de su asentamiento humano, pero posteriormente declinó en esta función al estar más expuesto a los temporales de tramontana y por ello ser menos operativo en comparación a los de Ciutadella y Maó.

ciudad, en el límite del barranco de Sant Joan. No son sólo sus dimensiones las que hacen del puerto de Maó un excelente refugio natural para la navegación, sino que también la profundidad de sus aguas (en su parte central más de quince metros) contribuye a tal idoneidad. En el interior del puerto hay diversos islotes, alguno de los cuales ha revestido importancia histórica, como en el caso del Illot del Llatzaret que artificialmente se consiguió tras el dragado del canal de Sant Jordi.

El puerto de Ciutadella (40° 00' N y 3° 48' E) se encuentra en la vertiente occidental de la isla, a poco más de cuarenta kilómetros en línea recta del puerto de Maó y a poco más de sesenta del de Alcúdia, en Mallorca. El puerto ciutadelense se ubica en la plataforma miocénica calcárea y adopta una forma de cicatriz a lo largo de 1.200 m. a la que van a parar los cauces de diferentes torrentes (canal de Sant Pere, Canal dels Horts) que, en conjunto, drenan una cuenca de 6 km². La bocana, entre la Punta de sa Farola y la Torre de Sant Nicolau, tiene una anchura de 200 m., aunque rápidamente se reduce a unos 90 m. La orilla septentrional resulta interesante desde el punto de vista geomorfológico, ya que aparece marcado por los hundimientos (dolinas colapsadas) de Cala en Busquets, en el interior, y Racó des Frares, justo en la bocana.

Uno y otro puerto, una y otra ciudad, han constituido a lo largo de la historia los referentes esenciales de la isla y los asentamientos en los que mayoritariamente se ha agrupado la población. Según los datos demográficos disponibles, y a partir del análisis realizado por Mascaró Pasarius (1978:632), parece ser que ya a finales del siglo XVI el 72,5% de la población menorquina se concentraba en Ciutadella y Maó. Los datos demográficos de finales del siglo XVI reflejan el lastre de la crisis asociada a las invasiones corsarias, con lo que la población alcanzaba en 1588 tan solo 5.975 habitantes. A mediados del siglo XVII y en plena recuperación demográfica, los dos núcleos urbanos concentraban el 76,5% de los 8.450 menorquines. En los inicios del siglo XX, dichas ciudades agrupaban el 68,9% de la población insular (Ciutadella: 8.611 habitantes, y Maó: 17.144 habitantes), y empezando el siglo XXI, en 2001, ambos núcleos estaban a la par en su magnitud demográfica y concentraban conjuntamente todavía el 66% de la población menorquina (Ciutadella con 23.103 habitantes y Maó con 23.315) (INE, 2005a; 2005b, 2005c).

En las páginas que siguen vamos a intentar describir y, en la medida de lo posible, explicar la construcción geohistórica de la ciudad en Menorca, por lo que, como indicamos anteriormente, saltaremos de poniente a levante y de la ciudad preindustrial a la turística y posfordista. Con el siguiente texto

pretendemos contribuir a la reflexión y al debate crítico en torno de los procesos urbanos del archipiélago balear.

La bibliografía para el estudio urbano de Ciutadella y Maó

El estudio del fenómeno urbano en la isla de Menorca se incluye en el análisis amplio de la geografía y de la historia. Como explica Vidal Bendito (2002), seguramente el hecho de haber sido un espacio codiciado por las diversas potencias europeas del siglo XVIII contribuyó al desarrollo de su tratamiento cartográfico y a un temprano interés geográfico reflejado en obras como *La Historia de la isla de Menorca*, obra del militar británico Armstrong en 1756, y el *Compendio de Geografía e Historia de Menorca*, debido a Hernández Sanz y editado en 1908. Otros textos de cierto interés son la obra en tres volúmenes del estudioso local Riudavets (1885) y, más contemporáneamente, las obras de Baulies (1964-1967) y del geógrafo menorquín Tomás Vidal Bendito y la también geógrafa menorquina María Lluïsa Dubon (1987, 1993). Asimismo no pueden dejarse de citar los diversos trabajos realizados por investigadores de la historia económica y de la economía menorquina, procedentes de diferentes disciplinas que aportan una mirada plural al conocimiento de la realidad insular (Marí, 1991; Casanovas, 1998; y López y Rosselló, 2002; Casanovas, 2005)².

El estudio específico de las ciudades de Maó y Ciutadella se ha producido con un reparto desigual en las producciones elaboradas, ya que la primera ha sido objeto de una atención más amplia y pormenorizada que la segunda, lo que puede atribuirse al hecho de contar aquella con una institución cultural de prestigio, el Ateneu de Maó, fundado en 1905 y auténtico motor cultural en el panorama menorquín. Además, como señalan numerosos investigadores —por ejemplo, Camps (coord) (2000) en su historia de Ciutadella a través de la cerámica— el escaso interés por el pasado local de la ciudad más occidental ha hecho que, hasta el momento, sólo puedan contarse con tratamientos fragmentarios del proceso geohistórico de Menorca, quedando pendientes de análisis bastantes temas que demandarían mayor sensibilidad pública y civil.

Concretando, para el conocimiento de la ciudad de Maó resulta imprescindible acudir al excelente trabajo del equipo integrado por M. Domènech, J. Gomila, A. Martínez y N. Seguí (1983), colectivo que realizó un análisis del proceso de formación de la ciudad, aportando una lectura crítica del estado en que se hallaba a principios de la década de 1980, proponiendo, además,

² En este apartado es necesario hacer referencia a las excelentes obras de Mascaró-Pasarius (1978-1985) sobre la historia y geografía de Menorca: y también la enciclopedia de Menorca dirigida por J.M. Vidal Hernández.

a grandes trazos diversas líneas de actuación urbanística y ciudadana, motivos todos ellos por los que constituyó un instrumento fundamental para el debate en torno a la revisión del PGOU de mediados de los ochenta. La calidad de este estudio, gratificada con la concesión del premio del Ateneu de Maó en 1981, ha hecho que recientemente (2005) haya sido objeto de una reedición.

Por otra parte, el arquitecto Joan Gomila es uno de los estudiosos que, con espíritu crítico y alejado de cualquier reduccionismo, ha tratado en toda su complejidad el proceso urbano mahonés y territorial menorquín; particularmente en su guía realiza un recorrido por la arquitectura y el urbanismo del conjunto de la isla (Gomila, 1998), una obra que tiene un antecedente en otra de similares características elaborada por Martorell (1980). Más recientemente, Gomila (2005) ha publicado una recopilación de artículos que fue produciendo entre 1976 y 2004, en los que, reflexionando sobre arquitectura, urbanismo y ordenación del territorio, se pueden captar las últimas transformaciones acaecidas en la isla.

Como comentaremos más adelante con detalle, el estudio de Maó no puede separarse del Castillo de Sant Felip, así como de la posterior urbanización *ex-novo* de es Castell. Posiblemente el hecho que los geógrafos Horacio Capel y Mercè Tatjer (1975) publicasen, en un volumen de homenaje al profesor Pau Vilà, un artículo sobre dos de los tres «pueblos dibujados» de Menorca, contribuyó al interés posterior por el urbanismo y las ciudades de la isla. En su tesis doctoral el arquitecto menorquín, Joan Enric Vilardell (2005) analiza, con un tratamiento alejado de las habituales divisiones gremiales, la fundación de Georgetown (luego es Castell) y la influencia del urbanismo militar británico, y en particular la figura del ingeniero militar Patrick Mackellar. En una vertiente más próxima a la intervención ciudadana, Vilardell también ha contribuido al debate urbanístico y territorial de la isla, desde posiciones globales y críticas, con su serie de artículos «*retalls*» (recortes).

Finalmente, remarcar la parquedad de estudios científicos dedicados a Ciutadella que, a diferencia de Maó, no cuenta con trabajos detallados, siendo las referencias de carácter más bien generalista. Sería, por tanto, interesante que se diesen iniciativas de análisis urbano de esta ciudad, reclamación que ya se expuso en la obra coordinada por Camps (2000). La mayor parte de los estudios dedicados a Ciutadella abarcan un lapso temporal muy dilatado, con lo que contamos con los fundamentos históricos precisos para la mejor comprensión de su proceso urbano, si bien se echan en falta trabajos más detallados acerca de la ciudad contemporánea.

La primacía de Ciutadella en el pasado: la ciudad más mallorquina de Menorca

Se puede decir que Ciutadella es la ciudad más mallorquina de Menorca atendiendo a una serie de hechos que ya hemos avanzado en la introducción. El poblamiento prehistórico de Menorca parece que estuvo ligado al de la vecina Mallorca, siguiendo una cadena de probables avistamientos: desde el continente hacia Mallorca y desde ésta hacia Menorca. Por consiguiente, la ocupación de Menorca fue posterior a la de Mallorca y las primeras costas visualizadas y ocupadas fueron las del sur menorquín. A esta circunstancia cabe añadir la adecuación de Ciutadella a las demandas de la navegación antigua, siendo ésta como era poco exigente en cuanto a condiciones de calado y muy afectada por la intensidad de los vientos de componente N, precisamente los que caracterizan la costa septentrional de la menor de las Gimnesias. Estas dos circunstancias hicieron preferibles las aguas bien protegidas de Ciutadella frente a las de otros abrigos costeros menorquines, en particular al de Maó, hasta el siglo XVIII, factor que, añadido a la orientación menorquina en dirección a la balear mayor, resultó fundamental para que Ciutadella se constituyese en el verdadero centro de gravedad de la isla durante los siglos pretéritos (Vidal Bendito, 2001).

Origen de Ciutadella: de la Antigüedad al Medioevo

Aunque la explicación del primer poblamiento de la isla, y del resto del archipiélago balear, es un tema abierto y objeto de un interesante debate en el que se barajan diversas opciones, todo parece apuntar a que se trata de una ocupación tardía, sin indicios seguros de presencia humana anteriores al 2000 a.C. y, en cualquier caso, ligada a la condición insular y al hecho de no contar en su subsuelo de aquellos recursos que constituían bienes apreciados en el comercio de la Antigüedad (Alcover et al., 2001; Camps et al., 2000). Los investigadores que han estudiado el poblamiento histórico de Menorca coinciden en afirmar que, además de tardío, fue escaso y de débil presión sobre los recursos del territorio. Los primeros pobladores, pretalayóticos (2000–1200 a.C.) y talayóticos (1200–123 a.C.), según se ha deducido a partir de testimonios arqueológicos, se dedicaban básicamente a la ganadería extensiva de ovino y caprino, completada con la caza y la recolección

de vegetales y moluscos marinos. Todo parece indicar que la organización social estaba escasamente jerarquizada. Este orden socioeconómico se traducía en una implantación territorial basada en aldeas dispersas, más presentes en el poniente miocénico, dada su mayor protección y aptitud en términos bioproductivos, que en otras áreas de la isla.

La transición desde la cultura pretalayótica a la talayótica, aún cuando existen distintas propuestas al respecto³, parece que se debió a la evolución demográfica y social de los grupos ya existentes. A partir del periodo talayótico las relaciones entre las dos Gimnesias empezaron a disminuir, como parece deducirse de las diferentes líneas de arquitectura megalítica que se siguieron en una y otra isla. La producción, aunque continuó siendo esencialmente ganadera, fue ampliándose a la agricultura cerealícola. En este contexto, los poblados se centraron en torno a dos construcciones comunitarias que simbolizaban la jerarquía existente en aquellas comunidades: el talayot y la taula. El talayot parece ser que fue una torre de control y vigilancia situada en la cota más elevada del núcleo. Según Gasull (1984:63-72) diez hombres con cuerdas, troncos, palancas, tocones y rampas podían construir un talayot de 7300 Tm. en unos ciento veinte días trabajando doce horas diarias. La otra construcción colectiva, la taula, específica de Menorca, puede que estuviese destinada a la celebración de ceremonias rituales.

A lo largo de este periodo talayótico la población empezó a concentrarse en incipientes núcleos urbanos, estables y jerarquizados, encontrándose la mayoría de ellos en las proximidades de Ciutadella, si bien en la actualidad y en un radio de unos 6 ó 7 km. desde esta ciudad los testimonios de poblamiento talayótico son escasos a causa de la reutilización/destrucción de los asentamientos previos para dar paso a los nuevos (Camps et al., 2000).

A día de hoy no se cuenta con suficientes evidencias de la presencia estable de fenicios y griegos en Menorca; Gornés et al. (1992) sostiene que, concretamente, no se produjo aculturación púnica y, aunque se hayan encontrado restos que indican posibles colonias de intercambio, parece que la cultura talayótica en Menorca pervivió hasta la conquista romana. Sin embargo no faltan testimonios documentales de la Edad Antigua que señalan, sucesivamente, el contacto de la isla con las civilizaciones púnica y griega. Así a través de una carta del obispo Sever (418 d.C) se puede postular la fundación púnica de una colonia comercial que, con el nombre de Jamma y emplazada en un promontorio de la plataforma miocénica desde el que se domina la cala des Degollador, sería el primer antecedente de Ciutadella. Otras fuentes clásicas, Hecateo entre otros (500 a.C.),

nos han legado el topónimo helénico Meloussa para referirse a la menor de las dos islas Baleares.

La posición estratégica de las Baleares en las rutas comerciales del Mediterráneo Occidental y, en particular, entre las penínsulas Itálica e Ibérica, resultó un factor decisivo para que en el siglo II a.C. tuviese lugar la conquista romana de Menorca. Diversas fuentes clásicas han documentado la instalación romana en los principales puertos de la isla: Iamo (Ciutadella) al W, Mago (Maó) al E, y Sanicera (Sanitja) al N. Por un edicto de Vespasiano (73-74 d.C.) los núcleos de Mago y Iamo alcanzaron el estatuto de municipia de derecho romano y posteriormente (212 d.C.) el emperador Caracalla, con finalidad política y tributaria, concedía a los habitantes de ambos lugares la ciudadanía romana. A partir de entonces Ciutadella pasó a ser *Municipium Flavium Iamontanum* y tras la constitución del cristianismo en religión oficial del Imperio (Teodosio, 380 d.C.) adquirió la condición de sede episcopal de Menorca (obispos Sever, 418 d.C., y Macari, 484 d.C.). Tempranamente, y según una circular de Sever, se produjo la rivalidad y el conflicto entre la iglesia cristiana de Ciutadella y la sinagoga de Mago, núcleo que, al parecer, ya debía presentar una actividad comercial importante.

Excavaciones ocasionales han permitido determinar el núcleo romano de Iamo sobre lo que debió ser el anterior asentamiento de Jamma, en las inmediaciones de lo que a día de hoy es la catedral de Menorca. Más concretamente, la ciudad romana quedaba delimitada por las actuales calles de Santa Clara y sa Font hasta los restos presentes de muralla moderna, incluyendo la seo y el Born, mientras que la necrópolis se encontraba en las afueras, entre los caminos de Baix y de Sant Nicolau.

La caída del Imperio Romano de Occidente supuso la ruptura en las relaciones de Menorca con las tierras hispánicas y un retorno a la autarquía, a la pérdida de importancia de las ciudades y al repliegue en una organización territorial de aldeas. Se abrió así un periodo, denominado por algunos «de siglos oscuros», en que las Baleares conocieron primero el dominio vándalo y luego el bizantino; un tiempo, además, de probable descenso demográfico. Casasnovas (2005) expone que los repetidos ataques de musulmanes y normandos habían dejado las islas Baleares casi despobladas, siendo muy escasos los testimonios de ocupación en la Menorca de aquel periodo.

³ Para tener conocimiento de este debate pueden consultarse Fernández Miranda (1991) y López (1997) (transformación y continuidad de las comunidades preexistentes) y Plantalamor (1991) (llegada de una nueva población).

La Ciutadella capitalina: de la ciudad musulmana a la ciudad cristiana

Las Baleares quedaron incorporadas al Califato de Córdoba en el año 902, pasando entonces a denominarse «islas orientales de Al Andalus». La escasa población de las islas y la precariedad general en las mismas empujaron a la nueva potencia hegemónica a tener que recurrir a la inmigración para sacar provecho de su control territorial. Entonces la antigua población de Iamo se convirtió en el único centro urbano de la isla, *Madina Manurqa* o *Madina al Jazira*, concentrando todo el poder político-administrativo, ya que en el extremo oriental Mago (más adelante denominado Maó) había caído en decadencia a causa de las sucesivas invasiones bárbaras de las que no se recuperó. De nuevo Menorca orientaba sus relaciones en dirección a Mallorca y hacia las costas hispánicas (andalusíes, entonces), con lo que el centro de gravedad de la isla se situaba en su extremo occidental.

Cuando Menorca accedió a la condición de taifa autónoma parece ser que experimentó un periodo de esplendor económico y cultural. Casasonvas (2005), basándose en Moll (1994), sostiene que la ciudad no debía estar amurallada, a diferencia de las ciudades de las otras islas del archipiélago. La ciudad contaba con un Alcázar (donde hoy se encuentra es Born y el ayuntamiento) que posiblemente formaba parte de una fortificación más importante o *almudaina*. Se estima que la superficie urbana era de unas 5 has. y estaba habitada por unas mil personas, con lo que la densidad puede estimarse en unos 200 hab/ha. La Ciutadella islámica que, limitando al N con el canal del Pla de Sant Joan y al S con la actual calle de Sant Pere d'Alcàntara, se extendía desde el alcázar hasta las inmediaciones de la que ahora es la plaza Nova, donde se ubicaba el cementerio. La trama urbana era característicamente irregular y de ella se posee documentación que atestigua la existencia de tres mezquitas, la principal de las cuales ocupaba el emplazamiento de la actual catedral, cuyo campanario se corresponde con lo que fue minarete. Los otros templos musulmanes pueden que se localizasen en las inmediaciones del cementerio (hoy, plaza Nova). El edificio más lujoso fue el palacio (*maylis*) que el almojarife Said ibn Hakam ordenó construir. Éste contaba con un salón del trono imitando al de Granada y rodeado de jardines con fuentes; la ubicación de esta construcción se corresponde con las calles de Sant Jeroni, Sant Francesc i es Born. En las afueras, cerca de donde se levantaría el Monasterio de Santa Clara había un arrabal, separado de la ciudad por un terreno de pastos conocido como Farraginal y el interior de la ciudad contaba con casas, huertos y corrales con una importante presencia

de espacios dedicados al cultivo. Aquella Madina Manurqa era capital y único centro urbano propiamente dicho en una isla habitada en numerosas pequeñas alquerías desde las que se explotaba la tierra mediante la ganadería ovina-caprina y el cultivo de cereales, además de ser importantes los cultivos de regadío en los barrancos y también las viñas⁴.

En 1229 las tropas catalanas del rey Jaume I de Aragón invadieron y conquistaron Mallorca, apropiándose de las Pitiusas seis años más tarde; sin embargo, Menorca continuó como territorio musulmán hasta 1287. Esta prolongación del periodo islámico en la menor de las Baleares fue posible gracias a la firma del Tratado de Capdepera (1231) por el que se reconocía de parte catalana la autonomía de los musulmanes menorquines a cambio que éstos se sometiesen al vasallaje de la corona aragonesa. Tras cincuenta y seis años de pacto, en enero de 1287 el rey aragonés Alfonso III, el Liberal, ocupó militarmente la isla y redujo la población musulmana a la condición de supervivientes o esclavos. A partir de entonces, Menorca devino parte del Regne de Mallorques y se integraba en la órbita del mundo occidental, de la sociedad feudal, de la cultura cristiana y de la lengua catalana. Ciutadella conservó la capitalidad insular concentrando, por consiguiente, los poderes político, religioso y estamental, y gracias a su puerto, ejerciendo de nodo de relación extrainsular, orientado hacia la vecina Mallorca, principal mercado y centro político superior.

Los nuevos ocupantes de Ciutadella reutilizaron la trama urbana irregular existente sometiéndola a sus propios criterios e introdujeron diversos cambios puntuales que, con el paso del tiempo, habían de conformar el casco histórico. Entre las principales intervenciones llevadas a cabo durante el Medioevo, sin duda destaca la modificación de la infraestructura defensiva que, si bien fue iniciativa del conquistador Alfonso III, se emprendió bajo la dirección de Ponç Descoll en el transcurso del siglo XIV. De acuerdo con la documentación existente puede afirmarse que la construcción de la muralla ballestera ampliaba el recinto urbano previo, para lo que hubo que derribar edificios particulares y ocupar diversos terrenos. La extensión del nuevo espacio amurallado, unas 20 has., se llevó a cabo para cobijar intramuros dos conventos que, levantados sobre solares agrícolas musulmanes, habían quedado en la periferia: el de Santa Clara, al N, y el de Sant Francesc, al S. Por otra parte, como en otras ciudades islámicas, el alcázar se había erigido segregado de recinto urbano, dejando un amplio espacio entre el recinto de poder y la madina propiamente dicha; en 1349 el rey Pere IV ordenó el cierre completo de la ciudad incluyendo aquel espacio vacío, designado a partir de entonces como es

⁴ «Al-Maqqari afirma que Menorca es pequeña, pero fértil, abundan los cereales y frutas de toda especie, particularmente viñas. La carne de esta isla es buena, y su sabor exquisito, mejor que la de otros sitios» (Casasnovas, 2005:167).

Born. La mezquita principal, situada en una posición central, fue demolida y en su solar se levantó la iglesia de Santa María siguiendo el estilo gótico catalán; del primitivo templo islámico sólo se conservó el minarete reconvirtiéndolo en campanario cristiano.

La Ciutadella medieval, que había incrementado su superficie al englobar en su recinto los mencionados conventos de Santa Clara y Sant Francesc, presentaba una débil densidad ya que, según Gomila (1998), la trama edificada quedaba interrumpida aquí y allá por numerosos huertos urbanos, situación que se prolongó, como mínimo, hasta el siglo XVI. La ciudad estaba dividida por dos ejes principales: uno, en dirección E-W, que iba desde el portal de Maó al portal de en Sales, y otro, orientado N-S, desde el portal de sa Font hasta el de Artrutx; el conjunto de puertas de la ciudad se completaba con la de la Mar que conectaba con el puerto y la intersección de los ejes constituía la plaza Major. Siguiendo el eje E-W se localizaban las dependencias de los poderes político y religioso y, frente a la parroquia de Santa María, desembocaba la calle de la judería (*call jueu*, hoy calle de Sant Jeroni) que tenía su sinagoga en la actual calle del Palau. La trama urbana se completaba con diversas plazas: la del Custell (actualmente plaza Nova), rodeada de pórticos de los que quedan algunas trazas en su sector norte, la dels Oms, eliminada en el siglo XVII al construirse en su lugar el convento del Socors, y la del Born, que cumplía función de plaza de armas.

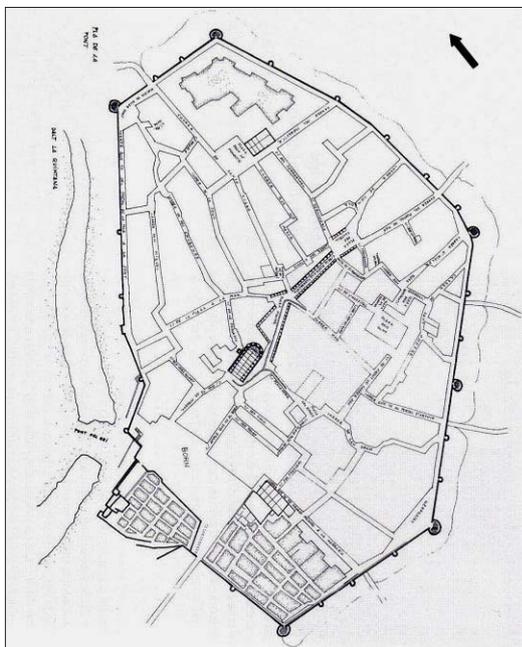


FIGURA 1. Plano de Ciutadella medieval
FUENTE: Gomila (1998:164) a partir de Florenci Sastre (1982)

Ciutadella, capital medieval, era el centro mercantil insular tanto para las relaciones exteriores como para las del interior de la isla. La infraestructura portuaria (cueva habilitada como almacén, atarazanas, muelles), la lonja de contratación en la plaza Major, la plaza destinada a pósito de granos (*quartera*) y aquella en la que se celebraba el mercado semanal (hoy plaza d'Alaior) eran las piezas urbanas de dicha función comercial.

El siglo XIV fue particularmente convulso, ya que en 1343 desapareció el reino privativo de Mallorques, anexionando Pere III, el Ceremoniós, las islas a sus territorios peninsulares de la corona catalano-aragonesa. Posteriormente, en el siglo XV (1412) la dinastía castellana de los Trastámara ocupó el trono aragonés y en aquel contexto la Universitat de Menorca, institución del gobierno insular con sede en Ciutadella, presentaba una composición escorada en favor de la representación capitalina frente a la otorgada a los restantes asentamientos (castillo de Santa Àgueda, Alaior y Maó). Este desequilibrio en la cuota de poder insular en favor de Ciutadella fue origen de numerosas disputas y conflictos internos a lo largo de las centurias del XIV y XV.

Se estima que a mediados del siglo XVI la población menorquina alcanzó los diez mil habitantes, de los que un 45% se concentraban en Ciutadella, que había venido desempeñando la función de centro político, religioso y económico de la isla. Pero la reorientación de los flujos comerciales europeos hacia el Atlántico, a partir de la conquista del Nuevo Mundo y el consiguiente declive del Mediterráneo, supusieron el inicio de la decadencia de Ciutadella, a partir de entonces además expuesta a la amenaza de la piratería berberisca y otomana. El 9 de julio de 1558 una flota turca capitaneada por Piali Baixà desembarcó en el puerto de Ciutadella, saqueó la ciudad y tomó como botín unas tres mil personas para destinarlas al tráfico de esclavos; el impacto de este ataque quedó incorporado a la cultura popular con la designación de aquel año como el de «sa Desgràcia». La recuperación demográfica de la entonces capital menorquina se llevó a cabo con la llegada de contingentes inmigrantes de Mallorca, pero no se alcanzó la cifra de habitantes previa al ataque pirata hasta principios del siglo XVII.

Ciutadella siguió conservando el poder político y religioso sobre el conjunto de la isla, pero perdió la primacía demográfica. Casasnovas (2005) sostiene que el ataque turco, además del impacto socioeconómico, implicó un cambio en la correlación de fuerzas de la isla. Así, las siempre difíciles relaciones entre la representación ciudadelense y la de los demás asentamientos menorquines en las instituciones de autogobierno fueron enconándose, hasta la segregación de la Universitat de Maó (1641) y las de Alaior y es Mercadal (1650).

Tras el ataque turco la morfología urbana de Ciutadella experimentó diversas modificaciones, en gran medida de carácter defensivo. De este modo la muralla



FIGURA 2: Bastión de sa Font en la muralla de Ciutadella
FUENTE: Archivo GIST (2005)

ballestera se transformó dotándola de ocho baluartes que se añadieron al recinto y puertas preexistentes (fig.2) (en sentido horario y desde el N son los bastiones de sa Font, Santa Anna, Santa Creu –también designado como de Castellví o dels Frares–, Sant Antoni, Sant Joan, Sant Miquel, d'Artutx y del Trabuc, éste último sobre el alcázar)⁵. El esquema defensivo se completó, en la punta meridional de la bocana del puerto, con la torre de Sant Nicolau desde la que se vigilaba el espacio portuario y las calas aledañas. Las obras de las construcciones murarias se iniciaron en el año 1615.

Al mismo tiempo se introdujeron algunos cambios intramuros que modificaron de forma notable la configuración urbana. Así, el convento de los Agustinos, en ruinas tras la razzia turca, se trasladó desde su ubicación original extramuros a un espacio comprendido entre la plaza dels Oms y el Carrer Nou, quedando a partir de entonces protegido por las murallas.

Tanto esfuerzo defensivo se debía no sólo a la protección de la población, sino que respondía también a la necesidad estratégica de salvaguardar el puerto que posibilitaba las relaciones insulares con el exterior. Y es que la economía menorquina del seiscientos tenía ya

entonces una orientación acusadamente exportadora, muy centrada en la venta de lana, un producto de valor que inclinaba la dedicación del agro menorquín más hacia la ganadería ovina que al cultivo de cereales, granos que se importaban precisamente gracias a los excedentes crematísticos obtenidos con la exportación lanera. A mediados del siglo XVII, a la crisis demográfica y política de Ciutadella se le añadió la económica cuando se perdieron los principales mercados de exportación: Italia, con una decreciente demanda de lana menorquina, debido a la crisis de las manufacturas italianas frente a la creciente competencia de las telas inglesas y holandesas; Barcelona, con motivo de la guerra dels Segadors (1640-1652); y Francia, por el conflicto hispano-francés de aquel siglo. El punto culminante del declive de Ciutadella se produjo en 1652 cuando una epidemia de peste asoló la ciudad y parte de la isla.

Las consecuencias de la crisis no afectaron por un igual a toda la población de Ciutadella, ya que la minoría nobiliaria terrateniente pudo en tal coyuntura acaparar las tierras que los campesinos enfiteutas tuvieron que abandonar al no poder hacer frente a sus obligaciones de pago. Este proceso de acumulación dejó su impronta en el paisaje urbano ciutadelense con la construcción de palaciegas casas señoriales (por ejemplo el palacio del barón de Lluriac en la calle de Santa Clara o el palacio Saura en la calle del Santíssim). Casanovas (2005) establece en esos momentos la consolidación de una fuerte polarización social en Ciutadella entre la aristocracia terrateniente y una masa de campesinos sin tierra.

La eclosión de Maó hasta la Modernidad

Si hasta aquí nos hemos centrado en Ciutadella ha sido porque en esta ciudad y en su hinterland se habían concentrado la mayor presencia humana de la isla, así como los poderes político, religioso y económico. Aunque se tienen primeras noticias de conflicto entre Ciutadella y Maó en tiempos tan remotos como el siglo V d.C. (obispo Sever, 418), la disputa entre ambas ciudades por convertirse en el centro de gravedad de la isla no terminó de resolverse hasta el siglo XVIII y en favor del oriente menorquín. Este desplazamiento constituyó un punto y a parte en la construcción social del territorio insular. En este apartado vamos a intentar analizar la evolución de Maó desde su práctico anonimato hasta su verdadera eclosión dieciochesca.

⁵ El proyecto de las murallas abaluartadas fue trazado por el ingeniero Antoni Saura.

El Maó anónimo y la Menorca indefensa

El emplazamiento del núcleo originario de Maó reúne una serie de características que con el tiempo resultarán fundamentales en el devenir de la ciudad. En primer lugar se ubica en una ría que cuando se transforme en puerto será una infraestructura de comunicación exterior de primer orden para la isla (y la potencia político-militar que en ella se halla instalado). En segundo lugar, la localización en la orilla meridional interior de la ría, donde los acantilados alcanzan cotas en torno a los treinta metros, proporcionará mayor seguridad y posibilidades de vigilancia al asentamiento. En tercer lugar, el emplazamiento en terreno calcáreo asegurará la provisión de agua a través de las numerosas surgencias naturales. Por último, Maó se levantará en un promontorio (la actual plaza de sa Conquesta), cerca del barranco de es Freginal que, junto con otros accidentes de relieve, inducirá la formación de los caminos de comunicación con el interior insular y los ejes a lo largo de los que el núcleo va a extenderse. Marginalmente quedaba la marisma del canal de Sant Joan, «cul de sac» del puerto, excluyente de la ocupación permanente y foco de patologías asociadas a las aguas estancadas, tal como expuso Passerat de la Chapelle (siglo XVIII) en sus *Reflexiones generales sobre la isla de Menorca, su clima, el género de vida de sus habitantes y las enfermedades que en ella reinan*.

«Las fuentes de Sant Joan próximas a Mahón y naturalmente malsanas, las balsas y los depósitos que se llenan con sus aguas para fecundar huertas del valle, las tierras que riegan, frecuentemente removidas, y el pantano que existe en la extremidad del puerto, en el cual abocan dichas aguas, infectan, por su evaporación, el aire de toda la comarca (...). Afortunadamente, la situación bastante elevada de la ciudad es favorable para gozar de un aire siempre corriente y fácilmente renovado, circunstancia harto esencial a la salud» (Passerat de la Chapelle en Domènech et al., 1983:10).

Aún cuando, en el cerro antes mencionado, hubo en tiempos un poblado del período talayótico, las primeras noticias escritas que se tienen de Maó proceden del testimonio dejado por el obispo Sever (418 d.C.), según el cual la fundación de la ciudad fue obra de cartagineses que le dieron el topónimo en memoria del general Mago y constituyeron allí una base en su confrontación con Roma. Siguiendo a Soler (2004), la primera obra portuaria de cierta importancia en las islas Baleares fue en el puerto mahonés, que en época romana contaba, en Cala Figuera, con un ninfeo para la provisión de agua potable a las naves, circunstancia que junto a

las condiciones naturales de refugio hacían del lugar un enclave destacado en las rutas del Mediterráneo Occidental de entonces. De acuerdo con Baulies (1964) la ciudad de Maó adquirió en el siglo I carta de naturaleza romana, designándose como *Municipium Flavium Magnotatum*, adquiriendo tempranamente una vida económica activa que habría de convertirla, junto con Ciutadella, en referente urbano principal de la isla. Notoriedad económica e importancia geoestratégica que contribuyeron a que los romanos erigiesen un primer recinto amurallado.

Gomila (1998) señala el presunto y enigmático abandono de la ciudad tras el período romano, sin que consten noticias ni testimonios hasta su conquista catalana en 1287, momento a partir del que se consignará como *castell i vila* de Maó. De ser todo ello como se indica, la ciudad quedó sumida en el anonimato durante ocho siglos, perviviendo a lo sumo como fortificación. La incorporación de Menorca a los dominios catalano-aragoneses, tras el desembarco en el islote llamado

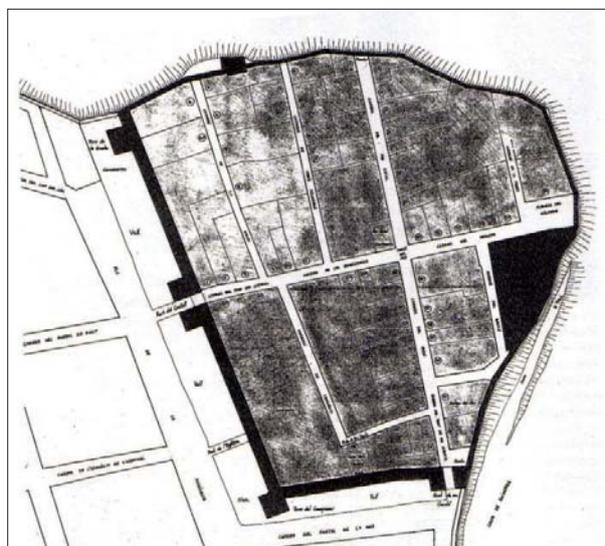


FIGURA 3: Estructura urbana del *castell i vila* de Maó
FUENTE: Gomila (1998:40) a partir de Martínez (1995)

precisamente del Rei, sito en el puerto mahonés, significó la recuperación de la villa a la actividad social y económica.

Albert Martínez (1995) analizó minuciosamente el castillo de Maó que presentaba una estructura organizada en torno a dos calles de intersección perpendicular y con una extensión total que pudiera aproximarse a la de la etapa pre-romana (1 ha.). Esta acrópolis tenía dos puertas, la del puente de na Gentil (SE), que llevaba al puerto, y la del puente de es Castell que se abría al camino de Ciutadella (W). Ambas puertas estaban protegidas por torres dobles y el recinto fortificado se completaba con otras dos, la del Campanar en el S (hoy día base del campanario de Santa María) y la de la Gruta en el N (actualmente en el interior del

convento de las monjas concepcionistas). La escasa superficie del interior del castillo bien puede considerarse un indicador del débil peso relativo que Maó tenía entonces en el conjunto insular.

El rey Alfonso III, el Liberal, ordenó la edificación de una muralla que protegiese el conjunto del casco urbano de la villa, alcanzando el nuevo recinto un área cinco veces superior a la del castillo (unas 5 has.), dando instrucciones explícitas en el sentido que debía poblarse con «*bona gent de catalans*». La construcción de aquellas murallas medievales resultó muy lenta (iniciada en el siglo XIV, no se finalizó hasta 1675), debido sobretudo a los escasos recursos disponibles por parte de la autoridad local (Domènech et al., 1983).

En 1535 el corsario Barbarroja atacó la ciudad de Maó, saqueándola y tomando gran parte de su población como botín destinado al comercio esclavista. Tras la razzia corsaria, Maó perdió cerca del 55% de sus 2.328 habitantes. El lugar por el que penetraron los turcos, fue posteriormente objeto de una nueva defensa, el bastión Buit. Finalmente, en el 1675 se contaba con un segundo recinto amurallado, de 8 m. de alto y 1,5 m. de ancho, con mayor dotación de bastiones y puertas

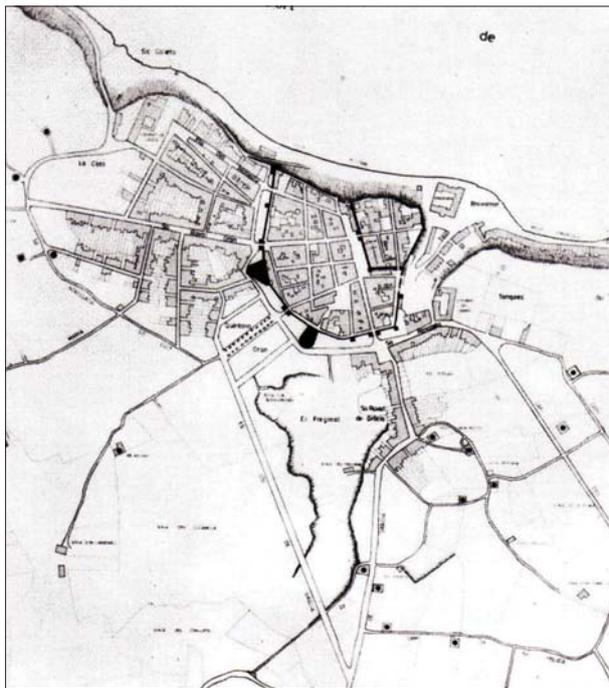


FIGURA 4: Maó amurallado en 1725
FUENTE: Domènech et al. (1983:13)

de comunicación con el resto de la isla; de aquella obra defensiva restan hoy en día un fragmento de muralla sobre la vertiente del puerto, otro tramo correspondiente al antiguo castillo y el Portal de Sant Roc⁶.

El ataque de Barbarroja no sólo dejó en evidencia la debilidad defensiva de la ciudad, sino además la de Menorca en su totalidad. Mientras se concentraba el poder en el sector occidental de la isla con el fin de atender prioritariamente las relaciones con la vecina Mallorca y con el levante de la Península Ibérica, se descuidaba el Mediterráneo Oriental. Así pues, la invasión de Maó constituía, en cierto modo, un aviso de que la entidad geoestratégica de la isla y de la ciudad seguían presentes y habrían pronto de reconsiderarse en las inmediatas décadas venideras. Vidal Bendito (2001) ha señalado que, más que el botín material y humano, la invasión turca resultaba una premonición del objetivo estratégico de contar con una base de acciones en la cuenca occidental del Mediterráneo. La respuesta de la monarquía hispánica no tardó en plantearse; así entre 1555 y 1597, por mandato de Felipe II, se levantó en el sector meridional de la bocana del puerto mahonés el castillo de Sant Felip⁷, una de las primeras fortificaciones de la corona construida con baluartes efectivos ante los ataques artilleros de la época. El ingeniero militar italiano Gian Battista Calvi fue el técnico encargado de aquella obra que debía condensar una triple finalidad defensiva: la protección de Maó, la de Menorca y, en último extremo al tratarse de la fortificación hispana más oriental, de las costas peninsulares.

La eclosión de Maó a partir del siglo XVII

A partir del seiscientos el sector oriental de Menorca experimentó un decisivo impulso demográfico y económico. Las rentas de localización del puerto de Maó, reforzadas tras la construcción del castillo de Sant Felip, empezaron a hacerse efectivas. Se materializó a partir de entonces una creciente militarización del puerto y una fuerte expansión de las actividades comerciales. Vidal Bendito (2001) ha apuntado que, junto a la seguridad que ofrecía la plaza fuerte, el atractivo y el auge del refugio litoral se debían asimismo a sus particulares condiciones para, de acuerdo con las exigencias y posibilidades técnicas de la navegación de entonces, albergar los tipos característicos de navíos de guerra y mercantes.

⁶ Se pueden enumerar los siguientes elementos (desde poniente): Casa del Rei, portal de Sant Cristófol, torre de la casa Albertí, portal de Dalt o de Sant Roc, Bastió Gran, portal de Hannover, Bastió Buit, torre de la calle de l'Angel, portal Nou, torre de l'Esperó y portal de Mar.

⁷ Puede consultarse el interesante estudio debido a Francisco Fornals Villalonga (1996).



FIGURA 5: El puerto de Maó antes de la fundación de Georgetown (orientación inversa)
FUENTE: Soler (2004:88)

La construcción del castillo de Sant Felip repercutió en los posteriores crecimientos urbanos de la zona portuaria de Maó, así como también influyó en la ulterior organización territorial de Menorca. Concretamente, a mediados del siglo XVII, se formó en las inmediaciones del castillo un arrabal (Rafal Vella o de Sant Felip) que albergaba soldados licenciados y sus familias. En 1679 se decidió la demolición de aquellas viviendas por el peligro que entrañaba su proximidad en caso de ataque artillero contra el castillo, aunque solo seis años más tarde las obras se paralizaron y el arrabal volvió a ocuparse. Por otra parte, la presencia de la fortificación de Sant Felip restó trascendencia defensiva al aparato murario que rodeaba Maó, a la par que ayudó a que la ciudad desarrollase su economía de forma cada vez más ligada a la vida portuaria y militar. Las nuevas posibilidades de actividad comercial y artesana en la zona portuaria estimularon tempranamente el desplazamiento de «emigrantes» campesinos hacia el renovado polo de atracción urbana. Así, Maó experimentó un crecimiento demográfico del 40% entre finales del siglo XVI y mediados del XVII, cuando alcanzó los 3.205 habitantes; un crecimiento que, obviamente, indujo la expansión de la ciudad más allá de las murallas.

Mientras la ciudad intramuros conservaba la tradicional multiplicidad de usos, los crecimientos extramuros constituían fundamentalmente espacios residenciales ocupados preferentemente por los grupos sociales más acomodados. En el interior del casco urbano histórico, la zona del Pla de la Parròquia (hoy, plaza de la Constitució) tenía una función simbólico-representativa, mientras que el área de Padró y Padronet

(actualmente, plaza Colón) era de servicios ya que en ella se celebraba el mercado de verduras, y los demás abastos (carnes y pescados) tenían lugar más allá de las murallas, en las inmediaciones de la iglesia de Santa María.

Las primeras extensiones del casco urbano mahonés tuvieron lugar en las salidas de los portales de Sant Roc y Nou, sobre los caminos que conducían a Ciutadella, en la zona conocida como sa Raval, y al castillo de Sant Felip y a la ermita de Gràcia, dando lugar al barrio de sa Ravaleta. Frente a estos crecimientos espontáneos y lineales, en 1681 se ocupó de forma ordenada el espacio conocido como Pla des Monestir, entre sa Raval y el acantilado del puerto, organizado en torno al eje que constituía el camino que saliendo del portal de Sant Cristofol llegaba al monasterio de Jesús (hoy, de Sant Francesc). Esta ampliación de la ciudad se realizó con parcelas de 5 m. de ancho, el *trast* menorquín, medida determinada por la altura media de los árboles con los que se elaboraban las vigas de las viviendas. Los diversos crecimientos lineales marcaron la posterior estructura radioconcéntrica de Maó, colmatándose gradualmente los espacios intersiciales que quedaban entre cada nueva zona de ampliación. Así, por ejemplo, se terminó ocupando la zona aledaña al camino de Gràcia, en la que la depresión del Freginal quedó sin embargo como espacio libre dada la topografía accidentada del terreno.

Como se comentó anteriormente, la Menorca del siglo XVII estaba presente en los circuitos comerciales internacionales, de forma particular a través de las exportaciones de lana. El puerto mahonés que, como el

de Ciutadella, había venido participando de los beneficios de esta orientación hacia el exterior, también se resintió de la pérdida de los principales mercados (italiano, catalán y francés) a lo largo de la segunda mitad de aquella centuria. Sin embargo, en claro contraste con la otra cabeza insular, Maó encontró nuevas opciones de desarrollo económico y crecimiento urbano ligadas a la creciente demanda de productos por parte de la población militar y una mayor actividad portuario-comercial. Las tierras de los alrededores de Maó se aprovecharon para el cultivo hortofrutícola y vitícola. Casanovas (2005) expone como en el Maó del siglo XVII, además de librarse de la peste que azotó Ciutadella, se iba consolidando una estructura socioeconómica más igualitaria que la de Ciutadella.

A partir del 1700, relativamente libre de la amenaza pirata meridional y oriental, el Mediterráneo entró de nuevo en el damero geoestratégico de las potencias europeas del momento, y con ello las islas (Menorca, en concreto, y aún más el puerto de Maó) pasaron a constituir un espacio codiciado. Tras la coyuntural escena interna de la española guerra de Sucesión (1702-1715) latía, en el fondo, la disputa hegemónica en el continente entre Francia e Inglaterra. La corona inglesa ocupó por primera vez el puerto mahonés en 1708 y con el tratado de Utrecht de 1713 consolidaba la invasión de la menor de las Baleares. Desde entonces y en todo el transcurso del setecientos, en función de la correlación de fuerzas existentes en el marco europeo, Menorca (Port-Mahon) fue alternativamente sometida a la autoridad inglesa (1713-1756), francesa (1756-1763), de Inglaterra por segunda vez (1763-1782), hispánica (1782-1798), y tras un último y breve lapso inglés (1798-1802), atendiendo a la Paz de Amiens, se reincorporó definitivamente a la monarquía borbónica española. En resumen, para Menorca el XVIII fue un siglo corto de setenta y un años británica, diecinueve española y siete francesa.

Obviamente la ocupación inglesa de la isla significó, entre otros aspectos, la imposición de su autoridad política y administrativa sobre los estamentos dominantes locales, nobleza y clero, radicados en Ciutadella, y por consiguiente sobre el conjunto de la sociedad menorquina. Atendiendo a las necesidades de la armada ocupante el nuevo dominio del espacio insular se ejerció desde Maó, donde los ingleses desplazaron todo el aparato administrativo y gubernativo. Por esta vía la ciudad adquirió, por primera vez en su historia, la

función política que ya no volvería a perder en los tiempos venideros.

La nueva condición político-administrativa no fue la única transformación de calado que el poder británico introdujo en Maó; con la potencia ocupante, además, se consolidó el giro en la orientación económica de la capital y de la isla en su conjunto. Con el dominio inglés, Menorca y Maó se incorporaron plenamente al capitalismo (corsario)-mercantil⁸. La apertura paralela del curso permitía a los navegantes insulares circular por toda la cuenca mediterránea, al tiempo que se impulsó el comercio de productos de alto valor añadido para lo que se declaró la condición franca de la totalidad de puertos menorquines. Consecuencia derivada de tales prácticas económicas fue el nuevo dinamismo del puerto mahonés que complementaba las actividades de relación exterior con otras de abastecimiento y reparación de naves, además de satisfacer los requerimientos de una guarnición militar de importantes dimensiones⁹.

El conjunto de transformaciones económicas, que suponían aprovechar las fortalezas de las sociedades abiertas a los contextos internacionales (y enfrentar las debilidades endógenas que dificultaban tal inserción), tuvieron múltiples efectos. En términos de estructura económica se generó una acumulación primitiva de capital¹⁰, así como una creciente separación entre las tradicionales rentas agrarias y los nuevos rendimientos urbanos ligados al comercio y a las actividades portuarias. En clave sociodemográfica, a la quiebra del orden estamental local con el moderno ascenso de la burguesía se añadió un notable crecimiento de población¹¹ en el que, más cualitativa que cuantitativamente, tuvo significación la inmigración de grupos judíos y griegos¹². Y finalmente se remodeló y transformó la misma estructura urbana de Maó.

Por obvias razones geoestratégicas y geoeconómicas, el puerto de Maó fue un primer espacio urbano objeto del interés y la actuación de los ocupantes ingleses. En términos generales, las intervenciones del período británico en la rada mahonesa significaron la reducción de su espejo de agua para obtener nuevas áreas terrestres destinadas a usos diversos; tan sólo la zona denominada sa Caleta se libró momentáneamente de la piqueta, reservándola para disfrute de la orden franciscana. El gobernador Richard Kane emprendió la empresa de dragado de los fondos pantanosos que se encontraban tras la Colàrsega, en el extremo interior del puerto, dedicando este espacio a la formación de la

⁸ En 1779 se contabilizaban en Menorca 55 patentes de corso que ocupaban a más de tres mil tripulantes (Soler, 2004).

⁹ Un total de 2.500 hombres distribuidos entre Sant Felip, Maó, Ciutadella, Alaior y pequeños contingentes en Fornells y Ferreries (Casanovas, 2005).

¹⁰ Esta acumulación primitiva de capital tuvo su traducción espacial en forma de nuevas infraestructuras portuarias, militares y urbanas, pero además en una capacitación económica y técnico-científica de una minoría que constituía el germen de la burguesía comercial y manufacturera.

¹¹ A finales del siglo XVIII Maó contaba con 13.902 habitantes, cifra que duplicaba la de Ciutadella y que suponía concentrar el 49,3% de la población menorquina.

¹² Los inmigrantes judíos erigieron una sinagoga en la calle de Gràcia y los helénicos, agrupados en la zona de Cós de Gràcia, levantaron allí su templo ortodoxo de Sant Nicolau (actualmente, iglesia de la Concepció)

¹³ Entre otras: fortificaciones (Fort Marlborough), muelles, almacenes, atarazanas, talleres y en los islotes de en Pinto (arsenal), del Rei (hospital) y Illa Plana (Lazareto). Se construyó el paseo de s'Hort Nou, pudiéndose considerar esta actuación un antecedente de futuros proyectos en los que la ribera urbana se piense en clave de espacio de ocio y paseo ciudadano. También hay que señalar la construcción del camino d'en Kane que uniría el castillo de Sant Felip con Ciutadella.



FIGURA 6: La plaza de s'Esplanada (Maó).
FUENTE: Domènech et alt. (1983:21)

huerta de la ciudad. Asimismo, durante los períodos de dominio anglosajón se llevaron a cabo importantes obras de infraestructura para la actividad portuaria y se abrieron varias calles en cuesta para comunicar el puerto con su ciudad¹³.

La huella británica se hizo efectiva también en la trama edilicia y viaria, tanto del interior de Maó como en sus alrededores. Así, al sur de sa Raval, en la zona conocida como sa Quintana Gran, hasta entonces de aprovechamiento comunal, abrieron la vía Royal Hannover (hoy, calle de ses Moreres) y las paralelas de Sant Jordi y de Sant Albert, planificando la parcelación de la zona en manzanas. La calle de ses Moreres era la vía principal del plan urbanizador de la zona que serviría de enlace entre el centro de la ciudad con el cuartel principal sito en la plaza de armas (ahora, plaza de s'Esplanada), lugar que con el correr de los años habría de convertirse en foco de atracción de futuros crecimientos urbanos.

Por otra parte, hacia 1775, las murallas que encerraban Maó prácticamente ya habían desaparecido, siguiendo el económico procedimiento de ir asimilando los lienzos murarios a edificaciones que se levantan a un lado y al otro de los mismos. El proceder y la prontitud con que se aplicó constituyeron otra importante nota distintiva en las evoluciones urbanas experimentadas en la nueva capital insular y en la tradicional Ciutadella.

En las proximidades del castillo de Sant Felip, los británicos con el fin de ampliar el castillo decidieron entre 1714 y 1722 trasladar el arrabal de sa Raval Vella a un nuevo emplazamiento, distante un kilómetro del

anterior, que se denominará a partir de entonces sa Raval Nova y cuyos habitantes disfrutaron de diversos privilegios políticos y económicos (independencia de las autoridades civiles de la isla, ocupación en las diversas tareas de abastecimiento de una guarnición militar que llegó a contar con dos mil hombres). Tras el breve interludio de dominio francés a mediados del siglo XVIII, las autoridades británicas terminaron por proceder a la demolición del suburbio que habían emplazado algunos años antes, ya que el crecimiento del mismo, estimado por Riudavets (1885) en unos tres mil habitantes, se había aproximado en exceso a la fortificación. En 1771 el general Moysin fijó como nueva área de ocupación urbana el espacio comprendido entre Calas Fonts y Cala Corb, donde ya existían dos acuartelamientos. El nuevo asentamiento se denominó, en homenaje al monarca inglés de aquel tiempo, Georgetown y se delineó siguiendo una estricta trama ortogonal. Georgetown (hoy, es Castell) es uno de los tres ejemplos de «pueblos dibujados» de Menorca¹⁴ y recientemente ha sido objeto de un profundo estudio por parte de Joan Enric Vilardell (2005).

La nueva órbita que se trazó desde el puerto de Maó, y particularmente a lo largo del siglo XVIII, marcará las dinámicas sociales y espaciales de Menorca de cara al futuro. Esa pronta incorporación dentro de las dinámicas del capitalismo (corsario)-mercantil define una Menorca (Port-Mahon) ligada al devenir de los espacios del capitalismo incipiente del centro y norte europeos que no del de los territorios vecinos.

¹⁴ Los pueblos planificados del siglo XVIII son Sant Lluís (1761), de obra francesa, es Castell (1771), diseñado por los británicos, y Sant Climent (1817) erigido cuando Menorca ya se había reincorporado a la corona de los Borbones españoles.

De la vieja Ciutadella a la ciudad turística

De la «vieja Ciutadella» a la «nueva Ciutadella» (¡Abajo las murallas!)

Mientras Maó experimentaba una época de pujanza en todos los aspectos bajo la égida anglosajona, Ciutadella permanecía esencialmente anclada en las viejas estructuras, con un fuerte peso social de la aristocracia y del clero. Estos estamentos hegemónicos que, en defensa de su posición preeminente, habían presentado oposición al dominio británico, porfiaron que con la reintegración de la isla a la corona española la capitalidad volvería a sus manos en la ciudad occidental. Sin embargo, el poder español optó por mantener en Maó la función político-administrativa (gobierno civil y militar, tribunal de justicia, etc.), dejando en Ciutadella la sede de la autoridad eclesiástica (1795). De esta suerte, la parroquia de Santa María adquirió condición catedralicia, reformando su antigua fachada gótica siguiendo la moda neoclásica y añadiéndole una capilla (la dels Dolors), y se edificó un nuevo palacio episcopal, para lo que hubo que eliminar el viejo callejón de la Pabordia y abrir la calle de Cal Bisbe (1802).

Un carácter tradicional-conservador dominante en Ciutadella que en ningún caso fue obstáculo para que la ciudad y su sociedad participasen en la revitalización comercial de su puerto franco (como los del resto de Menorca durante las etapas de dominio inglés) y experimentar, como efecto de la nueva orientación económica, un incremento demográfico del 36% entre 1723 y 1787, con un total de 6.233 habitantes en este último año, magnitud que representaba concentrar el 23,4% de la demografía menorquina de entonces. El crecimiento dieciochesco de población en Ciutadella, no obstante, no supuso ampliar el casco urbano existente, sino densificar la ciudad a través de la ocupación de los espacios todavía inedicados (huertas intramuros, en particular). Mutación del interior urbano que, además, se manifestó ahondando la diferenciación social del espacio, puesto que la aristocracia local materializó parte de sus importantes rentas de la tierra¹⁵ levantando casas solariegas de fachada neoclásica (palacio Saura, Can Squella, Can Olives, etc.), tras las que se ocultaban superpuestas construcciones de diferentes épocas y tipologías.

A principios del siglo XIX Ciutadella seguía siendo una ciudad encerrada en sus murallas abaluartadas, en la que se mantenían las esencias más tradicionales y el predominio de las estructuras del Antiguo Régimen. Esta

caracterización no hizo sino ahondar las diferencias con Maó y ampliar una brecha en el seno de la sociedad menorquina: aquella que separaba conservadurismo ciutadelense frente al liberalismo burgués de la moderna capital insular. Por otra parte, la desfavorable coyuntura comercial de las primeras décadas del XIX (con la guerra de la Independencia, primero, y prohibición del libre comercio de cereales, después) significaron para Menorca en su conjunto un momento crítico que, como todos, afectó desigualmente a las distintas clases sociales: mientras las capas de población más desfavorecida habían de emprender el camino de la emigración hacia las Antillas y el norte de África (Argel, de modo particular); la nobleza terrateniente, en posición diferencial, colocaba sus rentas en ostentosas edificaciones urbanas (los palacetes de la casa Salort de 1813 y casa Torresaura de 1830) y en extravagantes obras en sus propiedades rurales («megalíticos» corrales para los rebaños ovinos, eras embaldosadas, etc.). La extravagancia de la aristocracia no se explica tan solo por la disposición de rentas excedentes sino, y sobretodo, por la explotación abusiva de los clases trabajadoras que obviamente en tiempos de crisis «valían menos».

En la segunda mitad del ochocientos, Ciutadella superó la crisis cuando indianos, enriquecidos tras sus experiencias americanas e incorporados al acervo cultural de modernización empresarial ya característicamente capitalista, emprendieron un modesto, pero decisivo, desarrollo industrial concentrado en la producción de cueros (importados) y calzado (exportado hacia las colonias americanas y Europa)¹⁶. Aquella industrialización impulsó de nuevo el crecimiento y la concentración urbana de la población, que pasó de 7.049 habitantes en 1845 a 8.645 en 1900, con un moderado ritmo del 0,4% anual en el transcurso de aquellos cincuenta y cinco años (Casasnovas, 1998).

Las necesidades de espacio para la actividad manufacturera y de vivienda para el proletariado fabril justificaron replantear la realidad urbana de Ciutadella. Los nuevos requerimientos coincidieron en el tiempo con los procesos de desamortización, que en Ciutadella habían de suponer la demolición de los conventos de órdenes masculinas agustinos del Socors y franciscanos de intramuros, y el de los antonianos de extramuros convertido en hospital. En cambio, no afectó al monasterio de las monjas clarisas que se encontraba en el extremo N del recinto amurallado. En 1865 se urbanizó la huerta de la orden franciscana, dando lugar al área de ses Cases Noves (calles Arguimbau, 9 de juliol y de Joan Benejam), y tres años más tarde el huerto agustino del convento del Socors se transformó en una plaza de mercado que, en plena efervescencia revolucionaria de «La Gloriosa», recibirá la denominación de plaza de la Llibertat.

¹⁵ Rentas que se habían ido incrementando tras el proceso de acumulación de propiedades de campesinos enfiteutas endeudados que pasarían a ser campesinos sin tierra y asalariados. En el siglo XVIII las tierras agrícolas de la Menorca occidental se orientaron hacia la producción cerealícola en detrimento del ganado.

¹⁶ Dentro del nuevo grupo social de los industriales en Ciutadella, cabe destacar las familias: Cabrisses, Cortés, Mercadal, entre otros.

Queda por esclarecer en futuras investigaciones en que medida los espacios urbanos conseguidos con las medidas desamortizadoras resultaron insuficientes para dar salida a las necesidades residenciales (recuérdese que el crecimiento demográfico a lo largo de toda la segunda mitad del XIX tuvo lugar con un ritmo de tan sólo el 0,4% anual) y de espacios productivos, justificando así el derribo de las históricas murallas o si, por el contrario, esta última iniciativa respondía a móviles especulativos de una burguesía ascendente y/o de una aristocracia en declive.

En cualquier caso, el ayuntamiento ciudadelense inició a finales de la década de 1860 los trámites que habían de conducir a la alteración de mayor impacto en la configuración de la ciudad: el derribo de las murallas, presuntamente para contribuir al saneamiento de la urbe y facilitar su expansión. De forma parecida a lo ocurrido en otras ciudades amuralladas del Estado Español, la demolición, iniciada en 1871, fue objeto de un dilatado litigio entre el poder local y la autoridad central, conflicto que concluyó diez años más tarde aunque las obras no se finalizaron hasta bien entrado el siglo XX (1917)¹⁷. El perímetro de los lienzos murarios devino el eje vertebrador del ensanche urbano, sa Contramurada, y la comisión constituida en 1882 (presidida por el alcalde G. Camps y encabezada por R. Cavaller) redactaría la memoria para la planificación del ensanche ciudadelense. Las amplias calles del nuevo espacio urbano marcan desde entonces un límite claro con el casco histórico. Desde sa Contramurada se dispondrán los posteriores crecimientos urbanos siguiendo los principales ejes de comunicación, configurándose así una estructura radioconcéntrica. Con el paso del tiempo, los espacios intersiciales se han ido colmatando siguiendo la ordenación prevista y resultando una trama regular.

Mientras iba procediéndose al desmonte de los muros defensivos se acometieron diversas reformas interiores. Entre 1873 y 1875 se reordenó la plaza del Born, sustituyendo el jardín del gobernador por un obelisco erigido en memoria de las víctimas del asalto turco de 1558 («sa Desgràcia») y adaptando un cuartel del arma de caballería como teatro.

En 1888 se levantó un puente sobre el canal dels Horts que, por primera vez, posibilitaba la expansión de la ciudad hacia la orilla septentrional del puerto que hasta ese momento se había concentrado en el espacio entrecalas (puerto de Ciutadella y cala des Degollador). Esta actuación sentaría las bases de la futura ordenación del tramo litoral septentrional, entre Dalt des Penyals y sa Quintana.

Tres años más tarde, sobre el antiguo convento de Sant Antoni, expropiado durante la Desamortización

a la orden antoniana, se trasladó el hospital, y en 1894 se abrió el paseo de Sant Nicolau, en la orilla meridional del puerto saliendo del Born en dirección a la bocana y transcurriendo en paralelo al camino del Bisbe (o de Baix), una vía que estaba llamada a convertirse en «la calle residencial del devenir» (Rosselló Verger, 2003) ya que, empezando el siglo XX, en sus inmediaciones se urbanizó el sector denominado es Trabucs. En la orilla norte, grupos acomodados iniciaron la ocupación de la zona de sa Farola con sus casas de veraneo (p.ej. la colonia de l'Assumpció). El periodo decimonónico de transformaciones urbanas en Ciutadella se cerró con la ampliación de las instalaciones portuarias que hasta entonces eran aptas sólo para naves de reducido tonelaje. Estas obras de ampliación del puerto no se finalizarían hasta después de la Guerra Civil y qué centrándose en la ribera norte del puerto llegaría a ocupar una superficie de 2,12 has.

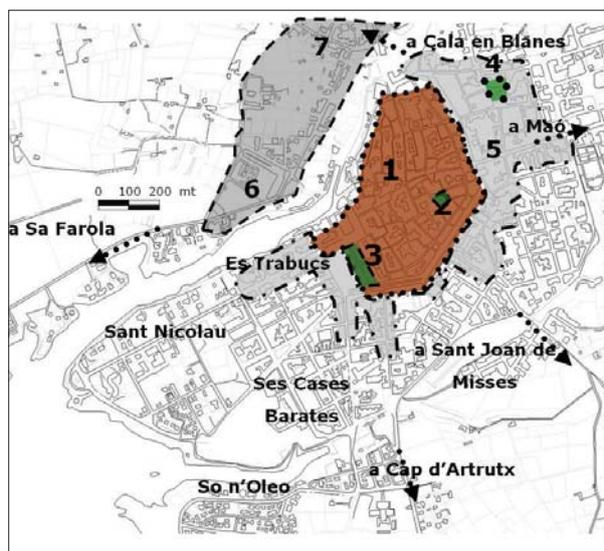


FIGURA 7: Evolución urbana de Ciutadella hasta mediados del siglo XX.

FUENTE: Elaboración propia a partir de Baulies (1964:135)

1. Núcleo Antiguo.
2. Plaza Llibertat (Mercado) (antes convento dels Socors) (siglo XIX)
3. Ses Cases Noves (antes convento de Sant Francesc) (siglo XIX)
4. Hospital (antes convento de Sant Antoni) (siglo XIX)
5. Ensanche (Hasta 1940)
6. Dalt Sa Quintana (a partir de finales siglo XIX).
7. Dalt des Penyals (a partir de finales siglo XIX).

¹⁷ En el presente, del histórico contorno amurallado solamente se conservan los bastiones de Sa Font y del Alcàsser, así como los sectores de la Muradeta y del puerto.

La explosión de la Ciutadella turística

Las importantes mutaciones experimentadas en la ciudad a lo largo del siglo XIX (demolición de las murallas, ensanche, industrialización) vieron su ritmo truncado, como en otros lugares del Estado, por la guerra civil y los años de posguerra, particularmente incidentes en una Menorca que durante el conflicto se mantuvo fiel al legítimo gobierno de la Segunda República y, si cabe, aún más drástico en una Ciutadella (conservadora y golpista) en la que el enfrentamiento entre fuerzas conservadoras y populares estuvo teñido de violentos actos entre las clases sociales en conflicto, resultando el patrimonio histórico-artístico gravemente dañado y las clases sociales trabajadoras reprimidas y perseguidas¹⁸(Murillo Tudurí, 1997).

A partir de los datos censales, la imagen que se obtiene de Ciutadella en el transcurso de los primeros sesenta años del novecientos es de un cierto letargo, ya que la población aumentó desde 1900 hasta 1960 en tan sólo 3.595 personas, continuando el ritmo lento que había caracterizado la segunda mitad del XIX (entonces a una tasa anual del 0,4% anual, y en la primera mitad del XX a una tasa anual del 0,6%). Con todo debe matizarse que el lapso intercensal 1950-1960 apuntó un mayor dinamismo (tasa de crecimiento anual del 0,9%), ya que en las cinco primeras décadas de la centuria la población creció en 2.545 habitantes (de 8.645 en 1900 a 11.190 en 1950) y sólo durante el sexto decenio el incremento fue de otros 1.050 individuos. Empezaban entonces a sentarse las bases de la segunda gran transformación contemporánea de Ciutadella, en concreto, y de Menorca, en conjunto: su incorporación a los circuitos internacionales de turismo de masas.

No obstante, cabe matizar la importancia de la actividad industrial en Ciutadella, que después de la crisis padecida con la desaparición de los mercados antillano se reactivará, perviviendo en la Ciutadella de la primera mitad del siglo XX. La inserción menorquina al capitalismo industrial de postguerra ha sido definida como la *vía menorquina del crecimiento* según la cual se establecía un cierto equilibrio en los valores añadidos (crematísticos) entre los sectores productivos (Farré-Escofet, et al., 1975)¹⁹. La situación del «retraso virtuosos» definido por Marí (2003)²⁰ de Menorca respecto de las vecinas Mallorca y Eivissa, en cuanto a la especialización turística de su economía y sus impactos asociados, podría deberse entre otras razones al quedar al margen de las inversiones millonarias que el gobierno

franquista efectuó en las denominadas *zonas devastadas*. En definitiva, el castigo franquista a Menorca y la recuperación de las actividades industriales y agrícolas con vocación exportadora pudieron permitir que la isla se incorporase más tardíamente, y más tranquilamente, al turismo de masas.

Gradualmente el litoral meridional y noroccidental del municipio ciudadelense fue configurándose como espacio de una producción turística que fundamentalmente hacía un uso intensivo del suelo; de este modo se individualizaron los núcleos turísticos de Santandria, Cala Blanca, Cala en Bosch (todos en el S), Cala Galdana (en el SE) y Cala en Blanes (en el NW). (Tabla 1)

Aún cuando este nivel de dotación de planta turística apenas representaba el 2,1% de la existente en el archipiélago balear en 1973 (más de 174 mil plazas), posición relativa que deja patente el retraso menorquín en la impronta turística sobre su economía, sociedad y territorio frente a lo acontecido en el mismo periodo en la balear mayor y en las Pitiusas, no por ello hay que concluir que la funcionalización turística no dejase sentir sus efectos sobre la configuración urbana de Ciutadella.

Aquella primera ola de crecimiento turístico²¹ se realizó en completa ausencia de cualquier planeamiento urbano, a pesar de la vigencia de la Ley del Suelo de 1956, del Plan Provincial de Baleares de 1973 y otras disposiciones legales. Pero selló con cemento y asfalto 356 nuevas hectáreas y multiplicaba por cuatro la extensión de los usos urbanos acumulados desde los primeros inquilinos homínidos hasta el 1956 (véase la tabla 2), fundamentalmente a costa de la reducción de suelo de ocupación natural (-207 has.) y en menor medida de suelo agrario (-149 has.).

TABLA 1. Plazas turísticas en el municipio de Ciutadella durante el «primer boom turístico» (1955-1973).

Zona	Plazas hoteleras	Plazas extrahoteleras	Total plazas
Cala Blanca	380	-	380
Cala en Blanes	1.243	151	1.394
Cala en Bosc	758	-	758
Cala Galdana	556	-	556
Ciutadella (casco urbano)	308	267	575
Total	3.245	418	3.663

FUENTE: Elaboración propia a partir del Catálogo de establecimientos turísticos de la Consellería de Turismo (2000).

¹⁸ Casanovas (2005:453) escribe: «especialmente dura fue la represión contra el clero y, de rebote, contra todo el patrimonio religioso».

¹⁹ Casanovas (2005) atribuye la recuperación industrial menorquina a nuevos empresarios, la mayoría de ellos de origen humilde.

²⁰ El año 2003 Sergi Marí recibió el segundo premio de investigación humanística (Francesc Hernandez Sanz) por su ensayo titulado: *El retard virtuos. Assaig sobre algunes característiques del desenvolupament turístic de Menorca i sobre les oportunitats que aquestes ofereixen al futur immediat.* (en prensa).

²¹ En la obra de Rullan (1998) se definen tres momentos de expansión –booms– del turismo de masas en las Balears. Cada boom turístico presenta aspectos diferenciales que se añaden a las anteriores dinámicas del capital turístico-inmobiliario balear.

TABLA 2. Evolución del uso del suelo en Ciutadella. 1956-1973

	1956		1973	
	superficie (has.)	% sobre total	superficie (has.)	% sobre total
Suelo usos urbanos	115,31	0,62	471,67	2,54
Suelo usos agrarios	12.269,02	65,95	12.119,91	65,15
Suelo usos naturales	6.218,53	33,43	6.011,28	32,31
TOTAL	18.602,86	100	18.602,86	100

FUENTE: Elaboración propia a partir de Blázquez y Murray (2003)

En consecuencia, a partir de aquel proceso, ya no será posible la comprensión del fenómeno urbano de Ciutadella restringiéndolo a los límites de su casco histórico y ensanche, y será preciso reconocerlo en sus verdaderas dimensiones que abarcaban también los espacios producidos para materializar la función turística, espacios distribuidos a lo largo de la orla litoral del municipio. La realidad de esta evolución espacial se percibe con nitidez en las imágenes (fig.8 y fig.9).

Por otra parte, el núcleo de Ciutadella experimentó en el transcurso de aquellos años del «desarrollismo» un crecimiento que, desde el ensanche de la Contramurada, seguía los principales ejes viarios: hacia el S, en dirección a Cap d'Artrutx, donde se levantó la barriada Gelabert, popularmente conocida como de ses Cases Barates; a lo largo del camino de Sant Joan de Missa, en el SE; y a ambos lados de la principal carretera insular que comunica con Maó.

El Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en 1974 en el contexto de la primera crisis del petróleo, y redactado por el arquitecto Xavier Surinyach, vino a dar cobertura legal a la evolución urbana seguida hasta entonces, así como expresar los intereses urbanísticos de los agentes sociales implicados en la profusión turística del litoral. Cabe destacar que en 1974 la

principal actividad industrial era la «construcción» que constituía el «matrimonio» perfecto con las actividades turísticas en expansión (Casasnovas, 2005). A partir de entonces la ciudad, en forma y función, irá mudando sometida a la lógica del negocio especulativo-inmobiliario; una lógica que fue imponiendo la conversión del centro histórico en escaparate para «turismo cultural»²² y ocio de oferta complementaria, a la vez que situaba en la periferia los barrios de la población trabajadora. La construcción social del espacio urbano resulta en una creciente polarización urbana entre espacios productivos y los espacios residenciales (de reproducción social).

La crisis económica general de 1973 y años siguientes tuvo como consecuencia, entre otras, una ralentización de la actividad constructora-urbanística, pero cuando se dieron las condiciones de recuperación, sobre todo en los ochenta, los agentes de producción del espacio urbano reemprendieron la ocupación del suelo con sus actividades. Por otra parte, la fase de especialización turística balear conocida con la denominación de «segundo boom» (1973-1991) afectó a la isla de Menorca con una intensidad mayor que la experimentada en el anterior período de 1955-1973, y lo hizo cambiando el predominio de los establecimientos



FIGURA 8: Imágenes aéreas de Ciutadella. 1956-2000

FUENTE: Archivo GIST (2005)

²² El centro histórico de Ciutadella fue declarado «Conjunto Histórico-Artístico» en 1964, conservándose desde entonces en un estado digno de ser destacado.

TABLA 3. Plazas turísticas en el municipio de Ciutadella durante el «segundo boom turístico» (1973-1991)

Zona	Plazas hoteleras	Plazas extrahoteleras	Total plazas
Cala Blanca	1.295	1.751	3.046
Cala en Blanes	1.259	4.789	6.048
Cala en Bosc	2.017	3.112	5.129
Cala Galdana	556	293	849
Cala Morell	–	152	152
Ciutadella (casco urbano)	870	1.154	2.024
TOTAL	5.997	11.251	17.248

FUENTE: Elaboración propia a partir del Catálogo de establecimientos turísticos de la Conselleria de Turismo (2000)

hoteleros por el de los apartamentos. El municipio de Ciutadella constituye un acabado ejemplo de esta reorientación en el tipo de establecimiento turístico, igualmente remarcable (véase tabla 3) en los núcleos meridionales (Cala Blanca, Cala en Bosc) como en los localizados al noroeste (Cala en Blanes) y norte (Cala Morell) de la ciudad.

La comparación de las magnitudes de oferta turística del municipio de Ciutadella entre el primer y el segundo «boom» evidencian que aquel relativo retraso menorquín en la plena incorporación a los circuitos internacionales del turismo se había superado de forma clara en la década de 1980. Efectivamente el número de plazas turísticas aumentó en 13.585, siguiendo un ritmo anual del 20,6%. En 1988 se aprobó un nuevo PGOU, en el que sus redactores, Albert Puigdomènech y Carles M. Díaz, proponían un crecimiento más moderado que el seguido hasta aquel momento, autorizando «solamente» una nueva urbanización, la de Son Xoriguer. Hay que señalar que el «banquete urbanístico» que establecía el primer PGOU de 1974 constituía un escenario para la expansión del negocio turístico-inmobiliario que los planes posteriores no podrían más que «reordenar».

A partir de 1991, con la última fase de crecimiento turístico balear, el «tercer boom», se produce

TABLA 4. Plazas turísticas en el municipio de Ciutadella durante el «tercer boom turístico» (1991-2000)

Zona	Plazas hoteleras	Plazas extrahoteleras	Total plazas
Cala Blanca	1.295	1.829	3.124
Cala en Blanes	1.259	4.974	6.233
Cala en Bosc	2.789	4.967	7.756
Cala Galdana	822	664	1.486
Cala Morell	–	152	152
Ciutadella (casco urbano)	2.180	3.186	5.368
TOTAL	5.997	15.772	24.119

FUENTE: Elaboración propia a partir del Catálogo de establecimientos turísticos de la Conselleria de Turismo (2000)

en el municipio ciudadelense una «contaminación» turística del territorio en el sentido que a partir de entonces casi cualquier vivienda es susceptible de convertirse en alojamiento turístico, independientemente de su legalidad y su ubicación. En este sentido el turismo se desplaza del litoral y del apartamento a las zonas rurales del interior. La década de los noventa registró en el término de Ciutadella un incremento respecto al periodo anterior de 6.871 plazas de alojamiento turístico reglado, con un «moderado» ritmo del 4,42% anual (véase tabla 4). El nuevo desarrollo turístico reglado siguió concentrándose en las zonas producidas en los periodos anteriores, configurando de esta forma un casi *continuum* turístico-urbano desde el núcleo de Ciutadella hasta el Cap d'Artrutx, al sur, y hasta el área de Cala en Blanes, en el extremo noroccidental.

Por esta vía siguieron expandiéndose los «usos destructivos» del suelo como diría Jean Brunhes (1964) del territorio de Ciutadella (véase tabla 5 y figura 9), resultando que en el 2000 se habían añadido 571 has de usos urbanos a las ya existentes 27 años antes, si bien en esta fase la transformación se ha operado afectando al suelo de usos agrarios (–813 has.) y no al de carácter natural. Particularmente, la Ciutadella que rodeaba el perímetro de lo que en su tiempo fue núcleo

TABLA 5. Evolución del uso del suelo en Ciutadella. 1973- 2000

	1973		2000	
	superficie (has.)	% sobre total	superficie (has.)	% sobre total
Suelo usos urbanos	471,67	2,54	1.042,23	5,60
Suelo usos agrarios	12.119,91	65,15	11.306,96	60,78
Suelo usos naturales	6.011,28	32,31	6.253,67	33,62
TOTAL	18.602,86	100	18.602,86	100

FUENTE: Elaboración propia a partir de Blázquez y Murray (2003)

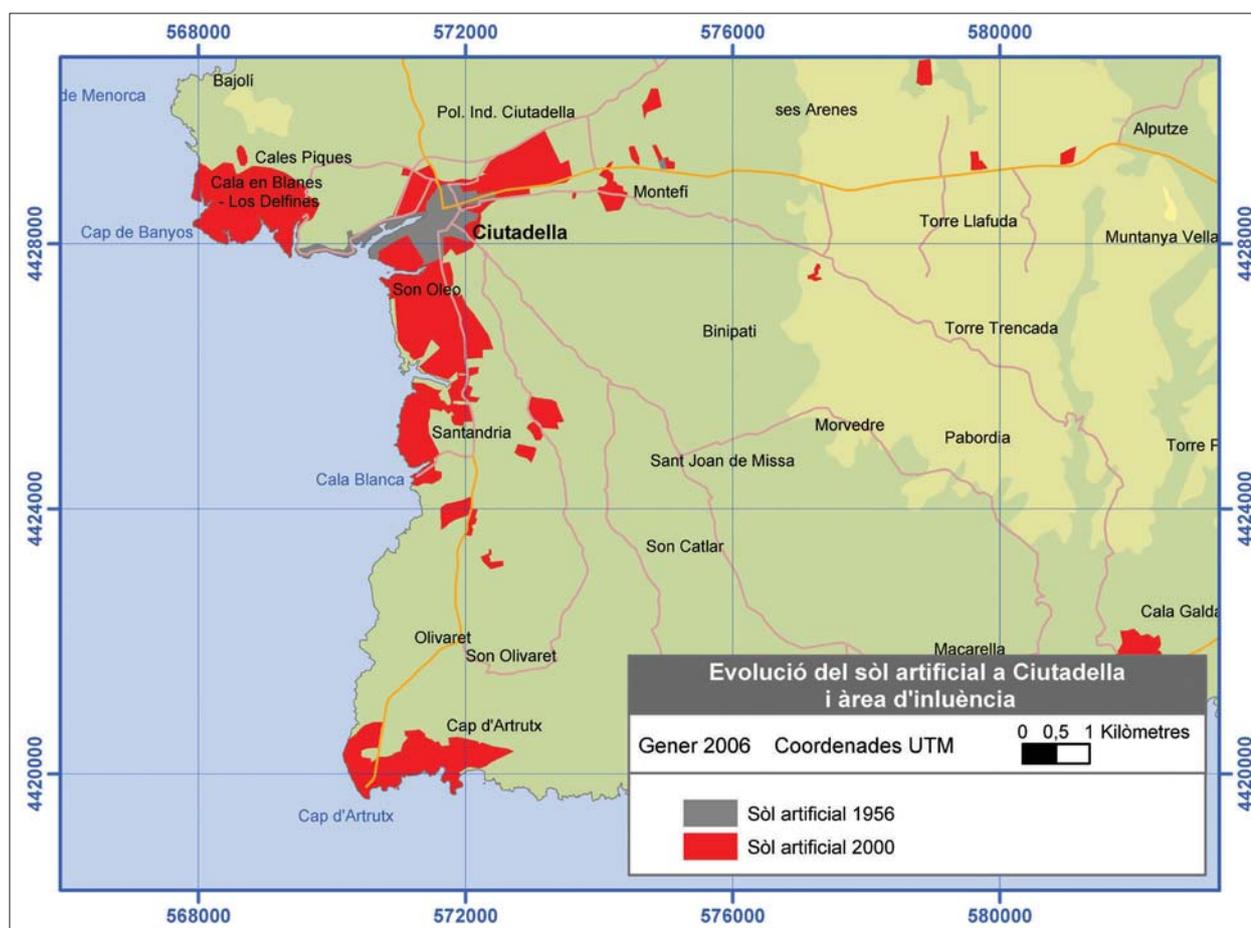


FIGURA 9: Cambio de uso del suelo y *turistización* en Ciutadella 1956 – 2000
 FUENTE: Elaboración propia a partir de Blázquez y Murray (2003)

intramuros alcanzó en el año 2000 una extensión próxima a las 75 has., área que triplicaba la del casco histórico.

Durante la última oleada turística, a las modalidades tradicionales se les ha sumado la que se ha llamado de «turismo residencial», con lo que el subsector, que hasta los noventa era una actividad de servicios, se ha ido transformado cada vez más en una actividad

rentista en la que predomina el alquiler de viviendas para usos turísticos y la venta de inmuebles, las más de las veces al socaire de intereses especulativos, en lo que se ha denominado la «burbuja inmobiliaria» que viene afectando al estado español (Naredo, 1996; Naredo, 2004). Al calor del negocio turístico-inmobiliario se dispararon, desde la década de 1990, la actividad del sector de la construcción y el encarecimiento de la vivienda (producto inmobiliario), fenómeno este último de especial repercusión en el acceso a la vivienda por parte de múltiples sectores de la sociedad y de forma particular en los grupos más vulnerables (jóvenes, inmigrantes, etc.) que no pueden acceder fácilmente ni a los préstamos hipotecarios, ni al alquiler ya que compite el alquiler turístico con el residencial.

Cuando se analiza la evolución del precio medio de la vivienda entre 1991 y 2000 puede comprobarse que ha aumentado (en euros corrientes) un 136,8% (15,2% anual), pasando de 456,3 euros/m² en 1991 a 1.080,7 euros/m² en el 2000 (Roca y Roca, 2003). La mayor rentabilidad alcanzada por

TABLA 6. Ciutadella: variables del parque turístico-inmobiliario y población (1991-2000)

	1991	2000	% (1991-2000)
Total Viviendas	14.998	17.856	19,05%
Vivienda Principal	6.400	11.374	77,7%
Vivienda Secundaria	7.340	4.821	-34,31%
Vivienda Vacía	1.197	1.661	38,76%
Población	20.974	23.103	10,60%
Plazas residenciales	44.985	53.568	19,05%
Plazas turísticas	17.248	24.119	39,8%
Plazas total	62.233	77.687	24,8%
Precio medio vivienda euro/m ²	456,3	1.080,7	136,83%

FUENTE: Elaboración propia a partir de Roca y Roca (2003) e INE (2005a;2005b)

TABLA 7. Ciutadella: suelo urbano y suelo vacante en el año 2000

Superficie Suelo Urbano	881,04 has.
Superficie Suelo Vacante	
Urbano	100,62 has.
Urbanizable	217,67 has.
Total	318,29 has.
Viviendas en suelo vacante	16.578 viv.
Plazas en suelo vacante	49.734 pl.

FUENTE: Ferrer (2001) y Sitibsa (2002)

el capital inmobiliario frente a la ofrecida por otros tipos de inversión, como la bursátil, los bajos tipos de interés, la entrada en vigor del euro y la necesidad/posibilidad de limpiar «dinero negro» por vía inmobiliaria, constituyen las principales variables explicativas de la reciente expansión inmobiliaria, que no de «construcción de ciudad», acontecida en gran parte del litoral español (Romero y Alberola, 2005).

En Ciutadella, partiendo de los datos del Censo de Viviendas de 1991, a los que sumamos las licencias municipales concedidas, dato procedente del Ministerio de Fomento, tenemos que las viviendas han pasado de las 14.996 de 1991 a 17.856 en el año 2000²³ lo que supone un incremento del parque turístico-residencial de 2.860 unidades, siguiendo una tasa de crecimiento anual del 2,11% (Roca y Roca, 2003). En contraste, a lo largo del período 1991-2001, la población del municipio aumentó tan sólo en 2.175 efectivos, con un ritmo del 1,17% anual (de 20.928 en el primer año de referencia censal a 23.103 en el segundo)²⁴, con lo que la lógica

inmobiliaria ha seguido un curso de crecimiento que ha doblado el demográfico. Y aún más, fijándonos en el uso de las viviendas, según el Censo de 2001 (INE, 2005b), se detecta que el 63,7% eran viviendas principales y el resto secundarias (27%) o desocupadas (8,3%), lo que equivale a un parque residencial infrautilizado del 46,3% del total y que se registran en una tesitura algo alejada del concepto de vivienda como espacio de reproducción social para convertirse en pura mercancía.

Si calculamos la capacidad de alojamiento residencial²⁵, resulta que el parque residencial en el año 2000 daba cabida a unas 53.568 plazas, pero si además le añadimos el parque de la oferta turística, llegamos a la cifra de un parque turístico-residencial de 77.687 plazas (o camas) (Roca y Roca, 2003). Como se ha señalado antes, hay que tener en cuenta que una parte significativa de este parque es utilizado solamente una fracción del año (el turístico), ocasionalmente (segundas residencias), o nunca al estar *desocupado*.

El conjunto del parque turístico-residencial ocupaba una superficie de suelo urbano de unas 881,04 has., aunque no todo había sido edificado, restando todavía una parte importante de suelo vacante (urbano y urbanizable). En concreto, en el año 2000 había unas 100,62 has. vacantes en suelo urbano y a las 332 has. de suelo urbanizable le faltaba un 65,5% por consolidar. En definitiva, a principios de este siglo XXI y dentro de los márgenes establecidos en el PGOU de 1988, quedaban por consolidar (edificar) unas 318,29 has. (Sitibsa, 2002). Según un estudio llevado a cabo por el Servei d'Informació Territorial de les Illes Balears (Sitibsa, 2002), el suelo vacante en Ciutadella podría albergar un total de 49.734 plazas turístico-residenciales, que

TABLA 8. Ciutadella: potencial crecimiento urbano según el Plan Territorial de Menorca (núcleo urbano y zona turística)

	Plazas	Viviendas	Suelo
NÚCLEO TRADICIONAL			
Vivienda libre	1.841 pl.	614 viv.	15,35 has.
Vivienda de Protección Oficial	1.222 pl.	407 viv.	10,17 has.
Estimación demanda (Total)	3.063 pl.	1.021 viv.	25,52 has.
ZONAS TURÍSTICAS			
2 primeros años	271 pl./año	90 viv./año	5,40 has./año
8 restantes años	221 pl./año	73 viv./año	4,38 has./año
Total Potencial	2.310 pl.	770 viv.	45,84 has.

FUENTE: Elaboración propia a partir de CIME (2003b)

²³ Por lo que respecta a una de las principales fuentes para analizar la evolución de la vivienda, como es el censo de viviendas, se da la paradójica situación que entre los dos censos (1991-2001) las viviendas en Ciutadella pasan de 14.996 en 1991 a 12.843 en 2001, lo que no puede deberse más que a un grave error en la recogida de datos. Por ello utilizaremos de forma indicativa y con cautela los datos del Censo de 2001.

²⁴ La población extranjera en el año 2001 representaba tan solo el 3'68% del censo de población. En Ciutadella el fenómeno de la inmigración extracomunitaria es todavía poco significativa.

²⁵ Capacidad residencial= vivienda multiplicado por 3 personas/vivenda..

expresadas en viviendas potenciales arroja una cifra de 16.578²⁶. Por ende, si al potencial edificatorio en suelo vacante le añadiéramos todas las viviendas infrautilizadas (6.482 viviendas en el 2000), entonces el resultado elevaría la capacidad turístico-residencial hasta las 23.060 viviendas (o 69.180 plazas turístico-residenciales). En caso de materializarse los potenciales incrementos inmobiliarios que la planificación permitía en el año 2000, resultaría que los espacios productivos (plazas turístico-residenciales y parque infrautilizado) sextuplicarían las plazas disponibles en las viviendas principales, en tanto que espacios de reproducción social.

En las puertas del siglo XXI cabe esbozar las repercusiones que el novedoso Plan Territorial Insular de Menorca (PTI Menorca) tendrá sobre Ciutadella²⁷. Se estima para Ciutadella, y con un horizonte temporal de una década a contar desde la entrada en vigor de dicho plan²⁸, una demanda de 3.063 plazas, de las que el 39,9% deberían ser de protección oficial; todo ello, no se olvide, con el parque turístico-residencial sobredimensionado que hemos comentado anteriormente (CIME 2003a, 2003b). En el supuesto de expresar dichas plazas en viviendas, a razón de 3 plazas por vivienda, el resultado sería de unas 1.021 viviendas potenciales que habrán de ocupar una superficie, antes suelo rústico, de unas 25,52 has.²⁹, magnitud que deberá contemplarse en la obligada revisión del planeamiento urbanístico de Ciutadella para su correcta adecuación a los parámetros establecidos por el PTI³⁰.

Asimismo según el PTI, las zonas turísticas de Ciutadella quedarán sometidas a nueva ordenación ya que, por un lado, no podrán crecer en nuevos urbanizables y, por otro, se desclasifican gran parte de los suelos urbanizables de estas zonas, mientras que otros se reclasifican como áreas de reconversión territorial³¹. Las cuotas establecidas para las zonas turísticas de Ciutadella fijan 271 plazas turístico-residenciales/año en los dos primeros de aplicación de la norma, y 221 plazas turístico-residenciales/año a lo largo de los ocho restantes, con lo que potencialmente se podrán construir 2.310 plazas no hoteleras que afectaran unas 45,84 has³². Todo ello sin considerar, los posibles crecimientos hoteleros que en el total de la isla pueden ser de 600 plazas anuales a distribuir entre los ocho municipios.

En definitiva se establece que, potencialmente, en el suelo urbano vacante³³ se podrían levantar unas 4.025 viviendas (12.075 plazas turístico-residenciales) ocupando unas 100,62 has, a las que se añadirían los nuevos crecimientos de 1.791 viviendas (5.773 plazas turístico-residenciales) de las cuales 1.021 estarían en el núcleo urbano y ocuparían unas 25,52 has, mientras que las zonas turísticas albergarán como máximo 770 viviendas (2.310 plazas turístico-residenciales), estas últimas no implicarán nuevas clasificaciones de suelo pero ocuparían unas 45,84 has.

Finalmente, si sumamos las viviendas que potencialmente se pueden alzar en suelo urbano vacante, las residencias secundarias, las desocupadas, y las que posibilita la aplicación local del PTI en el caso de Ciutadella, se llega a una cifra total de 12.298 viviendas a *okupar* frente a las 11.374 viviendas principales del 2000, traducándose dicho potencial edificatorio en una transformación del territorio que ha de afectar, como mínimo, a 171,98 has. Todo ello suponiendo que la edificabilidad vacante en suelo urbano consolidado no se trastoca mediante la previa destrucción del patrimonio inmobiliario preexistente y el posterior aprovechamiento máximo.

De entre las indicaciones del PTI de Menorca debe, además, destacarse la apuesta en favor de la vivienda protegida, que para Ciutadella y en la próxima década se cifra en 408 viviendas, una fracción ciertamente modesta pero significativa cuando se compara con la ridícula promoción que de esta clase de alojamiento se realizó entre 1990 y 2000, tan sólo 30 viviendas (Roca y Roca, 2003).

En conclusión, la aplicación del PTI en Ciutadella recortará de forma drástica el crecimiento urbanístico potencial que se indicó en el PGOU de 1988 y apunta ciertamente un cambio de rumbo en la dinámica urbanística seguida hasta el presente. Sin embargo, tal y como hemos intentado plantear en los párrafos precedentes, el crecimiento potencial todavía es significativo.

La expansión del negocio turístico-inmobiliario y su huella territorial se acompañan de la ampliación de las servidumbres territoriales que se requieren para hacer viable la gestión de dicho proyecto *entrópico*. Así se pretende continuar en dirección sur la segunda vía de

²⁶ Los datos disponibles de capacidad edificatoria en suelo vacante en nuestro poder corresponden a un estudio anterior a la entrada en vigor del Plan Territorial Insular de Menorca (PTI Menorca), con lo que aquella aparece sobredimensionada al haber actuado dicho plan sobre suelo urbanizable.

²⁷ El Plan Territorial de Menorca (PTI) es explicado en detalle en el capítulo referente a Menorca.

²⁸ El art. 5 del PTI establece que el plan tiene una vigencia indefinida en calidad de norma reglamentaria, pero deberá someterse a revisión por decisión del Consell Insular de Menorca, o bien al cabo de diez años.

²⁹ Según el Capítulo III art. 34 regla 5. del PTI de Menorca la densidad máxima será en Ciutadella de 40 viviendas/ha, por lo que nosotros optamos por la opción más optimista en el sentido de unos menores requerimientos de suelo.

³⁰ El PTI (art.55) establece que se podrán legalizar algunas parcelaciones en suelo rústico como núcleo rústico. Estas parcelaciones, con el transcurrir del tiempo, se han transformado en auténticas urbanizaciones informales. En el caso de Ciutadella se podrán regularizar los siguientes: s'Hort d'en Vigo, s'Hort des Fasser, ses Retxillees, Camí de ses Vinyes, s'Hort Nou, la Vinya, Montefi Nord, Rafal Nou, Sa Llegítima, Son Aiet, Sant Antoni, Torre Vila, ses Mongetes, Son Cavalló, es Caragol.

³¹ El sector de Santandria A-3 de 4,36 has. será una ART (área de reconversión territorial) mediante la cual una parte del suelo se reclasificará como suelo rústico protegido, otra como zona verde o espacio libre público y la restante como suelo urbanizable de 3,05 has. donde se podrán ubicar 36 plazas residenciales y 150 plazas hoteleras

³² Art.48 del PTI (1.2.3.) 600 m² de parcela mínima.

³³ El suelo urbanizable vacante no lo contemplamos al no tener una contabilidad física de su extensión final después del PTI.



FIGURA 10: Fotomontaje Cala en Busquets y Proyecto Puerto deportivo

FUENTE: www.gobmenorca.com (23 de septiembre de 2005)

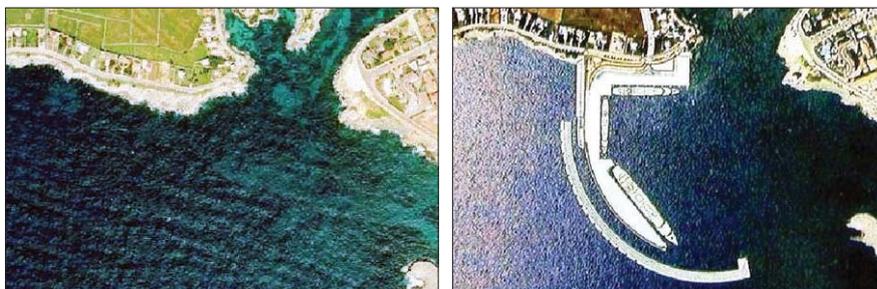


FIGURA 11: Fotomontaje Diques exterior y puerto comercial

FUENTE: www.gobmenorca.com (23 de septiembre de 2005)

circunvalación de Ciutadella, ya finalizada en su tramo norte, ya que la actual urbanización turístico-residencial dispersa es dependiente en sumo grado del transporte motorizado individual³⁴.

Por otra parte, la intención de acentuar el carácter de producto turístico del centro urbano y del puerto de Ciutadella pretenden materializarse a través de la ampliación de las capacidades portuarias con la construcción de un dique exterior (739,80 m.) y muelle (246 m. de largo por 60-70 m. de ancho) destinado al atraque de buques de gran calado (mercantes y cruceros turísticos) y además la ampliación artificial de Cala en Busquets para dar cabida a un nuevo puerto deportivo, muy en el estilo de los proyectos urbanísticos del tipo «marina». Caso de llevarse a cabo estos proyectos de «competitividad y modernización», que sin duda habrán de reportar pingües beneficios a sus agentes promotores y constructores, se alterará con gran impacto el entorno y la vida en la ciudad y en el resto de la isla, al tiempo que disminuirá el valor de los intangibles (paisaje y calidad de vida) que todavía ofrecen Ciutadella y Menorca, razón por la que ha ido adquiriendo cuerpo una importante respuesta ciudadana. La movilización social encabezada por plataformas ciudadanas, el grupo ecologista GOB y miembros de la comunidad científica han conseguido, de momento, que el Ministerio de Medio Ambiente paralice el proyecto del dique exterior por su

elevado impacto ambiental³⁵.

Mientras tanto, la Ciutadella turística sigue siendo la ciudad más «mallorquina» de Menorca. La gravedad de la situación alcanzada en la provisión de agua potable en el municipio ciudadelense es reflejo de esta afirmación. Fijándonos en la información que se incorpora en la ficha que antecede este texto puede detectarse como, empezando el siglo XXI casi a igualdad de habitantes en Ciutadella y Maó, los requerimientos de agua potable (1998) en la primera de las dos ciudades duplicaban los de la segunda y, además, constituían cerca del 50% del total insular. Y es que, sin ahondar en la importancia de las pérdidas de la red urbana, Ciutadella y su municipio, que cuentan con 22.031 plazas turísticas frente a sólo 1.838 de Maó, ha sobreexplotado hasta la salinización por intrusión marina sus recursos subterráneos y las autoridades locales han mantenido durante, como poco, los últimos seis años una política de incremento de oferta (vía la construcción de una planta desaladora de agua de mar), frente a la que el gobierno autonómico del Pacte de Progrés (1999-2003) proponía de gestión más eficiente de la demanda. Finalmente la vuelta del Partido Popular a la primera institución autonómica acabará recompensando la opción local realizando la inversión para que Ciutadella cambie petróleo, que obviamente hay que importar, por agua que no se sabe o no se quiere gestionar.

³⁴ Además, a otra escala, las reglas del juego económico favorecen, por el momento, mediante combustibles fósiles cada vez menos baratos, el transporte a grandes distancias de mercancías y el almacenamiento frente a producción, con lo que aparecen grandes superficies destinadas principalmente a funciones logísticas de almacén y distribución. El polígono industrial de Ciutadella ocupa en el año 2000 una extensión de poco más de 40 has.

³⁵ 12.839 personas han enviado un correo electrónico desde la página de internet del GOB menorquín solicitando a la Ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona, que no concediese la cesión del dominio público para la construcción de un dique en el puerto de Ciutadella. Finalmente la Orden Ministerial del 28 de diciembre de 2005 deniega dicha cesión, con lo que el Govern Balear (presidido por Jaume Matas del PP y ex-ministro de medio ambiente) no ha podido llevar a cabo dicho megaproyecto reclamado por la derecha político-empresarial ciudadelense. Según dicha orden el mencionado proyecto es contrario al modelo territorial aprobado por parte del Consell Insular de Menorca (www.gobmenorca.com visitada el 5 de enero de 2006).

Maó: de las extensiones planificadas a la ciudad turística

De las extensiones proyectadas a la primera planificación urbana

La dieciochesca huella británica sobre Menorca, en general, y sobre Maó, de modo particular, fue mucho más allá de la mitología local en torno del gobernador Richard Kane y su amante Lady Hamilton. Los sucesivos períodos anglófonos incorporaron plenamente la isla en la economía librecambista (complementada con el corsarismo) y dejaron un poso duradero de actividades urbanas y portuarias que, si de forma inmediata se centraron en el abastecimiento y servicio a las guarniciones militares, acabaron sentando las bases de una protoindustrialización sobretodo relacionada con la construcción naval que, con el transcurrir del tiempo, había de generar un capital social y físico esenciales para el posterior desarrollo industrial de la ciudad. De forma consecuente con estas nuevas orientaciones se fue configurando en el Maó del tránsito a la era contemporánea una sociedad de clases en la que burguesía y proletariado urbano fueron desmarcándose de las tradicionales redes caciquiles de la preexistente sociedad agrarista.

Sin embargo el cambio de siglo resultó ciertamente convulso, ya que tras una nueva invasión de las tropas borbónicas españolas (1782), comandadas por el duque de Crillon, y el derribo del castillo de Sant Felip ordenado por este militar (dejando otra vez sin protección Maó y la isla entera), los ingleses recuperaron su dominio (1798) e intentaron la reconstrucción de la fortaleza. Tres años más tarde, en 1802, la Paz de Amiens puso fin a las confrontaciones hispano-británicas, reintegrando Menorca a la corona española y, con las guerras napoleónicas, quienes habían sido enemigos (las escuadras británica e hispana) colaboraron en el mantenimiento del puerto mahonés como una fundamental base naval de operaciones. Y mientras la isla era una pieza más del damero geoestratégico de la Europa de entonces, la población local experimentaba coyunturas

poco o nada favorables: cargas fiscales para financiar la sucesión de conflictos bélicos, reintroducción española del Santo Oficio de la Inquisición, definitivo derribo (1803-1805) del castillo de Sant Felip, con cuyos materiales se erigió un nuevo lugar de cuarentena sanitaria en la Illa del Llatzeret (1793-1817) que vino a sustituir la instalación inglesa de igual finalidad en la Illa de Quarentena.

Con la vuelta de Menorca a la autoridad española se puso fin a la condición franca de los puertos insulares y se puso especial empeño en la eliminación de la actividad corsaria. El conde de Cifuentes planteó como salida a la importante flotilla corsaria mahonesa su transformación en el transporte comercial de cereales, productos que provenían de las lejanas tierras ucranianas. Para hacerse cargo de lo que significó aquella deriva comercial en el puerto de Maó, anotemos que en el año 1800 había registrados en la ciudad 1800 hombres de mar, 150 buques, 108 embarcaciones de pesca y otras 31 de tipo menor (Soler, 2004:109). Aquel comercio de granos permitió la continuidad de la economía urbano-portuaria, obteniendo sus agentes importantes plusvalías mediante la reventa del grano traído desde Ucrania (comprado a bajo precio) o mediante su transformación en harinas que luego eran exportadas³⁶. Esa actividad harinera se llevó a cabo en los numerosos molinos de los alrededores de Maó, molinos de los que hoy todavía quedan, repartidos en la trama urbana, algunos vestigios³⁷. Para el éxito de aquel reto económico hubo que introducir diversas modificaciones en las instalaciones portuarias, unas incidentes en la reducción



FIGURA 12: El puerto de Maó en el primer cuarto del siglo XIX

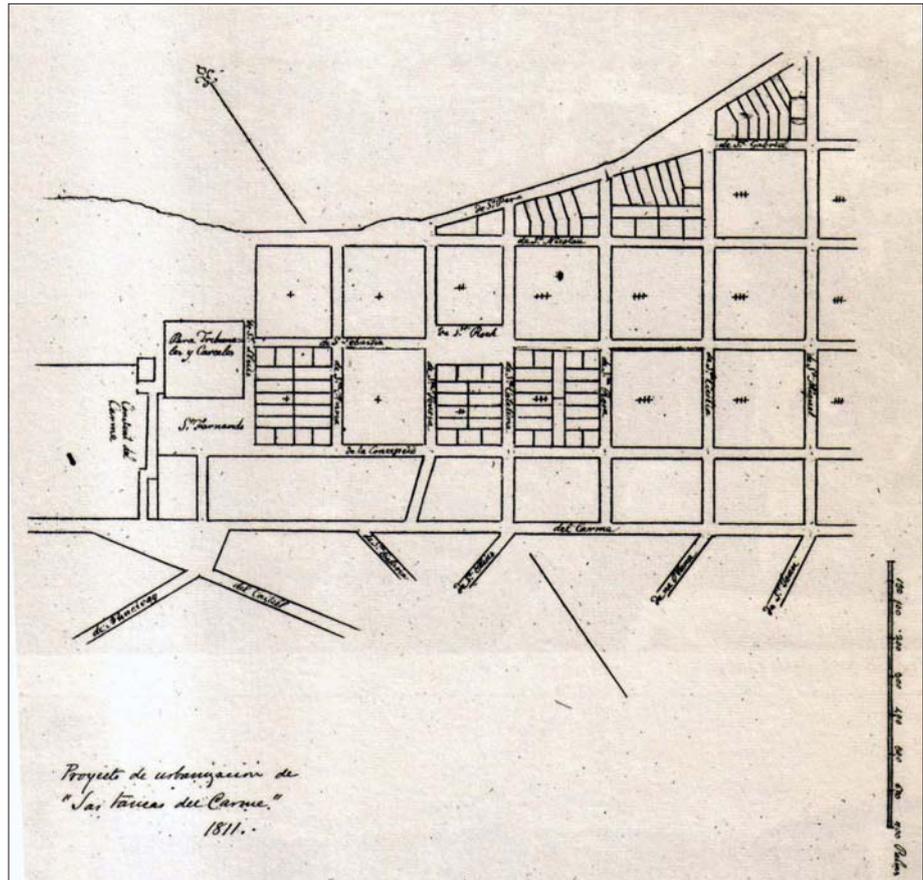
FUENTE: Casasnovas (1998:24)

³⁶ En los últimos años del siglo XVIII y primeros del XIX hubo expediciones mahonesas a puertos americanos i del norte de Europa. En esa época fue importante el comercio de productos coloniales (azúcar, cacao, tabaco, etc.) que eran reexpedidos a otros puertos del Mediterráneo (Casasnovas, 2005).

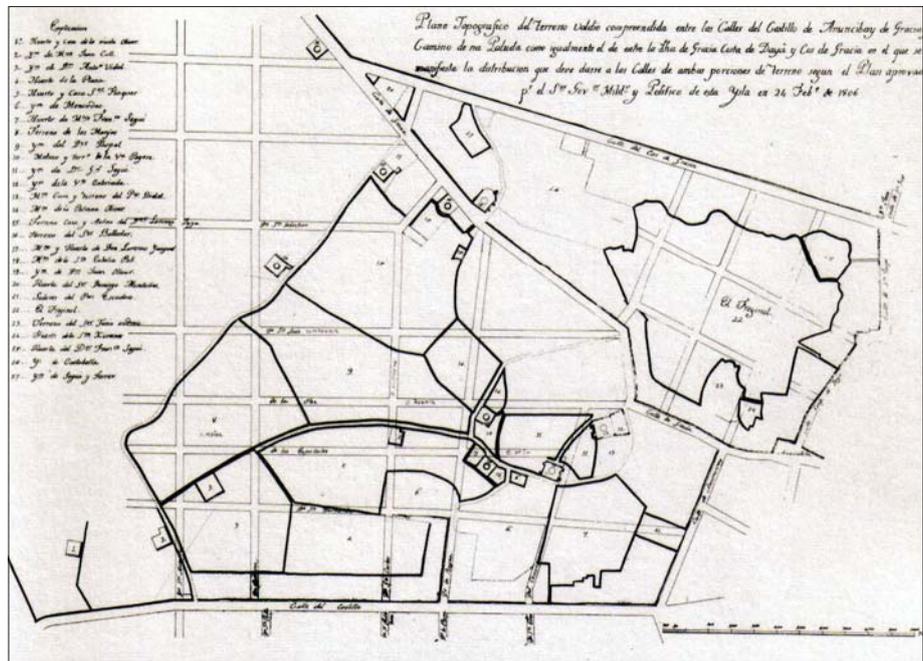
³⁷ Uno de estos vestigios es el molino que se encuentra en el camino del Castell nº53 que, después de un proceso de rehabilitación y recuperación, es la nueva sede del grupo ecologista menorquín GOB (Gomila 2005:335-349).

FIGURA 13: Los proyectos de ampliación planeada en el Maó de principios del XIX

(a) Proyecto de parcelación de Tanques del Carne (1811)
FUENTE: Domènech et al. (1983:26)



(b) Proyecto definitivo de Cap de Creus (1806)
FUENTE: Domènech et al. (1983:27)



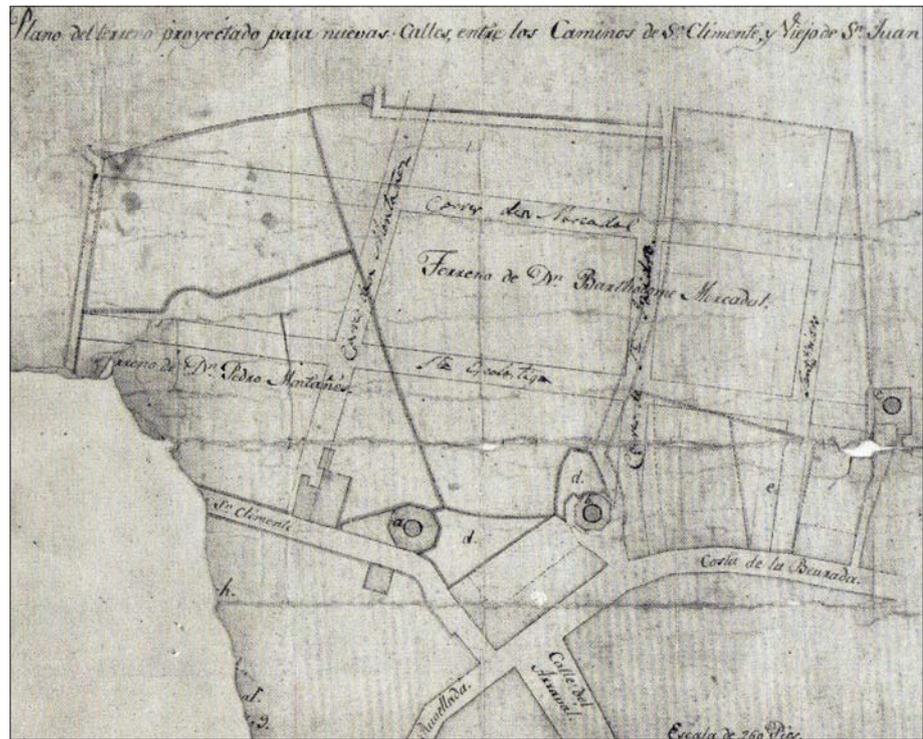
del espejo de agua (como la ampliación de los muelles desde Cala Figuera hasta la Colàrsega, siguiendo una franja de 3 km de largo y entre 5 y 10 m de ancho, o la construcción de diversos almacenes) y otras consistentes en la apertura de vías de enlace directo entre la ciudad y el puerto (las diversas calles en cuesta de la Costa

Llarga, Costa d'en Pujol y Costa de la Miranda).

El dinamismo alcanzado por la capital insular con aquella orientación comercial pronto tuvo su traslación en la morfología urbana. Como ya se anotó antes, a lo largo del setecientos la ciudad se había densificado incorporando los lienzos de las murallas a

(c) Proyecto de Dalt Vilanova (1809)

FUENTE: Domènech et al. (1983:28).



edificios reformados y ampliados unos y de nueva planta otros, creciendo además a lo largo de las principales vías de comunicación, y todo ello de forma más bien espontánea. En cambio, las nuevas ampliaciones del tejido urbano de principios del XIX se realizaron diversamente pero con el fondo común de un diseño más calculado y cuidadosamente anotado en documentos antecedentes del planeamiento.

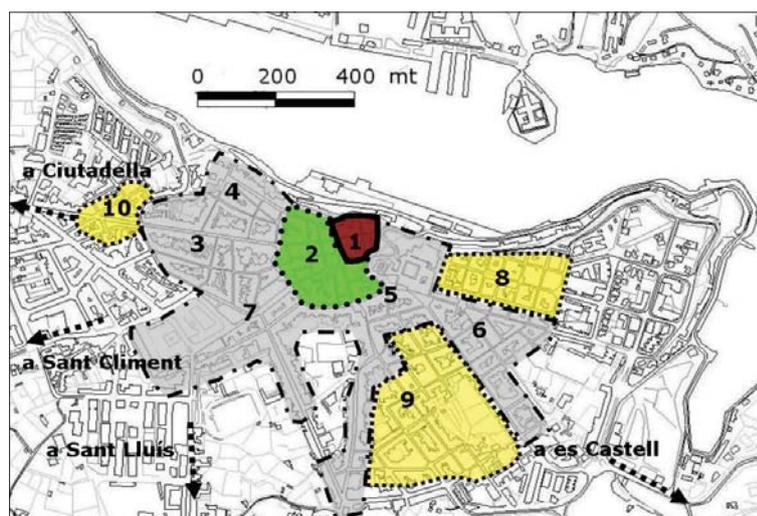
La primera ampliación se inició tempranamente en 1805, si bien seis años después se adaptó siguiendo un proyecto explícito, efectuándose sobre el solar de la huerta conventual de los frailes carmelitas, lugar popularmente denominado Tanques del Carme que limitaba con el peñón del puerto (al N), la calle del Carme (al S) y con el convento de aquella orden (a poniente). La ordenación de la zona se hizo siguiendo la característica trama ortogonal, ocupando una extensión de unas 6 has., hacía coincidir los ejes transversales con las travesías entonces ya existentes de la calle del Carme e incluía dos espacios públicos: uno de mayor extensión, situado tras el convento y destinado a alojar diversas dependencias públicas (actualmente la plaza de la Miranda), y otro de menor dimensión y carácter más popular (hoy día, plaza de Sant Roc). A esta intervención siguió casi de inmediato (1806) la ampliación planeada del Cap de Creus, con una extensión aproximada de 15 has., era una zona encajada como cuña entre la calle del Carme y la del Castell que quedaría delimitada por el Camí d'es Castell, la calle de Anunciavay, el Camí de Gràcia y la calle Governador Ramírez. Esta actuación, más irregular que la anterior al tener que adaptarse a la discontinua topografía del terreno (sa Sínia des Cuc), resultó más

compleja en su ejecución ya que, a diferencia del crecimiento en las Tanques del Carme, aquí la iniciativa no fue municipal sino que hubo de conciliar los contrapuestos intereses particulares de los propietarios. La última de las ampliaciones urbanas diseñadas a comienzos del XIX en Maó tiene en común con la de Cap de Creus que también fue resultado de la iniciativa particular (en este caso de los propietarios Bartomeu Mercadal y Pere Montanyes), realizándose sobre un espacio adyacente a sa Raval delimitado por las calles de Sant Climent y de Sant Joan de Dalt. Esta extensión planeada, conocida como de Dalt Vilanova, fue el proyecto menos ambicioso de los tres de aquella época, así como el de dimensiones más modestas con una extensión de unas 3 has. (Domènech et al., 1983). También debemos destacar la urbanización, más olvidada que las anteriormente comentadas, conocida como Tanques de les Monges al llevarse a cabo en las tierras que poseían la orden de las monjas concepcionistas y que se extiende al lado de los ejes de las calles de Sant Manuel y calle de la Pau (Gomila, 1998).

Las intervenciones en el tejido urbano del Maó de la primera mitad del XIX se completaron además con la demolición de la Torre Rodona, último vestigio de la muralla, dando paso en su solar al teatro Principal (1829), así como también, gracias al proceso de Desamortización, la conversión de los conventos de Sant Francesc y del Carme en Casa de Misericordia e Instituto, el primero, y centro penitenciario, escuela y mercado, el segundo. Además, la burguesía enriquecida y los grandes propietarios rurales construyeron grandes casas en las calles de sa Raval, Anunciavay y la de Sant Cristòfol (hoy Isabel II).

FIGURA 14: Estructura urbana de Maó a las puertas del siglo XIX

FUENTE: Elaboración propia a partir de: Baulies (1964), Domènech et al (1983) y Vidal Bendito (2001)



1. Castillo de Maó (hasta siglo XV).
2. Ciudad amurallada (siglos XIV-XVI).
3. Sa Raval (siglo XVII)
4. Pla des Monestir (siglo XVII).
5. Sa Ravaleta, Carme, carrer de Gràcia (siglo XVIII).
6. Ampliación lineal por carrer del Carme y Camí des Castell (siglo XVIII).
7. Sa Quintana Gran, carrer de ses Moreres y Esplanada (siglo XVIII).
8. Ses Tanques del Carme (siglo XIX)
9. Cap de Creus i Tanques de ses Monges (siglo XIX).
10. Dalt Vilanova (siglo XIX).

Sin embargo aquel desarrollo económico fundado en la relación insular con otros territorios (como ocurriera en otras coyunturas y en las otras Baleares) tuvo escasa continuidad dado que el centro de decisión se encontraba más allá de las costas menorquinas, en el gobierno de Madrid. Las Cortes españolas en 1820 promulgaron un decreto prohibiendo la importación de cereales, medida que interrumpía el lucrativo negocio del comercio de trigo y harina menorquin con diversos puertos españoles y del Mediterráneo Occidental. Se producía de este modo una casi constante de la evolución geohistórica de las islas (al menos del archipiélago balear), a saber, cuando fracasa un proyecto de desarrollo local basado en la apertura al exterior y en la dinámica de las relaciones extra insulares, la sociedad y economía isleñas se repliegan sobre si mismas y si el medio no puede sostener con cierto nivel de satisfacción material al conjunto de la población, un sector de ella se ve abocada al abandono del terrazgo propio. La quiebra del comercio (reventa) de cereales impulsó un regreso a la agricultura como actividad refugio, pero al ser ésta insuficiente se inició en el segundo tercio del XIX un importante flujo emigratorio de menorquines en dirección, principalmente, hacia suelo argelino, entonces colonia francesa que incentivaba la llegada de europeos con la donación de lotes de tierra (Dubon, 1987). Entre 1826 y 1845 las poblaciones de Maó y del núcleo de es Castell pasaron de contar de 19.733 habitantes a sólo 14.189. Al proceso emigratorio se le añadió el hecho que la población menorquina, de acuerdo a patrones demográficos de los países del capitalismo industrial,

había experimentado tempranamente la transición demográfica, lo que según Dubon (1987) se tradujo, en las décadas posteriores, en un lastre demográfico debido al progresivo envejecimiento de la población³⁸.

En lo que con terminología actual podemos designar como «medida anticíclica», el ayuntamiento mahonés de entonces intentó paliar aquella crisis socioeconómica con una suscripción pública de capitales para la realización de nuevas obras en el puerto. En concreto, en 1836, el muelle del Cós Nou que a lo largo de la ribera septentrional había de discurrir desde la Colàrsega hasta el Arsenal, y ofrecer así oportunidades de empleo a quienes habían perdido sus anteriores ocupaciones en el sector comercial marítimo y otras actividades parejas como la construcción naval. Casasnovas (1998) ha esclarecido como, sin embargo, buena parte de los capitales previamente acumulados por la burguesía con el corsarismo y el comercio a distancia fueron a parar más bien a proyectos suntuarios de edificación urbana o de explotación agraria, rehuendo otras iniciativas que, de acuerdo con el frío cálculo de la ganancia, parecían de mayor riesgo; al fin y al cabo, la elite hegemónica de aquel Maó aspiraba a recuperar la condición de puerto franco para su ciudad.

Como contribución a la salida de aquella crisis de la primera mitad del siglo XIX hay que añadir la importante inversión estatal que se destinó a la construcción de una nueva fortaleza, el castillo de Isabel II, ubicado en el sector N de la bocana de la ría mahonesa, la península de La Mola; una obra que no sólo atajó el flujo emigratorio sino que invirtió la

³⁸ Entre 1825 y 1845 recaló en el puerto de Maó la escuadra estadounidense destacada en el Mediterráneo, lo que representaba unos ingresos anuales de unos 150.000 dólares, lo que debió paliar en cierta medida la crisis de esos años (Casasnovas, 2005).

tendencia recurriendo a la llegada de fuerza de trabajo foránea³⁹. Cabe apuntar que la construcción de dicha fortaleza vino motivada por el renovado interés por parte de las potencias europeas por el Mediterráneo, con Francia en Argelia y con nuevas presiones británicas (Casasnovas, 2005).

Superada la crisis, la segunda parte del ochocientos arrancó con un decisivo cambio de orientación económica ya que se pasó del comercio extrainsular de productos alimenticios a una industrialización de sectores clásicos (textil y calzado, transformados metálicos y maquinaria) que aprovechando economías de localización se dirigían en gran medida a demandas exteriores. Esta industrialización mahonesa, en particular y menorquina en general, fue posible gracias al doble puntal de capitales repatriados por emigrantes retornados y la base de una manufactura artesanal que había sobrevivido a la coyuntura crítica. En 1852 se fundó la fábrica textil *Industrial Mahonesa*⁴⁰ que, con trescientos trabajadores, llegó a ser la tercera en capacidad productiva del reducido panorama industrial español de entonces. Esta instalación fabril se localizó en Cala Figuera, en el interior del puerto, aprovechando la circunstancia del obligado período de cuarentena que los barcos cargados de algodón americano debían pasar en el lazareto mahonés. Acercando así las materias primas al centro productivo.

Tras el Sexenio Revolucionario (1868-1874)⁴¹, definido por algunos como un período socialmente turbulento, la aplastante Restauración conllevó el relanzamiento de la actividad industrial en Maó,



FIGURA 15: Edificio de la *Industrial Mahonesa* en Cala Figuera
FUENTE: Domenech et al. (1983:29)

abriéndose a nuevos sectores con la implantación de talleres especializados en la fabricación de bolsos y monederos de malla de plata destinados a la exportación europea⁴² y la apertura en los antiguos arsenales de la ribera N del puerto de una fábrica del sector mecánico, *La Maquinista Naval*, que en 1902, tras una ampliación de capitales que supuso la participación de la compañía Neville Crosley de Liverpool, pasó a denominarse *Anglo-Española de Motores, Gasógenos y Maquinaria en general*, llegando a ocupar a más de 400 trabajadores.

En términos materiales la industrialización decimonónica mahonesa fue posible gracias a las importaciones de carbón que primero movieron las maquinarias de vapor instaladas y, posteriormente, abrieron la vía de la producción de energía eléctrica en la isla⁴³. En 1892 Francesc F. Andreu estableció en el puerto mahonés (el único entonces que en la isla ofrecía las necesarias condiciones de calado para recibir los mercantes que traían el carbón británico) la *Eléctrica Mahonesa*, la primera fábrica de producción eléctrica del archipiélago balear. En aquel mismo año, con la participación del local *Banco de Mahón*, se fundó en el sector oriental del puerto la compañía gasista (gas de hulla) *Sociedad General de Alumbrado*, iniciándose una agria disputa, no exenta de connotaciones políticas, entre partidarios del alumbrado urbano a gas (opción defendida por los liberales) y aquéllos que entendían preferible el sistema eléctrico (variante de la que hicieron causa los conservadores). A principios del siglo XX (1910) los avances técnicos habidos en la distribución de electricidad, logros que permitían un menor precio en el alumbrado, terminaron con el debate en torno a la aplicación energética para la iluminación de las calles de Maó, aunque la utilización térmica del gas perduró hasta 1967, año en que cerró la *Sociedad General de Alumbrado*. La electrificación local se completó en las primeras décadas del siglo XX con la instalación en la calle de Gràcia de la empresa *Miguel Thomàs y Cia* (1911) que, años más tarde, pasaría a denominarse *Energía Eléctrica Balear*, hasta su absorción (1922) por la *Eléctrica Mahonesa* (GESA, 1992). Asimismo, entre 1926 y 1933, se procedió al tendido submarino de tres cables de baja tensión con el fin de proveer de electricidad el sector N del puerto donde se localizaban la base de la Armada, el Hospital Militar y la fortaleza de la Mola. La modesta escala de producción, la escasa capitalización de las empresas locales y la situación de una competencia muy fragmentada, amén de dificultades técnicas, terminaron por inducir la concentración del sector eléctrico

³⁹ El 1848 se empezó a construir una batería, y en 1850 se decidió fortificar la península, prolongándose las obras durante toda la segunda mitad del siglo XIX.

⁴⁰ Se constituyó con un capital social de 200.000 duros, siendo los principales inversores un mahonés, Rafael Femenías, y un catalán, Pere Plandolit (Casasnovas 1998:30).

⁴¹ En junio de 1873, por primera vez las oligarquías veían tambalear sus estructuras de dominio cuando los trabajadores de la *Industrial Mahonesa* protagonizaron la primera huelga obrera, marcando un hito en la historia local (y balear) de los movimientos sociales.

⁴² La industria de monederos y bolsos de malla de plata, a principios del siglo XX, llegó a ocupar a 3.000 trabajadores, en gran parte mujeres, y las exportaciones de aquel producto en 1910 superaron las 15.400 Tm (López y Rosselló, 2002).

⁴³ Para el conocimiento de la electrificación de la balear menor resulta aconsejable la consulta de Ramis, M. y Casasnovas, M.A. (2001): «Les energies fòssils a Menorca», in Manera, C (coord.): *Història ecològica a les Balears*. Leonard Muntaner, Palma de Mallorca. pp.99-120.



FIGURA 16: Vista del puerto de Maó y la central eléctrica a finales del siglo XIX
FUENTE: GESA (1992:15)

menorquín, en una primera fase cuando la *Eléctrica Mahonesa* tendió una línea de 9.000 voltios que unía Maó con Ciutadella y provocaba el cierre de otras pequeñas iniciativas energéticas en los demás núcleos de Menorca, y de forma definitiva cuando, en la década de 1950, *Gas y Electricidad S.A.* (GESA), empresa del INI radicada en Mallorca, absorbió el sistema eléctrico menorquín.

La diada fábricas-energía eléctrica de la industrialización mahonesa es incompleta si no se hace referencia a un tercer elemento fundamental de aquel proceso: la participación del capital financiero. Aquella vía menorquina de industrialización, efectivamente, demandó pronto la formación y participación de una banca local que tuvo su principal exponente en el *Banco de Mahón* (1882). Sin embargo, la reducida capacidad de aquel capital financiero local no sólo no pudo evitar el cierre de fábricas emblemáticas como la *Industrial Mahonesa* (1910) y la *Anglo-Española de Motores* (1911), muy afectadas como otras por la crisis finisecular de la pérdida de los últimos mercados antillanos, sino que terminó viéndose arrastrada a la quiebra (1911). El tránsito de entresiglos estuvo pues marcado por la desaparición de algunos de los más emblemáticos exponentes de aquella vía menorquina de industrialización, una coyuntura que con la I Guerra Mundial empeoró al cerrarse los mercados europeos a una importación suntuaria como era la de bolsos y monederos de malla de plata elaborados en Maó. Casanovas (1998) ha subrayado la debilidad de aquel modelo de industria exportadora, resaltando que, a la vez, las pequeñas manufacturas de carácter artesanal dedicadas al calzado y a la producción agroalimentaria pudieron resistir con mejor fortuna los embates coyunturales.

La reactivación económica de Maó forjada durante la segunda mitad del siglo XIX, a través del

proceso de industrialización que hemos apuntado, tuvo un innegable efecto sobre el paisaje urbano⁴⁴ y no sólo por la aparición de las instalaciones fabriles, sino también por una nueva fase de crecimiento edificado que en esta ocasión, coincidiendo con lo sucedido en el XVII, se realizó básicamente siguiendo las principales vías terrestres y muy en particular a lo largo del eje del camino de Sant Lluís.

En las primeras décadas del siglo XX la ciudad de Maó contará con una figura destacable de la arquitectura menorquina, Francesc Femenias i Fàbregas (1870-1938) que será nombrado arquitecto municipal en 1904 y ejercerá ese cargo hasta su muerte. Gomila (1998) sostiene que Femenias no destacó precisamente por su faceta de urbanista. En cambio sí destacó por sus intervenciones en edificios públicos y privados. Femenias trabajó cerca del polifacético Francisco Hernández Sanz cuya obra arquitectónica en Maó no es nada despreciable (Gomila, 2005). El estilo de Femenias discurrirá entre las principales corrientes del momento, desde una concepción academicista en sus primeras obras, pasando por el modernismo, para al final de su vida volver a propuestas más clásicas aunque se acercó al racionalismo.

En los años posteriores a la Primera Gran Guerra, la década de los veinte supuso por un lado una cierta recuperación de la actividad industrial y portuaria en Maó, y por otro un tiempo de algunas reformas urbanas de cierta importancia. Así se intentó contrarrestar el crecimiento lineal con la apertura, entre el camino de Ciutadella y la Esplanada, de dos calles, las dedicadas al Duque de Crillon y al historiador local Josep Maria Quadrado con la intención de evitar crecimientos lineales a lo largo de las carreteras (Domènech et al., 1983).

Tras el ignominioso alzamiento militar de julio de 1936 contra el legítimo gobierno de la Segunda República española, Menorca se mantuvo fiel al régimen legal, motivo por el que recibió duros bombardeos de la aviación fascista. El avance de las autodenominadas tropas «nacionales» en la Península tuvo su corolario menorquín en 1939 cuando la resistencia local inició negociaciones a bordo del buque británico *Devonshire*, anclado en el puerto de Maó, conducentes a la rendición de las autoridades republicanas. La mediación del Reino Unido tenía por objetivo evitar que la isla pudiese ser utilizada como otra base aeronaval del ejército mussoliniano, ya asentado en la bahía mallorquina de Pollença. En el transcurso de las negociaciones se produjo un levantamiento franquista en la guarnición de Ciutadella, y al día siguiente (9 de febrero 1939), con el refuerzo de un desembarco rebelde en el puerto de la ciudad occidental, terminaba la resistencia republicana en Menorca. La represión de posguerra fue

⁴⁴ Por ejemplo los edificios de la *Eléctrica Mahonesa* o la *Fábrica Codina*, obras del arquitecto F. Femenias i Fàbregas.



FIGURA 17: Efectos de un bombardeo fascista sobre la central de la *Eléctrica Mahonesa* durante la Guerra Civil.
FUENTE: GESA (1992:54)

dura y encarnizada, dejando una profunda huella en la población menorquina, con una pérdida demográfica del 14% de la población insular (Casasnovas, 2005), que no empezó a recuperarse hasta bien entrada la década de 1950⁴⁵.

En los años de la posguerra, de acuerdo con las nuevas corrientes desarrollistas, se llevó a cabo la reordenación de la ciudad; el encargado de esta tarea fue el arquitecto gerundense Josep Claret i Rubira⁴⁶, llegado a la isla como militar en 1938 con el encargo de

dirigir las obras del aeródromo situado en la carretera de Sant Lluís. Claret redactó el primer documento de planificación urbana de Maó con un tratamiento de conjunto, el *Proyecto de Reforma Interior y Ensanche de la ciudad Mahón* aprobado en 1944. El plan Claret hacía previsión de un crecimiento urbano según el cual Maó había de duplicar su extensión, con lo que se justificaba la introducción de vías de circunvalación para un tráfico rodado que, como la ciudad misma, habían de desarrollarse en los siguientes veinticinco años.

«Son momentos de euforia, de previsiones 'monstruo' –obertura de grandes vías, ensanche de calles,...- que, por suerte –en muchos casos- o por desgracia –en otros (el Plan preveía, por ejemplo, numerosas zonas verdes que nunca se han llegado a crear) restaron, muchas veces, en el terreno de los papeles» (Domènech et al., 1983:42).

Pero más que en el documento de planificación, la impronta de aquel arquitecto municipal se hizo patente en diversas reformas interiores: la demolición de la barriada de la manzana central del Pont des Castell (1944), sustituida por la plaza de la Conquesta (1950); la nueva cuesta a Baixamar (o Costa de ses Voltes),



FIGURA 18: El Plan Claret de Maó (1944)
FUENTE: Domènech et al. (1983:39)

⁴⁵ Hubo republicanos que consiguieron huir a bordo del *Devonshire* y desembarcaron en Marsella. Los detenidos durante la represión oscilaron entre los 4.000 y 5.000. Se calcula que unas 150 personas fueron fusiladas en la fortaleza de la Mola (Casasnovas, 2005).

⁴⁶ Claret trabajó como delineante en el despacho de Josep Lluís Sert, y fue miembro del GATCPAC (Grupo de Artistas y Técnicos Catalanes para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea).

principal conexión de la ciudad con el puerto inaugurada en 1951; la ordenación de la Esplanada, eliminando el paseo de Isabel II y, en su lugar, trazando la vía que enlaza la avenida Josep Maria Quadrado con el camino de Sant Lluís; y, finalmente, la introducción, siguiendo el ejemplo barcelonés, de los chaflanes que amputaron diversas esquinas del casco histórico, además de introducirlos en las nuevas urbanizaciones, como la de Bellavista, a continuación de las Tanques del Carme, y en los alrededores del Hotel Port–Mahón (1956), obra del mismo Claret.

El Maó del desarrollismo ante la encrucijada del siglo XXI

La dilatada posguerra se dejó sentir de forma particular en Maó ya que experimentó un declive demográfico tal que los poco más de diecisiete mil habitantes con que contaba a principios del siglo no volvieron a alcanzarse hasta avanzada la década de 1960. Al exilio forzoso de algunos se sumó una migración con destino hacia los otros municipios de la isla en los que poder vivir con algo más de sosiego y menos expuestos a represalia o rechazo social. Por esta vía, comparando los datos censales de 1930 y 1950, se detecta que Ciutadella y Ferreries aumentaron sus poblaciones en un 8 y un 20%, respectivamente. En contraste, la capital menorquina conoció una tasa de crecimiento demográfico negativa del 3,48% entre 1900 y 1950 (pasando de 17.144 habitantes en 1900 a 16.547 en 1950), sólo muy débilmente compensada por el ritmo positivo del 0,43% desde 1950 hasta 1960. A todo ello se les sumaba el hecho de contar con una población madura (Dubon, 1987). De este modo, el desarrollo urbano de Maó aludiendo tan sólo al crecimiento demográfico choca con el hecho que durante las décadas 1950 y 1970 el incremento absoluto de población apenas superó los 2.732 individuos (16.547 habitantes en 1950 y 19.279 en 1970), lo que implica que mientras la tasa de crecimiento demográfico anual fue del 0,82% el ritmo anual de expansión de la mancha urbana entre 1956 y 1973 (en superficie, no en volumen) lo hizo al 7,57% anual. La colonización urbana se incrementa en 274,23 has. durante el lapso de diecisiete años que va de 1956 a 1973, destacando que hasta el 1956 la cubierta urbana cubría 212,92 has.

El inicio de la apertura exterior del régimen franquista tras los acuerdos con los EE.UU. a mediados de los 1950 y, sobre todo, el fin de la política autárquica a partir de 1959 tuvieron una importante repercusión

en la economía menorquina, ya que pudo recuperar el impulso en aquellas actividades industriales exportadoras de arraigo histórico en la isla (calzado, metal, bisutería y agroalimentaria). Maó vivió intensamente este proceso y experimentó con él la correspondiente traducción territorial.

Una de las transformaciones más destacables de este periodo fue la ampliación del puerto⁴⁷, ligada al cambio del moderno sistema de transporte marítimo de mercancías⁴⁸ y a la implantación de un polígono industrial y de servicios, inaugurado en 1971, situado entre la carretera de Ciutadella y la de Sant Climent⁴⁹ (W de la ciudad), funcionando casi como una prolongación del puerto en el que se acumularán cada vez más mercancías transportadas desde cualquier rincón del planeta, como ocurre en la mayor parte de ciudades pertenecientes al núcleo de acumulación de capital de la Europa Comunitaria (Fernández Durán, 2005).

Estos cambios logísticos se apoyaron con diversas obras de ampliación de las superficies de servicio portuario que supusieron la consiguiente reducción del espejo marítimo. En la década de los setenta el tráfico de mercancías (con los nuevos contenedores de carga) se trasladó al Cós Nou y se abandonaron los antiguos almacenes del muelle comercial, que fueron deteriorándose gradualmente. La otra pieza fundamental en la transformación del espacio portuario mahonés fue la ubicación en su ribera norte (el área de es Cós Nou) de la central eléctrica que, levantada por la compañía del INI y centralizada en Palma de Mallorca (GESA), había de dar servicio al conjunto de la isla, con una potencia inicial de 3 MW que, tras sucesivas ampliaciones, se fue aumentando hasta los 38,5 MW en 1975⁵⁰. En las décadas posteriores, el mantenimiento de la producción industrial y, de forma especial, la expansión del negocio turístico–inmobiliario comportaron el aumento de las provisiones energéticas; así en 1989 tuvo que aumentarse la potencia instalada en la central eléctrica hasta los 70,4 MW e iniciando el siglo XXI la central mahonesa, pese a su capacidad productiva de 123,4 MW, sólo cubría el 25% del consumo eléctrico de la isla (CAIB, 2005a)⁵¹. Y todo ello tras la conexión de la red insular con la producción eléctrica del norte de Mallorca, vía cable submarino que entrando por la ciudadelense Cala en Bosch, suministrará en 1990 más del 75% del consumo eléctrico menorquín (GESA, 1992:92). Finalmente señalar que, en su función básica de conexión insular con los sistemas de alimentación energética, el puerto de Maó será también la localización de provisión y distribución de los combustibles fósiles en Menorca ya que en él (concretamente en Cala Figuera) se ubican las instalaciones de la Compañía Logística de Hidrocarburos, CLH.

⁴⁷ En 1948 se iniciaron las obras del nuevo muelle comercial.

⁴⁸ Adopción de la tipología roll-on / roll-off mediante la cual los contenedores son cargados y descargados de los buques mercantes.

⁴⁹ El polígono industrial de Maó tiene una extensión aproximada de unas 73 has. en el año 2002.

⁵⁰ El dictador F. Franco asistió personalmente a la inauguración de la central eléctrica del Cós Nou en mayo de 1960.

⁵¹ Decreto 96/2005 de 23 de septiembre de aprobación definitiva de la revisión del Plan director sectorial energético de las Illes Balears (<http://dgener.caib.es/pdse/index.html> consultada 1 de noviembre de 2005).

El estudio elaborado por Domènech et al. (1983) expone como el fenómeno de crecimiento–especulación urbana en el Maó de los años setenta se alimentó del vaciado de la ciudad compacta y, simultáneamente, de la especialización terciaria del centro de la ciudad. El resultado fue un centro histórico adaptado para el desarrollo de funciones recreativo–comerciales de carácter turístico, colapsado por el tráfico motorizado y cada vez más vacío de vecinos. Domènech et al. (1983) sostienen que cuando el arquitecto Claret, autor como ya se indicó del *Proyecto de Reforma Interior y Ensanche* de 1944, regresó a su natal Girona en 1955, en Maó se abandonó cualquier noción de crecimiento ordenado o planificado; los treinta años entre el Plan Claret y el primer PGOU de 1975 fueron tres décadas de «no plan» y crecimiento descontrolado que por un lado condujeron a una grave degradación del casco antiguo de la ciudad y, por otro, impulsaron la promoción-especulación de barrios-dormitorio en el extrarradio urbano.

Por otra parte, en aquellos años de desarrollismo a ultranza, Maó experimentó una caótica dispersión, configurándose como una ciudad cada vez más fragmentada. De este modo, la antigua continuidad entre campo y ciudad se vio entrecortada por nuevos desarrollos que iban configurando, poco a poco, una auténtica corona que de forma ininterrumpida acabaría por circunvalar la ciudad (zona Bellavista, Andrea Doria, camino de Ses Vinyes –s'Institut -, plaza d'Eivissa, casas de la Gesa, etc) y habría de exigir la adecuación del viario al tráfico del vehículo privado. Domènech et al. (1983) anotan como los inquilinos de los nuevos barrios dormitorio eran antiguos vecinos del casco antiguo forzados, por diversos motivos⁵², a abandonar sus hogares para trasladarse a los nuevos edificios de pisos de estilo universal. El diferencial de coste entre la opción de comprar un piso en el ensanche (opción «económica») o adecuar su vieja residencia a las condiciones de servicio y habitabilidad de la vida contemporánea (opción «costosa»), se tradujo en el abandono del casco antiguo de Maó.



FIGURA 19: Fotografía aérea de Maó 1956-2000
FUENTE: Archivo GIST (2005)

Tabla 9. Evolución de los cambios de los usos del suelo en Maó

	1956		1973		2000	
	Superficie (has.)	% sobre total	Superficie (has.)	% sobre total	Superficie (has.)	% sobre total
Suelo Urbano	212,91	1,84	487,14	4,20	867,41	7,48
Suelo Agrario	7.135,77	61,53	6.712,69	57,88	6.357,74	54,82
Suelo Natural	4.248,16	36,63	4.397,01	37,92	4.371,69	37,70
TOTAL	11.596,84	100	11.596,84	100	11.596,84	100

FUENTE: Elaboración propia a partir de Blázquez y Murray (2003).

⁵² «Antiguos habitantes del Casco Antiguo que ni eran tan pobres como para verse –a falta de una política adecuada de protección municipal- forzados a aceptar unas condiciones de vida hoy por hoy no tolerables (humedad, deficiente infraestructura sanitaria...); ni lo suficientemente ricos para poderse costear por su cuenta las transformaciones necesarias para dotar a la vivienda de todos esos servicios considerados actualmente imprescindibles» (Domènech et al., 1983:44).

El libro de Domènech et al. (1983) además de analizar el continente de la ciudad, se adentra en el estudio del contenido: los habitantes y sus opiniones, de forma que las conclusiones a las que llega nos ilustran acerca de la situación de Maó a principios de los ochenta y se proponen unas líneas básicas de actuación urbanística, elaboradas desde la complejidad y con una clara apuesta en favor de multifuncionalidad.

De la observación de las dos fotografías aéreas que se muestran a continuación (figura 19), puede deducirse como Maó, a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, fue «rellenándose» o consolidándose, como dirían otros. Analizando la evolución del proceso edificatorio (no sólo estrictamente urbano) y su huella territorial en los últimos cincuenta años, nos vemos obligados a ir más allá del concepto de ciudad compacta para adentrarnos en la interpretación de la ciudad dispersa más allá de sus límites administrativos; una ciudad dispersa en la que algunas muestras de arquitectura lujosa salpicarán el espacio, si bien de forma desvinculada de la esencia misma de la ciudad e incluso, en cierto modo, del territorio.

En la tabla 9 se constata lo que puede apreciarse a simple vista (fig. 20), la expansión de los usos urbanos del suelo que han ido colonizando las pequeñas propiedades con huertos destinadas hasta entonces a producir los requerimientos energéticos endosomáticos de los mahoneses.

Efectivamente entre 1956 y 1973 la superficie que en el municipio mahonés se destinaba a usos agrarios disminuyó en 423 has., un retroceso que tenía lugar a un ritmo anual del 0,34%, mientras el suelo urbano se duplicaba, aumentando en 274 has. con una tasa de crecimiento del 7,57% anual. En este mismo lapso temporal el suelo natural aumentó su extensión en 149 has. a costa de la deriva de espacios agrarios hacia «barbecho urbanístico», formalmente colonizados por vegetación espontánea pero funcionalmente caracterizados como reserva de suelo en expectativa de ver cumplida su reclasificación. En el transcurso de los veintisiete años que median entre 1973 y 2000, el ritmo de crecimiento del suelo de usos urbanos en Maó se moderó (2,89% anual), aunque el área total ha aumentado en otras 380,27 has. y los espacios agrarios han continuado con su regresión (-355 has.), disminución que también ha venido afectando de forma mucho más modesta a los suelos de uso natural (-25 has.).

Como tardía respuesta a la intensidad del desarrollo urbano de Maó desde la década de 1950, en 1975 se aprobó, en el marco de la Ley del Suelo de 1956, el primer PGOU, reelaborando una primera propuesta

realizada por el arquitecto Mateu Seguí. Aunque originalmente en aquel documento de planificación se contemplaba la elaboración de una normativa específica para el casco antiguo de la ciudad, nunca llegó a materializarse sobre el terreno, y en su lugar se sustentaba en el Plan Provincial de 1973 lo que, en opinión de Domènech (Domènech et al., 1983), era equivalente a nada.

En 1984 se llevó a cabo, por parte del equipo formado por A. Ferrer y otros, la revisión del PGOU de 1975, resultando de aquella labor un nuevo PGOU aprobado finalmente en 1986⁵³. Según Gomila (1998:95) «se trata de un excelente trabajo urbanístico que contempla la ciudad como un todo, se olvida de la zonificación y se preocupa, por primera vez, de valorar la forma de la ciudad como una característica más de su concepción». Este PGOU estableció medidas concretas de rehabilitación y conservación del casco antiguo de la ciudad, tomando en consideración muchas de las cuestiones apuntadas en el magnífico trabajo de Domènech et al. (1983). El PGOU de 1986 intentaba llevar a cabo una razonable labor de cirugía urbanística con la intención de reconducir las pautas dominantes hasta entonces. Así, en primer lugar, se rediseñaba la vía de circunvalación de la ciudad, iniciada en la Avenida de Menorca (1972) y que, como expone Gomila (1998), por suerte no llegó a ejecutarse íntegramente ya que hubiese diseccionado la trama urbana dejando una profunda herida. La propuesta alternativa del documento de planificación consistía en una nueva vía de circunvalación (el Passeig de Ronda que no se finalizó hasta la segunda mitad de los noventa), ronda que hoy en día conecta, por el sector de levante, el puerto con el polígono industrial. Una segunda intervención importante del PGOU de 1986 consistió en la reordenación del sector urbanizable conocido como «des Peixitó» (después denominado «*Jardins de Malbúrg*»⁵⁴), justo en el extrarradio de la ciudad y que puede marcar la dirección de las nuevas expansiones de la mancha urbana. Fue precisamente en esta zona donde la administración autonómica insular (Consell Insular de Menorca, CIME) levantó su sede (plaza de la Biosfera), en un suelo que hasta entonces estaba ocupado por vegetación natural (plantas verdes) y que fue sustituida por edificios (plantas de cemento). Gomila (2005:158-166) ha expuesto el proceso por el cual se procedió a la urbanización de Jardins de Malbúrg, explicando como el PGOU de 1986 hubo de reconducir una antigua urbanización con plan parcial aprobado, aunque también insiste en que la sede de la administración insular bien hubiese podido haber reutilizado viejas infraestructuras como, por ejemplo, el antiguo Hospital Militar.

⁵³ Este PGOU recibió un premio nacional de urbanismo (Gomila 2005:62).

⁵⁴ Los Jardins de Malbúrg, topónimo que es una incorporación anglofona de «Marlborough», ocupan una extensión aproximada de 20 has.

El puerto de Maó durante las últimas décadas del siglo XX ha consolidado su papel como puerta de entrada (ribera N) de los cada vez mayores requerimientos de materiales (bióticos y abióticos) de la economía menorquina⁵⁵, pero también como zona de ocio (ribera S) donde los antiguos almacenes se convierten ahora en comercios, bares y restaurantes. Gomila (2005) destaca el hecho que el PGOU de 1986 contempló la relación entre la ciudad y el puerto, pero sin poder entrar en aspectos que no eran de su competencia al ser éste de titularidad estatal⁵⁶, si bien serían finalmente adoptados en el Plan Especial del puerto de 1990. En los últimos 165 años la superficie portuaria se ha incrementado un 175%, llegando a ocupar en la actualidad 27,2 has. La lógica del juego económico global conduce a los territorios centrales a tener que ampliar continuamente sus infraestructuras de entrada y salida de materiales por lo que, en consecuencia, el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (CAIB, 2005b)⁵⁷ establece un crecimiento añadido de los muelles de 5,83 has. y una nueva reducción del espejo del puerto, algo que Domènech et al. (1983) ya consideraban inaceptable en la década de 1980.

En otro orden de cosas, aún cuando el proceso de *turistización* (una de las claves de la organización territorial, económica y sociodemográfica de la historia reciente de las Islas Baleares) haya presentado algunas especificidades en el caso de Menorca (particularmente, un relativo retraso en su incorporación a tal dinámica cuando se la compara con las restantes realidades del archipiélago)⁵⁸, no por ello puede obviarse como un factor esencial de la construcción territorial de Menorca, en general, y del municipio y núcleo de Maó, en particular. Aquí, como en tantos otros aspectos, la información estadística oficial disponible, organizada a partir de la realidad administrativa (municipal, en este caso), ofrece una imagen que sólo fragmentariamente corresponde con la realidad del funcionamiento territorial.

Si nos circunscribimos a los límites del municipio mahonés se detecta como la actividad turística se concentra en su costa meridional (Cala des Canutells y Binidali), a unos diez kilómetros del centro urbano, y en la ribera norte del puerto (Cala Llonga), tradicional zona de veraneo local que ha ido derivando a barrio turístico-residencial de alto *standing* y desgajado de la ciudad. Más al norte, en la costa brava mahonesa, a principios de la década de 1970 la presión popular

consiguió paralizar una urbanización proyectada en el área natural de la albufera des Grau, parque natural desde 1995⁵⁹. En cualquier caso, la dotación de oferta turística del municipio de Maó, en la que es predominante la de tipo extrahotelero, resulta ciertamente modesta tanto cuando se compara con el total insular (sólo un 3,8% de las plazas turísticas de Menorca) como cuando se confronta con la magnitud de plazas de los municipios limítrofes (Sant Lluís, más de 5.500 plazas por sólo 1.838 en Maó); una baja dotación de oferta que en Maó ha sido una constante desde el denominado «primer boom turístico» (676 plazas en el primer boom, 1.193 en el segundo, y las ya indicadas 1.838 en el tercero).

En cambio, la realidad geográfica que sobrepasa los trazos dibujados como límites municipales presenta, tal y como puede deducirse tras la consulta de la figura 19, una expansión urbana de Maó que supera por el este y especialmente por el sur la linde del término, pudiendo configurar un crecimiento «casi metropolitano» con los vecinos es Castell y Sant Lluís, y en el que probablemente haya una diferenciación funcional. En este sentido, el litoral de Sant Lluís (desde Cap d'en Font hasta s'Algar pasando por lugares tan emblemáticos del turismo menorquín como Binibèquer o Punta Prima), viene a constituir el espacio de función turística de la presunta «área metropolitana de Maó», formada por los citados tres municipios, que cuenta con una extensión de 16.179,43 has. Ésta presenta, por tanto, una extensión inferior al municipio de Ciutadella, en concreto unas 2.423,43 has. menos. En cualquier caso, el conocimiento científico de este fenómeno urbano es un trabajo que todavía resta por hacer, si bien en recientes documentos de planificación territorial se considera como fuera de duda (CIME, 2003a:70).

La expansión de la mancha urbana (fig.19 y fig.20) se ha realizado, partiendo desde Maó, en dirección sur hacia los espacios litorales que adquieren una fuerte especialización turística con un predominio de oferta turística de baja densidad (apartamentos y chalets), mientras que hacia Sant Lluís (S) se da un claro continuo urbano a lo largo del trazado viario que se ha ido edificando, asumiendo una funcionalización residencial, además de otras funciones como es el caso del polígono de Sant Lluís ubicado en la zona limítrofe entre los municipios de Maó y Sant Lluís; por el sudeste se produce casi un continuo entre Maó y es Castell con una clara especialización residencial; en dirección a Sant

⁵⁵ Entre 1970 y el 2000 el arqueo bruto (Tm) (Tonelaje de Registro Bruto) de las embarcaciones entradas en el puerto de Maó pasó de 1.321.239 Tm, en 1970, a 7.971.478 Tm, en el 2000 (Soler 2004:310-311) y las mercancías (entradas y salidas) pasaron de 209.074 en 1970 a 892.814 en el 2000 (Soler 2004:310-311).

⁵⁶ Martorell, Mackay y Bohigas en el año 1983 elaboran un interesante estudio: «Prediseño y propuestas formales en la Cornisa del Puerto de Maó», cuyas propuestas serán recogidas en el PGOU y el Plan Especial del Puerto.

⁵⁷ Pla director sectorial de transports de les Illes Balears (Tom IV sobre transporte interinsular, pp.23) (<http://www.caib.es/govern/sac/fitxa.ct.jsp?fitxa=21112&coduo=200> consultada el 8 de septiembre de 2005). El plan director sectorial de transportes fue aprobado el 7 de septiembre de 2004.

⁵⁸ La tardía apertura del aeropuerto de Sant Climent el 29 de marzo de 1969 explica en gran medida las razones de la tardía (en comparación al resto de islas del archipiélago) incorporación de Menorca en el turismo de masas. Además, al cabo de cuatro años de inaugurado el nuevo aeropuerto se produce la primera crisis energética (y económica) internacional después de la Gran Guerra.

⁵⁹ En 1977 se crea la sección menorquina del grupo ecologista GOB (Grup d'Ornitologia Balear) que había nacido en Mallorca en 1973. La «escasa» racionalización dentro del debate territorial y ambiental en las Baleares sería inconcebible sin la existencia del GOB (www.gobmenorca.com).

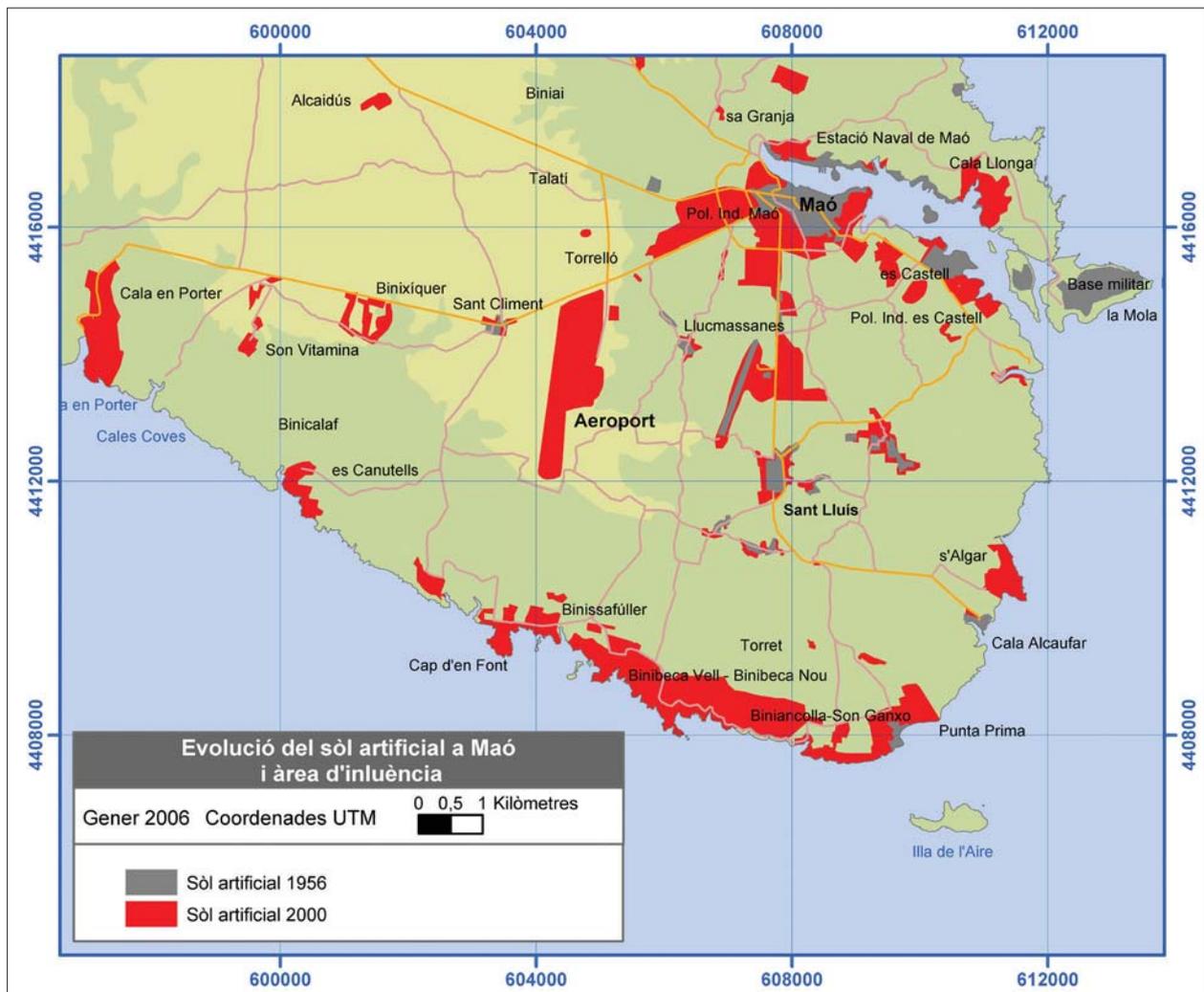


FIGURA 20: Cambio de uso del suelo y *turistización* de la Menorca Oriental 1956 – 2000
 FUENTE: Elaboración propia a partir de Blázquez y Murray (2003)

Climent (SW), dentro del término municipal de Maó, se encuentra la gran infraestructura que ha posibilitado la explosión turística en Menorca: el aeropuerto. Resultado de esta funcionalización espacial son los crecientes requerimientos de transporte, cubierto básicamente mediante transporte motorizado privado.

En la tabla 10 se presenta cuantitativamente la evolución de los usos del suelo de la Menorca Oriental, destacando la alta artificialización urbana del suelo que alcanza en el 2000 el 9,19% de sus 16.179 has., a costa de la reducción de suelo agrario (-1090,43 has.). Si en las puertas de la era del desarrollismo español la Menorca oriental presentaba una artificialización urbana del suelo del 1,92% de su territorio (1.6179,43 has.), en los 44 años siguientes se han ido sellando 26,74 has. anualmente llegando a 1.486,64 has. en el año 2000.

En cuanto al crecimiento de la población

durante el periodo 1950-2001 tenemos que la Menorca Oriental contaba en 1950 con 21.050 habitantes (52,3% de toda Menorca) y en el año 2001 se había aumentado hasta 33.009 habitantes (47,9% de toda Menorca), es decir un incremento del 56,8%. Aunque, es Castell casi ha triplicado su población lo que liga con su especialización residencial⁶⁰. Mientras la población ha crecido durante este período a una tasa anual del 1,1%, la extensión de la mancha urbana con sus servidumbres artificiales se ha extendido a una tasa anual del 8,6%.

La relativamente tardía incorporación menorquina al turismo de masas, siempre en relación a las otras islas del archipiélago, hizo que se escapase, en cierta medida, de los efectos de la *balearización*. No obstante, la adopción del modelo turístico basado en la oferta de plazas en apartamentos será menos intensiva en mano de obra, por tanto generará menos puestos de

⁶⁰ 1950 (es Castell con 2.345 habitantes, Maó 16.547 habitantes, Sant Lluís 2.158 habitantes); 2001 (es Castell con 6.424 habitantes, Maó 23.315 habitantes, Sant Lluís 3.270 habitantes).

TABLA 10. Evolución de los cambios de los usos del suelo en Menorca Oriental

	1956		1973		2000	
	Superficie (has.)	% sobre total	Superficie (has.)	% sobre total	Superficie (has.)	% sobre total
Suelo Urbano	309,99	1,92	787,07	4,86	1.486,64	9,19
Suelo Agrario	10.585,80	65,43	9.993,90	61,77	9.495,37	58,69
Suelo Natural	5.283,64	32,66	5.398,46	33,37	5.197,42	32,12
TOTAL	16.179,43	100	16.179,43	100	16.179,43	100

FUENTE: Elaboración propia a partir de Blázquez y Murray (2003)

trabajo, y será más intensiva en los recursos suelo, materiales y energía. El modelo turístico menorquín se ejecutará, no obstante, sin los altos impactos paisajísticos del litoral mallorquín y pitiuso. Este modelo turístico, a nivel social no requerirá tanta mano de obra por lo que en Menorca no se produce una incorporación de población peninsular tan importante como en las demás islas. Ello se ha traducido en una mejor capacidad adaptativa en términos culturales tanto para los menorquines como para los trabajadores peninsulares que emigraban en las décadas de los sesenta y setenta hacia las Baleares para trabajar en los sectores gemelos del turismo y construcción (Dubon, 1993).

El proceso de *turistización* en el levante menorquín se ha concentrado sobretodo en el litoral de Sant Lluís (s'Algar, Alcalfar, Punta Prima, Binibéquer, es Cap d'en Font) con predominio de la oferta extrahotelera en la que dominan los apartamentos y chalets. En es Castell cabe mencionar la zona turística del Sol de l'Est justo enfrente de la Illa des Llatzaret. En la tabla 11 se puede observar como a finales del primer Boom, la oferta hotelera correspondía al 65,4% del total de plazas turísticas. En ese período, un total de 3.481 plazas turísticas se encontraban en el litoral del municipio de Sant Lluís. Durante el segundo Boom las plazas hoteleras y las extrahoteleras estaban prácticamente a la par, llegando a las 6.953 plazas lo que supone un incremento del 39,1% respecto al período anterior y se mantiene el predominio del litoral de Sant Lluís. Finalmente, en el tercer Boom se produce un aumento de las plazas turísticas del 16,35% respecto del segundo, llegando a un total de 8.090 plazas en el año 2000, de las cuales el 57,51% corresponden a la modalidad extrahotelera.

Cabe apuntar una serie de matizaciones: la primera, es que siendo importante el parque turístico del levante menorquín, este es tres veces menor que el de Ciutadella; la segunda, y muy importante, es que la oferta turística-residencial no reglada, no está contemplada por las administraciones competentes, a pesar de ser una realidad donde se aloja cada vez más un mayor número de turistas.



FIGURA 21: Menorca Oriental: «Polígono industrial turístico» en Punta Prima (Sant Lluís).
FUENTE: Gomila (2005:59)

TABLA 11. Evolución de las plazas turísticas en la Menorca Oriental⁶

	Plazas Hotel	Plazas extrahotel	Total plazas
Primer Boom (1955-1973)	3.269	1.729	4.998
Segundo Boom (1973-1991)	3.437	3.516	6.953
Tercer Boom (1991-2000)	3.437	4.563	8.090

FUENTE: Elaboración propia a partir de partir del Catálogo de establecimientos turísticos de la Conselleria de Turismo (2000)

Al analizar la presión del negocio turístico-inmobiliario (tabla 11) y su huella territorial (tabla 10) conviene tener conocimiento (y conciencia) de la capacidad del parque turístico-residencial, así como de las potencialidades de su expansión con la normativa vigente⁶². En primer lugar si calculamos el potencial turístico-residencial en 1991 tenemos que este era de

⁶¹ El Tercer Boom se inicia en 1991, pero en la actualidad sigue vigente. El año 2000 se utiliza como última fecha con la que se cuentan datos fiables y desagregados.

⁶² Es Castell: PGOU 1992; Maó: PGOU 1986; Sant Lluís: Normas Subsidiarias 25/10/1990.

TABLA 12. Menorca Oriental: variables del parque turístico-inmobiliario y población (1991-2000) ⁶¹

	1991	2000	% (1991-2000)
Total Viviendas	17.226	19.804	14,96%
Vivienda Principal	9.911	13.021	30,32%
Vivienda Secundaria	4.186	4.212	0,62%
Vivienda Vacía	3.049	2.571	-15,60%
Población	30.692	33.009	7,50%
Plazas residenciales	51.678	59.412	14,96%
Plazas turísticas	6.953	8.090	16,35%
Plazas total	58.631	67.502	15,10%
Precio medio vivienda euro/m ²	614,47	1.089,12	77,24%

FUENTE: Elaboración propia a partir de Roca y Roca (2003) e INE (2005a;2005b)

17.226 viviendas (51.678 plazas) de las cuales un 42% estaban infrutilizadas, al ser el 24,3% del total de viviendas segundas residencias (lujo o inversión-especulación) y el 17,7% del total eran viviendas vacías. Si sumamos las plazas turísticas legales al parque turístico-residencial resulta una capacidad de alojamiento de unas 58.631 plazas o camas.

Este parque turístico-residencial en el año 2000 se había incrementado de manera notable⁶³. Según Roca y Roca (2003) en el 2000 tenemos en la Menorca Oriental un parque de unas 19.804 viviendas (59.412 plazas) lo que implica un incremento respecto de 1991 del 14,96%, mientras que la población lo hacía en un 7,5%. Es decir, el negocio turístico-inmobiliario se expandía a una velocidad que duplicaba el ritmo de crecimiento de la población que en teoría debería alojar (en caso de ser la vivienda un lugar en el que vivir y no un lugar en el que invertir). En el Tercer Boom, en el año 2000, la capacidad total de alojamiento turístico-residencial de la Menorca Oriental era de 67.502 plazas, mientras que la población censada (2001) era de 33.009 habitantes.

De acuerdo a las pautas del negocio inmobiliario, y la expansión de su burbuja, seguramente la variable que mejor nos ayude a entender el porqué del crecimiento del parque turístico-inmobiliario, además de la modalidad del turismo residencial alegal, sea la evolución de los precios de la vivienda. Así el precio medio de la vivienda (euros corrientes) en el año 1991 se situaba en torno de los 614,47 euros/m², y en tan solo nueve años se había incrementado en torno al 77,24% llegando a la cifra de 1.089,12 euros/m² de media, aunque en la zona turística de Sant Lluís el precio medio había aumentado un 114,84% con un precio medio de 1.311,55 euros/m² (Roca y Roca, 2003). Hay que destacar que mientras se dispara el precio de la vivienda en las Balears, los salarios (raquíticos y

paralíticos) son de los más bajos del estado español con lo que aumentan las dificultades por acceder a la vivienda, ya sea de alquiler o en propiedad, por parte de los grupos más vulnerables (Blázquez et al., 2002).

A continuación se intentará apuntar cual sería la potencial expansión de la mancha edificatoria en la Menorca Oriental⁶⁴ en el año 2000, de acuerdo con la normativa vigente, en caso de consolidarse el suelo urbano y urbanizable vacante.

En la tabla 13 se aborda cual sería la posibilidad de expansión de la edificación en aquellos suelos clasificados como urbanos y urbanizables que todavía restaban por colmatar en la Menorca Oriental. En cuanto al urbano en el año 2000 había todavía un 14,21% por edificar que potencialmente se traduciría en 4.122 viviendas (12.366 plazas turístico-residenciales), mientras que en suelo urbanizable quedaba vacante un 32,22% del total que se podría traducir en 1.906 viviendas (5.718 plazas turístico-residenciales). Así pues, en el suelo clasificado según la normativa vigente en el año 2000 se podrían levantar, sin necesidad de «trazar» nuevas reclasificaciones, 6.028 viviendas (18.084 plazas turístico-residenciales) de las que el 29,4% se encontrarían en zonas turísticas (CIME, 2003a). Si se materializara el potencial vacante implicaría incrementar el parque inmobiliario en un 30,43% respecto del año 2000, transformando un total de 265,85 has.

La situación potencial esbozada anteriormente ha sido rectificada mediante la aprobación del Plan Territorial Insular de Menorca, que en el «área metropolitana» de Maó tendrá importantes repercusiones que deberán plasmarse en los planeamientos urbanísticos (CIME, 2003a; CIME, 2003b). En la tabla 14 se pretende resumir cuales serán los nuevos crecimientos edificatorios

TABLA 13. Menorca Oriental: suelo urbano y suelo vacante en el año 2000

Superficie Suelo Urbano	1.086,76 has.
Superficie Suelo Vacante	
Urbano	154,46 has.
Urbanizable	111,39 has.
Total	265,85 has.
Viviendas en suelo vacante	6.028 viv.
Plazas en suelo vacante	18.084 pl.

FUENTE: Ferrer (2001) y Sitibsa (2002)

⁶³ Al calcular la capacidad de alojamiento turístico-residencial acudimos a las licencias de obra a partir del Ministerio de Fomento que se van sumando a las viviendas del Censo de 1991 ya que los cálculos que arroja el Censo 2001 son de dudosa calidad. Solamente adaptamos los porcentajes referentes a vivienda principal y no principal.

⁶⁴ En este caso no contemplamos las viviendas en suelo rústico, ni la edificabilidad vacante en suelo ya edificado por lo que los datos son siempre una infravaloración.

potenciales en la Menorca Oriental. Como se puede contemplar en la tabla 15, el 40% de las 1.586 viviendas a construir *ex novo* en los núcleos tradicionales serán de protección pública. Hay que destacar que entre 1991 y el 2000 se han construido un total de 281 viviendas de protección oficial, es decir un 126% inferior a las propuestas para el período 2003-2013 (Roca y Roca, 2003). Las nuevas construcciones en los núcleos tradicionales supondrá, en caso de materializarse, un aumento de la mancha urbana de unas 44,47 has⁶⁵.

Por otro lado, la potencialidad de crecimiento en las zonas turísticas se establece en cuotas anuales, una vez finalizado el plazo anual si no se ha consumado todo el potencial, ese desaparece. Potencialmente se podrían levantar en las zonas turísticas de la Menorca Oriental, durante el período de diez años, unas 1.014 viviendas aisladas⁶⁶ que ocuparían unas 60,84 has. En las zonas turísticas de Menorca se podrán construir también hasta un total de 600 plazas hoteleras anuales que se distribuirán entre las diferentes zonas que lo vayan solicitando. El PTI establece una serie de ART (Áreas de Reconversión Territorial) en la Menorca Oriental con el objetivo de aumentar el suelo libre de edificaciones, reclasificando como zona verde un total de 41 has. y como suelo rústico 21,7 has⁶⁷.

Finalmente si tenemos en cuenta las potencialidades edificatorias en suelo urbano vacante de unas 4.122 viviendas, al que le sumamos los nuevos crecimientos inmobiliarios (2.600 viviendas) ocupando un mínimo de 259,77 has. En el año 2013 el potencial de la capacidad turístico-residencial puede ser de unas 6.722 nuevas viviendas, o lo que es lo mismo unas 20.166

plazas turístico-residenciales. Si a todo este potencial parque turístico-residencial le añadimos aquel que en el 2000 ya estaba edificado en forma de vivienda-inversión o como alojamiento turístico reglado la cifra alcanza el total de 87.668 plazas turístico-residenciales⁶⁸, lo que supone un aumento del 29,87% respecto del parque turístico-residencial del año 2000. Este es un aumento considerable del potencial construido, no obstante reduce algo la potencialidad que suponía la edificación en suelo urbanizable vacante, y sobretodo al establecer las cuotas en las zonas turísticas si transcurrido el año las cuotas correspondientes no han sido consumidas, estas desaparecen.

En el caso de Maó, Gomila (2005) ha lamentado la caducidad sobrevenida del PGOU 1986 que debía tener una vigencia de diez años y en el 2003 todavía no se había revisado, con el riesgo que la evolución de la ciudad quede sujeta al capricho de la archimencionada «mano invisible» del mercado, alejándose cada vez más de aquel concepto de ciudad como proyecto que reflejaba el PGOU de 1986 (Gomila, 2005:61-63), pasando a una ciudad hecha a trozos o por proyectos. El Maó de ahora mismo, como los demás municipios menorquines, se halla ante un proceso que puede ser aprovechado, de forma limitada, para ordenar y dar forma local a las disposiciones del Plan Territorial Insular (PTI, aprobado en 2003), una vez que toda la planificación urbana municipal deberá modificarse para adaptarse a las indicaciones o por el contrario ir más allá y, al calor del debate maduro sobre la sostenibilidad en la isla, introducir una planificación no sólo conforme con Menorca, como ecosistema, sino también con la Biosfera.

Tabla 14. Viviendas y plazas potenciales con PTI en Menorca Oriental

Núcleo tradicional			
	<i>Estimación demanda (Total)</i>	<i>Vivienda libre</i>	<i>Vivienda de Protección Oficial</i>
Plazas	4.758 pl.	2.853 pl.	1.905 pl.
Viviendas	1.586 viv.	951 viv.	635 viv.
Suelo	44,47 has.	26,66 has.	17,80 has.

Zonas turísticas			
	<i>2 primeros años</i>	<i>8 años restantes años</i>	<i>Total Potencial</i>
Plazas	357 plazas/año	291 plazas/año	3.042 plazas
Viviendas	119 viviendas/año	97 viviendas/año	1014 viviendas
Suelo	7,14 has./año	5,82 has./año	60,84 has.

FUENTE: CIME (2003b)

⁶⁵ El art. 55 del PTI regulariza, además, aquellas parcelaciones en suelo rústico que se han ido convirtiendo en urbanizaciones irregulares. En esta área destacan: en es Castell (Binissaida) y en Sant Lluís (sa Bateria, es Camp Sarg, Cas Vidals, Camí de Binibecó, Camí de ses Cases Velles, s'Arribada d'Alcalfar).

⁶⁶ Según el art. 48 del PTI en las zonas turísticas solamente se permite la nueva construcción de establecimientos turísticos en la tipología hotelera o vivienda turística de vacaciones (vivienda unifamiliar aislada). La parcela mínima de la vivienda unifamiliar aislada será de 600m².

⁶⁷ Art. 49 sobre las ART: Maó (sector des Canutells SUP-4, sector des Canutells 7a); Sant Lluís (Biniancollet sector8; Binibéquer Nou; Binibéquer Nou Barranc; Son Ganxo; Cap d'en Font; Binissafüller Platja).

⁶⁸ Suponiendo que no aumenta la planta hotelera.

La ciudad de Maó cuenta ya desde la década de 1980 con una experiencia adquirida en este sentido, experiencia que se materializó en la obra colectiva *La ciutat des del carrer* (Domènech et al., 1983) y posteriormente en el PGOU de 1986, ambos con una notable participación ciudadana. La buena salud de la implicación cívica en la ciudad se ha manifestado más recientemente en la elaboración de la Agenda Local 21 de Maó, cuyos resultados y proceso son un magnífico pilar en el que sustentar la planificación del Maó del siglo XXI. Esta ciudad debería contemplar, especialmente, las conexiones, flujos, forma y función con «el área metropolitana de Maó» o, en su defecto, con el sector oriental de Menorca.

Itinerario urbano

Itinerario urbano. Maó

(Lunes 19 de junio de 2006)

La salida por la ciudad de Maó se realizará siguiendo un trazado de impronta histórica, desde la zona donde se ubicó el primer asentamiento humano de la ciudad y atravesando posteriormente las sucesivas ampliaciones de la misma. La intención del itinerario será, pues, ver como se ha ido configurando la ciudad (forma y función), así como persisten y mutan los elementos urbanos. El recorrido contará con ocho paradas (unos 2 km. aproximadamente) y tendrá una duración aproximada de dos horas.

La ciudad de Maó, en el extremo oriental de la isla, es actualmente la capital político-administrativa de la isla. En ella se concentran desde el primer período de ocupación británica (inicios siglo XVIII) las instancias del poder político-administrativo y militar. La ciudad oriental, había permanecido prácticamente en el «anonimato» hasta el siglo XVIII y su creciente protagonismo estuvo estrictamente vinculado al papel geoestratégico que a partir de ese momento jugó el puerto de Maó. Para los británicos, Menorca era *Port-Mahon*. Mientras Maó vivía en el anonimato, la vida urbana se concentraba sobretodo en la ciudad ubicada en las «antípodas insulares» de Maó: Ciutadella. El fenómeno urbano menorquín constituye una «rareza» dentro del espacio geográfico balear, por su marcada condición bicéfala.

Primera Parada: Plaza de la Constitució

La plaza de la Constitució, anteriormente denominada Pla de la Parròquia, se corresponde a la parte exterior del primer recinto amurallado del castillo de Maó que concentraba un destacamento militar y muy poca población civil. En el espacio público en el que nos encontramos destacan los siguientes aspectos: primero, el Pla de la Parròquia fue el centro focal a partir del cual



FIGURA 22: Vista aérea de Maó (Parròquia de Santa Maria y Costa de Ses Voltes)

FUENTE: Archivo GIST (2005)

se dispusieron los primeros crecimientos radioconcéntricos de la ciudad; segundo, este espacio de marcado valor simbólico aglutinaba, entre los siglos XVII y XVIII, la mayor parte de los usos lúdico-sociales. A partir del siglo XIX se fueron consolidando otros espacios con mayor valor lúdico-social.

En este emplazamiento vamos a prestar atención a una serie de elementos destacables. En primer lugar, tenemos la **iglesia de Santa Maria** emplazada sobre la iglesia que mandó construir Alfonso III en 1288. El edificio que hoy observamos conserva la planta de la antigua iglesia, de nave única como las otras primeras iglesias de Menorca, destacando el hecho que la base del campanario de la iglesia se corresponde con la Torre des Campanar que se encontraba en la esquina meridional del primer recinto fortificado de Maó (castillo de Maó). En 1718, en pleno período británico-protestante, un relámpago ocasionó graves daños, lo que fue aprovechado para demolerla y levantar una nueva iglesia de estructura neoclásica que se finalizaría en 1772



FIGURA 23: Parròquia de Santa Maria y Campanario

FUENTE: Archivo GIST (2005)

a la que posteriormente se han añadido nuevas modificaciones. Así pues señalamos el hecho que la iglesia se reconstruyera durante el período británico

como un epítome del tipo de ocupación que fue la británica. Una ocupación de tipo político-militar con valor geoestratégico de cara al control del Mediterráneo, pero sin demasiado interés por el control de la gente ni el territorio insular.

Justo enfrente de la Iglesia de Santa Maria tenemos dos edificios interesantes que cabe comentar. El primero, el **Principal de Guàrdia**⁶⁹, por su vinculación con el período británico durante el cual fue habilitado para establecer el cuerpo de guardia permanentemente. La intervención del ingeniero Fernández de Ángulo (1786) mediante el estriado de piedra de *marés* en las puertas le confiere un cierto aire barroco al edificio, y ese elemento será utilizado posteriormente en otros edificios públicos y casas señoriales de la ciudad durante el siglo XIX. El segundo corresponde a la fachada⁷⁰ de la casa de al lado del Principal de Guàrdia que presenta elementos típicos de las propuestas arquitectónicas del polifacético **Francesc Hernández Sanz**, de finales de los años veinte del siglo XX. Introducimos la referencia a esta fachada y al artista que la ideó debido a que a principios de siglo la pareja profesional formada por Hernández Sanz y por Femenias i Fabregues, archivero municipal y arquitecto municipal respectivamente, dejó su impronta, con estilo propio, en gran cantidad de edificios de la ciudad. En la composición de la fachada destacamos la figura central del *boínder* (del inglés bow-window) o mirador que la preside, con elementos típicos (líneas rectas, pequeños cristales, trabajo de madera) que se encuentran en otros edificios. Gomila (2005) señala que esta fachada representa ya una obra madura del autor, en la que ha ido adoptando elementos que ha ido aplicando en otras obras.



FIGURA 24: Principal de Guàrdia y Fachada de Hernández Sanz
FUENTE: Archivo GIST (2005)

Hacia el NW, en la plaza de la Constitució apuntamos la presencia de otro edificio emblemático, el **Ayuntamiento**, cuyo edificio original data del año 1613 y del que únicamente se conserva la estructura de los sótanos. En este edificio se concentran dos aspectos interesantes a reseñar: por un lado la vinculación con la arquitectura y urbanismo dieciochesco francés, y por otro lado la proliferación del uso del *marés* como material constructivo. Se trata de una obra del ingeniero español Fernández de Ángulo (1788-1789), con claras influencias de la arquitectura francesa, y en concreto con el pórtico de la iglesia de Sant Lluís que se encuentra en el pueblo dieciochesco francés del mismo nombre, vecino de Maó. Los elementos más interesantes son: el gran pórtico de tres arcos y el tratamiento ornamental de las dos fachadas del edificio de influencia francesa, y la planta inferior decorada con piezas de piedra de *marés*⁷¹, material que será común en gran parte de las edificaciones de Menorca cuyas canteras más destacables se encuentran en el Migjorn calcáreo menorquín. La explotación del *marés* era mayoritariamente a cielo abierto y en menor medida en canteras subterráneas, constituyendo hoy en día un patrimonio etnográfico y paisajístico impresionante (Florit y Sauleau, 1995).

Al fondo de la plaza de la Constitució y encajonado entre la calle Isabel II, el ayuntamiento y el acantilado al puerto tenemos el conjunto del **Convento de les Concepcionistes**. Este convento se levantó sobre la torre de la Gruta (NW) del primer recinto amurallado de Maó. El convento se configuró como una pequeña ciudad amurallada, entre 1623 y 1785, mediante la asimilación de las casas de sus inmediaciones, con lo que se fueron configurando espacios abiertos que funcionan a modo de plazas.



FIGURA 25: Ajuntament de Maó
FUENTE: Archivo GIST (2005)

⁶⁹ Plaça de la Constitució n°12.

⁷⁰ De hecho se trata de la fachada trasera de una casa del Carrer de Sant Roc.

⁷¹ *Marés*: en Menorca se corresponde a materiales calcareníticos del Mioceno Superior, depositados en ambiente litoral o en plataforma marina de aguas someras (Fornós, 2003).

Segunda parada: Plaza de la Conquesta

Desde la plaza de la Constitució nos dirigimos hacia la calle Alfons III (entre el ayuntamiento y la iglesia de Santa Maria) que conecta la Plaza de la Constitució con la plaza de la Conquesta. Esta calle se corresponde con una de las dos puertas que conectaban el primer recinto amurallado mahonés con el exterior. El **Pont des Castell** conectaba dicho recinto por tierra hacia Ciutadella (W).

El núcleo de la ciudad (encastillado) se encuentra en el promontorio calcáreo de la orilla sur del interior del puerto de Maó. La ubicación como apuntábamos anteriormente no es baladí. Por un lado el emplazamiento en un punto elevado del interior del puerto dotaba de unas condiciones óptimas para la seguridad y la vigilancia; y por otro lado el material calcáreo permitía el acceso a los recursos hídricos subterráneos, de hecho la ciudad contaba con un pozo que proveía del agua necesaria para su población.

Se tienen pocas noticias del origen de la ciudad. El Obispo Sever (418 d.C.) informaba que se trataba de una ciudad cartaginesa (*Mago*) que tuvo cierta relevancia durante el período romano en que fue *Municipium Flavium Magnotatum*. La escasa dimensión de este núcleo-castillo (apenas una hectárea) conduce a pensar que se trataba más que nada de un destacamento militar. Maó empezará a adquirir cierta importancia a partir de finales del siglo XIII en que se amplía el recinto amurallado. Hasta entonces había permanecido prácticamente en el anonimato.

El primer recinto amurallado de Maó estaba cortado por dos ejes alrededor de los cuales se disponían los demás elementos urbanos. El eje N-S que iba desde el acantilado al portal del Pont de Na Gentil que comunicaba el recinto con el mar y el eje E-W que iba del acantilado del E hasta el portal del Pont des Castell que comunicaba el núcleo con el resto de la isla (por tierra) hacia el W.

Debemos destacar en esta misma ubicación la actuación del segundo arquitecto municipal, **Josep Claret**, que sí tuvo una visión conjunta de la ciudad⁷². La actual **plaza de la Conquesta** es el resultado del proyecto de ordenación de la parte posterior de la Iglesia de Santa Maria (1942) que estaba ocupada por casas. Se trata de una operación de saneamiento urbano que finalizará en 1950. En la misma plaza de la Conquesta, hacia el norte, se encuentra el edificio de **Can Mercadal** (1761), actualmente biblioteca y museo, que es el único ejemplo en Maó de casa señorial exenta del siglo XVIII, cuya fachada neoclásica servirá de modelo para las casas señoriales de las calles Isabel II y de Sant Roc.



FIGURA 26: Can Mercadal y Plaza de la Conquesta

FUENTE: Archivo GIST (2005)

Tercera parada. Portal de Sant Roc

Saliendo de nuevo por la calle Alfons III nos adentramos a través de la calle de Sant Roc, en dirección al bastión de Sant Roc. Estamos precisamente atravesando el espacio urbano que quedó enmarcado dentro del segundo recinto amurallado de Maó. Antes de hacer referencia a éste segundo recinto, cabe destacar la presencia de casas señoriales⁷³ vinculadas al capital corsario-mercantil de la ciudad. Esta calle junto con la paralela de Isabel II, albergan el mayor número de edificios simbólicos del poder (económico, político y militar) de tiempos pasados.

El segundo recinto amurallado⁷⁴ fue mandado levantar por Alfonso III a finales del siglo XIII y se demorará hasta el 1675, encerrando una extensión de unas cinco hectáreas. Durante este largo lapso de tiempo la ciudad intramuros se colmataba, dibujando una trama definida por las principales vías de comunicación terrestre que se dirigían desde el Pla de Parròquia hacia diferentes puntos atractores situados extramuros, dando lugar a una trama fragmentada en pequeñas manzanas. El ataque del conocido corsario Barbarroja en 1535 que entró y saqueó la ciudad, motivó la finalización de la muralla y también la necesidad de mejorar el sistema defensivo del puerto de Maó y la isla de Menorca. Es por ello por lo que Felipe II mandó levantar un castillo (Castillo de Sant Felip) en la parte meridional de la bocana del puerto. La construcción de aquel castillo diluyó la función defensiva del sistema murario de Maó, por lo que progresivamente fue absorbido por el crecimiento orgánico de la ciudad.

Las murallas contaban con un conjunto de puertas y bastiones de los que nos queda el testimonio

⁷² Claret redactó el primer documento urbanístico de la ciudad: *Proyecto de Reforma Interior y Ensanche de Mahón (1944)*.

⁷³ *Casa de la Familia Vidal del s XVIII (C/Sant Roc nº6); Casa del Barón de Las Arenas de principios del XIX (C/Sant Roc nº24; Casa Olives: C/Sant Roc nº32)*.

⁷⁴ *El perímetro del recinto amurallado viene dibujado por las actuales calles del Rector Mort, Bastió, Costa d'en Deia y Sa Ravaleta, naciendo (N) y muriendo (S) en el acantilado que da al mar.*

del **Portal de Sant Roc**⁷⁵ que en dirección W conectaba con el camino de Ciutadella. Al perder su valor defensivo, las torres se convirtieron en viviendas y se construyeron casas adosadas a ellas. A continuación del Portal de Sant Roc se encontraba el bastión Gran o de Sant Roc (baluarte de forma trapezoidal) construido después del ataque del corsario Barbarroja en 1535, y que al perder su función defensiva se irá rodeando de casas adosadas. En 1943 se demolieron todas las edificaciones de los alrededores dejando únicamente el portal y el espacio libre de la **plaza del Bastió**.

La expansión de Maó, a partir del siglo XVII, se llevó a cabo mediante la asimilación de las murallas. Así, las nuevas casas incluirían fragmentos de la muralla en su interior, desapareciendo la muralla digerida por la propia dinámica de la ciudad⁷⁶, que al mismo tiempo era la estrategia más barata. El primer crecimiento extramuros de la ciudad se produjo siguiendo el camino de Ciutadella, precisamente a continuación del Portal de Sant Roc, donde se encuentra el barrio conocido como **sa Raval**.



FIGURA 27: Portal de Sant Roc

FUENTE: Archivo GIST (2005)

Cuarta parada: Pla des Monestir

Desde la calle del Rector Mort partimos hacia la calle Isabel II, coincidiendo en el punto donde se encontraba el Portal de Sant Cristòfol, que constituía la salida de la ciudad y por el que pasaba el Camí d'en Kane. Este portal fue demolido totalmente en 1839. La

calle de Isable II concentra gran parte de las casas señoriales e instituciones que han representado, y representan, la mano y la sombra del poder como por ejemplo **Cas General**⁷⁷.

Subiendo por la calle Isabel II, hacia poniente, nos dirigimos hacia la **iglesia de Sant Francesc**. Este emplazamiento, **es Pla des Monestir**, (entre sa Raval, el acantilado y el monasterio de Jesús) corresponde a la primera ampliación planificada de la ciudad que data de 1681. En el extremo de lo que debió ser la ciudad del siglo XVII se encontraba el monasterio de Jesús y que después sería de Sant Francesc que funcionaba al mismo tiempo como foco de atracción y límite del crecimiento lineal de la ciudad. El Pla des Monestir y sa Raval serán las dos zonas de los dos primeros crecimientos urbanos extramuros.

La iglesia de Sant Francesc se inició en 1719 con un sistema constructivo gótico extemporáneo y forma parte del conjunto del monasterio de Sant Francesc del que cabe destacar el claustro interior del barroco tardío, iniciado en 1695. Con la desamortización, en 1835 el convento se convirtió en el Instituto de Bachillerato y Casa de la Misericordia que perduró hasta su conversión en el Museo de Menorca.

Si echamos una ojeada por el mirador (N) podemos contemplar la parte interior del puerto de Maó, la Colàrsega, donde predominan los usos náutico-recreativos que antaño había sido una zona húmeda y convertida en huerto tras su desecación por parte de los británicos; en la orilla norte (Cós Nou) los usos energético-comerciales; y en la orilla sur (Baixamar) los usos náutico-turísticos y pesqueros. Desde el promontorio calcáreo en el que nos encontramos vemos la otra orilla, la septentrional, con unos relieves mucho más suaves, ejemplificando la diversidad paisajística menorquina entre la mitad septentrional, paleozoica y silícica, y la meridional, miocénica y calcárea. La orilla septentrional del puerto (Cós Nou) alberga los modernos muelles comerciales que se ampliaron a finales de los ochenta y que permiten el desembarco de los grandes contenedores de la navegación⁷⁸ contemporánea. Estos muelles, además, albergan desde 1956 las instalaciones termoeléctricas de la isla⁷⁹. En el horizonte podemos contemplar los generadores eólicos de electricidad que aprovechan el constante viento menorquín, aunque el aporte eólico representa una pequeña porción del consumo eléctrico de la isla. La función comercial del

⁷⁵ El conjunto del portal está constituido por dos torres cuadradas, una más alta que la otra, que se enlazaban por un paso que por encima de la puerta daba continuidad a la muralla.

⁷⁶ Por ejemplo una torre que defendía el Portal de Sant Cristòfol fue absorbida por la Casa Albertí, convertida en habitación

⁷⁷ Cas General fue la sede del Gobernador Kane y en la actualidad es la sede del Gobierno Militar de la isla..

⁷⁸ En el año 2001 se habían descargado en el Puerto de Maó un total de 738.847 Tm de las cuales el 20'15% corresponde a materiales energéticos fósiles y el 19'58% a materiales de construcción. Mientras, los materiales cargados eran de 168.167 Tm de las cuales el 77'45% eran los camiones y contenedores que se retornaban vacíos (Autoritat Portuària, 2001).

⁷⁹ La central térmica de GESA es la única de la isla. No obstante, la conexión eléctrica con Mallorca, aporta cerca del 75% del consumo eléctrico de la isla. Ello hace que la cuestión energética no parezca ser un problema prioritario al tener asegurado el suministro por la inyección energética proveniente del carbón sudafricano y de la Europa del Este que es metabolizado previamente en Mallorca.



FIGURA 28: Port de Maó (Colàrsega, Cós Nou y Baixamar)
FUENTE: Archivo GIST (2005)

muelle del Cós Nou está íntimamente ligada al polígono ubicado en las afueras de la ciudad, entre el camino de Ciutadella y el de Sant Climent, inaugurado en 1971 y en permanente expansión.

A nuestros pies, en la orilla meridional (Baixamar), bajo el acantilado se encuentra la zona de s'Hort Nou que concentró un gran número de almacenes y factorías durante el período de auge portuario, comercial e industrial. El traslado de esas actividades o simplemente su desaparición se tradujo en un elevado deterioro y abandono de toda la orilla meridional del puerto. En los tiempos del turismo de masas, esta zona se ha ido recuperando con una renovada actividad lucro-recreativa, vinculada también a las actividades náuticas. En definitiva, el puerto concentra un sinfín de usos conflictivos que se suman a su compleja gestión y planificación en la que participan diferentes administraciones públicas (y muchos intereses privados).

Quinta parada: s'Esplanada

Partimos del Pla des Monestir y en dirección sur nos dirigimos hacia la plaza de s'Esplanada. A lo largo del trayecto pasamos por la calle des Frares y calle des Negres que pertenecen a la zona de sa Raval y donde se pueden contemplar las casas de *trast* menorquín, las verdaderas protagonistas de la arquitectura de la ciudad de Maó. El *trast* regular hace referencia a la anchura de unos cinco metros aproximados que son las dimensiones de los troncos utilizados en la estructura de la casa. La casa de *trast* está compuesta por dos plantas fundamentales (planta baja más una) y desván, y siempre que era posible un sótano del cual se extraía gran parte del material necesario para construir la casa, como si de un sistema cerrado se tratase. La profundidad de la casa varía en base a las dimensiones de la parcela, y la planta baja viene seguida de un patio o huerto interior que coincide con otros patios interiores de otras casas dando lugar a unas manzanas singulares y complejas. En la transformación de la ciudad, a lo largo del siglo XX,



FIGURA 29: Casas de Trast menorquín
FUENTE: Archivo GIST (2005)

muchas de estas casas, que eran una sola vivienda, se han convertido en doble vivienda con nuevas oberturas (garaje, puerta de entrada) y también, en algunos casos, convirtiendo el tejado en terraza plana. La transformación y/o degradación que se dio en las casas de *trast* no fue solamente formal sino que desde el punto de vista funcional, muchas plantas bajas se transforman en comercios, garajes u oficinas, siendo causa y al mismo tiempo efecto del declive del centro de la ciudad como espacio habitable. Además, el complejo sistema de casas que conformaban las manzanas se veía alterado debido al crecimiento del espacio construido y menguar la zona verde trasera, con una disminución de luz y espacio verde significativo.

La **plaza de s'Esplanada** correspondía a un gran espacio libre, expropiado en 1765, y servía de plaza de armas del cuartel construido por los británicos durante su segundo periodo de dominación (1763-1782). Dicho cuartel se levantó para alojar a las tropas que hasta entonces estaban dispersas en las casas de la ciudad. La fachada del cuartel, alargada y de composición sencilla, fue pintada de color rojo y en blanco los arquitrabes de las puertas y ventanas, y las pilastras de separación entre módulos. Destacamos el hecho que el uso del color rojo de esta fachada servirá luego de modelo para otras casas de Maó, es Castell y también para casas de campo.

En 1850 se construyó el paseo de Isabel II que ocupaba parte del espacio entre la plaza y el cuartel. Este paseo consolidaba la función lúdico-social de este emplazamiento junto con el eje que se configuró, pasando por la calle de ses Moreres, hasta la plaza de la Miranda y que en el siglo XVIII desbancaría al Pla de Parroquia en dicha función. Claret reordenó s'Esplanada, eliminando en 1944 el paseo de Isabel. El espacio de dicho paseo fue sustituido por una vía que conectaba la avenida Josep Maria Quadrado con el camino de Sant Lluís a modo de vía de circunvalación, y además daba cabida al «rey» de la selva urbana: el coche. La intencionalidad de esa avenida era la de guiar la expansión urbana de

mediados del siglo XX bajo el concepto de ensanche hacia el espacio rústico que se encontraba a espaldas de la ciudad. A partir de entonces, y especialmente entre las décadas de los sesenta y setenta, han aparecido «polígonos» residenciales esparcidos por el extrarradio de la ciudad, acompañados del deterioro urbano del centro de la ciudad y su vaciado residencial al que no se hará frente hasta mediados de los ochenta.

Cuando el arquitecto municipal, Claret, abandonó la ciudad en 1955 para regresar a su Girona natal, se entró en un período de «no plan» con la novedad que la ciudad, de acuerdo con lo acontecido con otras ciudades españolas, se «moverá» cada vez más por «latidos» especulativos. El PGOU de 1975 intentó ordenar y marcar fronteras a la expansión urbana de Maó, sin prestar atención por el centro de la ciudad. A principios de los ochenta se presentó un magnífico estudio (Domènech et al., 1983) que realizaba un perfecto análisis crítico de la situación de la ciudad, así como de sus amenazas. Al calor del debate urbanístico en esos años se redactó la revisión del PGOU, aprobado finalmente en 1986. El plan de 1986, elaborado para un horizonte temporal de diez años, contempló muchos de los aspectos apuntados en el estudio de Domènech et al. (1983) y el centro de la ciudad recibió un tratamiento satisfactorio, mientras que se ordenaba la expansión de la ciudad siendo el diseño del eje de circunvalación de la ciudad, una de las actuaciones más importantes. Actualmente, el planeamiento urbanístico de Maó se encuentra en fase de revisión debido a la necesidad de adaptarse a la normativa territorial insular (Plan Territorial Insular de Menorca).

De la plaza de s'Esplanada en dirección hacia el puerto (NE) encontramos la calle de ses Moreres (antes camino del Portal de Hannover). Éste fue abierto en 1725 y constituye el eje central de la barriada de **sa Quintana Gran** que fue proyectada por los ingleses sobre unas tierras comunales. La calle de ses Moreres ha actuado de punto de conexión entre el centro de la ciudad y la plaza de s'Esplanada que con el paso del tiempo, y especialmente a medida que pierda su función castrense, ha sido uno de los nuevos ejes vertebradores de la ciudad. En la actualidad el eje formado por la calle de ses Moreres, costa de sa Plaza, calle Nou i sa Ravaleta constituye la principal zona comercial de la ciudad. En la calle de ses Moreres se ha producido una importante transformación por el cambio de uso, mayoritariamente comercial, y por la alteración formal con la construcción de edificaciones de estilo universal.

Sexta parada: Teatre Principal y es Freginal

De la calle de ses Moreres nos dirigimos hacia la Costa d'en Deià (S), donde podemos destacar los siguientes ítems: primero, la zona de sa Ravaleta que se

constituye con la tercera expansión extramuros; la segunda, el espacio verde de es Freginal y finalmente el edificio singular del Teatre Principal ubicado donde antes estaba el bastión Buit. **Sa Ravaleta**, se pobló durante el siglo XVIII una vez que las zonas de sa Raval y el Pla des Monestir estaban prácticamente colmatadas. La urbanización de sa Ravaleta fue de la mano de la abertura de calles como la Costa d'en Deià. La urbanización del dieciocho, además, se extenderá linealmente por las calles del Cós de Gràcia y Verge de Gràcia configurando un triángulo en cuyo interior iba quedando un espacio libre, que por su difícil topografía ha restado sin urbanizar hasta la actualidad. Este espacio, la depresión de **es Freginal**, fue adquirido por el ayuntamiento en 1976 y declarado posteriormente parque urbano. No obstante, Claret había propuesto su urbanización en plena época desarrollista.

El edificio del **Teatre Principal**⁸⁰(1829), diseñado por Giovanni Palagi, se levanta sobre la antigua Torre Rodona (o bastión Buit) que fue derribada hasta el nivel de las plateas cuando se construyó el teatro. La fachada del edificio fue renovada en 1859 adquiriendo la actual fisonomía de corte neoclásico, y en los noventa Joan J. Gomila y Domènech Enrich llevaron a cabo una profunda remodelación que contempla la relación edificio-ciudad, abriendo una calle entre la Costa d'en Deià y plaza de Colon. En la plaza de Colon (antes des Padró y Padronet) se celebraba el mercado de las verduras que con la desamortización fue trasladado al claustro del Carme. Actualmente la plaza Colon se encuentra en el principal eje turístico-comercial de la ciudad que va desde s'Esplanada a sa Ravaleta.

Séptima parada: Plaza d'Espanya

Desde la Costa d'en Deià vamos hacia la plaza d'Espanya, pasando por sa Ravaleta que como comentábamos fue una de las primeras barriadas de la ciudad extramuros. Nos encontramos en un espacio abierto que hacia el noreste conecta directamente con el puerto (Baixamar) y hacia el sur se extiende por las calles que van hacia es Castell y el camino del Carme por los que se extendieron linealmente los tentáculos de la ciudad una vez colmatadas las primeras zonas de expansión urbana de sa Raval, Pla des Monestir y sa Ravaleta.

En este punto tenemos, separada del núcleo originario de la ciudad por la depresión de es Freginal, el conjunto eclesiástico del **Carme** que con el proceso desamortizador pasaría a albergar los mercados de la ciudad. El conjunto monástico está compuesto por la iglesia del Carme (1750-1808) y por el claustro que fue construido al mismo tiempo que la iglesia. En 1835 el claustro fue convertido en mercado (carne y verduras), prisión, juzgado y escuela femenina. Actualmente el

⁸⁰ Costa d'en Deià n°46.



FIGURA 30: iglesia y claustro del Carme
FUENTE: Archivo GIST (2005)

recinto del claustro todavía acoge el mercado de verduras y carne, y en sus dependencias se albergan diversas instalaciones culturales (Conservatorio de música, escuelas municipales, UNED, sala de exposiciones y Museo Hernández Sanz - Hernández Mora).

Cuando se trasladaron los mercados de verdura, primero, y de carne, después, al claustro del Carme, el de pescado quedó fuera del recinto. Así, justo en las afueras del claustro y antes de iniciar el descenso a Baixamar por la Costa de ses Voltes, se encuentra la **Peixateria** (mercado de pescado). Interesa, en todo caso, destacar que este edificio fue diseñado por el arquitecto municipal Francesc Femenias (1926) y presenta algunos elementos en la fachada de cierto aire modernista, como las ventanas y las rejas de entrada.

En este emplazamiento cabe citar una de las intervenciones urbanísticas más importantes realizadas por el arquitecto municipal Josep Claret, aunque Femenias ya diseñó un proyecto anteriormente: la **Costa de ses Voltes**. Ésta es la conexión más importante de la ciudad con el puerto y aprovecha la depresión de es Freginal en su desembocadura al mar, como el único espacio que corta los acantilados de la antigua ciudad y que permiten el fácil acceso al puerto. La Costa Vella de Baixamar fue sustituida en 1951 por la nueva Costa de ses Voltes que entraba dentro del proyecto urbanístico redactado por el propio Claret en 1944, el *Plan de Reforma Interior y Ensanche de la ciudad Mahón*. En la década de los años cuarenta Maó vivió unos años de profundas transformaciones urbanas (plaza de la Conquesta, Avenida Josep M^a Quadrado, Costa de ses Voltes) de las que el arquitecto municipal Claret fue protagonista. Se trata de grandes obras que se enmarcaban en las tendencias desarrollistas y de saneamiento urbano del momento.

Podemos contemplar (N) la **Casa Mir** realizada por el ecléctico arquitecto Francesc Femenias en 1918.



Figura 31:
Casa Mir
FUENTE:
Archivo GIST
(2005)

Éste es uno de los pocos ejemplos del modernismo menorquín. Este edificio de nueva planta se levantó sobre el terreno que ocupaba el muro de contención de la cuesta que subía al castillo de Maó, en la plaza de la Conquesta, conocida como Costa de s'Esquintxa Colzos. Este edificio se planteó como el final de la fachada marítima del núcleo más antiguo de la ciudad y mientras las demás casas miran al interior de la plaza, ésta muestra su cara principal al puerto.

Octava parada: la Miranda

La última parada la hacemos en la parte posterior del claustro del Carme, en la zona conocida como **ses Tanques del Carme**. Para llegar allí, pasamos por la plaza del Príncep, abierta en 1795 junto con las calles de Anunciavay y Nord. Este es el punto de encuentro entre las calles del Carme y la de es Castell por donde se produjeron las expansiones lineales de la ciudad. Estas calles albergan, linealmente y a ambos lados, casas de *trast* menorquín que se iban construyendo durante los procesos de crecimiento orgánico de la ciudad. En la actualidad, ambas calles desembocan en la ronda de circunvalación de la ciudad. Cabe decir que mientras la calle del Carme, en su parte final se encuentra la zona de Bellavista que es predominantemente turística y residencial; en la parte final del camino de es Castell, se encuentran los barrios-dormitorio, símbolo de los estragos urbanísticos de los setenta.

En la plaza del Príncep encontramos algunos edificios notables como la casa Soler⁸¹ hecha construir por el comerciante Rafael Soler i Sans en el punto estratégico entre la plaza y la calle de Anunciavay. La fachada de estilo neoclásico fue retocada con elementos

⁸¹ Plaça del Príncep, nº12.

modernistas en la puerta de entrada y también en las barandillas de los balcones al convertirse la planta noble en el Casino Maonès (1870) en clara consonancia con los símbolos de la burguesía urbana del momento.

Seguimos nuestro itinerario hasta detenernos en la plaza de la Miranda. Ésta era la segunda plaza⁸² de la expansión planificada de inicios del siglo XIX de **ses Tanques del Carme**, que debía albergar edificios públicos. En pleno período de expansión urbana, justo después del período británico, se llevaron a cabo tres extensiones planificadas de la ciudad que presentan cierta notoriedad. La zona de ses Tanques del Carme se planificó en 1811 sobre los terrenos de los huertos carmelitas y presenta un trazado ortogonal. Esta ampliación se encuentra entre la calle del Carme (E), el acantilado del puerto (W) y el claustro del Carme (N), ocupando cerca de 5 has. Sus manzanas se construyeron con edificaciones unifamiliares. Esta zona fue una de las zonas marginales de la ciudad en los años setenta y ochenta, aunque posteriormente ha superado esa condición de marginalidad. Podemos decir que en el Maó actual no se dan los procesos que sí tienen lugar en las otras ciudades del archipiélago que se traducen en paisajes urbanos marginales, en los cuales se concentran las actividades fuera de la ley (drogas y prostitución).

Otras extensiones planificadas de principios del siglo XIX fueron la de Cap de Creus (1806) –entre el camino des Castell y el camino de Gràcia- y Dalt Vilanova (1809) –a continuación de sa Raval y Pla des Monestir- que a diferencia de les Tanques del Carme no era el ayuntamiento quien se encargó de la planificación sino que fueron sus propietarios. El resultado final se materializa, entre otros, en que la trama de la primera (Tanques del Carme) presenta un trazado ortogonal regular, mientras que las otras dos (Cap de Creus y Dalt Vilanova) presentaban un trazado menos regular que el primero⁸³.

La plaza de la Miranda que formaba parte del eje lúdico-social junto con la plaza de s'Esplanada, nos ofrece un magnífico mirador desde el cual observar la ensenada del puerto de Maó. En la orilla septentrional se observa la Base Naval que va desde la isla d'en Pinto hasta el Cós Nou. En 1724 los ingleses construyeron un arsenal militar en la orilla septentrional del puerto y a partir de 1766 se inició la construcción de los almacenes de la isla d'en Pinto que a partir de 1916 se convertirán en base naval. Esta isla adquiere la forma casi geométrica actual con el relleno realizado por los británicos en 1768. En la orilla norte, al levante del Cós Nou, se concentró la construcción naval ya que era uno de los rincones más resguardados del puerto. La base naval constituye junto con las fortificaciones del castillo de Sant Felip (orilla S), sa Mola (orilla N), el Hospital Militar

en la isla del Rei, y Llatzaret en la isla del mismo nombre, los grandes elementos arquitectónicos y estratégicos del puerto de Maó que actualmente forman parte de sus atractivos turísticos. Éstos, no obstante, se encuentran en progresivo deterioro que la administración pública pretende revertir mediante su revalorización como espacios turísticos. Hacia levante se pueden contemplar las urbanizaciones turístico-residenciales de la orilla septentrional del puerto (Sant Antoni, Cala Llonga) donde se ha producido, «de facto», una progresiva privatización del dominio público marítimo-terrestre generando una serie de conflictos de uso en cuanto al paso a la franja litoral ocupada por dichas urbanizaciones. En nuestra misma orilla (Baixamar), la meridional, se encuentran instalaciones lúdico-deportivas destinadas al turismo y hacia levante se puede apreciar el vecino municipio de es Castell que forma casi un continuo urbano con el de Maó.

La ciudad de Maó en el siglo XXI se expande más allá de sus límites administrativos en una área metropolitana que abraza los municipios de es Castell y Sant Lluís. Cada uno de ellos adquiriendo unas determinadas especializaciones funcionales.

Itinerario urbano. Ciutadella

(martes 20 de junio de 2006)

Después de recorrer la isla de Menorca, de levante a poniente, entramos en Ciutadella a través de la principal vía de entrada, la Carretera de Maó (Me 1), que conecta las dos «cabezas» de la isla. En el tránsito hacia el interior de la ciudad hemos dejado atrás el polígono industrial (unas 40 Ha) que ocupa los suelos, antes fértiles, de las afueras de la ciudad y pasamos por el ensanche de la ciudad construido después del derribo de las murallas (1871). Nuestro itinerario empezará concretamente en el Portal de Maó y terminará en la plaza des Born, siguiendo el itinerario un rumbo E-W y recorriendo aproximadamente un kilómetro de distancia, a lo largo del cual realizaremos un total de cinco paradas.

Primera parada: Portal de Maó

El punto en que nos encontramos, la plaza d'Alfons III (o de ses Palmeres), coincide exactamente con lo que fue el **Portal de Maó** del recinto amurallado. El recinto amurallado medieval fue levantado por orden de Alfonso III y cubría el trazado que hoy marca la Contramurada, nombre que recibe la ancha avenida que delimita la frontera entre la ciudad intramuros y el ensanche. Parece ser que la ciudad musulmana no contaba con recinto amurallado, tan solo con un alcázar que dominaba la rada del puerto. Con la conquista

⁸² Se planificó otra plaza (plaza de Sant Roc) que debía ser de carácter más popular.

⁸³ Otra extensión menos conocida es la de les Tanques de les Monges, justo a continuación (SW) de la de Cap de Creus.

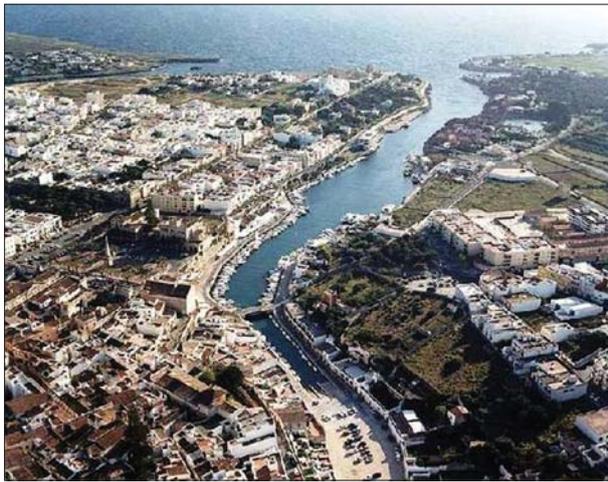


FIGURA 32: Puerto de Ciutadella
FUENTE: Archivo GIST (2005)



FIGURA 33: plaza de ses Palmeres y molino des Comte
FUENTE: Archivo GIST (2005)

cristiana se mantuvo la capitalidad en Ciutadella y se levantó un gran recinto amurallado que encerraba en los extremos norte y sur a los monasterios de las clarisas y de los franciscanos respectivamente. La muralla contaba con cinco puertas principales (Portal de la Font al N; Portal de Maó al E; Portal d'Artrutx al S; Portal d'en Sales al W y Portal de la Mar para descender al puerto) y la trama urbana se organizaba en torno dos grandes ejes que enlazaban dichas puertas en sentido N-S y E-W. Con motivo de un potente ataque corsario en 1558 se decidió reforzar el recinto murario con baluartes.

En la década de 1860 se iniciaron los trámites para el derribo de las murallas, siguiendo las pautas higienistas y «desarrollistas» de ciudades vecinas, aunque sin unas necesidades demográficas muy claras. El derribo de dichas murallas se demoró durante las dos primeras décadas del siglo XX. La expansión de la ciudad extramuros se produjo tímidamente durante la primera mitad del siglo XX, y en todo caso se llevaba a cabo siguiendo linealmente a las principales vías de comunicación, como es el caso de la carretera de Maó o la de Sant Joan de Mises. No obstante, con la irrupción del turismo de masas la zona del ensanche se ha ido colmatando y además han ido apareciendo nuevos espacios urbanos (turísticos) más allá de los lindes del continuo urbano de Ciutadella. La Ciutadella actual es un cúmulo de espacios urbanos esparcidos por el litoral, entre los que prima la ciudad histórica sobre el resto, aportando complejidad y dificultades de gestión y planificación.

En la desembocadura de la carretera Maó-Ciutadella en la Contramurada, podemos contemplar uno de los doce molinos harineros que funcionaban en el siglo XIX en Ciutadella. El **molino des Comte**⁸⁴, junto con el de es Cavallitos en el camino de Sant Joan de Mises, son

los únicos que quedan en Ciutadella. Ambos son los molinos más modernos de dicha época. Este molino, de finales del siglo XVIII, presenta una base de dos plantas: la planta baja servía de almacén y la segunda era la vivienda del molinero. El primer Conde de Torressaura lo adquirió a principios del siglo XIX, por lo que recibe el nombre de *Molí des Comte*. En la actualidad este molino, convertido en bar, resta bien conservado.

Segunda parada: plaza Nova y ses Voltes

En dirección W, seguimos uno de los principales ejes de la ciudad (E-W) en el que se concentrarán las principales instancias del poder, un poder ligado a las viejas instituciones heredadas del Antiguo Régimen. En su trayectoria se definen una serie de espacios abiertos. En primer lugar tenemos la plaza des Custell (ahora plaza Nova) donde se encontraba una necrópolis musulmana y dos de las tres mezquitas de la ciudad. En sus inmediaciones estaría el límite oriental de la *Medina Manurqa*.

Esta plaza debía ser de las mayores de la ciudad medieval y en ella se encontraba el pósito de granos en los tiempos del auge comercial de la Ciutadella medieval. La plaza des Custell estaba rodeada de pórticos abovedados de los que tan solo quedan unos pocos testimonios en el sector norte. Desde esta plaza arranca, en dirección W, una de las calles más representativas de Ciutadella, que recibe el nombre de **ses Voltes** por los pórticos abovedados que cubren las aceras de la calle. Esta calle recibía el nombre de calle de ses Verdures que como su nombre indica acogía la venta de verduras. En la actualidad, ésta es una de las principales calles comerciales de la ciudad, de función eminentemente turística presentando un elevado estado de conservación, aunque su condición turístico-comercial

⁸⁴ Avenida de la Constitució nº20.

conduce a una utilización y transformación cada vez más conflictiva. Dicha calle conecta la plaza Nova con la plaza Vella (hoy plaza Major) que se encuentra en la parte posterior de la Catedral y donde coinciden los dos ejes vertebradores de la trama urbana.

Tercera parada: Mercat

Después de pasar por ses Voltes nos dirigimos hacia el Mercat, girando por la calle del Seminari (S) donde hay una serie de edificios emblemáticos, reminiscencias de las estructuras de poder en la ciudad. En primer lugar, en la esquina entre la calle del Seminari y la del Sant Crist, tenemos la **capilla del Sant Crist** levantada entre 1662 y 1667 sobre una casa de traste, que destaca por ser una de las mejores representaciones del barroco en Menorca. En segundo lugar, y a continuación del anterior, encontramos el **palacio Saura** de principios del siglo XVIII. Éste fue ofrecido por los británicos al caballero Miquel Saura i Morell por defender los intereses británicos en 1706, lo que nos permite matizar la supuesta confrontación entre las estructuras del poder del Antiguo Régimen con las del Nuevo, es decir, de la aristocracia ciudadelense con los poderes británicos.

A continuación nos dirigimos hacia la plaza Llibertat, girando por la calle dels Socors. En este lugar se encontraba el espacio abierto de la plaza dels Oms, que fue sustituida por el **convento dels Socors** de los agustinos después de la invasión turca de 1558. El antiguo convento de los Agustinos que se encontraba extramuros fue destruido durante el ataque corsario y por ello se decidió construir de nuevo el convento dentro de la muralla a finales del siglo XVI. Ello supuso una importante remodelación urbana, en detrimento de los espacios abiertos intramuros. En 1619 se inicia la iglesia de Sant Agustí del convento dels Socors. Este proyecto se apartaba del trazado de las iglesias mallorquinas que habían influido a las menorquinas hasta el momento, para enlazarse a la concepción renacentista de la



Figura 34: Calle de ses Voltes
FUENTE: Archivo GIST (2005)

arquitectura castellana. El convento dels Socors se construyó en la segunda mitad del siglo XVII.

En 1835, con la desamortización, los frailes agustinos abandonaron el convento y en 1858 se instaló el Seminario Conciliar, además el huerto del convento se convirtió en la plaza del mercado. Éste será uno de los proyectos abanderados en el período de la Gloriosa, el sexenio democrático de 1868, por lo que esta plaza recibió el (bonito) nombre de **plaza Llibertat**. Es la única muestra de la arquitectura de hierro del siglo XIX en Ciutadella. La plaza está compuerta por porches en forma de «U» que miran hacia poniente y hacia la parte posterior del Seminario. En 1895 se construyó la estructura metálica central para proteger los mostradores de venta del pescado y también la pieza lineal adosada al Seminario donde se ubican las carnicerías.

Cuarta parada: Catedral de Menorca

Desde la plaza Llibertat nos dirigimos hacia la plaza de la Catedral, pasando por la calle Castell Rupit y la calle del Santíssim, girando luego hacia la calle del Roser. En el recorrido podemos destacar una serie de



FIGURA 35: Mercat (Plaza Llibertat)
FUENTE: Archivo GIST (2005)

elementos urbanos. En primer lugar, los símbolos arquitectónicos de la aristocracia ciudadelense como el **palacio Martorell**⁸⁵ de finales del siglo XVIII, y el **palacio Saura**⁸⁶ de finales del siglo XVII, construido por los maestros de obra mallorquines Amorós. La calle del Santíssim, que no tenía salida, fue abierta en el siglo XVII por lo que su trazado presenta una solución sinuosa que conecta con la calle Castell Rupit. Justo enfrente del palacio Martorell podemos apreciar la calle del Portal d'Artrutx que se correspondía con la puerta meridional de las antiguas murallas, definiendo el segundo eje principal de la ciudad al conectar con el Portal de sa Font al norte.

En la calle del Roser encontramos la **iglesia del Roser** (1705) de planta de nave única con bóvedas de arista. Esta iglesia conecta estilísticamente con el palacio Saura y otras obras realizadas por la familia Amorós, ejecutores de los pocos edificios barrocos de Menorca.

Finalmente, nos encontramos en la plaza de la Catedral donde podemos contemplar la sólida **Catedral**. Alfonso III cuando invadió y conquistó Menorca ordenó construir cuatro capellanías en la isla, una de ellas sería la de Santa María de Ciutadella. Ésta se emplaza sobre lo que fue la principal mezquita, de las tres que había, de *Medina Manurqa*. El campanario utiliza la base del antiguo minarete, y las capillas ocupan lo que debieron ser el patio de abluciones y otros anexos. La construcción sigue las pautas del gótico catalán. La iglesia tiene una sola nave central cubierta con bóveda de crucería simple y ábside heptagonal. Actualmente, quedan únicamente dos puertas (puerta Major y puerta del Rellotge) de las tres iniciales, al quedar oculta la de les Esquelles con la construcción de la capilla nueva y el palacio episcopal.

La Parroquia de Santa María simboliza la dualidad y polarización entre las dos ciudades menorquinas. A grosso modo: la ciudad de los señores y de la iglesia a poniente, frente a la ciudad comercial e industrial en el levante. La contraposición entre la sociedad del Antiguo Régimen y la sociedad burguesa. Las elites ciudadelenses esperaban que después del último período británico la capitalidad retornara a la vieja Ciutadella. La situación se resolvió con la declaración de Ciutadella como sede episcopal menorquina y en 1795 la parroquia de Santa María se convirtió en la Catedral de Menorca. Con la capitalidad diocesana se realizaron una serie de reformas en la Catedral, que afectaron también a la trama urbana cercana. El obispo Juano, a principios del siglo XIX, mandó sobreponer una portada neoclásica sobre la portada mayor de poniente y se abrió la calle de Cal Bisbe (1802-1803) donde se levantó el palacio episcopal o Cal Bisbe de trazos neoclásicos. Durante el proceso de derribo y «saneamiento» de la ciudad a partir de 1868 se llevó a cabo una reforma importante de la plaza de la



Figura 36: Catedral de Menorca

FUENTE: Archivo GIST (2005)

Catedral con el derribo de edificios en el sector sur, entre los que se encontraba el antiguo edificio de la Universidad. Gran parte de ese sector sur fue ocupado por el edificio de la Sexagenària que actualmente es la sede del Consell Insular de Menorca en Ciutadella.

En la misma Plaza de la Catedral se levanta la **casa Olivar** (1633) que junto con el palacio de Torresaura ocupan la totalidad de la manzana. Esta casa señorial se construyó después de derribar las casas que allí había levantadas. La fachada presenta una estricta simetría, destacándose la principal que delimita el espacio urbano de la plaza de la Catedral por el sur.

Quinta parada: Plaza des Born

Desde la plaza de la Catedral iremos hacia la plaza des Born, pasando por la calle Major des Born. Cabe mencionar que *es Call* o barrio de la judería de la ciudad se encontraba en las calles que desembocan en la calle Major des Born desde el sur (calle de Sant Jeroni y calle des Palau).

La **plaza des Born** formaba parte del palacio musulmán que el Almojarife Said Ibn Hakam hizo levantar. El palacio se extendía desde la calle Palau hasta ses Cases Noves, y la ciudad contaba con el alcázar como principal edificio defensivo. A partir de la conquista cristiana, la plaza des Born se convirtió en la plaza de armas donde se realizaban ejercicios castrenses y justas. Este espacio abierto separaba la ciudad amurallada del alcázar. Pere IV ordenó en 1349 la construcción de un muro mediante el cual cerrar completamente la ciudad e incluir el alcázar y la plaza des Born en el recinto amurallado.

En la segunda mitad del siglo XIX se llevaron a cabo una serie de intervenciones que modificaron sustancialmente esta plaza. En primer lugar, desaparecen los jardines del Palacio del Gobernador, el antiguo alcázar, y también el muro consiguiendo así acercar ese espacio

⁸⁵ Calle del Santíssim nº7.

⁸⁶ Calle del Santíssim nº2.



Figura 37: Fachadas palacio del Comte de Torresaura y palacio Salort
FUENTE: Archivo GIST (2005)

a la ciudad. En el mismo centro de la plaza se erigió en 1857 el **Obelisco de sa Desgràcia** para conmemorar el asalto turco de 1558. En 1862 la plaza fue el primer espacio de Ciutadella con iluminación pública de gas.

Las fachadas a ambos lados de la calle Major des Born que dan a la plaza constituyen una de las imágenes pictóricas más impresionantes de Ciutadella. Las fachadas neoclásicas de unos 55 m. se contraponen a los poco más de cinco metros de la calle. El conjunto neoclásico formado por el **palacio Salort** (1813) y el **palacio del Comte de Torresaura** (1839) marca la entrada al recinto de la ciudad. Estos monumentales edificios son unos vestigios tardíos de la gran jerarquización social en la ciudad. En tiempos de expansión del capitalismo comercial e industrial menorquín, la aristocracia y el clero mantuvieron todavía una posición privilegiada que queda reflejada en estas exageradas edificaciones. El palacio Salort (esquina S) combina una fachada principal severa y pesada que da a la calle Major des Born, con una fachada teatral compuesta por una galería de tres arcos a doble altura. El palacio del Comte de Torresaura es el

ejemplo más desatado de la arquitectura civil neoclásica de Ciutadella. La fachada teatral de la Plaza des Born de ritmo simétrico, réplica de la del palacio Salort, con una puerta arcada en la parte central. Ésta es la entrada de carruajes, mientras que la puerta principal da a la calle Major des Born, justo enfrente de la puerta de entrada del palacio vecino.

En la parte meridional de la plaza se encontraba el antiguo convento de Sant Francesc que junto con el de Santa Clara marcaban los límites y el trazado de la muralla que los encerraba. Del conjunto conventual de Sant Francesc queda tan solo la iglesia de Sant Francesc. El proceso desamortizador, a mediados del siglo XIX, instó a urbanizar ese espacio intramuros. Así, el convento se transformó en el barrio conocido como ses Cases Noves, formado por las calles de Joan Benejam, Nou de Juliol y Arguimbau.

En la misma plaza destacamos el edificio del **Ajuntament** sobre el antiguo Reial Alcàsser. El alcázar se sitúa en una posición privilegiada para la vigilancia de



Figura 38: Ajuntament de Ciutadella (Reial Alcàsser) y Bastió
FUENTE: Archivo GIST (2005)

la ensenada del puerto de Ciutadella. El alcázar árabe se convirtió en el palacio del gobernador y en 1879 se cedió este edificio al ayuntamiento cuando éste abandonó el edificio de la Universitat sito en la plaza de la Catedral. Entre 1897 y 1925 se llevaron a cabo las reformas para convertir este edificio en la sede del ayuntamiento. La reforma destruyó las antiguas estructuras dejando algunos testimonios en la planta baja del antiguo edificio. Una última reforma eliminó añadidos del volumen exterior para intentar recuperar parte de su perfil original y se abrió el acceso al bastión sobre el puerto para el acceso público. En la zona del ayuntamiento, a los pies de Baixamar tenemos uno de los pocos restos de la antigua muralla, que se suman a los de la Muradeta y el bastión de sa Font.

En la Plaza des Born justo en el Portal de la Mar (N) encontramos el **teatro des Born** (1873) levantado donde antes había un cuartel de caballería. El edificio está encajonado entre el acantilado y la calle lateral que delimitan sus dimensiones. La fachada es de estilo neoclásico con referencias palladianas y en 1988 fue rehabilitado por los arquitectos Martorell, Mackay y Bohigas.

Desde la plaza des Born podemos contemplar la ensenada del puerto de Ciutadella, en el que se concentran los usos recreativos (bares, restaurantes y puerto deportivo) en la orilla sur y los usos marítimos de pesca y comercial en la orilla norte. La orilla septentrional no fue habitada hasta finales del siglo XIX en que se ordenaron las zonas próximas de sa Quintana y Dalt des Penyals. Hacia poniente por esa misma orilla se encuentran importantes centros turísticos de Ciutadella, como por ejemplo del de Cala en Blanes.

La ciudad del siglo XX, después del derribo de las murallas, se expandió siguiendo las principales vías de comunicación. El sector occidental de la ciudad, a continuación del Born, se convertirá en zona turístico-residencial desde que en 1894 se abrió el paseo de Sant Nicolau. La transformación más importante llegó de la mano de la explosión turística, que se tradujo en la ocupación del litoral ciudadelense y desbordando aquella ciudad delimitada por el puerto de Ciutadella y cala des Degollador. Se intentó ordenar la expansión urbana de la segunda mitad del siglo XX mediante los PGOU de Xavier Surinyach (1974) y Albert Puigdomènech y Carles M. Díaz (1988). La planificación urbanística daba la cobertura legal necesaria para el crecimiento turístico-inmobiliario. El Plan Territorial de Menorca de 2003 ha sentado las bases legales para una planificación territorial sin las pretensiones expansionistas de los años del desarrollismo. En estos momentos todos los municipios menorquines están adaptando su planificación a la norma territorial de rango superior que tendrá una importante incidencia en el municipio de Ciutadella, el mayor de la isla.

El puerto de Ciutadella fue ampliado durante un largo lapso de tiempo, desde los inicios del siglo XX hasta después de la Guerra Civil, para poder albergar embarcaciones de mayor calado. En la actualidad, la derecha político-empresarial pretende llevar a cabo una ampliación del puerto de Ciutadella ante la cual ha habido una importante reacción por parte de la sociedad civil y la comunidad científica. El proyecto pretende ampliar artificialmente Cala en Busquets para instalar un puerto deportivo y construir un dique exterior en la parte septentrional de la bocana, donde puedan amarrar buques de gran calado (mercancías y pasajeros). A finales del año 2005, después de una larga polémica e importante movilización social, el Ministerio de Medio Ambiente (responsable del dominio público marítimo) decidió paralizar el proyecto del dique exterior por su elevado impacto ambiental. Aunque seguramente ese proyecto seguirá latente ya que hace más de una década que es, entre otras cosas, un elemento de conflicto político entre la derecha y la izquierda.

Conclusiones

La isla de las dos cabezas, una oriental y una occidental es hoy en día una realidad que se manifiesta como otra rareza menorquina en el contexto balear. La comprensión del fenómeno urbano menorquín requiere desplazarse de un extremo al otro de la isla, en función del momento histórico en el que nos encontremos. La población menorquina ya en el siglo XVI estaba concentrada en las ciudades de Maó y Ciutadella, que contaban con el 72,5% de los 5.975 habitantes y, en el año 2001, según el Censo de habitantes, el 66% de los 70.357 habitantes de Menorca residían en ambas ciudades. Por lo que podemos hablar de un fenómeno urbano importante y precoz.

La evolución geohistórica de las urbes menorquinas, Ciutadella y Maó, se analiza y se comprende en relación a las dinámicas externas y especialmente en función al contexto geopolítico y geoeconómico imperante. De esta manera, cuando las correlaciones de fuerzas y las dinámicas del poder se ubicaban en los territorios próximos del Mediterráneo occidental, la capitalidad y la mayor actividad recaía en la ciudad occidental (Ciutadella), mientras que cuando la escala de las relaciones económicas y del poder se ampliaban - a todo el Mediterráneo y «resto del mundo»- la ciudad oriental (Maó) adquiriría un mayor peso urbano. Ambas ciudades compartirán el privilegio de contar con un magnífico puerto que, sin duda, será el principal elemento geoestratégico disputado por parte de las diferentes potencias europeas, siendo el puerto mahonés, indiscutiblemente, el más apto para la moderna navegación.

Hasta mediados del siglo XVI el principal centro urbano de la isla era Ciutadella, pero después del ataque de Barbarroja a Maó en 1535 se decidió edificar el castillo de Sant Felip en el puerto de Maó, lo que dotó a ese puerto una posición privilegiada que motivará el desarrollo urbano de Maó. Un desarrollo que se verá propulsado durante el siglo XVIII, el siglo de la Menorca británica. Mientras Ciutadella permanecía atada a las estructuras sociales del Antiguo Régimen, en Maó aparecía una incipiente burguesía ligada a las actividades comerciales, corsarias y portuarias. La expansión de la ciudad se produce mediante la asimilación de las murallas mahonesas y también en los arrabales del castillo de Sant Felip, mientras que en Ciutadella la ciudad no experimenta cambios significativos, excepto la construcción de suntuosas casas por parte de la enriquecida aristocracia.

Tras el dominio británico, la capitalidad económica y política se consolidará en Maó, mientras que Ciutadella se convirtió en la sede episcopal de la isla. El siglo XIX fue intenso. A lo largo de ese siglo se produce una importante crisis socioeconómica que se saldó con una importante emigración, pero también en la segunda mitad del XIX se produjo la primera industrialización menorquina, siendo especialmente

importante en Maó y Ciutadella. Cabe destacar que esa industrialización no fue protagonizada ni por la burguesía enriquecida en Maó, ni tampoco por la aristocracia terrateniente ciudadelense. La pérdida de los mercados antillanos y la crisis de la I Guerra Mundial lastraron ése florecimiento industrial. La pujante actividad industrial se plasmó en el paisaje urbano, traduciéndose en las correspondientes ampliaciones y transformaciones urbanas, siendo las más destacables las ampliaciones planificadas en Maó (siglo XIX) y el derribo de las murallas en Ciutadella (finales siglo XIX) por un lado; y las transformaciones resultado de los procesos desamortizadores, por otro.

A finales de los años 1920 se empieza a recuperar la economía isleña, y se impulsan nuevas actividades industriales, y en 1932 se crea el Fomento de Turismo, pero todas las expectativas fueron truncadas por la Guerra Civil y la dura posguerra, durante la cual Menorca fue castigada por mantenerse fiel a la República. A partir de la apertura del régimen franquista al exterior se empieza a recuperar la actividad económica menorquina, dando lugar a lo que se ha conocido como la «vía menorquina del crecimiento» (caracterizada por el equilibrio intersectorial) y el turismo de masas irrumpirá en el territorio insular. Posiblemente, la tardía construcción del aeropuerto (1969) en la parte oriental de la isla ayude a explicar, en gran medida, la menor intensidad del fenómeno turístico y sus impactos en el litoral menorquín. La huella turística será importante, especialmente en el litoral ciudadelense. Ciutadella, al calor del turismo de masas, se irá expandiendo desde sa Contramurada a lo largo de los principales ejes de circulación donde se ubican los barrios residenciales y en forma dispersa a lo largo de su costa donde se ubican los «polígonos turísticos». La mancha urbana ciudadelense ha pasado de las 115,31 has. de 1956 (a las puertas del primer boom turístico), a las 1042,23 has. del año 2000, lo que supone un incremento del 803,85%. La población pasó de 11.170 habitantes en 1950 a los 23.103 habitantes del censo del 2001, lo que implica la duplicación de la población de la ciudad.

Mientras tanto, la ciudad oriental concentraba las actividades administrativas, portuarias y comerciales, además de cierta actividad industrial. Esa condición administrativo-comercial permite comprender la menor importancia de la oferta de alojamiento turístico en Maó. No obstante, la comprensión del fenómeno urbano de Maó requiere un cambio de escala para pasar a la (supuesta) «área metropolitana de Maó» que estaría compuesta por los municipios de Maó, Sant Lluís y es Castell. Cada uno de esos municipios presenta una funcionalización económica y territorial diferenciada. La mancha urbana del «área metropolitana mahonesa» ocupaba un total de 309,99 has. en 1956, y en el año 2000 esa mancha se había casi quintuplicado (1.486,64 has.). No obstante, la población había aumentado en tan solo un 56,8% entre 1956 y el 2001.

Durante la segunda mitad del siglo XX la ciudad de Maó ha experimentado un crecimiento desordenado con barrios-dormitorio en el extrarradio, al mismo tiempo que se producía el vaciamiento del interior de la ciudad. El Plan Claret (1944) se adaptaba a las corrientes desarrollistas de la época, dando un especial protagonismo al coche. El PGOU de 1986 y el estudio de Domènech et al. (1983) marcaron un cambio de rumbo en cuanto a las dinámicas urbanas con la consiguiente revitalización del centro de la ciudad y la reordenación del extrarradio. Desafortunadamente, la revisión de aquellos planteamientos no se llevó a cabo como quedaba establecido en el propio plan. En cambio, la planificación urbana en Ciutadella es mucho más tardía.

A las puertas del siglo XXI las expectativas de crecimiento urbanístico derivadas de los planeamientos vigentes eran sumamente elevadas, tanto en Ciutadella (16.578 viviendas) como en el «área metropolitana de Maó» (6.028 viviendas). En tiempos del Tercer Boom Turístico, ha coincidido el fenómeno de la burbuja inmobiliaria con el del turismo residencial, con lo que se ha ido intensificando el proceso de *urbanización* (Muñoz, 2005) y una creciente vulnerabilidad socioeconómica que se traduce en una sociedad altamente endeudada y un modelo económico centrado en los usos «destructivos» del suelo. La expansión de la ciudad de finales del siglo XX, responde cada vez más a criterios especulativos donde la variable demográfica, con tasas de crecimiento del 1% anual, es utilizada como coartada retórica para la continua expansión de las manchas de cemento y asfalto, ante un constante incremento del precio de la vivienda que entre 1991 y el 2000 han sido en Ciutadella del 136% y en el «área metropolitana de Maó» del 77,24%. Sin embargo, en los espacios turísticos la presión turística se manifiesta en una variación demográfica anual que presenta sus puntas en los meses estivales. Así, según el OBSAM⁸⁷, Ciutadella aumentaba su población en un 158% en los meses de verano del 2001 y el «área metropolitana de Maó» en un 88% lo que se traduce en una sobredotación del parque turístico-residencial y de las infraestructuras.

La particularidad menorquina dentro de la inserción balear a los espacios del capitalismo global se manifiesta en su modelo socioeconómico y su impronta territorial. A contracorriente, dentro del contexto balear, se ha propuesto el Plan Territorial Insular (PTI) de Menorca (aprobado en 2003) que pretende calmar el ritmo de crecimiento del negocio turístico-inmobiliario, reduciendo considerablemente las potencialidades que se desprendían de la planificación anterior al PTI. La planificación urbanística deberá adaptarse a los criterios

y al modelo territorial que se desprende del PTI, así en los próximos diez años Ciutadella podrá crecer en 1.791 viviendas (ocupando unas 71,36 has.) y el «área metropolitana de Maó» en 2.590 viviendas (ocupando unas 105,31 has.). Además, en suelo urbano vacante restaban por edificar en Ciutadella 4.025 viviendas (ocupando unas 100,62 has.) y en el «área metropolitana de Maó» 4.122 viviendas (ocupando unas 154,46 has.). En caso de materializarse las expectativas de crecimiento turístico-inmobiliario⁸⁸, la capacidad de alojamiento total (turístico reglado y residencial) se situaría en el caso de Ciutadella en torno a las 95.135 plazas (con 23.672 viviendas y 24.119 plazas turísticas) y en el «área metropolitana de Maó» en las 87.668 plazas (con 26.526 viviendas y 8.090 plazas turísticas). La contabilización de las potencialidades alojativas permite visualizar el divorcio entre la dinámica turístico-inmobiliaria y la demográfica, que se recoge en el PTI, ya que suponiendo un crecimiento demográfico del 1% durante el primer decenio de vigencia del PTI la capacidad de alojamiento residencial se situaría, en Ciutadella en un 279,44% sobre la base demográfica y en el «área metropolitana de Maó» en un 219,16%. Es decir en el primer caso la capacidad de alojamiento casi triplicaría la población y en el segundo se duplicaría.

En definitiva, el horizonte que se vislumbra en el medio plazo presenta, más que una vocación por frenar la expansión caótica del negocio turístico-inmobiliario con sus «efectos colaterales», una clara vocación para marcar un cambio de rumbo y calmar esa expansión. Éste cambio de rumbo incide, en lo que hemos detectado como la «vía menorquina del desarrollo» que hunde sus raíces, especialmente, en el siglo XVIII y que se traduce en una sociedad participativa política y económicamente, lo que algunos autores denominan como «capital social». La presencia de una sociedad civil activa y el desarrollo de las clases obreras y burguesas han permitido que fructificase en esta isla el proyecto de la Reserva de la Biosfera (1993) y un plan territorial que sería calificado de utópico en las otras islas del archipiélago⁸⁹. No obstante, cabe matizar la diferencia entre Ciutadella, aún conservadora y populista, donde se apuesta por el proyecto y la «mano invisible del mercado», y Maó donde dentro de las reglas del juego económico se pretenden racionalizar las sendas de crecimiento mediante la planificación. El citado proyecto de ampliación del puerto de Ciutadella (recientemente denegado), además de ser un claro exponente de la ciudad postmoderna hecha a partir de proyectos, ha de interpretarse en los términos de competitividad (social, política y económica) en que han coexistido

⁸⁷ OBSAM (Observatori Socioambiental de Menorca): www.obsam.org (consultada 18 de noviembre de 2005).

⁸⁸ Suponiendo que el parque turístico no crece respecto al año 2000.

⁸⁹ Al cierre de la redacción de este texto se ha llevado a cabo una modificación del PTI de Menorca (aprobación inicial por parte del Consell Insular de Menorca el 29 de noviembre 2005). Se trata de una modificación menor –en nuestro caso de estudio afecta dos sectores urbanizables y el área de reconversión territorial de Santandrià (18 plazas) en Ciutadella; y zonas turísticas en Sant Lluís (189 plazas)-. De todas maneras son unas modificaciones que no alteran el modelo territorial definido por el plan.

históricamente las dos ciudades menorquinas y que en los tiempos del capitalismo global las ciudades tienden a la competitividad (vía *marketing* y grandes proyectos) para así atraer inversiones (y turistas), en lugar de buscar mecanismos de cooperación y coexistencia.

En el siglo XXI las ciudades, y en especial aquellas que históricamente se han centrado en las actividades terciarias (comercio o turismo), deberán afrontar el nuevo panorama al que se enfrenta la economía global que viene marcado por el final de la era de los combustibles baratos y el fin del petróleo (Bermejo, 2005). Sin embargo, los flujos de materiales y turistas presentan una tendencia al alza.

Bibliografia

- Alcover, A. et al. (2001) «Bases per al coneixement del contacte entre els primers colonitzadors humans i la naturalesa de les Balears» en *Endins* n°34, pp.5-57.
- Autoritat Portuària de Balears (2001) *Memòria anual 2001*. Autoritat Portuària de Balears, Palma de Mallorca.
- Baulies, J. (1964-1967) *L'illa de Menorca*. (3 vol). Ed. Barcino, Barcelona.
- Bermejo, R. (2005) *La transición hacia la sostenibilidad. Principios y estrategias de economía sostenible*. Los Libros de la Catarata, Madrid.
- Blázquez, M. et al. (2002) *El Tercer Boom*. Ed. Lleonard Muntaner, Palma de Mallorca.
- Blázquez, M. y Murray, I. (Dir.) (2003): *Indicadors de Sostenibilitat del turisme a les Illes Balears. Memòria del projecte 2002-2003*. CITTIB Centre d'Investigacions i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears, Àrea de Sostenibilitat, Palma de Mallorca. (versió en CD-ROM)
- Brunhes, J. (1964) *Geografia Humana*. Ed. Juventud, Barcelona (3ªedició).
- CAIB (2005a) *Pla director sectorial energètic de les Illes Balears*. (<http://dgener.caib.es/pdse/index.html> consultada el 1 de novembre de 2005).
- CAIB (2005b) *Pla director sectorial de transports de les Illes Balears*. (<http://www.caib.es/govern/sac/fitxa.ct.jsp?fitxa=21112&coduo=200> consultada el 8 de setembre de 2005).
- Camps, A. (coord) (2000) *La història de Ciutadella de Menorca a través dels fons ceràmic del Museu Municipal de Ciutadella*. Ajuntament de Ciutadella, Ciutadella.
- Capel, H. y Tatjer, M. (1975) «Dos ejemplos de urbanismo dieciochesco en Menorca: San Luís y Villacarlos» en *Miscel·lània Pau Vilà*. Institut d'Estudis Catalans/Societat Catalana de Geografia, Barcelona. pp.209-214.
- Casasnovas, M.A. (1998) *L'economia menorquina en el segle XIX (1802-1914)*. Documenta Balear, Palma de Mallorca.
- Casasnovas, M.A. (2005) *Història de Menorca*. Ed. Moll, Palma de Mallorca.
- CIME (Consell Insular de Menorca) (2003a) *Menorca, un projecte sostenible. Memòria del Pla Territorial Insular*. Consell Insular de Menorca, Maó.
- CIME (Consell Insular de Menorca) (2003b) *Pla Territorial Insular de Menorca. Normes del Pla Territorial Insular de Menorca*. Consell Insular de Menorca, Maó.
- CITTIB (2004): *El Turisme a les Illes Balears. Dades Informatives 2004*. Conselleria de Turisme, Govern de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- Conselleria de Turisme (2000) *Base de dades del catàleg d'establiments turístics a les Illes Balears*. Conselleria de Turisme, Govern de les Illes Balears (formato electrònic).
- Domènech, M. et al. (1983) *La ciutat des del carrer. Anàlisi formal, funcional i simbòlic del casc antic de Maó*. Ateneu de Maó, COAB i SA NOSTRA, Maó.
- Dubon, M^a. LI. (1987) «La emigración menorquina a Argelia en la primera mitad del siglo XIX. Detección y evaluación mediante análisis demográfico directo e impacto sobre la evolución posterior de la población» en *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* n°7, pp.177-184.
- Dubon, M^a. LI. (1993) *Estudi de la demografia actual menorquina. Les migracions i els seus efectes sobre la població i la societat illenques*. Institut Menorquí d'Estudis, Maó.
- Farré-Escofet, E. et al. (1975) *La via menorquina del creixement*. Banca Catalana, Barcelona.
- Fernández Durán, R. (2005) *La compleja construcción de la Europa superpotencia*. Ed. Virus, Barcelona.
- Fernández Miranda, M. (1991) «La transición hacia la cultura talayótica en Menorca» en *Trabajos de Prehistoria*, 48, pp.37-50.
- Ferrer, A. (coord.) (2001): *Estudi del sòl vacant a les Illes Balears (2000)*. Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transport, Govern de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- Florit, F. y Sauleau, L. (1995) *Pedreras de marès. Líthica Menorca*. SA NOSTRA, Obra Social i Cultural, Palma de Mallorca.
- Fornals, F. (1996) *Castillo de San Felipe del puerto de Mahón. Siglos XVI-XVII-XVIII*. Ed. Museo Militar de Menorca, Maó.
- Fornós, J. (2003) «Líthica: la explotación del «marés»» en Rosselló, V.M. et al. (eds) *Introducción a la geografía física de Menorca*. Mon. Soc. Hist. Nat. Balears n°10. AGE, Universitat de València i SHNB, Palma de Mallorca. pp.203-205.
- Gasull, P. et al. (1984) «Son Fornés I: La fase talayótica. Ensayo de reconstrucción socio-económica de una comunidad prehistórica de la isla de Mallorca» a *BAR International Series*, 209, pp.63-72.
- GESA (1992) *Cent anys d'electricitat i gas a Menorca 1892-1992*. GESA, Palma de Mallorca.
- GOB- Menorca (2006) *El dic no es podrà fer*. (<http://www.gobmenorca.com/campanyes/dicciu> consultada el 3 de enero de 2006).

- Gomila, J. (1998) *Menorca. Guia de arquitectura*. Col·legi Oficial d'Arquitectes de Balears, Delegació de Menorca. Maó.
- Gomila, J. (2005) *Dietari d'arquitectures i altres realitats*. Col·legi Oficial d'Arquitectes de Balears, Delegació de Menorca. Maó.
- Gornés, J.S. et al (1992) «La colonització púnica a les Balears. Una visió crítica» a *X Jornades d'Estudis Històrics Locals. La prehistòria de les Illes de la Mediterrània Occidental*. Conselleria de Cultura, Educació i Esports del Govern Balear, Palma de Mallorca. Pp. 443-452.
- INE (2005a) *Censo de personas y viviendas 1991*. (<http://www.ine.es/inebase/cgi/um?M=%2Ft20%2Fe243&O=inebase&N=&L=0> consultada el 20 de julio de 2005).
- INE (2005b) *Censo de personas y viviendas 2001*. (<http://atrios.ine.es/censo/es/inicio.jsp> consultada el 20 de julio de 2005).
- INE (2005c) *Poblaciones de hecho desde 1900 hasta 1991*. (<http://www.ine.es/inebase2/leer.jsp?L=0&divi=DPOH&his=0> consultada el 20 de julio de 2005).
- López, A. (1997) «El poblament inicial y els grups culturals pretalaiòtics» en *Enciclopèdia de Menorca. Història. Tom IX*. Obra Cultural de Menorca, Maó. pp. 87-132.
- López, A. (2000) «El poblament inicial de l'illa de Menorca» en Guerrero, V.M. y Gornés, J.S. (eds) *Colonización humana en ambientes insulares. Interacción con el medio y adaptación cultural*. Universitat de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- López, G. y Rosselló, J. (2002) *Leconomía menorquina en el siglo XX (1914-2001)*. Documenta Balear, Palma de Mallorca.
- Marí, S (1991) «La especificidad económica de Menorca en el conjunto de las Islas Baleares» en *Revista de Menorca*, Maó. pp. 5-16.
- Marí, S. (2003) *El retard virtuós. Assaig sobre algunes característiques del desenvolupament turístic de Menorca i sobre les oportunitats que aquestes ofereixen al futur immediat*. (en premsa).
- Martínez, A. (1995) «Es Pont des Castell de Maó» en *Revista de Menorca*. Ateneu de Maó.
- Martorell, J. (1980) *Guia d'arquitectura de Menorca*. Publicacions del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Barcelona.
- Mascaró-Pasarius, J. (dir) (1978-1985) *Geografía e historia de Menorca*. Artes Gráficas Cardona, Ciutadella.
- Moll, B. (1994) «Contribució a l'estudi de la circulació monetària a la Menorca musulmana» a *Meloussa*, núm.3, pp.25-68.
- Muñoz, F. (2005) La producció residencial de baixa densitat. Diputació de Barcelona, Barcelona.
- Murillo Tudurí, A. (1997) *La guerra civil a Menorca (1936-1939)*. Documenta Balear, Palma de Mallorca.
- Naredo, J.M. (1996) *La burbuja inmobiliario-financiera en la coyuntura económica reciente (1985-1995)*. Ed. Siglo XXI, Madrid.
- Naredo, J.M. (2004) «Perspectivas de la vivienda» en *Revista de Información Comercial Española* nº815, pp.143-154.
- Plantalamor, Ll. (1991) «L'arquitectura prehistòrica i protohistòrica de Menorca i el seu marc cultural» en *Treballs del Museu de Menorca*, 12. Conselleria de Cultura del Govern Balear, Maó.
- Ramis, M. y Casanovas, M.A. (2001): «Les energies fòssils a Menorca», in Manera, C (coord.): *Història ecològica a les Balears*, Lleonard Muntaner, Palma de Mallorca.
- Riera, A. et al. (2005): *Informe econòmic i social de les Illes Balears 2004*. «SA NOSTRA» Caixa de Balears, Palma.
- Riudavets Tudurí, P. (1885) *Historia de Menorca* (3 vols), Imp. B. Fàbregas, Maó.
- Roca, J. y Roca, J.N. (2003) *Llibre Blanc de l'habitatge de les Illes Balears. 1990-2000*. Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transport, Govern de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- Romero, J. y Alberola, M. (2005) *Los límites del territorio*. Universitat de València, València.
- Rosselló, V.M. et al. (ed) (2003) *Introducción a la geografía física de Menorca*. Mon. Soc. Hist. Nat. Balears nº10. AGE, Universitat de València i SHNB, Palma de Mallorca.
- Rullan Salamanca, O. (1998) «De la cova de Canet al tercer boom turístic. Una primera aproximació a la geografia històrica de Mallorca» en Tomàs, B. (coord). *El medi ambient a les Illes Balears: qui és qui?*. SA NOSTRA, Palma de Mallorca, pp.171-213.
- Sastre, F. (1982) *La Ciutadella de Menorca en el tránsito a la modernidad*. Consell Insular de Menorca, Ciutadella.
- Sitibsa (2002) *Estudi de la capacitat d'allotjament del sòl vacant a les Illes Balears*. SITIBSA, Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, Govern de les Illes Balears. Palma de Mallorca.
- Soler, R. (2004) *Crònica dels Ports Balears*. Documenta Balear, Palma de Mallorca.
- Vidal-Bendito, T. (2001) «Fonaments geogràfics de la història (dialèctica home-territori)» en Vidal Hernández, J.M. (dir) *Enciclopèdia de Menorca. Tom IX. Història I: des dels inicis del poblament a l'època talaiòtica*. Obra Cultural de Menorca, Maó.
- Vidal-Bendito, T. (2002) «La imatge cartogràfica de l'illa de Menorca. Des dels orígens al primer terç del segle XVIII» a *Treballs de la Societat Catalana de Geografia* 53-54, pp.227-273.
- Vidal Hernández, J.M. (1991-) *Enciclopèdia de Menorca*. Obra Cultural de Menorca, Maó.

Vilardell, J.E. (2005) *La fundación de Georgetown, Menorca 1771. Patrick Mackellar y el urbanismo militar británico*. COAB, Maó.

Páginas web

IBAE Institut Balear d'Estadística: www.caib.es/ibae/ibae.htm (consultada en septiembre de 2005).

INE Instituto Nacional de Estadística: www.ine.es (consultada en septiembre de 2005).

LA CIUDAD DE CIUTADELLA

VARIABLES DEMOGRÁFICAS

Evolución demográfica y densidad¹

	1960	1970	1981	1991	2000	2004
<i>Población de derecho</i>	12.240	15.113	17.637	20.928	22.925	26.073

VARIABLES TERRITORIALES

Extensión de la ciudad (2000)²

<i>Extensión del casco histórico</i>	25,48 has.(intramuros)
<i>Extensión suelo urbano</i>	881,04 has.
<i>Extensión suelo urbanizable</i>	332 has.
<i>Término municipal</i>	18.605 has.

La edificación residencial³

<i>Nº de viviendas</i>	12.843
<i>% residencia principal</i>	63,70
<i>% segunda residencia</i>	27
<i>% viviendas vacías</i>	8,3

VARIABLES TURÍSTICAS⁴

Plazas turísticas (2004)

<i>Total</i>	22.031
<i>% hoteles</i>	24,55
<i>% apartamentos</i>	54,51
<i>% otras</i>	20,94

VARIABLES AMBIENTALES⁵

<i>Facturación electricidad (2004)</i>	128.338 MWh
<i>Requerimientos urbanos H₂O (extracción) (1998)</i>	5,11 Hm ³
<i>Requerimientos urbanos H₂O (Hm³) (desalación) (2003)</i>	0 Hm ³
<i>Producción Residuos Sólidos Urbanos (2001)</i>	18.8322 Tm
<i>Recogida selectiva % (2001)</i>	11,55 %
<i>Parque de vehículos (2003)</i>	17.123 unidades

VARIABLES ECONÓMICAS⁹

<i>Presupuesto Ayuntamiento (2001)</i>	20.386.850 euros
--	------------------

¹FUENTE: IBAE e INE (2005).

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

³FUENTE: INE (2005).

⁴FUENTE: CITTIB, 2004.

⁵FUENTE: INE, (2005).

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

⁹FUENTE: Riera et al., (2005).



LA CIUDAD DE MAÓ

VARIABLES DEMOGRÁFICAS

Evolución demográfica y densidad¹

	1960	1970	1981	1991	2000	2004
<i>Población de derecho</i>	16.806	18.446	21.860	21.548	23.189	26.536

VARIABLES TERRITORIALES

Extensión de la ciudad (2000)²

<i>Extensión del casco histórico</i>	85,65 has.
<i>Extensión suelo urbano</i>	505,52has.
<i>Extensión suelo urbanizable</i>	92,8 has.
<i>Término municipal</i>	11.698 has.

La edificación residencial³

<i>Nº de viviendas</i>	12.220
<i>% residencia principal</i>	69,30
<i>% segunda residencia</i>	19,90
<i>% viviendas vacías</i>	10,3

VARIABLES TURÍSTICAS⁴

Plazas turísticas (2004)

<i>Total</i>	1.838
<i>% hoteles</i>	17,62
<i>% apartamentos</i>	6,63
<i>% otras</i>	75,75

VARIABLES AMBIENTALES⁵

<i>Facturación electricidad (2004)</i>	108.288 MWh
<i>Requerimientos urbanos H₂O (extracción) (1998)</i>	2,06 Hm ³
<i>Requerimientos urbanos H₂O (Hm³) (desalación) (2003)</i>	0 Hm ³
<i>Producción Residuos Sólidos Urbanos (2001)</i>	15.578 Tm
<i>Recogida selectiva % (2001)</i>	21,47 %
<i>Parque de vehículos (2003)</i>	23.744 unidades

VARIABLES ECONÓMICAS⁹

<i>Presupuesto Ayuntamiento (2001)</i>	20.560.730 euros
--	------------------

¹FUENTE: IBAE e INE (2005).

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

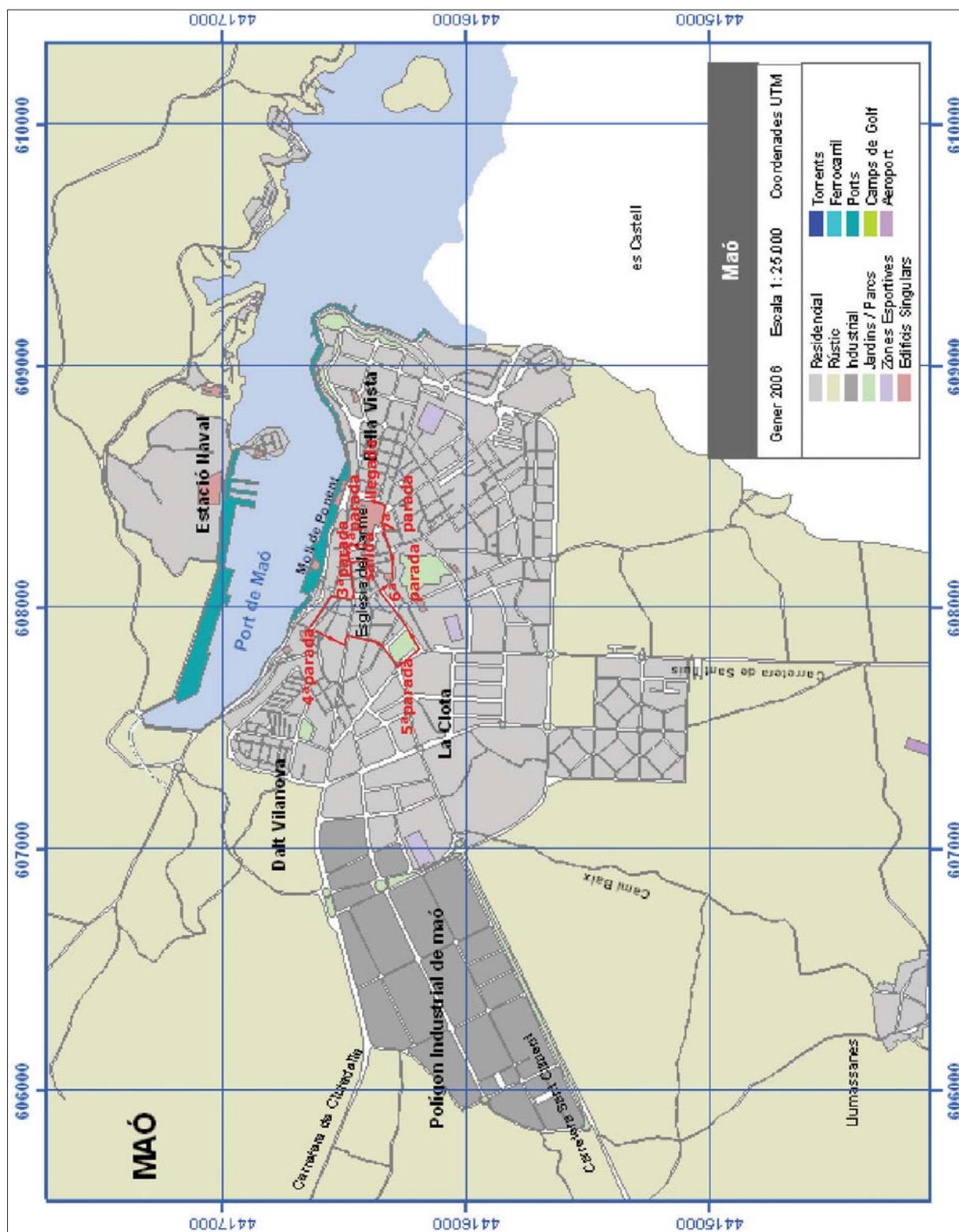
³FUENTE: INE (2005).

⁴FUENTE: CITTIB, 2004.

⁵FUENTE: INE, (2005).

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

⁹FUENTE: Riera et al., (2005).



Alícia BAUZÀ VAN SLINGERLANDT

Departament de Ciències de la Terra – Universitat de les Illes Balears

E-mail: alicia.bauza@uib.es

Introducción

La isla de Menorca, con sus casi 700 km², es la segunda en extensión de todo el archipiélago balear, y la que presenta una localización geográfica más septentrional y oriental: 39° 57' 30" de latitud N y 4° 4' 20" de longitud E.

En función de esta extensión y de su población (algo más de 80.000 habitantes de derecho en 2004), ocupa el decimosegundo lugar en el conjunto de islas mediterráneas, mientras que se sitúa en primer lugar si tenemos en cuenta su renta per capita (Vidal, 2001: 34).

En cuanto a su forma y dimensión, Menorca presenta una forma alargada que se extiende de SE a NW, con una distancia máxima de 50 km. entre ambos extremos. De N a S, la distancia es mucho menor (entre 15 y 20 km.). De este modo, ningún punto de la isla se encuentra a más de 10 km. del mar.

Un hecho que siempre se destaca de esta isla es el importante grado de conservación de sus recursos naturales y paisajísticos, hecho que permitió su declaración como Reserva de Biosfera, en el año 1993, por parte del Programa MaB de la UNESCO.

La ocupación británica, que abarca la casi totalidad del siglo XVIII, es un hecho que ha marcado, desde entonces, ciertas diferencias respecto de Mallorca y/o Eivissa, desde el punto de vista socioeconómico, y que ha dado lugar a una plasmación territorial también diferenciada.

La construcción territorial de Menorca

El medio físico ha influido en la humanización de la isla de Menorca en un doble sentido. Por un lado, en la llegada de los primeros pobladores a la isla y, por otro, en la distribución de éstos sobre su territorio.

Menorca es una isla muy insular, ya que se trata de una isla de pequeñas dimensiones, con elevaciones escasas y poco importantes, y muy alejada de las tierras continentales. No en vano, el geógrafo Tomás Vidal se refiere a ella como «la isla invisible», por la difícil visibilidad que presenta desde el continente (a diferencia de Mallorca y Eivissa). De hecho, solamente desde Mallorca se puede acceder a la isla manteniendo el contacto visual permanentemente a lo largo de la travesía (Vidal, 2001). Seguramente, esto la mantuvo al margen de un poblamiento humano relevante hasta el 2000 a.C.¹, e hizo que la cultura talayótica, la primera de la que se tiene un conocimiento destacable en Menorca, se desarrollara sin tener grandes contactos con el exterior.

Es precisamente a esta cultura talayótica, y a la clara división de la isla en dos regiones naturales diferenciadas, Migjorn y Tramuntana² (Figura 1), a la que debemos remitirnos para explicar la distribución actual de los asentamientos.

El Migjorn, en términos geológicos, ocupa la mitad S y el extremo NW de la isla (unos 400 km², que representan del orden del 7% del total insular). Se trata de una plataforma de materiales sedimentarios del período terciario (Mioceno) de naturaleza calcárea. Son, por tanto, materiales fisurados que presentan morfologías cársticas. Un ejemplo de esto último son la gran cantidad de barrancos que, de forma perpendicular a la costa, se han ido encajando en la plataforma y desembocan

¹ Cabe recordar, asimismo, que las grandes culturas mediterráneas eran eminentemente orientales (Vidal, 2001).

² Existe una tercera unidad, la Mitjanía, que por su menor extensión tiene una consideración secundaria, y que ocupa las tierras arcillosas de las depresiones que se alinean en el contacto de los dos dominios principales (Vidal, 2001; Pons y Gómez-Pujol, 2003).

formando pequeñas calas abiertas entre acantilados prácticamente rectilíneos.

En la zona de Tramuntana, que ocupa la mitad N de la isla, afloran, en cambio, materiales preorogénicos del Paleozoico y el Mesozoico (materiales silíceos detríticos) que, además de por su estructura geológica y antigüedad, han dado lugar a suaves relieves drenados por una red hidrográfica con numerosas cuencas internas, en las que el agua se estanca con facilidad (Vidal, 2001).

Ambas zonas están separadas por una falla axial que recorre la isla desde el puerto de Maó hasta el N de Ciutadella (Pons y Gómez-Pujol, 2003), siguiendo, *grosso modo*, el recorrido actual de la carretera que une las dos ciudades (Fornós y Obrador, 2003).

El Migjorn, a pesar de tratarse de tierras rocosas y con suelos de poca potencia (arcillas de descalcificación), al ser fácilmente roturables y, sobretodo, salubres -a diferencia de la zona de Tramuntana, donde las zonas inundadas han provocado históricamente problemas de paludismo-, motivó que los primeros pobladores prefirieran ocupar las tierras meridionales, los altiplanos interfluviales, más pobres desde el punto de vista biológico pero menos hostiles.

Los restos arqueológicos han permitido deducir que la cultura talayótica era agrícola-ganadera³, ya que su arquitectura megalítica necesitaba de mucha población para moverlas, y esta densidad demográfica sólo podía subsistir a base de una dieta básicamente cerealista (Vidal, 2001).

La romanización y los siglos oscuros (123 a.C.-900 d.C.) llevaron una cierta apertura al exterior y el nacimiento de rudimentarias ciudades, aunque fuera a escala muy modesta. El cristianismo bizantino ha dejado testimonios arqueológicos de difícil interpretación que han llevado a la conclusión que debía tratarse más de una tierra de refugio, que de paso y relación (Gomila, 1998; Vidal, 2001).

La etapa musulmana (902-1287) tampoco deja restos que permitan suponer que la isla dejase de estar aislada, y de vivir básicamente de los recursos de la tierra. Los *llocs* (unidad de explotación agrícola del campo menorquín) de hoy en día son el resultado de la división de las alquerías musulmanas, conservando muchas de ellas el nombre árabe. La explotación musulmana media era de notable extensión, unas 200 has., que debían tener un uso extensivo. En esos momentos, la ganadería ovina debía ser ya un complemento comercial de importancia para la economía por la exportación de lanas. La población de la isla en dicha época se calcula que debía estar en torno a los 10.000 habitantes (Vidal, 2001: 57).

La tardía ocupación catalana de Menorca durante los episodios de lucha por parte de la corona Catalano-Aragonesa para conseguir dominar las tierras de al-Andalus, son una evidencia clara del carácter excéntrico y marginal de la isla en aquellos tiempos. Para Jaume I la isla menorquina no era ni atractiva ni peligrosa, y no despertó interés hasta el año 1287, en el contexto de expansión mediterránea de la Corona de

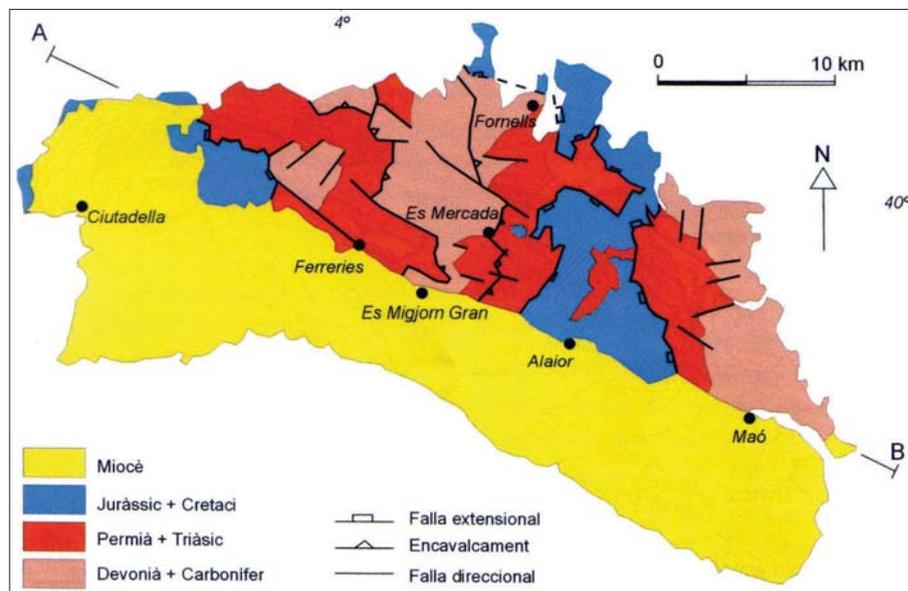


FIGURA 1: Mapa geológico simplificado de Menorca
FUENTE: Rosselló y Fornós, et al., (2004: 24).

³ En el período pretalayótico precedente la agricultura cerealista era también, junto con la ganadería ovino-caprina, una de las bases económicas, pero es durante la época talayótica cuando adquiere mayor importancia (Gomila, 1998).

Aragón, iniciada por Pere el Grande⁴. Aún así, la repoblación fue débil⁵ y muchos indígenas musulmanes fueron vendidos como esclavos.

A pesar de estar entre las rutas catalano-sicilianas, la Menorca cristiana medieval estuvo presidida también por el aislamiento. Ciutadella era el núcleo principal de la isla, hecho típico de las etapas marginales cuando el principal vínculo se establecía con la vecina Mallorca, y «Maó era una villa de importancia secundaria, pues su puerto solamente era atractivo como lugar para el desembarco de las fuerzas invasoras» (Vidal-Benito 2001:57).

Por otra parte, la conservación en pocas manos de las grandes alquerías dio lugar a una estructura de tipo latifundista. La lana se convirtió en un producto de exportación (Barcelona, S de Francia y Génova), pero al priorizarse su obtención se dejó de lado la producción de trigo. Sin embargo, esta escasez se paliaba con la importación gracias a los ingresos obtenidos, precisamente, por la venta de lana. Las actividades comerciales y portuarias que se generaron en Ciutadella, junto con la condición capitalina de la ciudad, provocaron la profusión de actividades económicas propiamente urbanas, y el consiguiente crecimiento de la ciudad.

El siglo XVI resultó negativo para Menorca y sus dos núcleos de población, Maó y Ciutadella, que fueron saqueados por sendos ataques de los corsarios turcos -Barbarossa en el primero, y Mustafá en el segundo. La motivación no fue tanto la obtención de un botín como el implantar en la isla una base desde la cual poder operar en el Mediterráneo Occidental. Ante la posibilidad de que Menorca se convirtiera en una base otomana y, por tanto, en una amenaza para Mallorca y las costas ibéricas, se protegió la principal puerta de entrada a la isla, el puerto de Maó, construyendo el castillo de Sant Felip. Este último hecho -además de las necesidades de los nuevos navíos de guerra a partir del siglo XVII de contar con puertos seguros donde realizar reparaciones-, tuvo una enorme

trascendencia en la organización territorial insular, influyendo en el posterior traslado del centro de gravedad económico y político desde la zona de poniente a la de levante. Con ello, Maó adquirió unas rentas de localización que posteriormente tendrán una alta cotización.

A pesar de una mortífera peste que afectó Ciutadella y los ataques turcos, durante el siglo XVII la población fue aumentando (Figura 2), hecho que no alteró la concentración de la propiedad rústica, conservándose o ampliándose el orden parcelario musulmán. La pujanza que disfrutó la ciudad de Ciutadella en esos momentos, y que se visualiza en la proliferación de iglesias y palacios, parece que tuvo una base más urbana que rústica, pues los nuevos latifundistas no hubiesen podido hacer tantos dispendios suntuosos solamente a partir de las rentas rústicas. Se trata de un hecho que todavía no se ha esclarecido, pero se supone un posible dinamismo en el conjunto de la isla, que fue abortado por la Guerra de Sucesión.

Como hemos apuntado, la estructura agraria de la época era latifundista con ganadería extensiva, muy similar al paisaje rural musulmán. En 1600 se contabilizan unas 350 alquerías de unas 200 has. de superficie media, aunque en las zonas accidentadas del interior y litoral éstas eran de mayores dimensiones (Vidal, 2001: 62).

Hay una clara relación entre la dimensión de las alquerías y su proximidad a las villas. En los alrededores

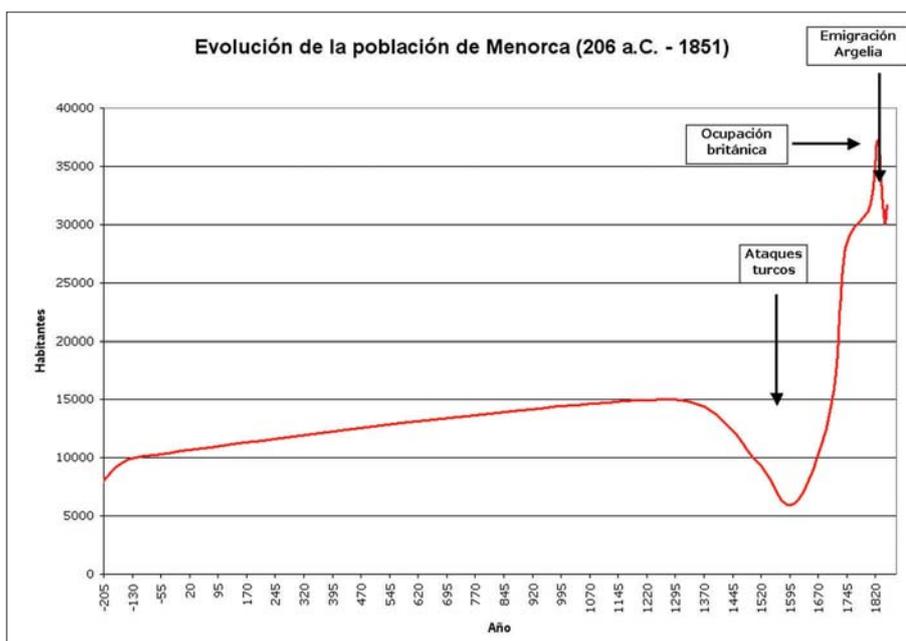


FIGURA 2: Evolución de la población en Menorca (206 a.C.-1851)

FUENTE: Elaboración propia a partir de Mascaró Pasarius (1981)

⁴ Hasta ese momento Menorca fue taifa tributaria del Reino, ya cristiano, de Mallorca (Camps, 2000).

⁵ Debido a que el empuje repoblador se había frenado en las conquistas anteriores, y que las pestes que azotaron Europa en aquella época produjeron una caída demográfica importante.

de Maó y Ciutadella, las alquerías son más pequeñas que la media, mientras las más grandes se localizaban en la costa de Tramuntana y los valles húmedos de la Mitjania. Las alquerías del litoral de Migjorn coinciden, en gran parte, con los *llocs* actuales.

Buena parte de los campesinos vivían de forma dispersa, en casas aisladas, y la alquería era una unidad de explotación familiar polivalente, con un excedente comercializable, principalmente de lana y grano.

Está claro que con esta estructura de la propiedad, la actividad agrícola no podía mantener a la población de ese momento, ni se entiende el desarrollo de dos ciudades como Ciutadella y Maó. De esta manera, se pone de relieve que ya desde el siglo XVII una proporción importante de menorquines buscaron formas de ganarse la vida al margen de la tierra.

La persistencia de esta baja presión sobre la tierra supone un hecho capital para entender la geografía menorquina del siglo XVIII. La economía menorquina deja de ser eminentemente agraria, fosilizándose la parcelación y el mundo de los terratenientes (Vidal, 2001). Esto es así porque la vocación comercial de la producción agrícola permite obtener, mediante el comercio, unas rentas que se destinaban a la compra de aquellos productos agrícolas necesarios para el abastecimiento de la población. Éstos eran más intensivos en términos de recursos y tenían un menor valor de cambio.

El siglo XVIII es un siglo de trajín para Menorca y los menorquines, que cambiaron de «dueños» cinco veces, repitiendo los ingleses tres de ellas (1713-1756, 1763-1782 y 1798-1802). Son éstos los que ocupan y poseen por mayor lapso de tiempo la isla, ya que el dominio francés fue de tan sólo siete años (1756-1763) y el español de dieciséis (1782-1798).

El interés por Menorca, insólito hasta aquel momento, se contextualiza en una nueva coyuntura mediterránea. Las dinámicas expansivas, político-militares y económicas, de la corona británica ponen especial interés en el Mediterráneo Oriental. Ello les lleva a poner el «ojo», primero, y su ejército, después, en el puerto de Maó.

La oportunidad de apropiarse de territorios estratégicos en el Mediterráneo Occidental se la brindó la Guerra de Sucesión (1702-1714). El puerto de Maó ofrecía a los británicos algo que Gibraltar, anexionada en 1704, no podía: un lugar seguro en el que poder ubicar un potente arsenal y reparar los barcos. Además, la pequeña dimensión de la isla y su modesta población la hacían fácilmente controlable. Para los británicos y franceses, Menorca era *Port Mahon*.

La presencia de una potente guarnición militar y de atarazanas para la reparación de los barcos británicos, repercutirá en todos los ámbitos de la vida de Maó y también de Menorca. El centro de gravedad de la isla basculó hacia la parte oriental, perdiendo parcialmente, tanto Ciutadella como las clases

dominantes del Antiguo Régimen allí presentes, el poder ostentado hasta entonces.

El dinamismo del puerto de Maó, ligado a su condición de puerto franco y al desarrollo de las actividades corsario-comerciales, marítimas, construcción naval y abastecimiento de naves y guarniciones militares, posibilitará la aparición de una burguesía corsario-comercial y protoindustrial, independiente de los intereses agrarios y de las rentas agrarias de la tierra. La formación primitiva de capital desvinculado de las rentas de la tierra –más ligada al tráfico marítimo y, en especial, al corsarismo– será, posiblemente, lo que en el siglo XIX hará posible la industrialización de la isla.

La eclosión del Maó dieciochesco tuvo una importante huella sobre el agro mahonés. Las tierras de los alrededores de la ciudad de Maó se adaptaron a las nuevas demandas y exigencias de la población, especialmente la flotante, siendo la expansión de la viticultura y de la horticultura los fenómenos más visibles. Se intensifica la producción y especialización del suelo agrícola, con independencia del tipo de propiedad, provocando nuevas *rompudes* (roturación de la tierra), la ampliación del regadío y la fragmentación de la propiedad.

Los llanos de la Colàrsega y los barrancos de Sant Esteve acogerán la huerta, mientras que las tierras del S y SE se convierten en viñedos. Se experimentó también en estos años, un importante aumento de la demanda de recursos forestales, para abastecer de madera el sector de construcción naval y también como recurso energético. En consecuencia, se produjo un importante retroceso de la superficie forestal, y en su lugar aparecieron, posiblemente, nuevos asentamientos dispersos (Llucmaçanes, Torret, etc.), y nuevos caminos (para realizar la explotación forestal, primero, y para comunicar los nuevos asentamientos, después). La considerable presión ganadera (60.000 cabezas de ganado ovino y 20.000 de caprino, más 6.000 de ganado bovino y equino, estas últimas utilizadas como fuerza de trabajo) también fue un factor influyente en este retroceso de la superficie arbolada y su sustitución por pastos.

La producción cerealista seguía siendo insuficiente para cubrir el consumo de la isla (en 1740 la producción local de trigo solamente cubría el 50% de los requerimientos internos), mientras la de lana continuaba teniendo importancia como producto comercial. Con los ingresos que se obtenían con ésta se compraban cereales procedentes de otros territorios y se obtenían plusvalías, pero a cambio de poner en riesgo la soberanía alimentaria de los habitantes de la isla.

La distribución territorial de la producción agrícola estaba también en consonancia con la dicotomía poniente (Ciutadella) - levante (Maó). La zona de poniente era productora de trigo, y por tanto abastecedora del consumo interno, mientras en la zona

de levante, con dos tercios de la viña, la producción estaba destinada a objetivos meramente comerciales.

De la breve ocupación francesa (1756-1763) resultó la fundación del pueblo de Sant Lluís, como intento de asentamiento alternativo al arrabal del castillo de Sant Felip. Constituye el primer ejemplo de urbanismo neoclásico aparecido en Menorca, tal y como se explica más adelante en la descripción del itinerario por la isla.

La segunda etapa británica fue poco dinámica en un primer momento, favoreciendo una emigración numerosa a Florida, dado que las actividades portuarias y marítimas tenían un dinamismo coyuntural, con una importante dependencia de los conflictos bélicos⁶. Después, con la ocupación española en 1782, se paralizó la actividad náutica del puerto de Maó, y con ello las actividades corsario-mercantiles.

Ante la desaparición de la actividad corsaria, muchos patrones de Maó se centraron en el comercio del trigo. Éste era traído desde Ucrania y vendido luego en el Mediterráneo Occidental. La abundancia de molinos de viento en Maó parece apuntar que el trigo era molido en la villa antes de ser revendido, conllevando una importante especialización económica de la ciudad.

En el año 1798 se produce la tercera y última ocupación británica. Durante la misma se inició la reconstrucción parcial del castillo de Sant Felip, demolido por orden de Carlos III durante la época de dominio español anterior. Aún así, el castillo no llegó a recuperar el interés militar anterior, ante la introducción del nuevo sistema defensivo de torres de vigía situadas en lugares estratégicos a lo largo de la costa. Durante este período, en plenas guerras napoleónicas, Menorca se convirtió en una importante base militar.

El año 1802 (Paz de Amiens), Menorca vuelve a cambiar definitivamente de «dueños», al ser ocupada por los españoles. Ello supuso una nueva adaptación y transformación de las estructuras socioeconómicas, aunque gracias a la situación política y bélica de las Guerras Napoleónicas, experimentará un cierto dinamismo económico, ya que la isla no fue invadida y bajo la protección de la armada inglesa se convirtió en pieza clave en la lucha naval contra Francia, al tiempo que fue refugio para peninsulares que huían de la guerra. En aquellos años, la ciudad de Maó experimentó un notable crecimiento demográfico (la población total llegó a alcanzar alrededor de 20.000 habitantes) y urbanístico. Con el final de la guerra, hacia el 1814, la isla vuelve a quedar a merced de sus propios recursos naturales y sociales.

Se retoma el comercio de grano, pero en 1820, la prohibición de importar grano a España, trunca esta actividad, conllevando a una profunda crisis económica, ya que se desmantela un modelo basado en las rentas de situación que ofrecía el puerto de Maó y que se había

potenciado durante todo el siglo XVIII. Se produce una importante emigración a Argelia (entonces francesa) y un retorno a las actividades agrícolas. Entre 1826 y 1840 emigran unas 10.000 personas, lo que supone casi un tercio de la población total de la isla en aquella época (Dubón, 1987: 177). Esta emigración se produce en una situación de transición demográfica temprana, con una importante caída de la mortalidad infantil y de la fecundidad, tendiendo, en consecuencia, hacia una estructura demográfica madura.

A pesar de la emigración, la crisis de los años veinte provocó un excedente de mano de obra agrícola gracias al cual se llevaron a cabo abundantes construcciones, muchas de ellas suntuarias, en el agro menorquín, como son, por ejemplo, las eras empedradas o embaldosadas, suntuosos refugios para las ovejas, etc.

La utilización del puerto de Maó por escuadras extranjeras, entre las que cabe señalar una escuadra norteamericana, palió en cierto modo la crisis, destacando también la actividad del lazareto, construido en un islote de la ría.

A mediados del siglo XIX se observa una parcelación diferente a la de tres siglos atrás. En general, se produce una duplicación del número de *llocs*, especialmente en las tierras de los alrededores de Maó y Alaior, donde se produce una verdadera atomización de la propiedad (en la zona de Ciutadella, en cambio, es donde se producen los cambios menos relevantes). Esta situación se debe a la expansión de viñedos y huertos, pero también a que la burguesía mahonesa invierte parte de las rentas del comercio en propiedad rural por motivos de estatus social, y como «refugio de capital».

La subdivisión de muchos *llocs* implica la roturación de las zonas antes ocupadas por bosque o maquia. En las zonas litorales, y para evitar la erosión, se llevan a cabo obras de aterramiento. Todo ello aprovechando la posibilidad de explotar una mano de obra sin alternativa económica.

En el siglo XIX nos encontramos con una sociedad menorquina que presentaba notables diferencias respecto al resto del estado español, estando aquella más próxima a los estándares de otros países europeos. La clase social menorquina presentaba más puntos en común con las sociedades europeas industriales que no con la agraria española, como demuestran la baja mortalidad menorquina (Figura 3) y la proporción de población ocupada en actividades no agrícolas⁷. Se produce un proceso de modernización social, especialmente en el área de Maó, donde las estructuras agraristas habían sido desplazadas por otras de tipo urbano-industrial, con una pujante sociedad de clases que romperá con los viejos estamentos.

En el último tercio del siglo XIX se inicia el proceso industrializador, que seguirá dos líneas

⁶ Durante las guerras contra Francia y España llegaron a operar en el puerto de Maó más de 50 corsarios que ocupaban a 3.000 hombres (Vidal, 2001: 68).

⁷ A finales del siglo XVIII la población activa agraria no llegaba al 50% (Vidal, 2001: 72).

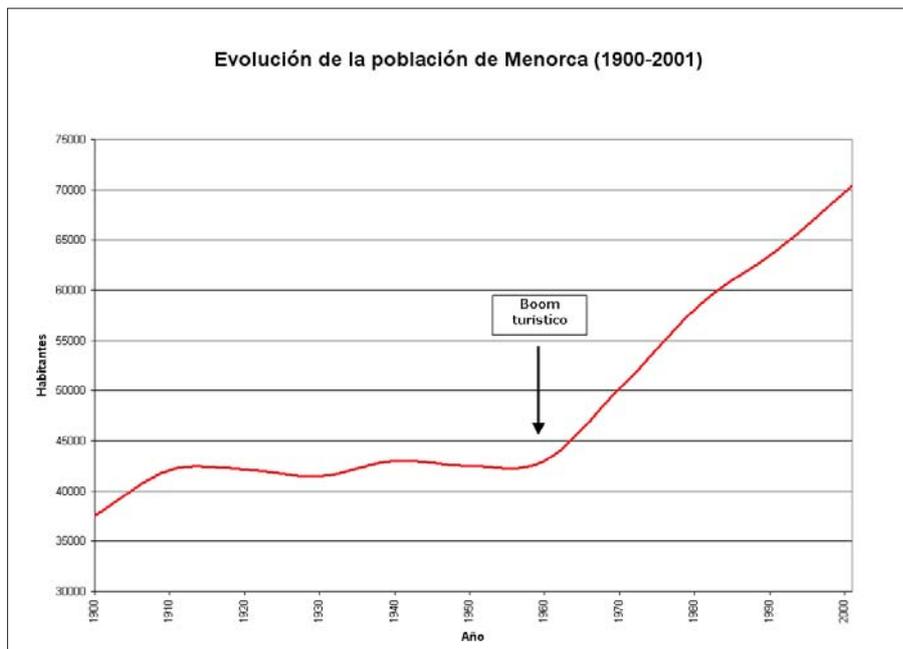


FIGURA 3: Evolución de la población en Menorca (1900-2001)
FUENTE: Elaboración propia a partir de Mascaró Pasarius (1981) e INE (2001)

diferentes y complementarias: por un lado, la gran empresa moderna, y por otro, el pequeño taller. La primera vía, cuyo máximo exponente fue una gran fábrica textil en Maó, fue más espectacular pero acabó fracasando. La segunda, en cambio, se ha ido manteniendo hasta la actualidad no sin dificultades.

El factor común del modelo industrial menorquín ha sido el de ser una industria desligada de los recursos territoriales de la isla, dependiente de la importación de materiales procedentes de territorios lejanos. Además, la producción industrial se ha destinado eminentemente a la exportación, en vez de para el abastecimiento de la población menorquina. La industria del calzado, por ejemplo, nace de la idea de un *indiano* que importa las pieles y vende los zapatos en el mercado americano. Lo mismo ocurre con la industria de monederos de plata. El desarrollo de esta actividad industrial exportadora se debe a las rentas situacionales que ofrecía el puerto de Maó y al capital humano y territorial (infraestructuras,...) preexistente.

La incorporación de mano de obra en el nuevo sector industrial provoca un déficit laboral importante en el campo. A consecuencia de esto, y debido a los bajos salarios pagados a los trabajadores del campo, la ganadería, que en tiempos difíciles perdió significación a favor del cultivo cerealístico, vuelve a ser predominante. El ganado vacuno empieza a ganar

importancia frente al tradicional ovino,⁸ estimulando la creación de una industria quesera que fue ampliando su dimensión. Ya en el siglo XX, y al calor de la empresa El Caserío, el campo menorquín se especializará íntegramente en el ganado vacuno, con el práctico total abandono de otras prácticas agrícolas y ganaderas.

Vidal Bendito (2001; 2004) sostiene que la estructura agraria que se va conformando a lo largo de la historia en Menorca, basada en los *llocs*, unidades de explotación extensas y extensivas, y una economía industrial poco dependiente de la base territorial, ha sido considerada la causa de la relativa buena conservación del paisaje agrario y natural

de la isla. Esto sería así porque las decisiones sobre el uso del suelo dependen de pocas personas que al ser ricas -en el sentido que tienen más de lo necesario para sobrevivir-, no tienen la necesidad imperiosa de sobreexplotar la tierra, como ocurre con los minifundios.

Cabe aquí señalar que más que una causa, en el caso de Menorca debe considerarse una coincidencia de ambas circunstancias (estructura latifundista y conservación del medio natural), ya que a nivel planetario, la pequeña propiedad, al estar dirigida a la producción agrícola de subsistencia, siempre ha sido menos impactante sobre el medio, mientras las grandes propiedades, especialmente a partir de la Revolución Verde de 1950, han llevado a cabo una producción intensiva con finalidades exportadoras e industriales. Por tanto, el establecer una relación directa entre gran propiedad y mayor conservación de la tierra puede llevar a ideas confusas, si no se hace conjuntamente mención a la baja presión que ha sufrido la tierra en Menorca gracias al desarrollo de una actividad industrial y comercial alternativa. En cualquier caso, sería interesante profundizar en el análisis de las múltiples razones por las cuales el agro menorquín ha restado en mejores condiciones que el resto del archipiélago.⁹

⁸ Aún así, la industria del calzado no aprovechará las pieles de dicho ganado para su producción, e importará la mayor parte de esta materia prima, suponiendo ésto un comportamiento poco racional desde el punto de vista económico.

⁹ En este sentido, cabe destacar la línea abierta por los historiadores agrarios y ecológicos, encabezados en el Estado español por Enric Tello, Ramon Garrabou y Manuel González de Molina.

La funcionalización turística de Menorca: una incorporación tardía

La aparición del turismo como fenómeno socioeconómico relevante se produce en Menorca con un retraso notable tanto respecto del resto del archipiélago, como del Estado español. Una idea generalizada en los diferentes estudios sobre el turismo de Menorca es que las causas de este retraso son muchas y variadas. Los autores de *La vía menorquina del creixement* (La vía menorquina del crecimiento) (Farré-Escofet et al., 1977), trabajo de referencia obligada en cualquier análisis de la economía menorquina, destacaron las que siguen -completadas con trabajos posteriores como *El retard virtuós* (El retraso virtuoso) (Marí, 2003) que, gracias a la mayor disponibilidad de series temporales, permiten una mejor interpretación:-

- > Existencia de actividades agrarias e industriales rentables, frente al desconocimiento de la rentabilidad de las actividades turísticas, consideradas arriesgadas. Sin embargo, este rechazo inicial se convirtió en tan sólo una década en una predisposición, como demuestra el análisis del economista Guillem López Casanovas para los años 1980 (López Casanovas, 1991).
- > Una serie de aspectos sociales y políticos que también actúan a modo de freno. Por una parte, el prestigio social atribuido a la propiedad de la tierra; y por otra, el hecho que el poder político estuviera en manos, precisamente, de los terratenientes y propietarios de los negocios industriales y agrarios de la isla.
- > La falta de ciertas inversiones, ejemplificada especialmente en el retraso de la construcción de un aeropuerto en la isla (1969), adecuado para recibir afluencia masiva de pasajeros, a diferencia de lo que ocurría en otros lugares de España (Alicante, Almería o Girona).

En relación a esta última, destacar que la aún hoy ausencia de una carretera que rodee el litoral

de la isla es un indicador claro de la diferente evolución del turismo acaecida en Menorca.

Otros datos que pueden apuntarse para ilustrar este desfase son el año de creación de la institución del Fomento de Turismo, que en Menorca se creó en el año 1932, veintisiete años más tarde que el Fomento de Turismo de Mallorca. Con anterioridad, en el año 1909 se había creado en Maó la *Societat d'atracció de forasters i d'excursions*, que desapareció sin haber tenido demasiada relevancia en el seno de la sociedad menorquina (Buades, 2004).

La planta de alojamiento turístico existente en Menorca era de unas 150 habitaciones, en 1936, con dos hoteles en Maó y dos fondas en Ciutadella (Buades, 2004).

Primer Boom (1950-1973)

El primer boom turístico se inicia en Menorca a inicios de los años sesenta, cuando empiezan a densificarse pequeñas colonias tradicionales de veraneo de los menorquines, localizados en los alrededores de Maó, Sant Lluís y Ciutadella. Al mismo tiempo se planean urbanizaciones de nueva creación en s'Algar, Cala Blanca, Cala en Porter, Cala Galdana, etc.

A partir de la segunda mitad de los sesenta, y hasta 1973, año en que la crisis energética puso fin a esta primera explosión, se produce una expansión intensiva ejecutando los proyectos anteriormente citados, y ampliando así el área litoral que sufre la presión de la urbanización turística. Entre 1965 y 1973 el número de plazas hoteleras pasa de 2.216 a 11.467 (Catàleg d'Establiments Turístics 2000, Conselleria de

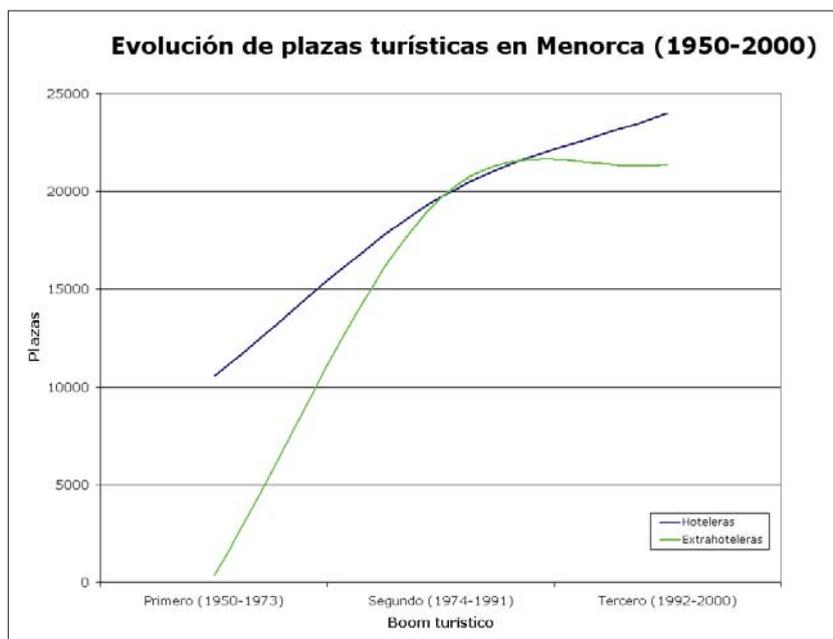


FIGURA 4: Evolución de plazas turísticas en Menorca (1950-2002)

FUENTE: Elaboración propia a partir del Catàleg d'Establiments Turístics 2000 (Conselleria de Turisme)

Turisme) (Figura 4), siendo este dato un buen indicador del ritmo de crecimiento registrado en esta época (Cortès, 1990).

El aeropuerto actual fue inaugurado en 1969, motivo por el cual la afluencia masiva de visitantes no se pudo iniciar hasta ese momento. La primera cifra disponible de movimiento de pasajeros (1971), apenas supera los 200.000 (Figura 5), tan sólo un 4% del total de pasajeros de las Balears (OBSAM, 2005). De hecho, en ese mismo año, Mallorca ya superaba los 6 millones de pasajeros, y Eivissa el millón (AENA, 2000).¹⁰

Destaca la aparición, en el año 1962, de una primera medida proteccionista que prohibía edificar a menos de seis metros de la costa. Esta medida se hizo necesaria ante la generalización, en todo el archipiélago, de una avalancha constructora que ocupaba, sin ningún tipo respeto, la primera línea de costa.¹¹

Segundo Boom (1973-1991)

Entre los años 1974 y 1983 tiene lugar una ralentización del proceso, produciéndose, además, un cambio del tipo de oferta de nuevas plazas turísticas. Aumentan las plazas hoteleras, pero sobre todo lo hacen las de apartamentos.

Otra característica destacable de este período es la aprobación de los primeros planeamientos de ámbito municipal (Ferrerries, Maó, es Castell) y provincial. Diez años antes, en la Asamblea Provincial de Turismo (1963) se había hecho un balance de la revolución edificatoria, haciendo especial hincapié en el enorme grado de

ilegalidad de las nuevas urbanizaciones, que en Menorca sumaban 16 casos, y se reclamó la necesidad de un Plan Provincial de Ordenación para las Baleares, que no llegó hasta el 1973.

A partir de 1984 se produce una recuperación del ritmo urbanizador, coincidiendo con la recuperación económica general. Es en este segundo boom cuando se produce el mayor incremento de plazas turísticas. Dos años más tarde se supera el millón de visitantes por vía aérea, representando ya un 8,1% del total de las Illes Balears.

Tercer Boom (1991-actualidad)

El tercer boom se inicia después de la crisis del golfo Pérsico, continuando el aumento de plazas turísticas pero con un ritmo mucho más moderado. Destaca la aparición de nuevas modalidades de alojamiento, como son los hoteles rurales y los agroturismos, y el crecimiento del turismo residencial, que provoca una urbanización difusa.

La afluencia de visitantes alcanza su registro máximo en este período, concretamente en el año 2001, con una cifra que se acerca a los 3 millones de pasajeros y supone un 10,7% respecto del total de pasajeros llegados por vía aérea a las Balears.

En lo que respecta a la demanda turística, cabe resaltar el importante peso del turismo inglés debido, entre otras causas, a las relaciones históricas. De hecho, de los 1.058.019 de turistas llegados por vía aérea a Menorca el año 2003, un 57% eran británicos, mientras los españoles, segunda nacionalidad de mayor afluencia, suponían sólo un 21%. El turismo alemán y el italiano, con un 9,2% y un 5,4%, respectivamente, son las siguientes nacionalidades con una mayor frecuentación de la isla (CITTIB, 2003). En la actualidad, es pues evidente, una fuerte dependencia del mercado británico (Serra, 1991).

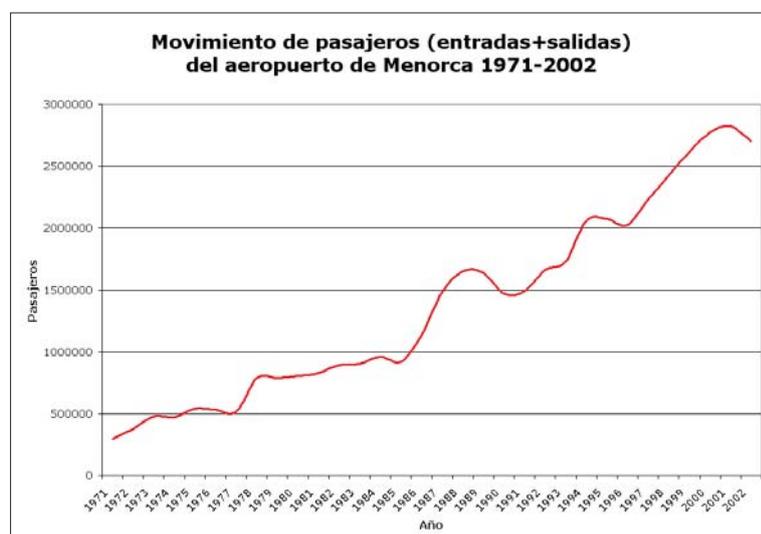


FIGURA 5: Movimiento de pasajeros del aeropuerto de Menorca (1971-2002)

FUENTE: Elaboración propia a partir de OBSAM (2005)

La transformación física: cambios en los usos del suelo

La funcionalización turística de Menorca ha implicado, como es lógico, una transformación en el uso del suelo. Un estudio realizado a partir de la fotografía aérea disponible¹², ha permitido analizar estos cambios entre los años 1956, 1995 y 2000 (Tabla 1).

¹⁰ En este trabajo se han tenido en cuenta tan sólo los pasajeros llegados por vía aérea, por tanto deberían sumarse los llegados por vía marítima para obtener la cifra total de visitantes.

¹¹ BOP: 27.10.1962 (Buades, 2004: 164).

¹² En el Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears- CITTIB, perteneciente a la Conselleria de Turisme del Govern de les Illes Balears, y en el marco del proyecto Indicadors de Sostenibilitat del Turisme de les Illes Balears.



FIGURA 6: Evolución de suelo artificial en Menorca (1956-2000)
FUENTE: Mapa elaborado a partir de CITTIB (2003a) y el Mtb 1/5.000 con autorización de SITIBSA

Los resultados de dicho estudio reflejan el incremento continuado de suelo urbano a costa, mayoritariamente, de suelo agrícola (Figura 6). Esta artificialización del territorio responde a la expansión urbanística ligada a las actividades turísticas, e incluye las hectáreas ocupadas por canteras y por campos de golf. De estos últimos en Menorca encontramos tan sólo uno, situado en Son Parc, dentro del término de es Mercadal.

Dentro de la categoría de suelo agrícola, la superficie dedicada a los cultivos de secano es la que sufre una mayor regresión, contrariamente a la superficie de cultivos de regadío sin arbolado, que disfruta de un ligero aumento. Esto es consecuencia, además de su

transformación en suelo urbano, del progresivo abandono de las actividades agrícolas, por una parte, y de una especialización de las mismas en la producción de leche de vaca destinada industria quesera, por la otra. Esta especialización comporta poca diversificación de los cultivos, con un predominio de las tierras dedicadas a pastos y, entre estos, con un predominio de la alfalfa, utilizada por su alto valor nutritivo, pero de mayores necesidades hídricas.

El suelo natural, aún cuando de forma global experimenta una ligera disminución, presenta un aumento de la superficie ocupada por bosque y carrizales, consecuencia, también, del abandono de las tierras cultivadas.

TABLA 1. Evolución del uso del suelo en Menorca. (1956-2000)

Uso del suelo	1956		1973		2000	
	superficie (has.)	% sobre total	superficie (has.)	% sobre total	superficie (has.)	% sobre total
Urbano	540,60	0,80	1.604	2,30	3.594,90	5,20
Agrario	42.640,90	61,50	41.746,90	60,30	39.953,20	57,70
Naturales	26.098,80	37,70	25.929,40	37,40	25.732,20	37,10
TOTAL	69.280,30	100	69.280,30	100	69.280,30	100

FUENTE: Elaboración propia a partir de Blázquez y Murray (2003).

TABLA 2: Los municipios de la isla de Menorca

<i>Municipio</i>	<i>Núcleos de población</i>	<i>Superficie (km²)</i>	<i>Población (2002)</i>	<i>Origen</i>
Alaior	8	109,77	7.982	1304 (Ihalor)
Castell (es)	5	11,61	6.948	1771 (Georgetown)
Ciutadella	15	186,05	24.741	Cartaginés (Jamma)
Fereries	2	66,00	4.262	1836
Maó	14	116,98	25.187	Cartaginés (Mago)
Mercadal (es)	13	136,86	3.532	1301
Migjorn Gran (es)	2	32,49	1.226	1988
Sant Lluís	14	34,63	4.918	1762
MENORCA	73	694,39	78.796	

FUENTE: IBAE, (2006).

La organización de los asentamientos

La organización actual de los asentamientos en Menorca, además de la influencia ejercida por las características físicas de la isla (sustrato geológico y presencia de los puertos naturales de Maó y Ciutadella) sobre los primeros pobladores (Tabla 2 y Figura 7), tiene su origen en la conquista catalana de la isla.

En el año 1301 Jaume II otorgó la *Carta de Franquesa* (Carta Puebla) de Menorca, que organizaba las instituciones de la isla, como parte del proceso de reestructuración agraria y social que inició en Mallorca y Menorca al recuperar sus territorios insulares (Alomar, 1976). Ese mismo año se llevó a cabo la que será la primera ordenación del territorio insular mediante la promulgación del documento conocido como *Pairatge* (Camps, 2000). Dicho documento estipulaba la fundación de diferentes parroquias, de las cuales sólo llegaron a consolidarse como verdaderos núcleos las de Sant Bartomeu de la Ferreria, Sant Narcís del Mercadal y Santa Eulàlia de Alaior (Gomila, 1998).

Esta actuación responde a la necesidad de establecer algunos asentamientos a lo largo del camino que une Maó y Ciutadella (la antigua vía romana), con el objetivo de fomentar la colonización de las tierras conquistadas (Baulies, 1967). La localización de estos núcleos en las tierras del interior, además de seguir el trazado del eje Ciutadella-Maó, debió estar influida por el peligro que amenazaba las costas mediterráneas.

A finales del siglo XVII, se fundaron Fornells y es Migjorn, aunque con un origen diferente. Fornells se formará a partir de la construcción en su puerto del castillo de Sant Antoni, en tanto Migjorn nace a partir de un cruce de caminos en los alrededores de Binicodrell en los que van concentrándose familias de jornaleros.

Durante el siglo XVIII, hace su aparición el urbanismo ilustrado en la isla. Es introducido durante la ocupación francesa con la fundación de Sant Lluís, en 1762, pero poco después los ingleses hacen su

aportación con es Castell (1771) –Georgetown en su versión anglosajona– y, finalmente, ya a principios del siglo XIX (1817), los menorquines fundan el tercer ejemplo de urbanismo neoclásico, Sant Climent (Gomila, 1998).

En el ejemplo británico, la trama ortogonal se organiza en torno a la plaza de armas, mientras en los otros dos núcleos, la trama es también ortogonal, pero con el edificio religioso como eje articulador.

A finales del siglo XVIII y principios del XIX entre las clases más acaudaladas de Maó y Ciutadella empieza a extenderse la costumbre de pasar temporadas cerca del mar, por lo que las casas rurales se adaptan a esta finalidad de ocio (Vidal, 2004) y se empiezan a constituir los núcleos de veraneo tradicionales.

Muchos de estos núcleos se convertirán, con la llegada del turismo de masas a la isla, en verdaderos núcleos turísticos. De hecho, los actuales pueden agruparse, en función de si su origen está ligado o no a la existencia de un núcleo tradicional previo, y de las diferentes etapas de desarrollo turístico comentadas anteriormente, en las siguientes categorías (Cortès, 1990):

- > Núcleos con base tradicional, diferenciándose los desarrollados durante los primeros años 1960 y otros de incorporación más tardía. Éstos se localizan especialmente en la costa S y E.
- > Núcleos sin base tradicional, de nueva creación durante la década de 1960. Algunos se localizaron cerca de núcleos del grupo anterior (s'Algar respecto de Alcaufar o Cala Blanca de Santandria), mientras núcleos como Cala en Porter implicaron la apertura de nuevos accesos.
- > Núcleos iniciados a partir de la segunda mitad de 1960, utilizándose figuras de planeamiento específicas¹³ y previas a la aprobación de

¹³ Las figuras de planeamiento que se utilizaron fueron la de Plan General Sectorial y Plan de Promoción Turística.

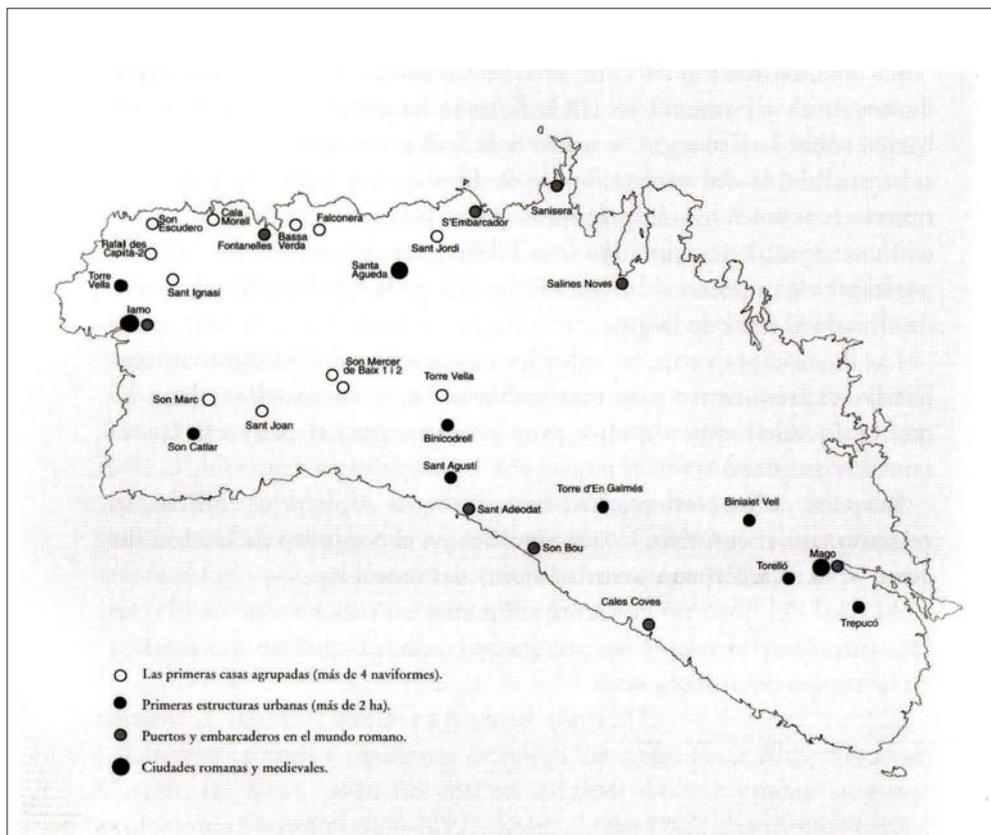


FIGURA 7: Evolución del urbanismo en Menorca (Prehistoria-1287)

FUENTE: Joan C. de Nicolás a Gomila (1998: 14).

planeamiento de ámbito municipal y provincial. Estos núcleos se localizan especialmente en la costa N.

- > Núcleos de la década de 1980, desarrollados sobre todo a partir de 1985, y que complementan núcleos preexistentes, esto es, gravitando sobre la misma playa o área litoral, utilizando la misma vía de acceso. Ejemplos de este grupos son Coves Noves (Arenal d'en Castell) en la costa N; ses Tanques (es Canutells) y Torresolí Nou (Son Bou y Sant Jaume), en la costa S; Cales Piques (Torre del Ram) y Son Xoriguer (Cala en Bosc y Cabo de Artrutx), en la costa W.

Otra tipología a tener en cuenta son las urbanizaciones proyectadas en alguna de las etapas anteriores, y que no llegaron a ejecutarse por recalificaciones de planeamientos municipales o por normativas de protección de áreas naturales. Serían ejemplos Cala en Turqueta y Macarella, hoy incluidas dentro de un Área Natural de Especial Interés (ANEI), o la urbanización Shangri-La, en el Parque Natural s'Albufera des Grau. Esta última fue promovida a mediados de los años sesenta, llegándose a construir, de forma ilegal, las infraestructuras viarias y algunas viviendas. En la década

de los setenta se inició una campaña ciudadana de protesta, ya que el emplazamiento de dicha urbanización al S de la zona húmeda más importante de la isla de Menorca, suponía una gran amenaza para esta área de gran valor ecológico. Tras una propuesta de remodelación en el PGOU de Maó de 1984, una segunda campaña de protesta ciudadana consiguió proteger toda la zona, primero como ANEI (1986) y, en el año 1995, como Parque Natural. Actualmente constituye la zona núcleo de la Reserva de Biosfera de Menorca.

En función de la distribución geográfica de estos núcleos turísticos podemos diferenciar las siguientes zonas (Cortès, 1990):

- > **Costa N o de Tramontana**, agrupa los núcleos cuyo acceso está ligado a la carretera Me-7 que une Maó y Fornells, a la secundaria Me-9 que une la costa N con Alaior, y a la carretera Me-15 de Fornells a es Mercadal.
- > **Maó-es Castell o zona de levante**, el centro de gravitación es el puerto de Maó.
- > **Costa SE**, núcleos cuyo acceso está ligado a las carreteras que unen Maó y Sant Lluís, y Maó y Sant Climent. Se incluye también el litoral S del término de Maó y el de Sant Lluís.

- > **Costa S o de Migjorn**, comprende la costa de los términos municipales de Alaior, es Migjorn Gran y el S de Ferreries. Existen vías de acceso desde los pueblos interiores, con la excepción de Cala en Porter, que posee una vía de acceso directa desde Maó.
- > **Ciudadella o costa de poniente**, abarca el litoral W de la isla, concentrándose los accesos en el núcleo de Ciudadella. Cala Morell, aún compartiendo esta última característica, se englobaría en la zona N.

Actualmente, estos núcleos litorales, que presentaban cierta concentración, han ido dispersándose a lo largo del litoral como consecuencia de la expansión del turismo residencial, ocupando progresivamente el suelo rústico de la isla con residencias unifamiliares.

La planificación: el Plan Territorial Insular (PTI) de Menorca

Contrariamente a lo ocurrido con el desarrollo turístico, Menorca ha sido la primera de las islas del archipiélago en aprobar su Plan Territorial Insular (abril 2003), en cumplimiento de lo establecido por las Directrices de Ordenación Territorial (DOT), aprobadas en el año 1999.¹⁴

Las DOT pretendían definir, a grandes rasgos, el modelo territorial a perseguir por el archipiélago balear en su conjunto, proponiendo, así mismo, los instrumentos para alcanzar este objetivo. En este sentido, las DOT definían los nuevos crecimientos para los diez años posteriores a su aprobación. Hasta ese momento, en Menorca la capacidad de alojamiento permitida por los planeamientos municipales se situaba entre las 335.000 y 500.000 las plazas.¹⁵

Al establecer los nuevos límites de crecimiento, se consideró que la isla de Menorca llevaba un retraso, en comparación con el resto del archipiélago, en cuanto a la transformación urbana de su territorio. Para corregir tal retraso, «premiar» a la isla con una posibilidad de alteración –transformación urbana- superior al resto del archipiélago (Artículo 33): un 12% respecto del suelo urbano y urbanizable o apto para la urbanización con plan parcial aprobado definitivamente, a la entrada en vigor de las DOT, durante los diez años posteriores a su aprobación. Es decir, un 2% más que lo establecido para el resto de islas.

Aquel 12% suponía una posibilidad de crecimiento de 439,18 has. que, con una densidad autorizable de 100 plazas/ha., permitía alcanzar las 43.918 plazas. El responsable de concretar y hacer efectivo este crecimiento era el Consell Insular de Menorca, mediante la redacción y aprobación de su Plan Territorial Insular, proceso que finalizó el mes de abril de 2003.

Partiendo de la consideración que Menorca fue declarada Reserva de Biosfera en el año 1993, el concepto de sostenibilidad se presenta como hilo conductor de este PTI de Menorca. El compromiso con la sostenibilidad asumido con dicha declaración, quiso traducirse en el PTI en la búsqueda de un modelo territorial que fuera capaz de conciliar el desarrollo de los diferentes sectores económicos y la protección de los espacios naturales. En este sentido, el punto de partida fue la necesidad de reducir la capacidad de alojamiento potencial, con un referente temporal de diez años.

De las aproximadamente 43.918 plazas permitidas por las DOT, el PTI de Menorca únicamente abre la posibilidad de un crecimiento de 10.749 plazas (un 75,53% menos) (Tabla 3). Éstas podrán materializarse en una abanico de densidades, establecidas en el PTI para cada municipio y que, potencialmente pueden suponer una transformación urbana efectiva de territorio de entre 102 has. y 179 has. (entre el 23% y 41% de los permitido por las DOT).

El PTI se estructura en tres líneas principales, y para cada una de ellas se establecen medidas con el objetivo de controlar la capacidad de acogida (Manchado, 2004):

- > **Ordenación y control del crecimiento de los núcleos tradicionales.**

Aunque en un principio se planteó la idea de no permitir la clasificación de nuevo suelo urbanizable, finalmente ésta se modificó por la necesidad de conseguir esta tipología de suelo a precio tasado y libre de especulación, para la construcción de viviendas de protección oficial. Aún así, el incremento de nuevas plazas se sitúa alrededor del 24% de las permitidas en las DOT.

- > **Desclasificación, limitación y ordenación de las zonas turísticas.**

Como zonas turísticas se definen todas aquellas zonas urbanas del litoral con un predominio de los usos turísticos, y en ellas se elimina la posibilidad de clasificar nuevo suelo urbanizable, cerrándose la capacidad total de

¹⁴ Ley 6/1999, de 3 de abril, de Directrices de Ordenación territorial de las Islas Baleares y medidas tributarias.

¹⁵ Rullan (1999) apunta este «baile» de las cifras oficiales.

TABLA 3: Potencial de crecimiento de plazas turístico-residenciales según PTI

	<i>Núcleos tradicionales</i>		<i>Zonas turísticas*</i>	
	Régimen de protección	Régimen libre	2 primeros años naturales	8 años siguientes
Alaior	558	837	109	89
Ciudadella	1.224	1.839	271	221
Ferrieres	309	462	28	23
Maó	1.209	1.812	281	229
Mercadal (es)	210	318	12	10
Sant Lluís	279	417	22	18
Castell (es)	417	624	156	127
Migjorn Gran (es)	93	141	173	141
MENORCA	4.299	6.450	1.052	858

*Existe, además, una cuota de 600 plazas hoteleras anuales a distribuir entre las zonas turísticas de la isla, y cuya validez se corresponde con cada año natural, es decir, las plazas correspondientes a un año que no hayan sido solicitadas una vez transcurrido éste, caducan.

FUENTE: CIME (2003b: 76 y 79).

acogida del litoral de Menorca. Además, se autorizan únicamente dos tipologías edificatorias: hoteles y viviendas unifamiliares aisladas, fijando para ambos tipos unos parámetros determinados y estableciéndose las pautas para conseguir un desarrollo equilibrado entre unos y otras.

Pero lo más destacable es, sin duda, el establecimiento de un sistema de cuotas, mediante el cual se controla la dinámica urbanística en las zonas turísticas a lo largo del tiempo. Durante los dos primeros años desde la aprobación del PTI, podrán otorgarse un total de 1.052 licencias anuales, mientras que en los siguientes esta cifra se reduce a 858. En el caso de que no se soliciten el total de plazas durante el año natural, éstas caducan, siendo imposible su acumulación.

> Regulación del suelo rústico y creación de un sistema de espacios naturales.

Otra medida relevante del PTI es la prohibición de construir nuevas edificaciones en suelo rústico, independientemente del tamaño de la parcela y de la categoría de suelo rústico. Únicamente se contempla la posibilidad de construir dos tipologías de edificación (de 9m² y 20m² de superficie construible máxima, de 2 y 3 metros de altura, respectivamente, y de una sola planta en ambos casos) para actividades agrícolas no profesionales en parcelas de 14.206m² de superficie mínima existentes antes de la aprobación del plan (Consell Insular de Menorca, 2003b: 113-114).

De esta manera se pretende, por una parte, evitar la urbanización difusa, y por otra, permitir la conectividad de los diferentes espacios naturales. Cabe señalar aquí que, aún

cuando la expansión de la urbanización en suelo rústico tiene menor importancia en términos cuantitativos, desde un punto de vista cualitativo sus impactos ambientales son mucho mayores, al producirse una fragmentación de los diferentes hábitats naturales que en él se localizan.

También se regula la autorización de nuevas plazas turísticas en suelo rústico, quedando establecidas como únicas tres modalidades, siempre que la categoría de suelo rústico permita este uso, en edificación ya existente y con explotación agrícola efectiva, las siguientes: hotel rural, agroturismo y vivienda turística de vacaciones (CIME, 2003b: 133).

La aprobación del PTI fue precedida de un importante debate público entre los diferentes sectores de la sociedad menorquina, impulsándose desde la propia administración un proceso de participación que fue positivo durante las dos primeras fases (Avance y Aprobación Inicial), pero en la tercera y última (Aprobación Definitiva) quedó relegada a un segundo plano debido a la inminencia de las elecciones autonómicas del mes de mayo del 2003.

Actualmente se está tramitando la aprobación de una modificación del PTI que afecta a 7 de las 14 Áreas de Reconversión Territorial aplicadas a zona turísticas, y supone recuperar 468 plazas turísticas que habían sido eliminadas. Aunque el número de plazas desclasificadas en zonas turísticas sigue siendo significativo (59.524 plazas), el GOB Menorca, grupo ecologista local, ha presentado alegaciones para solicitar que se corrijan las deficiencias detectadas en la justificación de esta modificación.

Itinerario de la salida de campo

Nuestra exploración de Menorca se realizará a partir de un itinerario que recorrerá la isla de E a W, haciendo una pequeña incursión hacia el litoral en el extremo SE y en la zona central de la costa N.

La duración aproximada de la excursión será de ocho horas, con salida a las 9:30h desde la plaza de S'Esplanada de Maó, y llegada a Ciutadella a las 17:30. Durante el recorrido, de unos 115 km., se realizarán un total de cuatro paradas.

La circunvalación de Maó

Salimos de la plaza y nos dirigimos hacia es Castell por la circunvalación de la ciudad de Maó (Avda. de la Mediterrània y Avda. de Francesc Femenies), que se construyó entre 1986 y 1996. Esta circunvalación rodea el centro y el ensanche de la ciudad, uniendo el Camí de Ciutadella y el Camí des Castell, los dos ejes de entrada a la ciudad a partir de los cuales fue desarrollándose la misma. En la parte exterior de la circunvalación se sitúan el polígono industrial de la ciudad y una urbanización en pleno desarrollo a la que se han trasladado todas las dependencias del Consell Insular de Menorca (Plaza de la Biosfera), órgano administrativo de nivel insular. Un poco más hacia el interior se sitúa el aeropuerto de la isla.

El Camí d'en Kane

Poco después dejamos la circunvalación para enlazar con la carretera que nos llevará a es Castell, municipio situado al SE de Maó. Esta carretera, que es la prolongación de la calle Camí des Castell, recorre parte del trazado del Camí d'en Kane (como se deduce de un plano de Maó del año 1725, reproducido en Doménech, et al., 1983), construido por orden del gobernador Richard Kane (Figura 8) entre 1713 y 1720, con el objetivo de unir Maó y Ciutadella y facilitar así, tanto el movimiento de las tropas como, en general, las comunicaciones interiores de la isla. La longitud total del camino era de 51,5 km., con un ancho de 3 pies ingleses (9,144 m). El Camí d'en Kane mantuvo sus funciones comunicativas hasta el año



FIGURA 8: Busto del gobernador Richard Kane expuesto en la Abadía de Westminster

FUENTE: Mascaró (1980: 19)

1900, momento en el que finalizaron las obras de la actual carretera de Maó a Ciutadella (Me-1). Parte de su trazado se reconvirtió en caminos rurales (actualmente se conserva como parte de la red secundaria de carreteras el tramo entre Maó y es Mercadal), mientras otros tramos fueron absorbidos por las fincas colindantes.

La carretera que une Maó con es Castell, junto con la que comunica éste con Sant Lluís, formaban parte de la llamada *Volta d'es Milord*, paseo de moda durante la época británica (Baulies, 1967).

La Industrial Mahonesa

Desde esta carretera (Me-2), a nuestra izquierda podemos ver Cala Figuera. En esta cala se construyó la fábrica textil de la sociedad anónima Industria Mahonesa (Figura 9), creada el año 1856 con un capital social de 200.000 duros, en el contexto del proceso de



FIGURA 9: La Industrial Fabril Mahonesa

FUENTE: López (1979: 14).

industrialización de Menorca, y que se mantuvo operativa durante más de medio siglo.

La decisión de ubicar una fábrica de estas características (era la tercera fábrica española en capacidad productiva, y en ella trabajaban más de 300 personas, muchas de ellas mujeres) en una isla periférica respondía a las siguientes razones (Casasnovas, 1998):

- > Presencia de mano de obra abundante, hábil y barata, formada en los pequeños talleres tradicionales preindustriales.
- > Obligatoriedad para los barcos provenientes de América cargados de algodón de pasar cuarentena en el Llatzeret (lazareto) de Maó.

Los inicios fueron muy positivos, pero la guerra civil americana y el consiguiente aumento del precio del algodón, afectaron de forma importante a la industria textil europea. En el caso concreto de Menorca, cabe añadir además las repercusiones negativas de la crisis financiera del año 1866.

En 1879 la fábrica se declaró en bancarota, aunque fue reabierta al año siguiente por gran parte de los antiguos accionistas, viviendodos décadas de gran actividad bajo el nuevo nombre de La Industrial Mahonesa. Pero a partir del año 1900 entró en una nueva crisis, tras la pérdida de Cuba en 1898, acabando nuevamente en bancarota en 1904. Al año siguiente se reemprendió la actividad, con la razón social La Fabril Mahonesa, para volver a cerrar sus puertas, esta vez de forma definitiva, cinco años más tarde (1910) (Casasnovas, 1998).

La Industria Mahonesa supuso la introducción de la moderna gran industria capitalista frente a los tradicionales talleres preindustriales, y que tuvo su continuidad con la Anglo-Española de Motores (principios de siglo XX). Actualmente se ubican en esta cala los depósitos de combustible de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH).

Primera parada: es Castell

Es Castell es el municipio más pequeño de la isla, y en él se contabilizaban, en 2001, 6.424 habitantes. Fundado por los ingleses en 1771 con el nombre de Georgetown en memoria de George III (sus pobladores lo llamaban Vila Jordi), pasó a llamarse Villa Carlos bajo soberanía española (1782), adquiriendo su nombre actual después de la transición democrática. Es Castell constituye la aportación británica al urbanismo neoclásico de la isla (Figura 10).

Descendemos hacia Calas Fonts, donde se encuentra el pequeño muelle pesquero y turístico del municipio de es Castell, y desde donde podemos observar parte del puerto de Maó. En el área comprendida entre

el muelle y la plaza, comerciantes británicos construyeron edificaciones residenciales durante el siglo XVIII, mientras a finales del siglo XIX la llegada de capital procedente del comercio con América (Cuba), permitió la construcción de edificios señoriales de carácter colonial. Al mismo tiempo, la burguesía mahonesa, atraída por las óptimas condiciones del lugar, empezó a construir junto al puerto casitas de veraneo con jardín, convirtiéndose es Castell en lugar de recreo para los mahoneses (Vilardell, 2005).

Estas mismas condiciones naturales provocaron que, a partir de la década de los años sesenta del siglo XX, es Castell sufriera las consecuencias urbanísticas y sociales de la llegada del turismo de masas a Menorca. Actualmente, es Castell ha asumido una función de pueblo-dormitorio, satélite de los servicios públicos y privados que se concentran en la ciudad de Maó.

Seguidamente subimos hacia la plaza de l'Esplanada. Se trata de una plaza de armas que constituye la pieza clave de la trama urbana de es Castell. Cabe recordar aquí que su fundación responde a una motivación de estrategia militar. Es Castell es la tercera y definitiva ubicación de las viviendas que se ofrecieron a la gente que servía en el castillo de Sant Felip, y en algunos momentos incluso a oficiales y soldados del ejército británico. La primera población fue s'Arraval Vella, establecida al lado del castillo durante el siglo XVII (el castillo fue edificado por los españoles entre 1558 y 1597). Durante la dominación británica, el castillo sufrió ampliaciones y el asentamiento original fue derribado y construido de nuevo a principios del siglo XVIII, esta vez con el nombre de s'Arraval Nova. Una vez que Menorca volvió a manos británicas después del período de ocupación francés (1756-1763), se decidió desplazar el asentamiento al emplazamiento actual de es Castell, más alejado del castillo, ya que la localización demasiado cercana a la fortaleza había precipitado su rendición ante las tropas francesas (Gomila, 1998: 119).

La plaza de l'Esplanada está flanqueada por el E y el W (el lado por el cual accedemos a ella y el situado enfrente) por los Cuarteles de l'Esplanada. Se trata de



FIGURA 10: Foto aérea de es Castell
FUENTE: Vilardell (2005).

dos edificios iguales, de arquitectura simple y racional, cuya implantación «nace con vocación de conformar un espacio urbano que, si bien inicialmente tiene una funcionalidad militar, muy pronto se convertirá en el lugar representativo y lúdico de la población» (Gomila, 1998: 121).

La fachada S de la plaza la configura el que fue cuartel de ingenieros, y que hoy en día alberga el Museo Militar, y el cuartel de automóviles, éste último prácticamente derruido. Finalmente, el flanco N lo ocupa el Ayuntamiento, un edificio de planta cuadrada y dos alturas que se organiza en torno a una plaza interior. Los elementos destacables de esta construcción son la torre del reloj, además del color rojo de la fachada, restituido en la última restauración. Antiguamente, la primera planta fue utilizada como escuela, mientras la planta baja estaba ocupada por carnicerías (Gomila, 1998). El edificio fue construido en 1786, después de que Menorca volviera a estar bajo soberanía española desde 1782 (Vilardell, 2005).

Nos dirigimos nuevamente hacia la carretera, ahora por la calle de Victori, al final de la cual se

encuentra la iglesia del Roser. Su posición periférica se explica por el origen militar británico del pueblo, de forma contraria a Sant Lluís y Sant Climent, poblaciones promovidas por países católicos en los que la iglesia es el edificio que determina la trama urbana.

El origen de esta iglesia, cuya construcción se inició en el año 1977 y finalizó en 1805, se remonta a una capilla dentro del castillo español de Sant Felip, que luego pasó a ser una iglesia en el segundo arrabal para, finalmente, trasladarse al emplazamiento actual (Gomila, 1998).

El Camí de Cavalls

La carretera que une Maó y es Castell, y que luego continua hacia la Cala de Sant Esteve -nuestro recorrido se desvía hacia el S (Sant Lluís) por la carretera Me-6 antes de llegar hasta ésta última- transcurre de forma paralela a un tramo del Camí de Cavalls (camino de caballos), un camino que rodea toda la costa de la isla, la construcción (o reconstrucción, según algunos

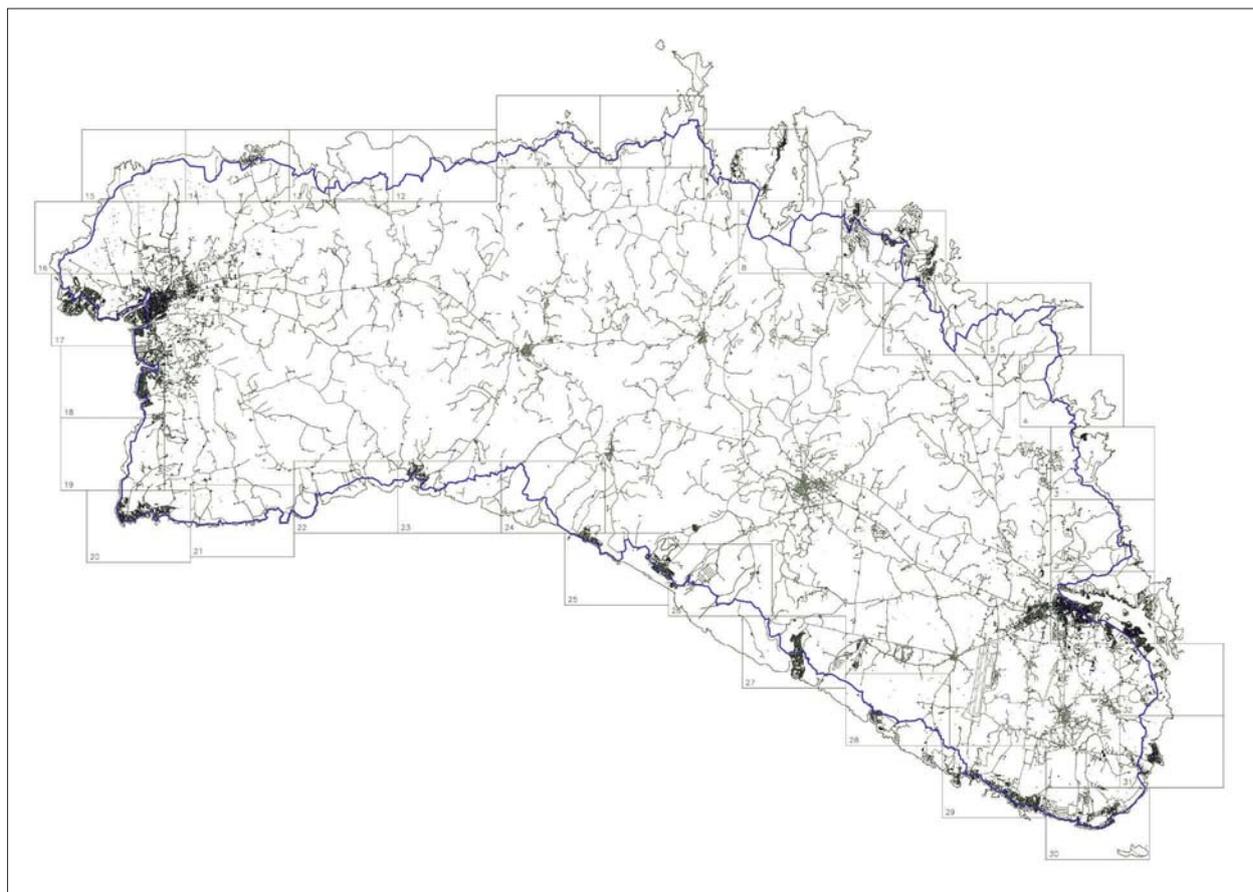


FIGURA 11: El trazado del Camí de Cavalls

FUENTE: CIME (2002).

¹⁶ Baulies (1967) apunta, en este sentido, que durante el repoblamiento catalán, y bajo el reinado de Jaume II (siglo XIV), se abrió un «simple camino de circunvalación por la costa menorquina [...] por donde podían pasar libremente los caballeros y soldados encargados de la vigilancia costera». Posteriormente, durante la dominación francesa, «la gestión del conde de Lannion se encaminó preferentemente a la reconstrucción y mejora del camí de cavalls» (págs. 22-23).

autores¹⁶⁾ del cual suele atribuirse a los franceses durante su ocupación menorquina (1756-1763) (Figura 11). Presumiblemente este camino se construyó con una función eminentemente militar, para facilitar la vigilancia de la costa, unir las diferentes torres de vigía, y el agrupamiento de las tropas en caso de un desembarco enemigo (de Nicolás, 1997). Tiene una longitud de aproximadamente 179 km. (CIME, 2002).

Hoy en día gran parte del mismo se encuentra en estado de abandono (caso del tramo que nos concierne), ilocalizable o irreconocible a causa de la construcción de nuevos viales o la urbanización. A finales de la década de 1980 se inició una campaña popular para la defensa del Camí de Cavalls por sus valores patrimoniales, históricos y paisajísticos, que llevaría a la apertura del expediente para declararlo Bien de Interés Cultural (BIC). Esta campaña provocó la oposición de los propietarios de las tierras por las que transcurren diferentes tramos del camino (de Nicolás, 1997).

Finalmente, dicho expediente caducó, pero el 21 de diciembre del año 2000 el Parlament de les Illes Balears aprobó la Ley del Camí de Cavalls, que lo considera como «una realidad histórica y cultural del pueblo de Menorca» y tiene como objetivo «establecer un paso público, establecido sobre el trazado original del Camí de Cavalls, con el objeto de permitir su uso general, libre y gratuito». Como resultado de lo establecido en esta ley, se redacta el Plan Especial del Camí de Cavalls (2002). Además de definirlo en su naturaleza física y jurídica, el Plan Especial regula los usos y las actuaciones necesarias para su conservación (CIME, 2002: 3).

Sant Lluís: urbanismo neoclásico francés

Rodeamos el pueblo de Sant Lluís siguiendo la circunvalación, lo que nos permite apreciar la ortogonalidad del trazado de sus calles. Nos encontramos ante el segundo (por orden de visita, no cronológico) de los «pueblos dibujados» (Gomila, 1998: 113), es decir, con una planificación preestablecida (Figura 12).

De hecho, Sant Lluís es el primer ejemplo de urbanismo neoclásico que aparece en Menorca, concretamente en el año 1762, bajo dominación francesa. Hasta ese momento, los núcleos se habían ido desarrollando de forma orgánica a lo largo de caminos que conducían hacia iglesias o castillos, alineando casas en función de las necesidades de cada momento.

En este sentido, el urbanismo moderno aporta tres características principales (Gomila, 1998):

- > Planificación previa e integral, en todo su conjunto.
- > Calles rectas y sobre todo anchas.
- > Homogeneidad de las casas merced a la introducción de ordenanzas.

Aún así, Sant Lluís conserva un rasgo característico del resto de pueblos de la isla, a saber, la iglesia como elemento directivo de la trama en su conjunto, y como punto de referencia de la población de los caseríos

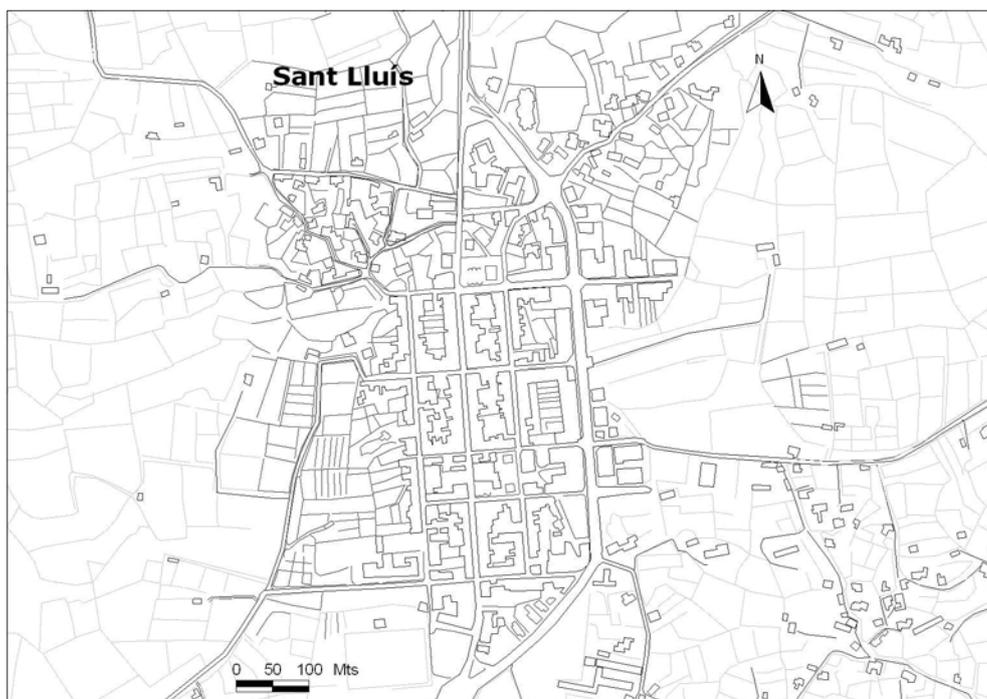


FIGURA 12: Plano de Sant Lluís (1995)

FUENTE: Mapa elaborado a partir del Mtb 1/5.000 con autorización de SITIBSA

cercanos. Cabe incidir aquí en el hecho que el país «promotor», Francia, era católico, y que en aquella época la iglesia era, en la mayoría de casos, uno de los principales motivos de la creación de un pueblo, «con la idea de recoger a la gente dispersa en el campo para que cumpla con sus deberes religiosos» (Gomila, 1998: 115). En el caso de Sant Lluís, se pretendía unificar la población diseminada en las diferentes *casolaries* de la zona: Binifadet, Torret, s'Ullastrar, es Consell, etc.

En lo que respecta a la proporción manzana-calle, «en Sant Lluís se propone una parcelación de *trast* (solar) idéntica en ambos lados de las calles más largas, sin ninguna consideración respecto a las cortas» (Gomila, 1998:116).

Actualmente, el término municipal de Sant Lluís tiene una extensión de 34,6 km², y cuenta con una población de 3.270 habitantes (2001). En su línea de costa se concentran muchas de las urbanizaciones de Menorca ligadas al turismo residencial. Destacan los núcleos turísticos de Binibèquer, s'Algar y Punta Prima. De hecho, en los meses de verano se superan las 12.000 personas (OBSAM, 2005), multiplicando por 3,7 la densidad de población de derecho.

Recorremos un tramo de la costa SE y desde la urbanización de Binidali volvemos a adentrarnos hacia el interior, esta vez en dirección N, a Sant Climent. A lo largo de este camino, mirando hacia el W, se ve el casal de Formet Vell, uno de los tres antiguos casales de veraneo (junto a Forma Vell y Formatell) de la zona de Sant Climent, y pertenecientes a familias de Maó. Es el más espectacular de los tres, entre otras razones por el diseño de su fachada principal, con el color rojo de fondo. Por otra parte, su ubicación en un lugar elevado responde a una de las características de las casas de veraneo del siglo XIX.

Los viñedos: una demanda de las tropas británicas

En toda la zona que venimos recorriendo hasta el momento, y hasta el municipio de Alaior (situado al NW de Maó), vamos encontrando diferentes viñedos, que son el testimonio prácticamente relictual de la gran expansión que este cultivo tuvo durante la ocupación británica.

El incremento de la demanda de frutas y hortalizas, así como de vino, por parte de la guarnición inglesa y los navíos que recalaban en el puerto, provocó una expansión de la viticultura y la horticultura, transformando de forma importante el paisaje de los alrededores de la ciudad (Casasnovas, 1998; Vidal, 2001).

El ingeniero militar J. Armstrong nos aporta datos interesantes de los años cuarenta de la Menorca británica, apuntando que «cada vendimia daba 18.000 *hogseads* (barriles de 245 litros), 2.000 de los cuales

eran para el clero, 1.000 para los naturales del país, y 15.000 vendidos a los ingleses por 27.825 libras al contado, a razón de 35 chelines el barril»; y añade en sus anotaciones que «cada año se ampliaba el cultivo de la viña» (Baulies, 1965: 75). En consecuencia, de los algo más de 4 millones de litros producidos anualmente, más de un 80% eran consumidos por los ingleses. Teniendo en cuenta el número de hombres que solían formar la guarnición inglesa en esa época (alrededor de 2.000), Tomás Vidal (2001: 65) estima en casi dos litros diarios el consumo *per capita*.

El aeropuerto

Llegando a Sant Climent, a nuestra derecha (E) se puede divisar la torre de control del aeropuerto de Menorca. Las comunicaciones aéreas tuvieron sus inicios en la década de 1930, en las escalas técnicas que los hidroaviones de la línea francesa entre Marsella y Argel realizaban en el puerto de Fornells.

Pocos años después, durante la guerra civil, se construyó un pequeño aeropuerto de carácter militar a 3 kilómetros de Maó, en dirección S (Sant Lluís). Una vez acabada la guerra continuó su actividad como aeródromo militar para, en 1949, instaurarse la aviación comercial con dos líneas: Maó-Barcelona y Maó-Palma de Mallorca (Baulies, 1967).

El actual aeropuerto fue construido en el año 1969, aunque su proyección se llevó a cabo en el contexto del Primer Plan de Desarrollo (1963-66). En un primer momento se plantearon dos posibles ubicaciones: la actual y Son Saura- Vell, en el término municipal de Ciutadella (Serra, 1991).

La principal infraestructura aérea de Menorca tiene todas las características de un aeropuerto turístico, ya que el tránsito anual se caracteriza por un predominio de los vuelos *charter* (alrededor de un 60%) de marcada estacionalidad estival. Ocupa una superficie total de 26.000 m², aunque actualmente se están realizando las obras del proyecto de ampliación del Ministerio de Fomento, suponiendo un incremento de hasta unos 59.000 m², es decir, 2,3 veces la actual (GOB Menorca, 2004).

Sant Climent: la aportación menorquina al urbanismo ilustrado

Sant Climent, fundado el año 1817, es el tercero de los tres «pueblos dibujados» (Figura 13). Presenta más similitudes con Sant Lluís que es Castell, ya que, como en el primero, la iglesia es el punto alrededor del cual se planifica toda la trama de calles paralelas y manzanas regulares. En el caso de Sant Climent, la fachada de la iglesia está orientada al E, condicionando que la calle principal, la tangencial a la iglesia, tenga una

dirección E-W y, en consecuencia, toda la trama urbana siga dicha orientación. Ésta se concibe de forma que pueda irse ampliando la extensión de la misma en función del crecimiento de la población (Gomila, 1998).

En Sant Climent, al igual que en Sant Lluís, las parcelas tienen de 22 a 30 m. de largo, por 5 m. de ancho, aunque con alguna variación en la parcelación de las esquinas, ya que «las parcelas de las esquinas tienen una forma casi cuadrada y presentan fachada a las calles secundaria» (Gomila, 1998: 116).

El término municipal de Maó, al cual pertenece el núcleo de Sant Climent, suma un total de 116,9 km² y agrupa una población de 23.315 habitantes, aunque en el mes de agosto puede llegar a registrarse una presión humana de cerca de 40.000 personas (OBSAM, 2005) – suponiendo una densidad de derecho de 199 hab. /km² frente a una densidad punta de 331 hab. /km².

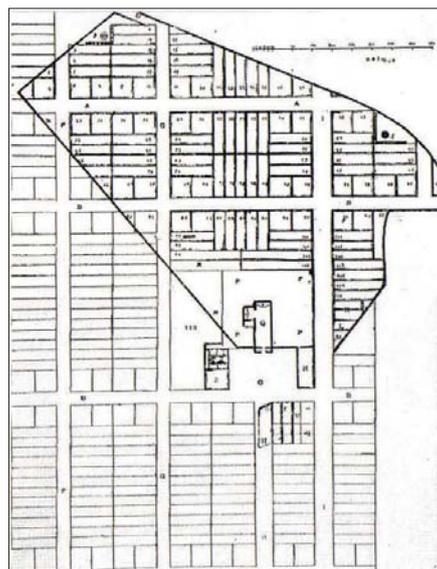


FIGURA 13: Plano del pueblo de Sant Climent (1817)
FUENTE: Gomila (1998: 115).

El Migjorn de Menorca

El recorrido que estamos realizando nos permite observar una de las dos grandes unidades paisajísticas de Menorca, el Migjorn, caracterizada por la omnipresencia de roca calcárea. Por ello, antes de poder roturar y cultivar la tierra, es necesario retirar la costra caliza. En este proceso se va construyendo la extensa malla de paredes de mampostería que actualmente podemos observar¹⁷, y que compartimenta el paisaje en miles de parcelas o cercados (o *tanques*, como se las conoce aquí) (Figura 14). A partir de fotografía aérea se ha estimado la densidad de metros de pared en una media de 1.000 metros lineales por hectárea, lo que supone unos 70.000 km., la mayoría de los cuales se concentran en el Migjorn (Vidal, 2001: 42).

Otro elemento típico del paisaje rural menorquín son los *portells*, las barreras de acebuche que permiten el paso de una *tanca* a otra. Éstas protegen, mayoritariamente, cultivos de cereal o especies forrajeras,

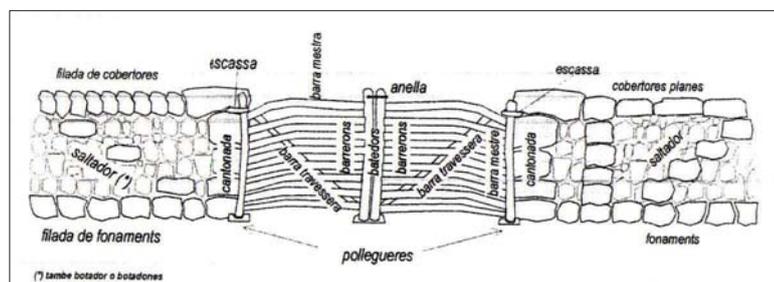


FIGURA 14: Los principales elementos de la *tanca* menorquina
FUENTE: Vidal (2004: 370).

las últimas relacionadas directamente con el importante papel que la ganadería bovina tiene en el sector primario de la isla (Pons y Gómez-Pujol, 2003).

Binixíquer

Cerca de la carretera Me-12 que nos lleva desde Sant Climent hacia Alaior (NW) se sitúa Binixíquer, que en el artículo 45, apartado 2, del PTI tiene la consideración de núcleo tradicional¹⁸, al igual que Cales Coves, situado en la costa meridional, al E de Cala en Porter, pero con la particularidad que se apunta en el artículo 46, apartado 1 (CIME, 2003b: 86):

«Los Planes Generales de Ordenación de los Municipios, al establecer la ordenación urbanística de los núcleos tradicionales:

- a) No podrán localizar en los ámbitos a que se refiere el apartado 2 del artículo anterior el nuevo suelo urbanizable que clasifiquen al efecto de servir de soporte físico al crecimiento de plazas de alojamiento residenciales y turísticas correspondientes a cada municipio conforme a la distribución del artículo 39".

De esta manera, el nuevo suelo urbanizable tan sólo puede localizarse en el grupo de núcleos tradicionales conformado por Maó, Ciutadella, Alaior, Ferreries, Fornells, es Mercadal, Sant

¹⁷ Las características actuales de los muros (6 palmas de altura, 1,20 m aprox.) datan del año 1373, cuando Pere IV «el Ceremonioso» autorizó su levantamiento para defender los cultivos de la acción de los vientos y para evitar la dispersión del ganado (Pons y Gómez-Pujol, 2003: 15).

¹⁸ Se consideran núcleos tradicionales «las tramas urbanas caracterizadas por el predominio del uso residencial» (CIME, 2003: 85).

Climent, Sant Lluís, es Castell y es Migjorn Gran, quedando excluidos núcleos tradicionales como Binixíquer y otros asentamientos residenciales menores.

La cultura talayótica

La cultura talayótica (edad del bronce, 1200 a. C. – 100 a. C.) es la primera población humana de Menorca de la que se tiene buen conocimiento, circunstancia que no es extraña teniendo en cuenta la gran cantidad de monumentos megalíticos y vestigios arquitectónicos que de esa época se pueden encontrar en toda la isla (Figura 15), con un claro predominio en la mitad S. Los prehistoriadores apuntan que la cultura talayótica era agrícola-ganadera¹⁹, contribuyendo, en cierto modo, al proceso de creación del paisaje agrario menorquín. La piedras que se iban retirando para permitir el cultivo de las tierras se utilizaban, además de para delimitar las parcelas con paredes, para realizar las diferentes construcciones que hoy en día aún podemos observar

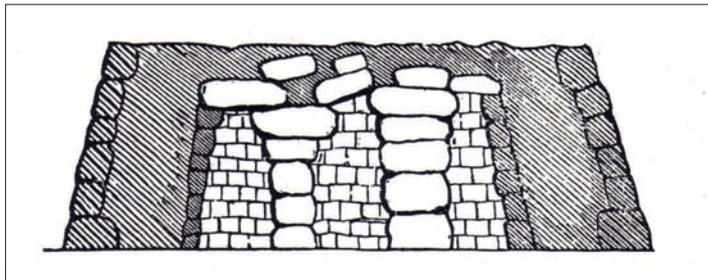


FIGURA 15: Sección del *talaiot de ses vigues de mata* de Sant Agustí Vell (es Migjorn Gran)
FUENTE: Mascaró (1982: 411)

(Figura 15). Como apunta Tomás Vidal en la *Enciclopèdia de Menorca*: «Las construcciones pétreas tienen una solidez secular y son una clara invitación a la estabilidad locacional en el uso y habitación del espacio colonizado» (Vidal, 2001: 56).

Cabe decir que muchos de los asentamientos talayóticos ocupan construcciones naviformes de la época pretalayótica (2000 a. C. – 1200 a. C.), pero en esta nueva época «se registra una tendencia a la concentración poblacional en núcleos urbanos incipientes, formados por casas de planta circular agrupadas alrededor de uno o más talayots y a menudo dotados de otros equipamientos comunitarios de carácter defensivo –murallas, además de talayots- y religioso – santuarios con taula-» (Gomila, 1998: 18).

No se ha podido determinar con exactitud la función de los talayots, supuestamente torres de defensa, pero queda claro que es el monumento más característico,

ya que se han contabilizado un mínimo de 274 unidades distribuidas en 214 asentamientos diferentes (Gomila, 1998: 19).

Aún cuando se han realizado diversas excavaciones, ninguna se ha hecho de forma extensa y, en consecuencia, se carece de conocimientos sobre la evolución de estos poblados, así como de las relaciones sociales en y entre los mismos (Camps, 2000; Casanovas, 2005).

Segunda Parada: Torralba d'en Salord

En el poblado talayótico de Torralba d'en Salord (siglo XIV a. C.) (Figura 16) encontramos tres de los elementos más característicos de los asentamientos prehistóricos menorquines: la sala hipóstila, el santuario con taula y los talayots. De los dos talayots, uno está situado en una posición elevada y aún no ha sido excavado, mientras el segundo se sitúa al S del santuario y está construido encima de una casa talayótica.

La sala hipóstila, la función de la cual tampoco está del todo clara, es un espacio cubierto, con techo de losas de piedra apoyadas en columnas polilíticas, y es la única en la isla que conserva el túmulo de tierra sobre su cubierta pétrea.

Según Gomila (1998: 31) «el santuario con taula es uno de los espacios más impresionantes y mejor ejecutados de la arquitectura prehistórica isleña. Su excavación confirmó la funcionalidad sagrada de este tipo de monumento al localizar una gran zona de cenizas delimitada por una estructura circular, situada a la derecha del portal de acceso, donde



FIGURA 16: Poblado de *Torralba d'en Salord*
FUENTE: Gomila (1998: 31)

¹⁹ En el período pretalayótico precedente la agricultura cerealista era también, junto con la ganadería ovino-cabrera, una de las bases económicas, pero es durante la época talayótica cuando adquiere mayor importancia (Gomila, 1998).

se encontraron restos de ofrendas rituales. Algunos arqueólogos defienden la hipótesis del santuario como recinto abierto con la taula como elemento simbólico y representativo de la divinidad, frente a otra teoría según la cual la taula era un elemento de soporte central de la cubierta del santuario».

Aún cuando los restos de este gran poblado están muy maltratados por encontrarse en una zona apta para el aprovechamiento agrícola, y porque es atravesado por una carretera local, la excavación del recinto (realizada entre 1973 y 1981), ha documentado poblamientos de distintas épocas.

La serie estratigráfica se inicia, en su nivel cimero, con un poblamiento de época medieval que se puede fechar en torno a la conquista de la isla por Alfonso III de Aragón. Por debajo se documenta el uso de la taula en época romana imperial, y después otros dos estratos nos muestran la utilización indígena del recinto con un horizonte claramente talayótico, pero sometido ya a las presiones de otros pueblos (Mascaró, 1982).

Alaior

Nos dirigimos ahora en dirección a Alaior (Figura 17), cabecera del municipio del mismo nombre que ocupa una superficie de 109,7 km², y cuya fundación se remonta al año 1304, momento en que el rey Jaume II de Mallorca adquirió la alquería Ihalor para fundar la villa de Alaior. Ésta fue consolidándose a lo largo del siglo XIV y antes de 1343 era cabeza de partido de uno de los cuatro términos en que se dividía entonces la isla (Gomila, 1998).



FIGURA 17: Foto aérea de Alaior
FUENTE: Archivo GIST (2005)

Su desarrollo se diferenció de Maó y Ciutadella por la ausencia de murallas, pero después de sufrir la amenaza turca a mediados del siglo XVI, se decidió construir una torre (actualmente desaparecida). Durante el siglo XVII experimentó un importante crecimiento urbanístico, y también su población siguió aumentando hasta el siglo XIX, en el que la emigración a Argelia y América durante su primera mitad provoca un estancamiento demográfico. Pero en la segunda mitad del mismo siglo, el proceso de industrialización que se da en toda la isla también tiene trascendencia en Alaior, especialmente en el sector del calzado.

Las diferentes transformaciones económicas han repercutido en la trama urbana, especialmente en la configuración de una extensión que se extiende hacia la carretera general Maó-Ciutadella (desviada en la segunda mitad de los noventa con una variante), y el espacio entre la ciudad y el polígono industrial de La Trotxa, que acoge diversos equipamientos públicos (polideportivo, escuela,...). Además, las urbanizaciones turísticas de Son Bou y Cala en Porter han dirigido buena parte de la actividad económica de Alaior hacia el sector turístico, sin llegar a convertirse en un núcleo de servicios. Destacar, sin embargo, el establecimiento de la extensión de la Universitat de les Illes Balears en el año 1998 (Gomila, 1998).

La población actual es de unos 7.108 habitantes (2001), aunque en el mes de agosto el Índice de Presión Humana supera las 19.000 personas (OBSAM, 2005), con lo que la densidad habitual (64,8 hab. /km²) puede llegar a multiplicarse por 2,7 (173,2 hab. /km²).

La Tramuntana de Menorca

A medida que nos alejamos de Alaior observamos como el paisaje va cambiando, hemos pasado de la región natural del Migjorn a la de Tramontana (la separación entre ambas transcurre, *grosso modo*, siguiendo la carretera que une Maó y Ciutadella) (Fornós y Obrador, 2003).

En esta unidad geológica (unos 300 km²) afloran materiales prerogénicos del Paleozoico y el Mesozoico (materiales silíceos detríticos) que, por su estructura geológica, han dado lugar a suaves colinas y valles, drenados por una red hidrográfica con numerosas cuencas internas en las que el agua se estanca con facilidad.

En este sentido, se observa el cambio litológico en las piedras con las que están construidas las paredes de mampostería (aparecen los materiales rojizos del Buntsandstein del Triásico inferior). También se observa el cambio en la vegetación que, aún teniendo una fisonomía similar a la zona de Migjorn, presenta aquí una mayor diversidad paisajística (Pons y Gómez-Pujol, 2003).

En la costa septentrional los valles se abren en forma de calas y bahías con playas que, con mucha frecuencia, delimitan las marismas situadas en la zona interior. Se configura, así, una costa muy recortada que agrupa los cabos más destacables (Cavallería, Favàritx), los mayores puertos (Tirant, Fornells, Addaia, es Grau, Maó) y la mayoría de los islotes (Porros, Addaia, Colom) y escollos. La coloración de las rocas y la escasa vegetación, junto con los frecuentes vientos del N, le dan un aspecto bastante agreste desde el mar, siendo ésta, seguramente, la causa del tópico de Menorca como «la isla de las piedras y del viento» (Vidal, 2001: 42).

La ganadería

La ganadería ovina, con una producción orientada a la exportación de lana (especialmente a Génova), fue la base económica de Menorca hasta muy avanzado el siglo XVII (Vidal, 2004). Durante la Revolución Industrial la lana perdió importancia a nivel internacional por la introducción de la desmontadora de algodón, convirtiéndose ésta última en la fibra textil



FIGURA 18: Vacas de raza menorquina
FUENTE: Anguera (2005).

más importante del mundo por su calidad, bajo costo y utilidad. En el caso de Menorca, la aparición de las actividades marítimo-portuarias, fue otro factor que influyó decisivamente en la decadencia de este producto.

Ya a principios del siglo XX, la ganadería bovina empezó a adquirir mayor importancia para la producción de queso, y en el año 1944 se creó la Industrial Quesera Menorquina (IQM), dedicada a la producción de queso fundido (la primera empresa de este tipo había sido creada ya en el año 1931). Esta empresa, que comercializaría su producto bajo la marca de El Caserío, experimentó una importante expansión durante los años 1950, aprovechando, en un primer momento, la protección del mercado español, y superando la prueba de la competencia, con su apertura, después. El Caserío llegó a absorber el 70% de toda la producción de leche de la isla y a ocupar a más de 350 personas (Lopéz y Rosselló, 2002). Ya finalizado el período autárquico, en el año 1966, se creó la Cooperativa Insular Ganadera COINGA.

Desde ese momento el sector primario ha visto reducir su peso en el global de la economía menorquina de forma progresiva. Parte del abandono del campo ha sido, como en la isla de Mallorca, debido a las alternativas laborales que ofrecía el turismo: los mismos ingresos con un trabajo menos duro.

Pero una parte importante ha sido consecuencia de la importante dependencia del subsector de producción de leche de la evolución de las empresas IQM y COINGA, que absorben un 60% y un 30% de la leche producida en Menorca, respectivamente (Lopéz y Rosselló, 2002). La última sufrió una importante crisis durante los años 80, causada por una gestión deficiente.

Existen dos momentos clave para el sector de la ganadería vacuna y, por su predominio, para toda la agricultura menorquina (Lopéz y Rosselló, 2002):

- > La entrada de España en la CEE en 1986, y la consiguiente implantación de cuotas lecheras a partir de 1992, fue especialmente duro para COINGA, dada la mayor importancia de producción de leche para consumo directo, y no tanto para los productores de queso, que se vieron beneficiados por el coeficiente de transformación de la leche en queso. También tuvieron que adaptarse los procesos de elaboración del queso a la normativa europea, encareciéndose los costes de producción.
- > La venta de IQM a la compañía multinacional Kraft Jacobs Suchard en 1992, con lo que ésta adquirió casi condición de monopolio local, facilitándole realizar modificaciones en el precio del queso, la elaboración del producto y las condiciones de pago. El resultado ha sido un nuevo encarecimiento de la producción en los *llocs* y una reducción progresiva de los precios.

Las épocas de sequía de finales del siglo XX, que obligaron a la importación de pienso para alimentar el ganado vacuno, y la aparición de la enfermedad de la encefalopatía espongiforme bovina («vacas locas»), no hicieron más que agravar la situación.

Actualmente, la situación más benigna por la que pasa COINGA y la regulación de la denominación de origen, aprovechada por nuevos productores para la comercialización dentro y fuera de Menorca, no parecen suficientes para romper la dependencia local respecto del grupo Kraft.

En lo que respecta al resto de ganado (ovino, porcino y avícola), se han mantenido siempre en una situación marginal por la dificultad de competir con los precios de los productores de la península.

Puede afirmarse, en general, que el modelo agrario menorquín además de no ser sostenible desde el punto de vista socioeconómico, tampoco lo es desde el punto de vista ambiental ya que, como consecuencia de la actividad poco diversificada, presenta poca diversificación de los cultivos, con un predominio de los forrajes y cereales para grano para alimentar el ganado vacuno. Además, las variedades de forraje utilizadas (ray-grass y alfalfa) son introducidas por sus propiedades nutritivas, pero presentan mayores requerimientos hídricos, contrariamente a la sulla o *enclova* autóctona (*Hedysarium coronarium*). Ésta, teóricamente introducida por los británicos como planta ornamental²⁰, empezó a utilizarse como forraje a partir de 1860 (Baulies, 1965), y hoy en día crece de forma espontánea.

Por otra parte, la especialización en la producción de leche ha provocado la sustitución de la vaca menorquina (Figura 18) por la frisona. La primera es una raza muy bien adaptada al clima seco y caluroso del Mediterráneo, y destaca por su fertilidad, longevidad y doble aptitud leche-carne de vaca rústica. La segunda, en cambio, está menos adaptada y tiene mayores exigencias energéticas (Marí et al., 1991).

Tercera Parada: Puerto de Fornells

El Puerto de Fornells (Figura 19) pertenece al término municipal de es Mercadal y es el tercero de la isla en dimensiones, y el único de la costa N. Los orígenes del asentamiento de Fornells se remontan a un núcleo de hábitat paleocristiano que fue abandonado hacia el siglo IX²¹. Desde de la conquista catalana y hasta finales del siglo XVII, el puerto de Fornells fue un puerto de refugio, sin dar lugar a ningún asentamiento de población hasta finales del mil seiscientos, cuando, ante la utilización del puerto por parte de los corsarios, Felipe

IV ordenó la construcción del castillo de Sant Antoni en la orilla W. Alrededor de éste fueron construyéndose pequeñas casas los pescadores, dando lugar al núcleo a partir del cual ha evolucionado el actual. Finalmente, el castillo fue demolido por orden de Carlos III (1782), poco después del derribo del castillo de Sant Felip (Gomila, 1998). La función militar del puerto de Fornells fue, por tanto, muy efímera (Vidal, 2001).

Tradicionalmente, Fornells ha sido una población dedicada a la pesca y, en menor medida, a la agricultura. Entre las capturas de mayor importancia destacan los crustáceos, especialmente la langosta, cuya caldereta se ha convertido en un importante atractivo turístico-gastronómico. Al final del siglo XIX, la construcción de la carretera Me-7 que une la de es Mercadal-Fornells (Me-15) con Maó motivó su conversión en lugar de veraneo y excursión para los menorquines, provenientes mayoritariamente de Maó y Alaior. La incorporación al turismo transformó Fornells en villa turística y relegó la actividad pesquera a un segundo plano.

Esta transformación turística ha provocado un crecimiento urbanístico muy importante, especialmente en dirección N-S, desde el núcleo tradicional hacia la carretera de es Mercadal, y desde el mismo hacia la boca del puerto (Gomila, 1998).

Aún teniendo esta clara vocación turística, el núcleo de Fornells ha sido considerado en el PTI como núcleo tradicional, lo que limita el uso turístico que establezca la ordenación urbanística a las modalidades de hotel de ciudad y hotel de interior; y lo excluye del sistema de cupos a que están sometidos el resto de núcleos costeros (Artículo 46 apartado 1.c).

Las condiciones naturales del puerto – con una profundidad de unos 4,5 km. y tan sólo 1,7 km. en su tramo más ancho, dando lugar a una resguardada y segura bahía de aproximadamente 390 has. de espejo, con poco oleaje-, lo hacen muy apropiado para la práctica de deportes náuticos, lo que se traduce en una importante presencia de empresas dedicadas a la organización de estas actividades.



FIGURA 19: El puerto de Fornells (1980)

FUENTE: Martorell (1980: 18).

²⁰ Parece ser que esta teoría genera cierta controversia, ya que Miguel Cao (1996), afirma que esta planta fue introducida como planta forrajera hace 150 años, es decir, a mitad del siglo XIX, momento en que, según Baulies (1965), empezó a ser utilizada como forraje tras ser introducida durante la ocupación inglesa ya en el siglo XVIII.

²¹ El único poblamiento destacable en la costa N se atribuye al destacamento militar romano de Sanicera, en el puerto de Sanitja, y que Plinio calificó de civitas. Este asentamiento fue abandonado en la Antigüedad tardía (Casanovas, 2005).

Es Mercadal

Es Mercadal es el segundo de los tres núcleos fundados por Jaume II a principios del siglo XIV mediante el *Pariatge*. Su término municipal, que engloba el núcleo de Fornells y el santuario de la Mare de Déu del Toro, tiene una superficie de 136,8 km², siendo el segundo en extensión, después del de Ciutadella (Baulies, 1967). De hecho, en un primer momento es Mercadal formaba parte del término del castillo de Santa Àgueda²², y que comprendía los actuales municipios de es Mercadal, Ferreries y es Migjorn Gran.

La importancia de esta población, situada en el centro de la isla, quedó ya patente cuando Jaume II, en el mismo documento fundacional, le otorgó el privilegio de celebrar los jueves uno de los tres mercados semanales de la isla (Baulies, 1976; Gomila, 1998). Aún así, no adquirió cierta entidad hasta el siglo XVIII, cuando se convirtió en lugar de parada obligatoria del trayecto entre Maó y Ciutadella. En este periodo, el gobernador Kane ordenó la construcción de un gran aljibe para resolver los problemas de abastecimiento de agua, y también se llevaron a cabo tareas de desecación de los terrenos pantanosos más cercanos al pueblo (Baulies, 1967).

A excepción de alguna empresa relacionada con el sector primario (harinera de s'Arangí), es Mercadal se diferencia de Alaior y Ferreries por la ausencia de un proceso industrializador, y hasta épocas recientes su economía ha estado muy ligada a la agricultura. De hecho, es aquí donde encontramos, al pie del monte Toro, las mejores tierras de cultivo de Menorca (Baulies, 1967). Pero la llegada de la actividad turística al tramo de la costa N que forma parte del término municipal, ha dado lugar al desarrollo del sector de servicios (restauración principalmente) y de la construcción (Gomila, 1998).

Las transformaciones más relevantes de la trama urbana se producen en las dos últimas décadas del siglo XX, con la desviación de la carretera general fuera del casco urbano, la construcción de una vía de ronda y la expansión urbana a lo largo de la carretera de Fornells y la de Maó; además de la formación de nuevos núcleos urbanos turísticos en el tramo de la costa N comprendida en los límites de su término municipal, como es el caso de Punta Grossa o Port d'Addaia.

En el año 2001 la población de es Mercadal sumaba 3.089 habitantes, aunque el Índice de Presión Humana para ese mismo año alcanzaba las 21.485 personas en el mes de agosto (OBSAM, 2005), con lo que la densidad calculada con el censo de derecho (22,6 hab. /km²) se llega a multiplicar por 7 (117 hab. /km²).

Cuarta Parada: El Toro

Con sus 360 m., el Toro, de material calcáreo de origen jurásico, es la mayor elevación que puede encontrarse en la isla, y se engloba dentro del 0,6% de la superficie que supera los 200 m sobre el nivel del mar. En Menorca, alrededor de un 79% de la superficie no supera los 100 m. snm, y aproximadamente un 20% presenta alturas de entre 100 y 200 m. snm. Esto no le impide ser un territorio muy accidentado, con pocas superficies con continuidad superior a unos pocos kilómetros (Pons y Gómez-Pujol, 2003).

En esta elevación se ubica un santuario, cuya primitiva iglesia gótica es el único edificio que presenta cierto interés arquitectónico (Figura 20). Tiene una planta de nave única cubierta con bóveda de cañón, con tres capillas a cada lado. En el patio se puede observar una torre de planta cuadrada que es una antigua atalaya del siglo XVII (Gomila, 1998).

Fue construida por los frailes agustinos entre finales del siglo XVI y el XVII, a partir de una pequeña capilla rural original. Mientras unos autores afirman que la Virgen del Toro era ya venerada antes de la ocupación sarracena, otros establecen el año 1288 como fecha de aparición de la imagen en una pequeña cueva (Baulies, 1967). En cualquier caso El Toro ha sido, desde la repoblación cristiana, el centro espiritual de la isla.

En el año 1835, la desamortización supone la venta de la iglesia y el convento a un terrateniente. Más adelante volvió a manos de la institución eclesiástica. Durante la Guerra Civil la iglesia fue quemada para, posteriormente, ser restaurada y modificada. Hoy en día, el santuario es gestionado por una comunidad de religiosas franciscanas de la Misericordia y alberga jornadas de reflexión y otros encuentros.



FIGURA 20: La iglesia de El Toro
FUENTE: Gomila (1998: 154)

²² Fortificación islámica construida en el siglo X sobre el monte de Santa Àgueda (264 m), fue el último centro de resistencia árabe durante la conquista de la isla por Alfons III el Liberal (Baulies, 1967; Gomila, 1998).

Desde este lugar podemos observar, con unas condiciones climáticas favorables, la totalidad de la isla. Una primera vista desde el flanco W del santuario hacia el N nos permite identificar los principales núcleos turísticos que se localizan en la costa septentrional de Menorca: Platges de Fornells y ses Salines, Son Parc, Arenal d'en Castell, Punta Grossa, Coves Noves, Macaret y el Port d'Addaia. Cerca de este último se encuentra el *lloc* de Montgofre, donde se llevaron a cabo actividades de explotación salinera. Las salinas que aquí se localizan están formadas por un estanque cristalizador (430 m²) y seis concentradores (2.370 m²). Construidas a mediados del siglo XIX y en funcionamiento hasta finales de los años cincuenta, llegaron a declararse producciones de entre 70 y 90 toneladas.

Trasladando progresivamente la vista hacia el W y el S de la isla, se ve el cambio de paisaje entre las unidades de Tramuntana y Migjorn. Una vez dirigida la mirada hacia el S, es fácil apreciar la organización lineal de los núcleos tradicionales a lo largo de la carretera que une Maó y Ciutadella. Carretera ésta que, siendo en un principio el elemento a partir del cual se organizaron los asentamientos, a partir de los años ochenta ha visto desviado progresivamente su trazado, pasando de cruzar los núcleos urbanos a rodearlos. Además de estas variantes, otro elemento que ha hecho su aparición en estos núcleos tradicionales en las dos últimas décadas son los polígonos industriales, ubicados en las zonas más periféricas.

Finalmente, alargando la vista hacia el SW podemos distinguir la mayor de las illes Balears, Mallorca.

Si nos dirigimos ahora hacia el flanco E del santuario podremos divisar la mitad de levante, con la carretera que, tras circundar el pueblo de Alaior, finaliza su recorrido en ciudad de Maó, en la que penetra bordeando su polígono industrial.

Llevando ahora nuestra vista hacia el NE podremos observar, por último, s'Albufera des Grau, una laguna de unas 76 has. de aguas libres que conecta con el mar a través de un canal. Esta zona húmeda, junto con el área circundante comprendida entre el Caló des Grau y el Cap de Favàritx, y la isla d'en Colom y otros islotes, conforman, desde 1995, el Parque Natural de s'Albufera des Grau. El parque tiene una extensión total de 5.183 hectáreas, de las que 1.745,28 son marinas y el resto (3.438,34 has.) terrestres

Ferrerries

Finalmente pasamos por Ferrerries (66 km² de extensión), el tercero de los núcleos fundados durante la reconquista catalana. Hasta el año 1836 perteneció al término del castillo de Santa Águeda, y desde ese momento ha sido un municipio independiente, aunque el castillo ha quedado dentro de sus límites municipales.

De los tres pueblos, Ferrerries es el que tuvo una consolidación más difícil, ya que las funciones de mayor relevancia (sede de la Universidad y mercado semanal) fueron asignadas a la población vecina de es Mercadal. De hecho, no puede considerarse una verdadera villa hasta el siglo XVIII, y aún en esa época el ingeniero militar J. Armstrong «definía Ferrerries como un sitio miserable que no valía la pena visitar» (Gomila, 1998: 140). La población, dispersa en los predios del término, no llegaba a sumar los 1.000 habitantes en la primera mitad del siglo XIX.

La verdadera transformación y prosperidad de Ferrerries no llega hasta la posguerra, momento en el que empieza a desarrollarse un sector industrial y, posteriormente, con la irrupción del turismo a través de la urbanización de Cala Galdana, situada en la costa S de la isla, en la parte meridional del término municipal. El dinamismo alcanzado ha impulsado un cambio económico y social del núcleo (se ha superado la condición de municipio pobre), así como urbanístico. Desde este punto de vista, Ferrerries ve dificultada su expansión por la topografía sobre la que se asienta: una hondonada rodeada de colinas. Éstas suponen un obstáculo especialmente hacia el S y W, mientras hacia el W y el N los obstáculos los constituyen el curso del torrente de Son Granot y la carretera de Maó a Ciutadella, respectivamente. Estos dos últimos, sin embargo, se han ido superando, produciéndose un crecimiento más allá de ellos a partir de los años noventa (Gomila, 1998).

En este momento, está pendiente de ejecución el proyecto de la variante de la carretera Me-1 Maó-Ciutadella a su paso por este núcleo, lo que permitirá la consolidación del núcleo hacia el N

La llegada a Ciutadella

Una vez que dejamos atrás Ferrerries nos dirigimos ya hacia Ciutadella, la otra cabeza de la isla. En el trayecto se puede apreciar, a nuestra izquierda, la Naveta des Tudons -uno de los restos arqueológicos más conocidos y mejor conservados de Menorca- y a mano derecha, diversos caminos que se dirigen hacia los *llocs* cercanos a Ciutadella.

La ciudad viene a buscarnos inmediatamente, de hecho ya casi alcanza los restos arqueológicos de la naveta. La expansión extramuros de la ciudad se llevó a cabo a lo largo del eje que unía las dos cabezas de la isla, y más recientemente se ha construido el polígono industrial que se encuentra entre la carretera de Maó y la de Cala Morell. Hoy en día, este polígono está conectado con el puerto mediante la vía de circunvalación RC-1.

Conclusiones

El recorrido geohistórico y «físico» que hemos realizado por la isla de Menorca nos lleva a realizar una reflexión sobre si es, realmente, tan diferente a sus vecinas Mallorca y Eivissa²³. Existen ciertos indicadores que parecen justificar el título de este texto, como la orientación del voto²⁴; el hecho de que ha sido la única de las tres islas donde no se ha conseguido desproteger espacios naturales²⁵, su declaración como Reserva de Biosfera, o el grado de participación ciudadana en la toma de decisiones respecto de temas tan cruciales para el territorio, como la implementación de las Agendas Locales municipales (realizada de forma conjunta y coordinada desde el Consell Insular), la declaración de la Reserva Marina del Nord de Menorca, o la aprobación del Plan Territorial Insular.

Precisamente éste último ha sido un buen ejemplo de la existencia en Menorca, por una parte, de una cierta voluntad por parte de la administración insular de frenar el crecimiento urbanístico desmesurado (y que afecta por igual a todas las islas como consecuencia del modelo turístico desarrollado) y proteger una parte del territorio; así como, por otra, de un interés por parte de la sociedad civil de participar activamente en los aspectos que afectan directamente y de forma muy importante al futuro socioeconómico, ambiental y cultural de la isla.

En este sentido, cabe destacar que la sociedad menorquina es una sociedad muy estructurada, con un nivel importante de asociacionismo. Dentro de estos grupos destacan la sección menorquina del GOB, el grupo ecologista de las Balears, y el Institut Menorquí d'Estudis (IME), que agrupa gran parte de la comunidad científica insular. Ambas entidades han jugado un papel crucial en la construcción de un consenso social en torno a las problemáticas ambientales de la isla. De hecho, el proceso para solicitar la declaración de Reserva de Biosfera se inició en el año 1989 por iniciativa de un pequeño grupo de intelectuales y ecologistas locales de la Universitat de les Illes Balears (UIB) y el IME (Bauzá y Rita, 2005).

La solicitud a la UNESCO de la designación de Reserva de Biosfera supone, al menos en teoría, la existencia de una voluntad colectiva de toda la sociedad menorquina, tanto política como civil, para asumir un compromiso, a largo plazo y para el conjunto del territorio, de sostenibilidad. Aunque sería necesario un análisis en profundidad para evaluar la efectividad real de este compromiso, y existiendo siempre utilizaciones

algo «perversas» de estas designaciones, la condición de Reserva de Biosfera es utilizada en numerosas ocasiones como argumento para justificar la necesidad de reorientar el desarrollo económico de Menorca.

Hasta aquí algunos de los argumentos que sostendrían la idea de que «*Menorca is different*» en relación al resto del archipiélago. Pero el economista Sergi Marí (2003) expone, en su ya citado trabajo *El retard virtuos*, que la diferencia no es tanta. Según Marí, la única diferencia existente entre el modelo turístico desarrollado en Menorca y el resto del archipiélago, es la tardía incorporación de la primera al fenómeno turístico, provocada principalmente por razones apuntadas en párrafos anteriores, y que evitó en la isla más septentrional, las primeras barbaridades urbanísticas, pero no así las segundas y terceras.

Nos encontramos, pues, ante una isla que, aunque algo más tarde, se subió igualmente al tren de la balearización. Sin embargo, no se puede obviar lo apuntado respecto de la existencia de una sociedad con una mayor sensibilidad para la protección de su territorio. Y el porqué de esta mayor sensibilidad, puede atribuirse, parcialmente, a la estrecha relación establecida entre los menorquines y la tierra consecuencia de la tradición agraria. Pero, sin duda, la ocupación británica durante el siglo XVIII tuvo también consecuencias sociales importantes, al reforzar la incipiente burguesía urbana que se había ido configurando en la isla, y acercar el pensamiento ilustrado a la sociedad menorquina (Bauzá y Rita, 2005).

Tradicionalmente, esta mayor sensibilidad y la consiguiente situación diferencial de Menorca respecto de sus islas vecinas, se ha atribuido a la propiedad latifundista de la tierra y a unos terratenientes con conciencia (Vidal, 2004). No obstante, cada vez más, sedesmitifican parte de esos presupuestos y, seguramente, debería incorporarse un análisis desde la complejidad geohistórica y multivariable. Otro de los mitos hace referencia a una sociedad rural vinculada a los valores (materiales y místicos) de la tierra –y el territorio–, lo que habría llevado a unos usos sostenibles, según la terminología actual.

Sin embargo, a raíz de los trabajos procedentes de la historia económica, todo parece apuntar que es la pronta desvinculación de la sociedad y la economía de esa base rural, la que favorece la aparición de una economía de base urbana y, en consecuencia, una disminución de la presión sobre la tierra.

Esta economía urbana se situó rápidamente, según la teoría de Naredo y Valero (1999), en la parte alta de

²³ Evidentemente, para aquel que no conozca la realidad territorial del resto de las islas, el realizar esta reflexión implica la previa lectura de los restantes textos que conforman esta guía, para poder así establecer una comparación entre los tres espacios insulares.

²⁴ Cabe recordar que, actualmente, su consejo insular es el único gobernado por fuerzas políticas de izquierdas.

²⁵ Al contrario de lo ocurrido en las otras islas donde, desde el año 2003, el gobierno autonómico ha desprotegido –mediante la ley de acompañamiento de los presupuestos– un total de 16.623 has., reduciendo el territorio protegido de un 5,27% a un 1,95%. De esta manera, las Illes Balears se han situado a la cola, a nivel nacional, en materia de protección de espacios naturales.

la *regla del notario*, ya que se importaban materiales (con sus respectivas mochilas ecológicas) a bajo coste, para luego ser revendidos a un precio mayor, generando así un alto valor (crematístico) añadido. Esta situación revirtió en una sociedad y economía cada vez más urbanas, mientras el *ager* iba perdiendo su valor y significado productivo, siendo paulatinamente sustituido por un valor social (estatus y prestigio). No obstante, esa sociedad crecientemente urbana permitió el florecimiento de un importante movimiento obrero – eminentemente anarquista-, así como una burguesía ilustrada. Seguramente es ahí donde debemos buscar el porqué de una mayor concienciación ciudadana y el porqué de unas islas socialmente y territorialmente tan distintas.

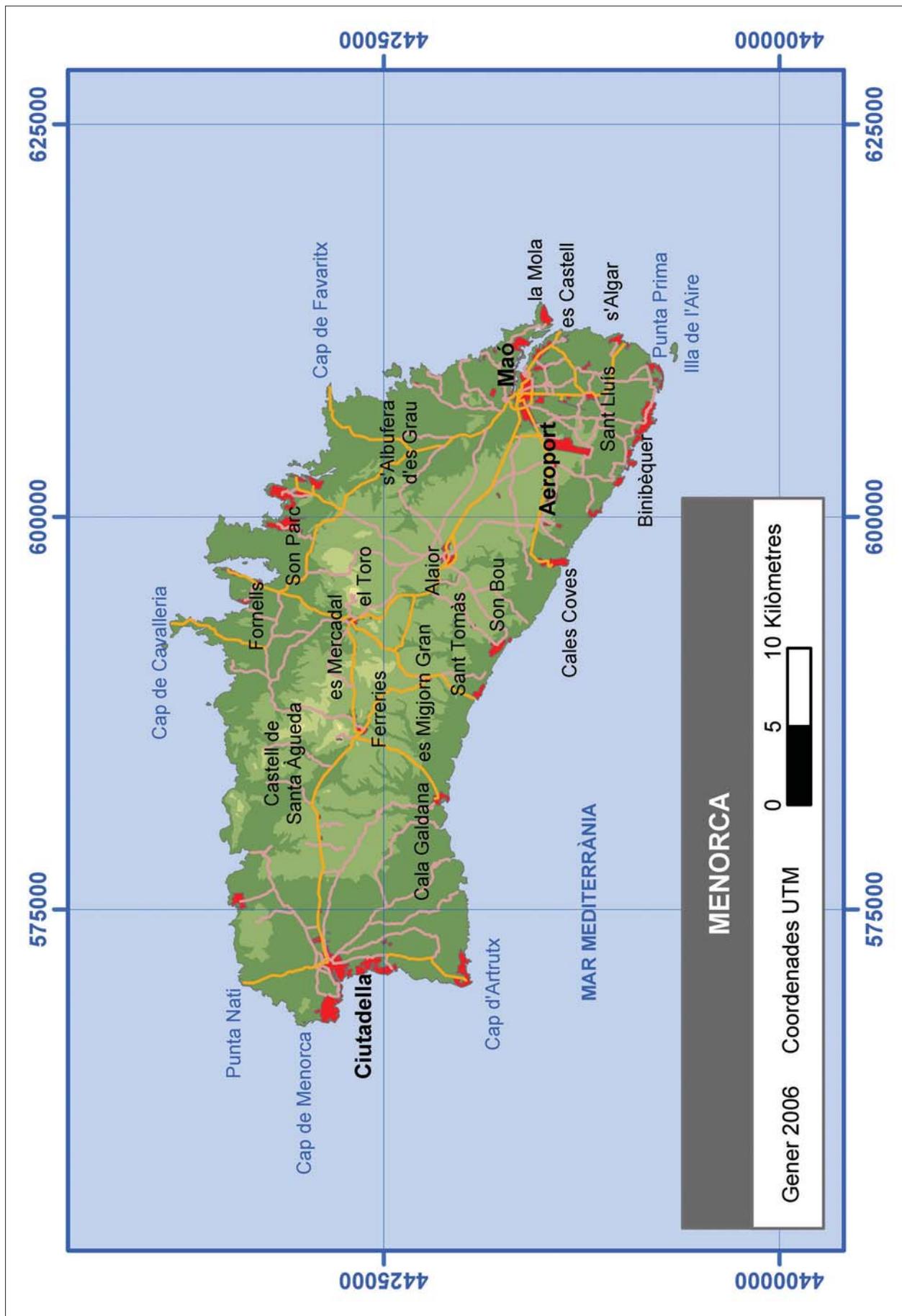
Bibliografia

- AENA Aeropuerto de Palma de Mallorca (2001): *Anuario Estadístico 2000*. AENA, Palma.
- Alomar, G. (1976): *Urbanismo regional en la Edad Media: las Ordinacions de Jaime II (1300) en el Reino de Mallorca*. Ed. Gustavo Gili, Barcelona.
- Anguera Sansó, B. (2005): *Razas autóctonas de las Islas Baleares*. Conselleria d'Agricultura i Pesca, Palma.
- Baulies, J. (1964): *L'illa de Menorca. Volum I*. En *Enciclopedia Catalunya. Biblioteca per a l'estudi de Catalunya, València i les Balears en tots els aspectes*. Volum 33. Ed. Barcino, Barcelona.
- Baulies, J. (1965): *L'illa de Menorca. Volum II*. En *Enciclopedia Catalunya. Biblioteca per a l'estudi de Catalunya, València i les Balears en tots els aspectes*. Volum 34. Ed. Barcino, Barcelona.
- Baulies, J. (1967): *L'illa de Menorca. Volum III*. En *Enciclopedia Catalunya. Biblioteca per a l'estudi de Catalunya, València i les Balears en tots els aspectes*. Volum 36. Ed. Barcino, Barcelona.
- Bauzá, A y Rita, J. (2005): «Local Participation for Sustainability: the Minorca Biosphere Reserve (Balearic Islands, Spain)». En Osti, G. y Pellizzoni, L. (Eds.): *Local Institution Building for the Environment: Perspectives from East and West. Internacional Conference Gorizia, September 9-10 2004. Proceedings*. I.S.I.G. Istituto di Sociologia Internazionale di Gorizia, Italia.
- Blázquez, M. y Murray, I. (Dir.) (2002). *Indicadors de Sostenibilitat del turisme de les Illes Balears. 1998-2000*. CITTIB Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears, Palma. (versió en CD-ROM)
- Blázquez, M. y Murray, I. (Dir.) (2003): *Indicadors de Sostenibilitat del turisme a les Illes Balears. Memòria del projecte 2002-2003*. CITTIB Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears, Palma. (versió en CD-ROM)
- Buades, J (2004): *On brilla el sol. Turisme a Balears abans del boom*. Res Publica Edicions, Eivissa.
- Cao Barredo, M. (1996): *Les flors de Menorca*. GOB Menorca, Maó.
- Camps Extremera, A. (Coord.) (2000): *La història de Ciutadella de Menorca a través dels fons ceràmics del Museu Municipal de Ciutadella: exposició itinerant organitzada pel Museu Municipal de Ciutadella*. Ajuntament de Ciutadella, Ciutadella.
- Casasnovas, M. A. (1998): *L'economia menorquina en el segle XIX (1802-1914)*. Quaderns d'Història Contemporània de les Balears, 11. Ed. Documenta Balear, Palma.
- Casasnovas, M. A. (2005): *Història de Menorca*. Col·lecció Tomir, 59. Ed. Moll, Palma.
- CIME Consell Insular de Menorca (2002): *Pla Especial del Camí de Cavalls de l'illa de Menorca. Document I. Memòria*. CIME, Maó.
- CIME Consell Insular de Menorca (2003a): *Menorca, un projecte territorial sostenible. Memòria del Pla Territorial Insular*. CIME, Maó.
- CIME Consell Insular de Menorca (2003b): *Pla Territorial Insular de Menorca. Normes del Pla Territorial Insular de Menorca*. CIME, Maó.
- CITTIB (2003): *El turisme a les Illes Balears. Dades informatives 2003*. Conselleria de Turisme, Govern de les Illes Balears, Palma.
- CITTIB Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears (2004): *El turisme a les Illes Balears. Dades Informatives 2004*. Conselleria de Turisme, Govern de les Illes Balears, Palma.
- Cortès Marquès, G. (1990): *Una anàlisi de l'oferta turística a Menorca*. IME-Institut Menorquí d'Estudis, Maó. (documento inédito)
- De Nicolás Mascaró, J. C. (1997): *Guia des Camí de Cavalls de Menorca*. Ed. Triangle Postals, Barcelona.
- Doménech, M.; Gomila, J.; Martínez, A. i Seguí, N. (1983): *La ciutat des del carrer. Anàlisi formal, funcional i simbòlic del casc antic de Maó*. Ateneu de Maó, Maó.
- Dubón, M. L. (1987): «La emigración menorquina a Argelia en la primera mitad del siglo XIX. Detección y evaluación mediante análisis demográfico directo e impacto sobre la evolución posterior de la población». En *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, núm. 7. Ed. Univ. Complutense, Madrid. Págs: 177-184.
- Farré-Escofet, E.; Marimon i Sunyol, R. y Suris Jordà, J. M. (1977): *La via menorquina del creixement*. Servei d'Estudis Banca Catalana, Barcelona. En Vidal Hernández, J. M. (dir.) (1991): *Enciclopedia de Menorca. Tom XII. Economia*. Obra Cultural de Menorca, Maó.
- Ferrer, A. (Coord.) (2001): *Estudi del sòl vacant a les Illes Balears (2000)*. Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transport (Govern de les Illes Balears), Palma.
- Fornós, J. J. i Obrador, A.: «Geología de Menorca». En Rosselló, V. M.; Fornós, J. J. y Gómez-Pujol, Ll. (Eds.) (2003): *Introducción a la Geografía Física de Menorca*. Mon. Soc. Hist. Nat. Balears, 10. AGE, Universitat de València y SHNB, Palma.
- GOB Menorca (2004): *Un aeropuerto para una Menorca sostenible*. Informe accesible en www.gobmenorca.com.
- Gomila, J. J. (1998): *Menorca. Guía de Arquitectura*. COAB Delegación de Menorca, Maó.

- López Casasnovas, G. (1991): «L'estructura de l'economia de Menorca. La indústria». En Vidal Hernández, J. M. (dir.): *Enciclopedia de Menorca. Tom XII. Economía*. Obra Cultural de Menorca, Maó.
- López Casasnovas, G. y Rosselló Villalonga, J. (2002): *L'economia menorquina en el segle XX (1914-2001)*. Quaderns d'Història Contemporània de les Balears, 36. Ed. Documenta Balear, Palma.
- Manchado, Josep (2004): «La capacitat d'acollida de Menorca amb el Pla Territorial Insular». Conferència impartida en las *Jornades sobre la Reserva de Biosfera de Menorca en els seus 10 anys (24 - 27 de març de 2004, Maó i Ciutadella)*. (versió en CD-ROM)
- Marí, S.; Florit, S. y Pons, P. (1991): *Agricultura de Menorca*. En Vidal Hernández, J. M. (dir.): *Enciclopedia de Menorca. Tom XII. Economía*. Obra Cultural de Menorca, Maó.
- Marí, S. (2003): «El retard virtuós. Assaig sobre algunes característiques del desenvolupament turístic de Menorca i sobre les oportunitats que aquestes ofereixen per al futur immediat». Premi Ateneu de Maó. (en premsa)
- Martorell, J. (1980): *Guia d'Arquitectura de Menorca*. Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Barcelona.
- Mascaró Pasarius, J. (1980): *Geografia e Historia de Menorca. Tomo I*. Artes Gráficas Cardona, Ciutadella.
- Mascaró Pasarius, J. (1981): *Geografia e Historia de Menorca. Tomo II*. Artes Gráficas Cardona, Ciutadella.
- Mascaró Pasarius, J. (1982): *Geografia e Historia de Menorca. Tomo III*. Artes Gráficas Cardona, Ciutadella.
- Naredo, J.M. y Valero, A. (Dir.) (1999): *Desarrollo económico y deterioro ecológico*. Fundación Argentaria/Visor Distribuciones, Madrid.
- Pons, G. y Gómez-Pujol, Ll.: «Introducción al medio físico de Menorca (Illes Balears)». En Rosselló, V. M.; Fornós, J. J. y Gómez-Pujol, Ll. (Eds.) (2003): *Introducción a la Geografía Física de Menorca*. Mon. Soc. Hist. Nat. Balears, 10. AGE, Universitat de València y SHNB, Palma.
- Riera, A. et al. (2005): *Informe econòmic i social de les Illes Balears 2004. «SA NOSTRA»* Caixa de Balears, Palma.
- Rita, J. (2004): «The Minorca Biosphere Reserve, seeking the way towards sustainability». En *INSULA International Journal of Island Affairs*, Special Issue – February 2004.
- Rosselló, V. M. y Fornós, J. M. (2004): «Pedres i homes en una illa petita: el medi físic i l'influx humà al Migjorn de Menorca». En Fornós, J.J. et al. (Eds.): *Història natural del Migjorn de Menorca. El medi físic i l'influx humà*. SHNB, IME y Fundació Sa Nostra, Palma. Págs.: 21-38.
- Rullan, O. (1999): «Capacitat d'allotjament i sostenibilitat a mitjà-llarg termini». En Vidal, J. M. (Coord.): *Actes de les jornades sobre la Reserva de Biosfera de Menorca*. Recerca, 7. Institut Menorquí d'Estudis, Maó.
- Serra Olives, T. Ll. (1991): *El turisme a Menorca*. En Vidal Hernández, J. M. (Dir.) (1991): *Enciclopedia de Menorca. Tom XII. Economía*. Obra Cultural de Menorca, Maó. Págs.: 67-125.
- Vidal Bendito, T. (2001): «Fonaments geogràfics de la història (la dialèctica home-territori)». En Vidal Hernández, J. M. (dir.): *Enciclopedia de Menorca. Tom IX. Història I: dels inicis del poblament a l'època talaiòtica*. Obra Cultural de Menorca, Maó. Págs.:27-82.
- Vidal Bendito, T. (2004): «La humanització de la Menorca de Migjorn». En Fornós, J. J.; Obrador, A. y Rosselló, V. M. (Eds.): *Història Natural del Migjorn de Menorca: el medi físic i l'influx humà*. Mon Soc. Hist. Nat. Balears, 11. SHNB, Palma. Págs.: 361-378.
- Vilardell Santacana, J. E. (2005): *La Fundación de Georgetown, Menorca. 1771. Patrick Mackellar y el urbanismo militar británico*. COAB, Palma.

Páginas web

- IBAE Institut Balear d'Estadística: www.caib.es/ibae/ibae.htm (consultada en septiembre de 2006).
- INE Instituto Nacional de Estadística: www.ine.es (consultada en septiembre de 2005).
- OBSAM Observatori Socioambiental de Menorca: www.obsam.org (consultada en septiembre de 2005).
- Finestra Turística: www.finestraturistica.org (consultada en octubre de 2005).



LA ISLA DE MENORCA

Variables Geográficas¹

<i>Extensión</i>	693 km ²	<i>Km. de costa</i>	299 km.
------------------	---------------------	---------------------	---------

Variables Demográficas

Evolución demográfica y densidad²

	1960	1970	1981	1991	2000	2004
<i>Población de derecho</i>	42.305	48.817	57.243	64.412	72.716	82.872
<i>Hab/km²</i>	61	70	83	93	105	120

Población de hecho en temporada alta³

<i>2001</i>	186.176
<i>2002</i>	141.520
<i>2005</i>	168.343

Lugar de nacimiento de la población (2002)⁴

<i>Illes Balears</i>	<i>Resto de CCAA</i>	<i>Extranjero</i>
69,40 %	23,70 %	6,90 %

Variables Territoriales

Ocupación del suelo (2000)⁵

<i>Extensión suelo urbano</i>	2.589,22 has.
<i>Extensión suelo urbanizable</i>	1.376,45 has.
<i>Suelo protegido</i>	6.518,01 has.
<i>Suelo rústico común</i>	58.816,32 has.

La edificación residencial⁶

<i>Nº de viviendas</i>	43.166
<i>% residencia principal</i>	59,9
<i>% segunda residencia</i>	27,2
<i>% viviendas vacías</i>	12

Variables Turísticas⁷

Plazas turísticas (2004)

<i>Total</i>	48.719
<i>% hoteles</i>	28,51
<i>% apartamentos</i>	42,76
<i>% otras</i>	298,73

Afluencia turística (2004)

<i>Número de turistas</i>	1.097.090
<i>Estancias turísticas</i>	11.334.158

Variables Ambientales⁸

<i>Requerimientos combustibles fósiles (2001)</i>	151.105,15 Tep
<i>Facturación electricidad (2004)</i>	443.686 MWh
<i>Requerimientos urbanos H₂O (extracción) (1998)</i>	11,28 Hm ³
<i>Capacidad desalación H₂O (Hm³) (2003)</i>	0 Hm ³
<i>Producción Residuos Sólidos Urbanos (2001)</i>	58.455,94 Tm
<i>Recogida selectiva % (2001)</i>	14,70 %
<i>Parque de vehículos (2003)</i>	69.915 unidades

Variables Económicas⁹

<i>Presupuesto Consell Insular (2006)</i>	53.196.549 euros
---	------------------

¹FUENTE: IBAE (2005).

²FUENTE: IBAE e INE (2005).

³FUENTE: Blázquez y Murray (2003).

⁴FUENTE: IBAE (2005).

⁵FUENTE: Ferrer, 2001 de las dos primeras variables, y elaboración propia a partir de Blázquez y Murray (2003) de los datos de Suelo protegido y Suelo rústico común.

⁶FUENTE: INE (2005).

⁷FUENTE: CITTIB (2004)

⁸FUENTE: Blázquez y Murray (2003), excepto Facturación electricidad y Parque de vehículos, cuya fuente es IBAE (2005).

⁹FUENTE: Riera et al. (2005).

De la isla verde a la isla dorada: la travesía Menorca -Mallorca

Onofre RULLAN SALAMANCA
 Departament de Ciències de la Terra – Universitat de les Illes Balears
 E-mail: orullan@uib.es

La salida desde Ciutadella

Cubrir los 64 km. que separan los puertos de Ciutadella y Alcúdia (figura 1) a una velocidad de 32 nudos nos permite disponer de algo más de una hora para comentar las relaciones entre Menorca y Mallorca así como presentar las principales características de la mayor de las Baleares.

La rada del puerto de Ciutadella, con sus 12,7 has. de lámina de agua y sus aproximadamente 1300 m. entre el fondo y la bocana del puerto, fue la instalación portuaria natural ideal para la actividad de la navegación premoderna, para los veleros y embarcaciones de poco calado y eslora. Ello, unido a la mayor proximidad de Ciutadella con Mallorca, había conferido a la ciudad del poniente menorquín el papel más destacado en el sistema urbano de la balear menor. De ahí que Ciutadella fuera una instalación portuaria mucho más a escala de las necesidades que Maó hasta que la navegación moderna irrumpió en el Mediterráneo. Entonces el puerto de Maó contó con ventaja comparativa con respecto al de Ciutadella y, durante la dominación inglesa, le arrebató la capitalidad de la isla.

El puerto de Ciutadella, aunque mantiene líneas de transporte directo con Barcelona, no tiene la declaración de interés general del estado por lo que es gestionado por la administración autonómica.

Hoy la polémica sigue centrada precisamente en la oportunidad o no de construir un dique exterior y sacar el tráfico comercial y de pasajeros fuera de la rada tradicional, lo que incrementaría y zonificaría más los usos portuarios frente a la polivalencia actual y alejaría del centro de la ciudad la llegada y salida de pasajeros.

La salida de la rada de Ciutadella nos permite observar algunos elementos destacados: el llamativo volumen del edificio del club náutico (babor), Cala'n Busquets (estribor) donde se pretende construir un puerto deportivo tierra adentro y, a babor de la bocana,

la torre de Sant Nicolau (siglo XVII). Ya en aguas exteriores podemos reproducir en nuestra imaginación lo que sería el nuevo dique de llevarse a cabo el polémico proyecto antes mencionado.

Desde Ciutadella con destino a Alcúdia destacan, en primer lugar las urbanizaciones de la costa sur de Ciutadella: Cala Santandria, Cala Blanca, hasta llegar al faro y cap d'Artrutx, punto desde donde se dan los enlaces energéticos y telefónicos de Menorca con Mallorca.

El trayecto

Las dos islas que pone en contacto el trayecto Ciutadella-Alcúdia, Menorca y Mallorca, en la antigüedad clásica estuvieron más estrechamente ligadas entre si que con respecto a Eivissa y Formentera cuando se oponía, como ya comentamos, las Gimnesias o Baleares a las Pitiusas. Incluso, el último período glaciario, hace



FIGURA 1: El trayecto Menorca (Ciutadella)-Mallorca (Alcúdia)
 FUENTE: Elaboración propia a partir de Google Earth

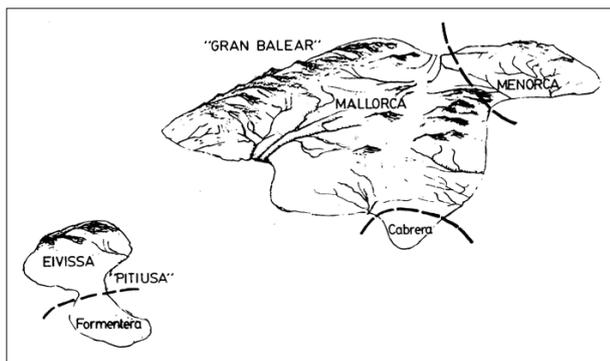


FIGURA 2: La gran balear y la gran pitiusa del último máximo glaciar

FUENTE: Guillem Mateu, 1985

20.000 años, al descender el nivel del mar, supuso que el archipiélago actual se «agrupara» en dos islas, lo que los cuaternaristas llaman la gran balear de más de 6.000 km² y la gran pitiusa de cerca de 3.000 km² (ver figura 2). Un hecho de gran importancia biogeográfica pues, desde entonces, las faunas están unificadas por subarchipiélagos. *Myotragus balearicus*, un rupicaprino que habitó Menorca y Mallorca hasta la llegada de los humanos, es la especie más destacada por la bibliografía paleogeográfica.

Los griegos llamaron Gimnesias al grupo Menorca-Mallorca, un topónimo que los romanos sustituirían por el de Balears hasta su desvanecimiento con la desaparición del imperio romano. La moda neoclásica del XVIII lo recupera pero ahora, y por primera vez en la historia, haciéndolo extensivo también a Eivissa y Formentera, las antiguas islas Pitiüses.

El llamado, por los mallorquines, canal de Menorca separa ambas islas unos 25 km y su profundidad no alcanza los 100 metros. Unas distancias y profundidades que son de 65 km. y más de 700 m. en el caso de la separación entre Mallorca y Eivissa. Sin embargo mientras a ambos lados del canal de Menorca se ubican ciudades secundarias como Ciutadella y Alcúdia, Mallorca y Eivissa contactan mediante sus respectivas capitales lo que compensa y supera, a efectos de flujo de relaciones, la mayor distancia entre Palma y Eivissa con respecto a la que se da entre Ciutadella y Alcúdia. En 2003 fueron 80.775 pasajeros los que transitaban entre ambos puertos (48% en sentido Ciutadella-Alcúdia) frente a los 187.305 de las más lejanas entre si capitales de Mallorca y Eivissa. Sin embargo, la línea Ciutadella-Alcúdia no es la única que conecta el norte de Mallorca con el oeste de Menorca, entre Ciutadella y Cala Rajada –al este de Mallorca- funciona también un línea marítima de pasajeros que, en 2005, transportó 29.819 personas (50% en cada sentido).

En la actualidad, sin embargo, la relación que más merece la pena destacar entre Menorca y Mallorca es la energética. Efectivamente, desde 1977, el sistema

energético balear se subdivide en dos subsistemas: el Mallorca-Menorca, con una potencia instalada de 1.344 Mw y con puntas de demanda del 80% y el Eivissa-Formentera que data de 1972.

Mallorca, la diversa isla dorada

Contrariamente a lo que suele ser habitual, llegaremos a Mallorca por el norte de la isla bordeando su parte nororiental, donde su paisaje y su territorio es más «menorquín».

En la década de 1960 Pierre Deffontaines describió el relieve de Mallorca como una serie de «franjas paralelas» orientadas de NE a SW. El modelo está formado por dos *horts*, la serra de Tramuntana y la de Llevant y un *graven*, la depresión central entre ambas sierras. Al aproximarnos hasta Mallorca desde Ciutadella el primer relieve que se percibe es el de la parte más septentrional de la serra de Llevant, en concreto las llamadas muntanyes d'Arta, en el NE de la isla, en el «finisterre» mallorquín. Antes de llegar a Alcúdia, ya hemos bordeado la depresión central en su extremo norte.

Mallorca, desde el punto de vista superficial, ocupa el 73% de las illes Balears y, atendiendo a la variable población, acoge el 79%. Estamos, por tanto, ante la isla más densa del archipiélago (211 hab./km²) en la que la diversidad paisajística, que su relieve y extensión ha proporcionado, se conjuga con una actividad económica que, tanto en términos absolutos como relativos, ha sido más importante a la de las llamadas «islas menores». Una mayor actividad económica que, desde la Edad Media, en gran parte debe ser imputable al papel desempeñado por el puerto de Palma en su función conectora con los circuitos comerciales exoinsulares. Un puerto de Palma que, complementado con muchos otros (especialmente con el de Alcúdia), es fundamental para entender el predominio urbano que, en términos tanto históricos como actuales, ha ejercido la capital insular con respecto a la isla de Mallorca.

En 1906 Miquel dels Sants Oliver publicó una obra costumbrista que llevaba por título «Illa daurada, la Ciutat de Mallorques» y que parece ser la primera que da el apelativo de dorada a la mayor de las Balears. Pero el éxito y difusión del apelativo se debe, sobretodo, a Rubén Darío que, durante su estancia en Mallorca en 1907 publicaría «La isla del oro». En dicha obra puede leerse «Es la isla de oro por gracia del sol divino». El tópico tuvo mucho éxito y varios escritores del primer tercio de siglo XX amplificaron la difusión del adjetivo. Unamuno publica, en 1922, «En la isla Dorada»; Marius Verdaquer, en 1926, «La isla de oro»; Gabriel Alomar, en 1928, «La isla de oro» y Josep M^a Tous, en 1933, «Guía de la isla de oro». En la actualidad el dorado es el color que simboliza Mallorca en el anagrama de las illes Balears que usa el Instituto Balear de Turismo (IBATUR) para promocionar turísticamente el archipiélago en el extranjero.

La llegada a Mallorca

Antes de llegar al puerto de Alcúdia, según horarios y condiciones meteorológicas, pueden verse algunos elementos destacables de la geografía mallorquina.

Los primeros relieves, ya visibles desde la misma Menorca, corresponden a las llamadas *muntanyes d'Artà*, estribación NE de las serres de Llevant que se disponen prácticamente paralelas a la mayor cordillera de Mallorca: la serra de Tramuntana –al NW de la isla-. Dos pilares, la serra de Llevant y la de Tramuntana, entre los cuales se dispone la fosa tectónica de la depresión central mallorquina. El cap de Farrutx se nos dispone al norte de la península d'Artà en lo que, hasta finales del año 2003, fue el parque natural de Llevant.

Aproximándonos a Mallorca desde Ciutadella la península d'Artà, a la izquierda, y, a la derecha, el cap des Pinar –últimas estribaciones de la serra de Tramuntana- nos cierran la mayor bahía de las dos del NE de la isla: la badia d'Alcúdia. En el fondo de este gran arco se localiza la albufera de Mallorca, reliquia biogeográfica y testimonio geológico de la fosa en gran parte marina que se dispuso entre los dos grandes pilares antes mencionados.

Penetrando ya en la badia d'Alcúdia podemos observar un incremento de la urbanización desde la península d'Artà hasta la misma ciudad de Alcúdia al oeste de la bahía. De izquierda a derecha un salpique de pequeños núcleos: Betlem, colònia de Sant Pere, Son Serra de Marina, Son Bauló, Can Picafort y, superada la Albufera, la platja de Muro y el port d'Alcúdia que, completamente conurbados, representan una de las mayores concentraciones turístico-residenciales de la isla.

La aproximación al puerto de Alcúdia nos permite observar la urbanización de Alcanada, a la derecha del puerto, con el faro (1860) y el campo de golf de reciente inauguración. A la izquierda del puerto, emplazada en la Albufera y por encima de la silueta de la urbanización turística, la central des Murterar, (1981) está estrechamente vinculada al aprovisionamiento energético de Mallorca y Menorca que, en gran parte, se lleva a cabo a través del puerto de Alcúdia.

De hecho los de Alcúdia y de Palma son los únicos puertos mallorquines declarados de interés general y, consecuentemente, gestionados por la administración estatal. En el caso de Alcúdia tal declaración se debe, sin duda, a su función para el aprovisionamiento energético antes aludido así como a la existencia de líneas regulares con Barcelona.

El puerto, además de la función energética y de transporte de mercancías (2 millones de toneladas en 2003, 87% entradas) y pasajeros, cuenta con un importante puerto deportivo de 725 amarres: Alcudiamar, inaugurado en la década de 1980 y no exento de polémica en su momento al contar con una instalación hotelera,

un «botel» de difícil compatibilidad legal con lo dispuesto en las leyes de costas y puertos.

La ciudad de Alcúdia se emplaza sobre parte de los restos de lo que fue la ciudad romana de Polentia y, aunque parece que no se ha dado solución de continuidad entre ambas urbes, la primitiva Alcúdia se benefició del mismo factor geográfico que la antigua Polentia: su emplazamiento sobre el istmo de la península d'Alcúdia y equidistante entre las dos bahías del NE mallorquín, la de Alcúdia al sur y la de Pollença a norte. Ello permitió, a Polentia primero y a Alcúdia después, poder optar por el acceso norte o sur a las embarcaciones en función de los vientos dominantes en cada momento, una opción con la que no contaban otros puertos de la isla. En cualquier caso, la navegación moderna, mucho más exigente que la tradicional en cuanto a calados, desfuncionalizó el acceso norte con lo que Palma pudo consolidar definitivamente su supremacía en el sistema portuario mallorquín.

Funcionalización turística y proceso de urbanización en la isla de Mallorca

Antoni Albert ARTIGUES BONET

Departament de Ciències de la Terra – Universitat de les Illes Balears

E-mail: artigues.geografia@uib.es

«Siede la terra dove nata fui
su la marina ...
(...)
Nè dolcezza di figlio, nè la pieta
del vecchio padre, nè'l debito amore
lo qual dovea Penelope far lieta,

vincer potero dentro a me l'ardore
che io ebbi a divenir del mondo esperto,
e de li vizi umani e del valore»

Dante Aligheri : Divina Comedia

«Con el fin de cambiar la vida social para mejorarla,
es necesario comenzar por conocer la razón por la
que generalmente cambia para empeorar.»

Marvin Harris : Caníbales y reyes

«La urbanización actual de Mallorca es consecuencia
de la industrialización de los países de la Europa
capitalista avanzada, cuyo nivel de vida les permite
utilizar la isla como espacio de ocio, remodelándola
con arreglo a este fin.»

(Alberto Quintana, 1978)

Ciudad y territorio: elementos territoriales básicos en la historia de Mallorca

Pierre Deffontaines, gran conocedor del Mediterráneo, resumía en cuatro las características básicas de este ámbito: la dualidad mar / montaña; el mantenimiento de unas pautas de poblamiento de profunda raíz histórica; el uso del mar, preferentemente, como vía de comunicación, y la mezcla de culturas. Estas características constituían, según el criterio del maestro de la geografía clásica francesa, la esencia de la «mediterraneidad».

Observada en un vuelo a gran altura –o en un mapa de pequeña escala– Mallorca es un territorio que, precisamente, en primer lugar se define en tanto que espacio mediterráneo; literalmente «mediterráneo», tierra en una cuenca marítima rodeada de otras tierras. Espacio mediterráneo específico en su condición de isla situada en el centro-oeste del Mediterráneo Occidental: entre los paralelos latitud N 39° 57' 15" (Cap de Formentor, en el extremo septentrional) y 39° 15' 45" (Punta de Ses Salines, en el mediodía), y los meridianos de longitud E 2° 21' 23" (Punta Negra, a poniente) y 3°

39' 22" (Cap de Capdepera, en el levante). Mallorca, isla mediterránea en la que se dan: la contraposición entre el mar y montaña (los abruptos relieves calcáreos de la Serra de Tramuntana en el lado SW-NE y los más suaves de las Serres de Llevant en el costado oriental de SE a NE, que a modo de horst encajan el graben central interior); una histórica y dual pauta de poblamiento, interior / litoral (que en el pasado era, además, rural / urbana, y actualmente es una «estructura de fondo» de la organización territorial de presente); la atracción / repulsión frente al mar que la envuelve (atracción de relación e incorporación de aquello que hay más allá de las aguas que la rodean, repulsión de las amenazas, ciertas y presuntas, que pueden llegar desde los espacios continentales); y, finalmente, una mezcla de culturas, histórica pero también actual.

La condición insular de Mallorca, su esencia como «mundo geográfico» diferenciado, se expresa inicialmente en términos de separación de otras islas y de las tierras continentales. Mallorca, por el NE, dista de la vecina Menorca a través de un canal de 36,5 km, y por el SW la distancia que la separa de Ibiza es de 82 km. Pierre Deffontaines dejó escrito al respecto «En el Mediterráneo, mar entre tierras, sembrado de islas y recortado en penínsulas, las Baleares son, sin duda, las islas más aisla-

TABLA 1: Distancias (km) entre Palma y puertos del Mediterráneo Occidental

Salou	239	Palermo	959
Barcelona	244	Marsella	533
Valencia	268	Génova	818
Alicante	307	Roma	1.027
Ajaccio	681	Argel	311
Cagliari	657		

FUENTE: Adaptado de Barceló, 1973

TABLA 2: Extensión de Mallorca en el Mediterráneo Occidental

Mallorca	3.604 km ²
Córcega	7.747 km ²
Cerdeña	24.094 km ²
Sicilia	25.708 km ²
Conjunto de islas del Mediterráneo Occidental	63.930 km ²

FUENTE: Adaptado de Barceló, 1973

das»¹. Efectivamente constituyen el «finis terrae» oriental del dominio ibérico, las últimas tierras del levante español, tantas veces y en tantos aspectos «islas adyacentes» (Quintana, 1972 a).

En este contexto mediterráneo occidental, Mallorca ocupa el cuarto lugar en términos de extensión de los espacios insulares, tras Córcega, Cerdeña y Sicilia; de la superficie total de las islas del Mediterráneo Occidental la extensión de Mallorca supone un 5,6%. Esquemáticamente, el área de la mayor de las Balears es la de una forma romboidal, orientada en el sentido de meridianos y paralelos, que tiene como distancias máximas 76 km de N a S, 96 km de E a W y 32 km, en línea recta, desde cualquier punto de su interior al litoral. Los 623 km de costa, fundamentalmente estructural con retoques cuaternarios, se disponen de forma rectilínea en el NW y SE, y articulada en el NE (bahías de Pollença y de Alcúdia) y SW (bahía de Palma).

La insularidad en un territorio de reducidas dimensiones como el de Mallorca constituye un límite en sí mismo y un límite en la disponibilidad de recursos naturales, restricciones que históricamente supusieron para sus poblaciones, alcanzado cierto umbral, la penuria y la emigración². La insularidad, sin embargo, es más un hecho humano que físico, en la medida que es históricamente cambiante y dependiente de los medios técnicos (de su regularidad, frecuencia, capacidad y costes) aplicados a la superación de las distancias interinsulares y con el continente. Por ello, a lo largo del tiempo, la insularidad ha inducido una doble tendencia: apertura / repliegue. La tendencia hacia la comunicación con el exterior es resultado de la necesidad dada la escasez de recursos propios, mientras que la propensión al repliegue y aislamiento lo es cuando la primera no puede efectuarse o cuando el valor estratégico de un territorio situado frente a las costas de otros se ha convertido en un objetivo de potencias exteriores y en una amenaza para los nativos insulares. Ambas tendencias han modelado secularmente la ocupación humana de la isla: pre-

ferentemente interior con el predominio del aislamiento o abocada al litoral cuando la hegemonía ha correspondido a las relaciones con el exterior.

De esta forma, la historia de la construcción territorial de Mallorca aparece marcada por la contraposición entre litoral e interior, a la que se añadieron, por un lado, la oposición entre montaña y llano –diversos en utilización, ocupación y paisaje– y, de otro, la universal dicotomía entre ciudad y campo que, en Mallorca, adquirió carácter específico como contradicción entre «Ciutat» (Palma) –puerta y puerto de doble conexión: del exterior con el conjunto de la isla, y del interior rural hacia el exterior– y «Part Forana» –el interior con su conjunto de villas– mercado agrario y asentamientos menores que concentraban la población que explotaba las tierras–.

De los primeros tiempos de ocupación humana de la isla (circa – 3000 a – 123) sólo restan topónimos y patrimonio arqueológico. Sin embargo, las cuatro claves territoriales básicas aquí resumidas (mediterraneidad, insularidad, y las contraposiciones litoral / interior y ciudad / campo) han sido constantes en la historia insular desde su incorporación al Imperio Romano (– 123).

La romanización supuso, de una parte, la organización interior del territorio para la extracción / explotación de la producción cerealícola (centuriaciones y primeras villas) y, de otra, la fundación de dos ciudades/puerto –Pollentia y Palma, respectivamente en las bahías del NE y SW– que constituían el vínculo de la isla con la estructura territorial del Imperio en el Mediterráneo (Rullan, 2002).

La Mayurqa musulmana transformó la ocupación interior formal y funcionalmente a través de una explotación ganadera, de pequeñas huertas y de producción exportadora oleícola en las zonas montañosas, con un patrón de asentamiento disperso. También cambió la orientación insular del NE (la Pollentia romana) hacia el SW por razones geopolíticas (dependencia primero del Califato de Córdoba y luego de la taifa de Denia) y de

¹ Deffontaines, P. (1967): *Islas Baleares*; in *Geografía de España y Portugal* (vol IV, :173-227), Montaner y Simón, Barcelona, :173.

² *Una experiencia histórica que, por cierto, la contemporánea idolatría tecnológica a muchos hace olvidar.*

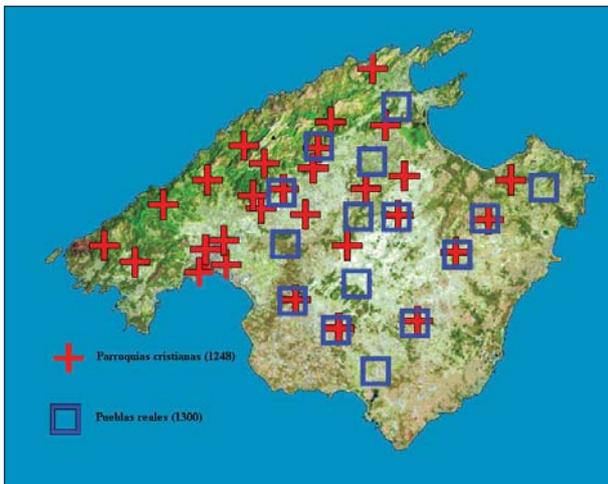


FIGURA 1: Localización de las pueblas medievales. Mallorca. 1300

FUENTE: adaptado de Rullan, 2002

provisión de agua (Rullan, 2002), inaugurando el dominio del territorio desde una única ciudad principal, la Madina Mayurqa que, con un máximo estimado de 31.500 habitantes (Alomar, 1976) y hasta 90 has. de extensión se convirtió en una de las principales urbes de Al-Andalus.

La conquista catalano-aragonesa (1229) supuso la apropiación directa de Madina Mayurka, pasando a denominarla con una traducción directa Ciutat de Mallorca, y su conversión en capital del «Regne de Mallorques», residencia de la nobleza propietaria absentista por siglos y puerto de relación comercial con los más diversos destinos mediterráneos. El interior insular inicialmente fue repartido como botín de guerra y sometido a las estructuras feudales de explotación a través del Repartiment entre los dirigentes de la conquista y, posteriormente, durante el reinado privativo de Jaume II (1300), objeto de una proto-organización territorial («Ordinacions») de 14 pueblas de traza ortogonal ex-novo (como en sa Pobla) ó sobrepuesta al núcleo islámico preexistente (caso de Lluçmajor), que en conjunto habían de afectar unos 152 km² para acoger unos 8.400 colonos (Alomar, 1976).

El objetivo de tal poblamiento concentrado interior de nueva planta era doble: asegurar la explotación de las tierras de dominio real y proveer las necesidades cerealícolas de Ciutat³. La pobreza de muchos suelos y la característica irregularidad mediterránea de las precipitaciones dieron lugar a crisis cíclicas de subsistencias que, a lo largo de la Edad Moderna, intenta-

ron contrarrestarse recurriendo a empréstitos con el exterior (fundamentalmente a través de comerciantes catalanes) y con la exportación de aceite de oliva. De este modo, en el siglo XIV se habían puesto en juego todos los elementos que constituían la organización del territorio insular que había de pervivir hasta bien entrado el siglo XX.

A lo largo de los siglos XVI y XVII el corsarismo berberisco y la presencia turca en las aguas del Mediterráneo constituyeron un riesgo continuado para el litoral mallorquín, amenazas exteriores que obligaron a la Universidad a efectuar importantes inversiones en fortificaciones y torres de vigía implantadas a lo largo de toda la costa.

La plena adscripción de Mallorca a la monarquía borbónica española (Decreto de Nueva Planta, 1715) supuso, por un lado, la sustitución de las formas propias de gobierno por la división provincial de Javier de Burgos (1833) y, por otro, fijó la capitalidad de todo el archipiélago en Palma, factor que vino a reforzar sus capacidades de concentración de recursos y poderes, así como su preeminencia absoluta sobre el conjunto de asentamientos de la isla. Posteriormente, en 1882, cuando se estableció la división tripartita del territorio insular a efectos de su organización judicial⁴, Palma, Manacor e Inca se constituyeron en cabeceras de partido, hecho que, con el transcurso de los años, habría de apoyar el carácter urbano de tales núcleos.

La incorporación a la corona borbónica hispana y la penetración y difusión del ideario ilustrado a través de la Sociedad Económica de Amigos del País permitieron que Mallorca participase en los circuitos comerciales con el continente americano. La entrada en la modernidad había de significar una serie de modificaciones de relieve en la organización del espacio insular que se desarrollaron en el transcurso de los siglos XVIII y XIX. Los procesos de desamortización y la apertura hacia mercados exteriores impulsaron la transformación del ámbito rural interior, orientándolo hacia cultivos comerciales (almendro, albaricoquero, algarrobo, vid) que aportaron la acumulación primitiva de capitales para que, en una segunda oleada modernizadora, la producción artesana gremial derivase hacia modalidades de organización capitalista de manufactura igualmente exportadora (textil, cuero y calzado, productos alimenticios), localizada en los núcleos de mayor entidad (Manacor, Inca y pueblos del corredor entre Palma y Alcúdia, así como en Lluçmajor, Felanitx y Sóller). Mallorca se alejó del modelo británico de revolución industrial en tanto que hubo de desarrollarse en sectores

³ Según algunas de las investigaciones de la historiografía insular más reciente, el factor fundamental en la organización de las «pueblas» pudiera haber sido la necesidad de la corona de asegurarse un sistema de control socioespacial de la fuerza de trabajo con la que se explotaban sus tierras.

⁴ En Díaz Valcárcel, L.M^a. (1985): «La organización territorial del poder judicial»; in Capel, H y Clusa, J. (eds): La organización territorial de empresas e instituciones públicas en España, Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona, Barcelona, 61 – 75, puede leerse: «La actual demarcación judicial deriva directamente de la Ley Provisional sobre Organización del Poder Judicial, de 15 de septiembre de 1870 y de la Ley adicional a la orgánica del Poder Judicial, promulgada por Real Decreto de 14 de octubre de 1882:...». :63.

poco exigentes en requerimientos energéticos e intensivos en mano de obra, muchas veces pluriocupada con actividades rurales (Manera, 2001).

Los cambios geoeconómicos decimonónicos de modernización, que seguían las pautas de incorporación plena al modo de producción capitalista, surtieron efecto pleno cuando el territorio insular rompió su aislamiento gracias al establecimiento de rutas regulares de navegación que la conectaban con los puertos españoles (1837), impulsando además el crecimiento de Palma como ciudad primera y capital provincial.

El primer gran impulso: la inserción de Mallorca en la división internacional del trabajo en el siglo XX

Prólogo al turismo de masas

La ruptura del aislamiento, siempre relativa, mediante la doble inserción funcional (política – administrativa del lado español y comercial tanto hacia la península como hacia el extranjero) significó también la incorporación plena de las Balears al desarrollo como crecimiento y a la modernidad como internacionalización. «En este contexto el turismo jugará el clásico papel de exportación desde el sur hacia el norte, de la periferia hacia el centro. Una relación norte – sur que, en este caso, coincide económica y geográficamente» (Rullan,

1999 - a: 404). Modernidad y desarrollo que tendrán su traducción en la construcción de un territorio insular que, por primera vez en la historia balear, disoció espacios de residencia – núcleos de interior y de orla perilitoral – y espacios de producción – turística/cos-tera- (Rullan, 1999 a). Las sucesivas evoluciones del modelo turístico balear han marcado los ritmos demográficos, económicos y territoriales de las Islas.

El siglo XIX, entre otros aspectos, significó para Mallorca la elaboración y difusión de su imagen internacional (leáse, europea) como un destino peculiar del Mediterráneo. El primer «constructor» de esta «imago loci» fue el comisionado napoleónico André Grasset de Saint-Saveur, quien, fruto de su estancia durante varios años, publicó en 1807 «Voyage dans les iles Baléares et Pithiuses». La apertura de Mallorca al mundo no fue sólo en calidad de imagen de un lugar a medio camino entre el exotismo y lo arcaico, sino que también fue material, económica y, con más precisión, comercial. Comercio y visitantes que requerían comunicación regular con las tierras allende el mar; un objetivo que se hizo realidad en 1837, cuando se estableció la primera ruta marítima regular que enlazaba Palma con Barcelona con el servicio de un barco vapor.

A partir de entonces, Mallorca se convirtió en destino de artistas, famosos, nobles y acaudalados que participaban de la experiencia del «grand tour», muchos de los cuales (George Sand, Jean-Josep Laurens, Gaston Vuillier, el archiduque de Austria Ludwig Salvatoren Habsburg y Charles Toll Bidwell, miembro de la Royal Geographical Society londinense) dejaron cons-



FIGURA 2: «El Mallorquín», primer buque regular que permitió superar el aislamiento insular

FUENTE: Barceló, 1982

tancia por escrito del territorio insular que conocieron.

Finalizando el siglo XIX, entre un sector de la élite dominante en Mallorca empezó a cuajar el proyecto de negocio fundado en las visitas de europeos; los artículos del periodista y escritor mallorquín Miquel dels Sants Oliver, primer director de «La Vanguardia» de Barcelona, y algo más tarde los debidos al felanigense Bartomeu Amengual, quien fuera secretario de la Cámara de Comercio barcelonesa, fueron el catalizador, de esta perspectiva de explotación de la «industria de forasteros». En 1901, un industrial indiano y un miembro de la nobleza local, en una particular unión de capital tradicional y nuevo, inauguraron el primer establecimiento hotelero en Palma, el «Gran Hotel», obra del arquitecto modernista catalán Domenech i Montaner. Cuatro años después la opción turística por parte de una fracción de la élite mallorquina cristalizó con la fundación de la entidad «Fomento del Turismo de Mallorca», sociedad que explicitaba en sus estatutos como uno de sus objetivos básicos contribuir a la modernización de la isla a través del impulso de la actividad turística que entonces se iniciaba. Pronto empezaron a instalarse en Palma las primeras agencias de viajes, se edificaban nuevos hoteles en la primera línea de costa entre la ciudad de Palma y el enclave local de veraneo de El Terreno, y en el extremo NE de la isla se iniciaban las primeras urbanizaciones.

En la primera mitad del siglo XX el turismo acusó con intensidad los efectos de diversas coyunturas internacionales y estatales, de carácter bélico y económico: la Iª Guerra Mundial (1914–1919), el impacto de la

crisis derivada del crack bursátil de 1929, la fratricida guerra civil de 1936–1939 y su larga posguerra, y la IIª Guerra Mundial (1939–1945). Con todo, en aquel periodo tuvieron lugar en Mallorca diversas iniciativas de carácter innovador que habían de situar aquella sociedad y aquel territorio en la división internacional del trabajo, orientándose de forma especializada en la actividad turística. Para tal inserción en la división internacional del trabajo resultó fundamental que el territorio insular quedase conectado con los sistemas internacionales de transporte. La ruptura del marco de relaciones interterritoriales, discontinuo y episódico iniciado en las primeras décadas del siglo XIX, se consolidó a lo largo del primer tercio del siglo XX. La conexión con el exterior impulsó, entre otros efectos, el desarrollo de las infraestructuras internas de transporte, centralizadas en la capital insular; no sólo la red de caminos y carreteras, entonces aún escasamente acondicionadas para el transporte moderno⁵, sino especialmente la implantación de la red de ferrocarril que favorecía la exportación de las producciones agro-ganaderas, artesanas e industriales generadas en los asentamientos del interior de la isla.

Asimismo entre las iniciativas innovadoras del primer tercio del siglo XX destacan aquellas que tuvieron lugar para la implantación de las conexiones de transporte aéreo en la isla. En una fecha tan temprana como 1916 se estableció la primera línea aérea entre Palma y Barcelona que, con diversas compañías y aparatos hidroaviones, se mantuvo hasta ser sustituida, en 1935, por la ruta Palma-Valencia-Madrid a cargo de las Líneas Aéreas Postales de España (LAPE). En las décadas de 1920 y 1930 otras iniciativas en el transporte aéreo fueron la creación de la primera escuela civil de pilotos de hidroaviones en la localidad de Portocolom, la fundación de una «Compañía de Aerotaxi de Mallorca S.L.» y la construcción de dos aeródromos en la periferia de Palma, el de Son Bonet, para uso civil, y el de Son Sant Joan, base militar.

Ya plenamente establecida la conexión del espacio insular en el marco de relaciones exteriores, la actividad turística en el primer lustro de la década de 1930 iba alcanzando magnitudes cada vez más considerables (36.159 turistas en 1930; 90.408 en 1935), con una tasa de crecimiento en dicho quinquenio del 20,1%. Una demanda creciente que, además de impulsar la creación de más de 40.000 plazas hoteleras (cifra correspondiente a 1935), dio pie a los primeros proyectos y realizaciones de urbanización turística en la bahía de Palma («Ciudad Jardín» en las inmediaciones del barrio periférico del Molinar, Portals Nous en el término municipal⁶ de Calvià, y «Bellavista», t.m. de Lluçmajor), en la bahía de Alcúdia (Alcanada y Platja de Alcúdia en el municipio del mismo nombre; Can Picafort en el t.m. de



FIGURA 3: El primer establecimiento turístico moderno (1902) de Mallorca en una postal publicitaria de la época

FUENTE: Seguí Aznar, 2001

⁵ Al respecto puede consultarse la obra de Miquel Forteza (1958): *Las carreteras de Baleares. Mº de Obras Públicas, Tipografía Artística, Madrid*

⁶ A partir de aquí se utiliza la abreviatura t.m..



FIGURA 4: Los inicios de la aviación en Mallorca. Cartel publicitario de los primeros vuelos con Barcelona
FUENTE: Barceló, 1982

Santa Margalida) y en la costa de levante (muy concentradamente en el t.m. de Capdepera –Son Moll, Sa Pedruscada, n'Aguait y Es Coll d'Òs– pero también presentes en los términos de Manacor –s'Illot– y de Santanyí –Cala d'Or–).

La guerra civil, como en los demás aspectos de aquella sociedad, significó una drástica parálisis del proceso de desarrollo turístico que se había seguido hasta entonces. Por añadidura el aislamiento internacional se prolongó, obviamente, a lo largo del transcurso de la segunda conflagración mundial. Pero al término de la contienda civil la instalación de Son Bonet alcanzó su condición de aeropuerto civil y recibió el primer vuelo de pasaje no regular. En el segundo lustro de la década de 1940 y el primer quinquenio de la de 1950 Mallorca volvió a participar de los flujos turísticos, inicialmente en buena parte de origen español, gracias a una campaña del Fomento del Turismo dirigida a captar viajes de «luna de miel», y después ya de procedencia internacional. En cualquier caso, fueron años en que la oferta de alojamiento era escasa y de baja calidad (14 hoteles y 48 pensiones en Palma, en el año 1947).

La entrada de Mallorca en la economía internacionalizada contemporánea exigió la readaptación y relocalización de los gateway que hasta entonces habían servido para la conexión insular con el exterior. Así, en primer lugar y a través de un largo proceso (1946-

1972), el puerto de Palma se trasladó desde su antigua ubicación urbana hacia poniente, en la rada de Porto Pí, con unas instalaciones de mayor capacidad (240 has. de superficie abrigada) y mayor calado. En lo referente al transporte aéreo, aunque en 1949 el aeropuerto de Son Bonet ya era punto de escala en la ruta que unía Marsella con Argel, el tráfico aéreo internacional en Mallorca no adquirió verdadera entidad hasta 1952 cuando empezaron a operar en aquel aeropuerto civil las compañías Air France y British European Airlines.

Aquellos años 1950 fueron el tiempo en que, entre los países de Europa Occidental, se fue extendiendo el reconocimiento en el derecho laboral a las vacaciones pagadas, así como el de las primeras medidas de ordenación de la aviación no regular (Convenio de Aviación Civil de París de 1956) que habían de tener repercusión directa en la extensión de destinos y en la disminución de los precios de viaje. En clave interna, el régimen del general Franco, en 1951, tomando en consideración la trascendencia de un fenómeno turístico que ya movía millones de personas en el ámbito del Mediterráneo⁷, incluyó entre las carteras de su gobierno la que se denominó «de Información y Turismo».

De esta suerte, el primer lustro de la década de 1950, en las islas Baleares, registraba primero la recuperación del nivel de afluencia turística anterior a la guerra civil de 1936 – 1939 (98.081 turistas en 1950) y luego, con una tasa de crecimiento quinquenal del 14%, alcanzando las 188.704 llegadas turísticas en 1955, ponía las bases de lo que luego ha dado en llamarse «primer boom turístico»⁸. El segundo lustro de la década 1950 culminó en 1959 con 321.222 turistas, de modo que la tasa de crecimiento anual para este segundo periodo fue del 14,2%. La magnitud de esta demanda abrió el camino hacia la ocupación del litoral insular con establecimientos de alojamiento concebido específicamente para su función turística, todavía con un número importante de aquellos de carácter más popular y menor precio, las pensiones, fondas y casas de huéspedes, pero ya cada vez más decantándose hacia el establecimiento hotelero, pero también con la aprobación de tres urbanizaciones turísticas en la bahía de Palma (Bendinat, Palma Nova y Santa Ponça, todas en el t.m. de Calvià).

En cualquier caso hay que tener presente que aquel momento era apenas el del inicio del turismo de masas, un comienzo aún muy dependiente de iniciativas empresariales individuales, algunas innovadoras, pero en el marco general de la economía insular todavía minoritarias y aisladas⁹. Así en la zona de la Playa de Palma –la de mayor desarrollo hotelero a finales de la década de 1950– la oferta de alojamiento estaba constituida

⁷ En 1955 se contabilizaron hasta quince millones de turistas en la cuenca mediterránea. (Picornell, C; Sastre, F; Serra, S. (dir) (2002): *Turisme i societat a les Illes Balears*. Vol 1. Grupo Serra, Palma).

⁸ Recogemos esta expresión, así como las siguientes «segundo boom turístico» y «tercer boom turístico», de (Rullan, 1998), si bien es cierto que tales denominaciones aparecieron ya en obras anteriores de otros autores; por ejemplo en (Rosselló Verger, 1977) o en (Picornell y Seguí, 1989).

TABLA 3: Distribución sectorial de la población activa (1950) y de la aportación al PIB regional (1955) en las islas Baleares

	% población activa	% PIB regional
Sector I	40,1	15,1
Sector II	33,1	37,6
Sector III	26,6	47,3

FUENTE: Banco de Bilbao: Renta Nacional de España y su distribución provincial. Serie homogénea 1955-1975, Bilbao, 1977

solamente por 93 hoteles y 86 pensiones. Gradualmente nuevos enclaves en la costa quedaron incorporados a la oferta de alojamiento: en el E, Cala Millor (t.m. de Son Servera), y Portocolom (t.m. de Felanitx), y en el W, Sant Elm (t.m. de Andratx).

En clave macroeconómica este comienzo del primer «boom turístico» queda expresado a través de la distribución sectorial de la población activa en las Baleares, así como también por medio de la contribución de cada sector de la actividad productiva a la formación del PIB regional.

De los datos expuestos se obtiene una imagen, en la década de 1950, según la cual el sistema geoeconómico balear –con diferencias insulares y locales que la estadística no recoge¹⁰– contaba con un sector secundario ciertamente significativo, tanto en términos de población activa como de generación de producto interior, y con un sector primario que absorbía una fracción muy considerable de activos humanos y constituía una aportación a la producción regional de dos dígitos. De modo que, considerando la amalgama de subsectores incluidos en el terciario y la importancia de los servicios de la administración política en sus distintos niveles, el sector terciario estaba aún lejos de constituir el pilar fundamental de la economía balear.

El pleno arranque de la funcionalización turística: «primer boom»

El año 1959 es una fecha fundamental en el proceso de funcionalización turística de Mallorca y en su inscripción con tal especialización en la división internacional del trabajo, ya que en tal momento se promulgó el que ha dado en llamarse «Plan de Estabilización»¹¹ que resultó decisivo para que la España del régimen franquista saliese de su aislamiento internacional y la isla, como otras regiones del estado, pudiese entrar plenamente en el desarrollo del turismo mundial al incorporar medidas tales como la devaluación de la moneda, la libertad de inversión extranjera, la mejora en las condiciones de expedición de visados y la facilidad para el cambio de divisas.

La década de 1960 se inició con el cierre al tráfico comercial del antiguo aeródromo de Son Bonet y su sustitución por un renovado aeropuerto de Son Sant Joan, a partir de entonces de uso mixto (civil y militar), apto para el tráfico de aeronaves a reacción (dos pistas, la mayor con 3,2 km de longitud). Con los dos pilares infraestructurales que suponían el puerto de Porto Pí y el remozado aeropuerto de Son Sant Joan se habían creado las bases a partir de las cuales se podía acometer el crecimiento económico basado en la funcionalización turística que, con el transcurso del tiempo, primero pondría en uso productivo gran parte de la línea litoral de Mallorca y, posteriormente, transformaría el territorio insular en su conjunto.

Puede considerarse esta década de 1960 como el período de verdadera eclosión del turismo de masas en Baleares, ya que se registró un incremento de 1.535.103 llegadas en la afluencia turística, con un ritmo de crecimiento del 19,1%. Sin embargo, el examen detallado de las cifras permite distinguir claramente entre los dos lustros de la década¹². Así en el período 1960-1964 el número de turistas llegados aumentó en más de medio millón (de cuatrocientos mil en 1960 a los 907.867 de 1964), con una tasa de crecimiento para el cuatrienio del 22,7% y puntas de crecimiento interanual en 1963 y 1964 del 33 y 25,2%, respectivamente. En cambio el lapso 1965-1969, sobrepasándose el mito del «turista un millón» y con un aumento en cifras absolutas para

⁹ Puede tenerse conocimiento de las experiencias de algunos de los primeros empresarios hoteleros mallorquines a través de la obra de M. Seguí (1995): *Les nouvelles Baléares. L'Harmattan, Paris. Entre las experiencias que constituyeron innovación mencionar la del empresario Juan Riu, un indiano catalán instalado en Mallorca, que organizó las primeras ventas directas de plazas hoteleras a mayoristas de viajes alemanes.*

¹⁰ Se observará como, a lo largo de esta aportación a la Guía, diversas informaciones estadísticas de carácter económico y demográfico se ofrecen agregando sus resultados en el ámbito uniprovincial balear, ya que éste es el privilegiado en muchas de las fuentes de información. En cualquier caso, el autor entiende que no se provoca con ello una desviación excesiva del panorama insular mallorquín dado el peso, absoluto y relativo de Mallorca en el archipiélago.

¹¹ De hecho, con esta denominación se ha popularizado el Decreto de Ordenación Económica de 21 de julio de 1959 que, efectivamente, tenía como uno de sus objetivos básicos la estabilización, junto con la liberalización de los intercambios comerciales y de las inversiones extranjeras: decreto que fue auspiciado técnica y financieramente por el gobierno de EUA, la banca norteamericana, el FMI y la OCEC, ésta antecedente de la OCDE. Al respecto puede consultarse, p.e., Biescas, J.A. (1981): «Estructura y coyunturas económicas», en Tuñón de Lara, M. y Biescas, J.A.: *España bajo la dictadura franquista. 1939-1975*, Labor, Barcelona.

¹² Rullan (2002), citando a Esteban Bardolet, considera que las dos fases del «primer boom» se establecen en base al módulo de oferta hotelera: la primera etapa, hasta 1967, sin un modelo concreto, y la segunda, a partir de 1967, cuando se generaliza un tamaño hotelero equivalente en plazas a la capacidad de dos aparatos de vuelo charter, ya que a partir de dicha fecha este tipo de aviación tuvo su verdadera expansión.

dicho período de 854.306 llegadas turísticas que situaron el máximo en el 1.935.000 turistas de 1969, transcurrió siguiendo una tasa de crecimiento más pausada, concretamente del 15,7%.

El momento paroxístico del primer «boom» tuvo lugar a lo largo del cuatrienio 1970-1973, en que las llegadas aumentaron en más de un millón trescientas mil, con una tasa de crecimiento trienal del 12%, y la cifra récord de 3.573.238 turistas alojados en 1973. Para absorber el ritmo de progresión de la demanda turística a lo largo de esta primera etapa de funcionalización turística fue precisa una intensa dotación de capital fijo, sustancialmente en forma de planta hotelera que, entre 1964 y 1974, pasó de 48.400 plazas a 175.300, con una tasa de crecimiento del 13,7%¹³. Además en 1963 la Ley de Centros de Interés Turístico Nacional declaró en Mallorca cuatro zonas, de las que tres (Badia Nova en el t.m. de Artà, Las Gaviotas en el t.m. de Muro y Calas de Mallorca en el municipio de Manacor) obtuvieron aprobación como urbanizaciones turísticas con una superficie afectada de 7,25 km². La implantación de la oferta hotelera tuvo lugar a lo largo de la costa, tanto en las bahías de Palma¹⁴, Pollença y Alcúdia, como en los litorales de poniente (t.m. de Calvià) y levante (desde Capdepera hasta el cabo de Ses Salines), ocupando con el llamado «muro de hormigón» la prime-

ra línea costera, las más de las veces sin ninguna clase de ordenación y alterando tanto el entorno natural como el patrimonio histórico. El resultado morfológico de tal proceso de crecimiento quedó internacionalmente reconocido bajo el término de «balearización», realidad que, al entender de Rosselló Verger, era el resultado de una «...economía colonial, en la que la verdadera producción ha sido suplantada por la especulación y la soberanía económica se ha transferido al capital exterior.»¹⁵.

Ciertamente, a nuestro entender, más sustancial que las magnitudes absolutas y relativas del crecimiento en la demanda y oferta turísticas de las Balears a lo largo de este «primer boom», resulta ser que se trata de un proceso socioeconómico y de transformación territorial en el que los agentes locales tuvieron una participación limitada, cuando no subsidiaria, en relación a otros agentes económicos exteriores. Desde los momentos iniciales del primer boom, la organización local del mercado turístico de masas estuvo sometida al control de grandes grupos mayoristas europeos (los tour operators como Wagons Lits, Thompson, Neckermann, Tjaerborg ...), que no sólo constituían un verdadero oligopsonio frente al minifundismo de la oferta local, sino que además fueron «...los auténticos impulsores de la construcción de la oferta hotelera necesaria para ha-

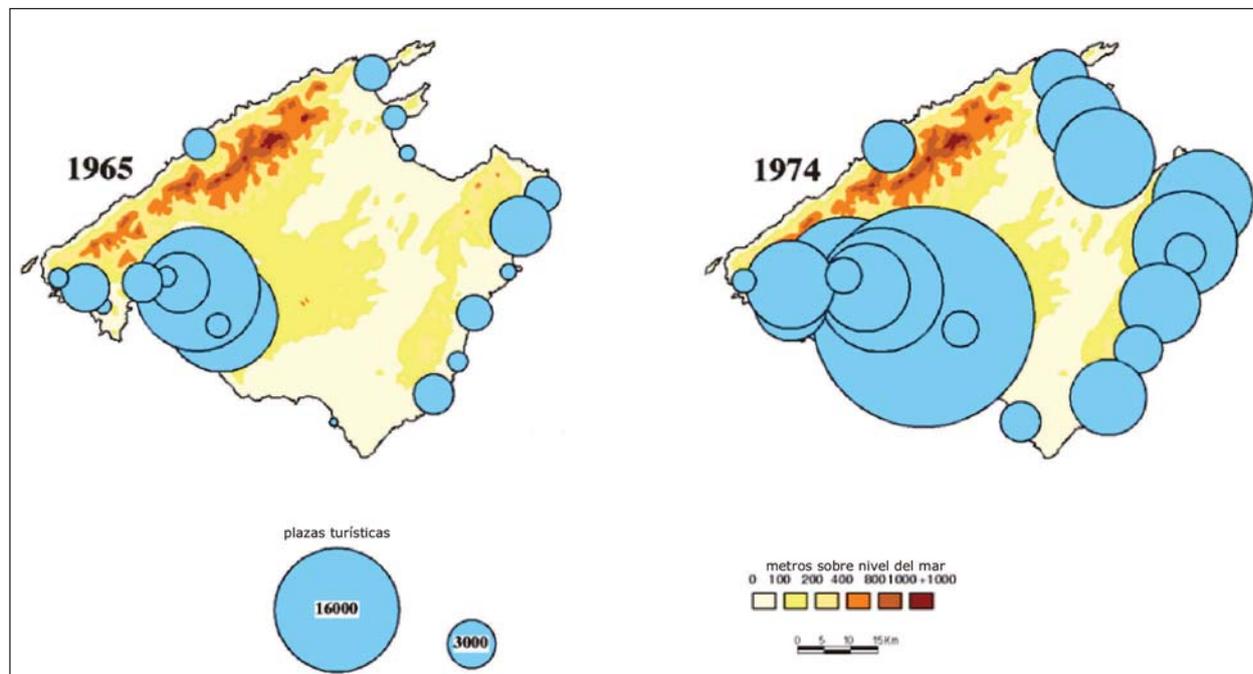


FIGURA 5: Evolución de la localización de la oferta de alojamiento turístico en Mallorca durante el «primer boom»

FUENTE: adaptado de Rullan, 2002

¹³ Los números de plazas que se consignan se han extraído de (Rosselló Verger, 1977:166). No obstante parece haber cierta confusión en las informaciones estadísticas de este período, puesto que (Seguí Llinàs, 1995), indica que en 1960 eran 21.782, pasando a un total de 266.198 en 1973. Por su parte, (Álvarez de Sotomayor, 1966), cifraba, sólo para Mallorca y en 1965, en 58.407 las plazas turísticas.

¹⁴ De acuerdo con Rullan (2002) en 1966 Palma, con 30.000 plazas concentraba el 56% de la oferta insular, porcentaje que ascendía hasta el 65% si el ámbito considerado era el del conjunto de la bahía palmesana.

¹⁵ Rosselló Verger, 1977:155 (la traducción del catalán es nuestra).



FIGURA 6: El paisaje del «primer boom turístico» (1956-1973) en Mallorca
FUENTE: Barceló, 1982

cer frente al surgimiento del boom turístico de comienzos de los 60. Ellos fueron, en efecto, quienes facilitaron los medios financieros requeridos por los empresarios potenciales; la banca oficial no empezó a suministrar financiación en términos significativos hasta mediados los sesenta.»¹⁶ Los tour-operators europeos proporcionaron una parte importante del capital que se requería para abordar la funcionalización turística de la sociedad y del territorio en Mallorca, y lo hicieron sin demasiadas limitaciones, llegando incluso a ofrecer créditos a corta para la financiación de circulante. Pero este aporte de capital se hacía imponiendo los tour-operators condiciones drásticas al empresariado local, no tanto en lo tocante a los intereses a pagar, como en los cortos períodos de vencimiento y las modalidades seguidas en el cobro: descuento de un porcentaje de la factura de cada cliente y, sobre todo, aceptación de precios por debajo de lo estipulado oficialmente¹⁷, asegurando a cambio la plena ocupación de las plazas de alojamiento. De esta forma, el proceso de funcionalización socioeconómica y territorial a través del turismo de masas seguido en Baleares, en general, y en Mallorca, en particular, tuvo lugar a través de mecanismos de dependencia del empresariado turístico local respecto de sus socios exteriores¹⁸.

En cualquier caso, consideramos, esta vía dependiente de crecimiento económico y de transformación territorial no debe oscurecer el comportamiento y la responsabilidad de los agentes locales. En particular, cree-

mos que esclarecer las vías y estrategias autóctonas de desplazamiento de capitales desde otros sectores y actividades hacia el turismo y la formación de una «acumulación primitiva de capital» puede constituir una importante tarea de investigación que, obviamente, va mucho más allá de nuestras limitadas intenciones y objetivos.

Los primeros efectos demográficos y económicos

Por otra parte, el «despegue del desarrollo» que supuso el período 1960-1973, se emprendió con un cambio, asimismo sustancial, en la demografía insular ya que de los 341.450 habitantes en 1950 se pasó a 460.030 en 1970; dicho de otro modo, en la balear mayor y entre 1950 y 1970 tuvo lugar un incremento demográfico porcentual del 34,72%, con una tasa de crecimiento en dicho periodo del 1,5% anual. Esta explosión demográfica fue en esencia implosión urbana palmesana; mientras que en 1950 cuatro de cada diez mallorquines residían en Palma, veinte años más tarde uno de cada dos isleños (50,9%) habitaba en la capital. Crecimiento demográfico de Palma que, necesariamente, también lo fue de su extensión –de 3500 has. en el Plan de 1963 a 4000 has. en el Plan de 1973– que, sumándose a la aprobación en 1966 de la red arterial,

¹⁶ Payno Galvarriato, J.A. (dir.), (1985): *La economía de Baleares a la hora de la CEE*, Govern Balear-Banco Exterior de España, Madrid, :231.

¹⁷ Entre un 10 y un 50% inferiores. Para esta cuestión puede consultarse Payno Galvarriato (dir.), 1985, :231-232. Ocho años antes que Payno, el profesor Rosselló Verger apuntaba que podía calcularse entre un 20 y un 25% del equipamiento hotelero existente como resultado de la inversión de los tour-operators, inversión que para el año 1969 aventuraba en unos 600 millones de pesetas (Rosselló Verger, 1977 :163 y 184). Con posterioridad, Picornell y Seguí Pons también hicieron referencia al papel de los agentes exteriores en la financiación de la planta hotelera de Mallorca (Picornell, C y Seguí Pons, J. M^a, 1989 :88-89).

¹⁸ Payno (Payno Galvarriato, J.A. (dir.), 1985 :44) cifra la participación de los tour-operators en la financiación de la construcción hotelera en un 18,7% para Mallorca, un 23,1% para Menorca y hasta un 27,7% para la isla de Ibiza.

iba prefigurando el inmediato horizonte de su metropolización.

El crecimiento demográfico y su concentración urbana se alimentaron de dos fuentes: el movimiento interno, que en gran medida fue redistribución y traspase desde los municipios rurales, y una primera ola de inmigración procedente de provincias peninsulares. Antes que la corriente migratoria se manifestase con plenitud, en la década de los 50 tuvo lugar el éxodo hacia los focos turísticos iniciales y, sobre todo, en dirección a la implosiva Palma. En el quinquenio 1951-1955 el saldo positivo de 16.766 inmigrantes de Palma prácticamente coincidía con el saldo negativo de 14.877 emigrantes de la primera hornada de jornaleros del agro mallorquín. A éstos siguió, en el quinquenio 1956-1960, una segunda ola de éxodo rural que afectó con intensidad a 32 de los 52 municipios de Mallorca y que, socialmente, se amplió a propietarios de pequeñas parcelas con reducidas expectativas económicas frente a las rentas urbano-turísticas (Carbonero y Salvà, 1989).

A partir de la década de 1960, las islas Baleares experimentaron un flujo de inmigración intraestatal que se mantuvo hasta mediados los 80; flujo que, considerando la modestia del crecimiento vegetativo autóctono, se convertiría en el factor fundamental del aumento demográfico total. Carbonero y Salvà (1998) aportan las siguientes muy expresivas cifras:

TABLA 4: Incidencia de la inmigración en Mallorca.1955-1975

Lustro	Saldo migratorio	Crecimiento absoluto	% saldo migratorio / crecimiento absoluto
1955-1960	5.719	14.397	39,72
1961-1965	28.513	42.810	66,61
1966-1970	35.191	54.023	65,14
1971-1975	42.356	64.946	65,21

FUENTE: Carbonero y Salvà, 1989,:110

Estos flujos de inmigrantes –principalmente procedentes de Andalucía, Murcia y Castilla-La Mancha– constituyeron no sólo una profunda, y trascendente en muchos aspectos, renovación de la demografía insular; su aportación como fuerza de trabajo resultó básica para la transformación operada a través de la funcionalización turística dominante, así como un impacto cultural y lingüístico que cobraría plena entidad al cabo de una generación, la denominada por algunos «generación de nuevos mallorquines». Una fuerza de trabajo inmigrante que se concentró geográficamente en los municipios litorales y, sobre todo, en Palma (una concentración que entre 1955 y 1975 osciló entre el 42,2% y el 51% del total de inmigrantes llegados a Mallorca).

La aplicación de la fuerza de trabajo al proceso de funcionalización turística en Balears supuso una gra-

TABLA 5: Evolución de la estructura de la población activa. Illes Balears. 1960-1975

	1960	1975
Sector I	37,8	17,0
Sector II	32,6	34,5
Sector III	29,6	48,5

FUENTE: Banco de Bilbao: Renta Nacional de España y su distribución provincial. Serie homogénea 1955-1975, Bilbao, 1977

TABLA 6: Estructura del PIB. Illes Balears. 1964-1975

	1964	1975
Sector I	14,1	5,9
Sector II	28,5	25,7
Sector III	57,4	68,4

FUENTE: Banco de Bilbao: Renta Nacional de España y su distribución provincial. Serie homogénea 1955-1975, Bilbao, 1977

dual pero constante deriva en la estructura de la población activa, desde un importante agrarismo hacia una terciarización clara, con el mantenimiento del sector secundario en no poca medida gracias al efecto multiplicador del turismo, en particular en los subsectores más directamente asociados a la construcción.

Los resultados macroeconómicos de esta primera etapa de funcionalización turística en Balears dejan poco margen para la duda y pueden expresarse en dos vertientes: por un lado, la concentración del PIB regional en el sector terciario siguiendo una continuada tendencia hacia el monocultivo sectorial, y por otro, un crecimiento constante de la renta per cápita que, con el correr de los años, colocaría Balears a la cabeza de las provincias españolas y, desde 1969, por encima de la media de la UE.

Evidentemente tales magnitudes de crecimiento general (de oferta y demanda turística, de inmigración, de población en su conjunto, de renta) sólo podían alcanzarse «inyectando» energía material en órdenes asimétricos crecientes. Siguiendo esta senda aumentó la explotación de los lignitos locales y se incrementaron las importaciones de productos petrolíferos para alimentar las centrales termoeléctricas que, sucesivamente, se inauguraron en aquellos años (Alcúdia I en 1955, Son Molines en 1962, Sant Joan de Déu en 1968), al tiempo que el consumo de cemento que se materializaba en el proceso constructor no dejaba de aumentar y se implementaban nuevas infraestructuras de provisión de agua (pantanos de Gorg Blau y Cúber en 1969 y 1972) y viarias (ronda de cintura de Palma iniciada en 1968 y completada en 1992, autopista de poniente entre 1973 y 1976). Estas últimas, además de intentar resolver los

TABLA 7: Evolución de la renta per cápita (ptas corrientes).
Balears. 1959-1975

	PIB per capita Balears	PIB per capita España	índice Balears (MCE=100)
1959	31.601	24.312	75,83
1965	64.859	49.364	90,33
1969	103.484	74.420	104,80
1975	249.408	186.173	109,04

MCE: Mercado Común Europeo

FUENTE: Banco de Bilbao: Renta Nacional de España y su distribución provincial. Serie homogénea 1955-1975, Bilbao, 1977.

problemas de congestión de tráfico en Palma¹⁹, habían de constituir un eje vertebrador de la funcionalización turística de la bahía, en particular, y de la isla, en general, ya que permitían la conexión directa entre el aeropuerto –vía autopista de Levante, realizada entre 1963 y 1968 y financiada a través de un crédito del Banco Mundial (Llauger Lluï, 1992)–, la red arterial de carreteras, el Paseo Marítimo de Palma –reconvertido en Ronda Litoral– y la concentración de alojamiento turístico de los municipios de poniente, en particular los diversos núcleos de Calvià.

La transformación en los usos del suelo

La inserción de Mallorca en la división internacional del trabajo a través de su cada vez más notoria especialización como «espacio de turismo de masas», así como el conjunto de transformaciones socioeconómicas e infraestructurales que aquella implicaba, dieron, entre otros, como resultado una intensa alteración en el patrón de usos del suelo insular.

En 1956 la superficie transformada para usos urbanos en Mallorca, con un total de 47'93 km² ²⁰, suponía el 1,3% del territorio insular²¹. Dieciocho años más tarde, en 1973, la ocupación relativa de la artificialización urbana había alcanzado el 2,7% del total. Es decir, en Mallorca, a lo largo del primer «boom» turístico, la superficie sometida a artificialización urbana se duplicó, pasando de 47,9 a 95,8 km², siguiendo una tasa de crecimiento en dicho intervalo temporal del 4,2% anual. Específicamente el suelo urbano edificado en la isla casi dobló su extensión (de 46,9 a 91,1 km²), siguiendo un ritmo de crecimiento del 3,98% en tal período, y la consiguiente demanda de materiales de construcción implicó que la superficie ocupada por canteras, –la otra modalidad de artificialización urbana junto a los campos

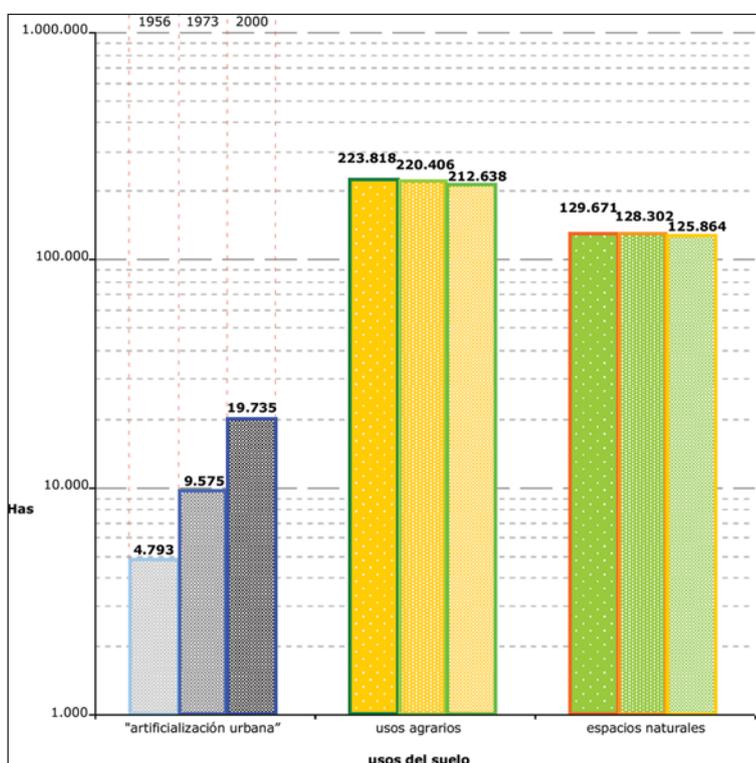


FIGURA 7: Evolución en los usos del suelo. Mallorca. 1956 – 2000

FUENTE: Elaboración propia a partir Blázquez, M. y Murray, I. (dir.), 2003

¹⁹ En 1963 entraban o salían de Palma, por término medio 41.000 vehículos; trece años más tarde tal flujo se había cuadruplicado – 167.357 vehículos en 1976 – (Llauger Lluï, M A (1992): Les rondes de Ciutat. Conselleria d'Obres Públiques i Ordenació del Territori, Palma.)

²⁰ A partir de ahora, la superficie destinada a usos urbanos propiamente dichos, agregada a la ocupada por canteras y campos de golf, aparecerá bajo la rúbrica común de «artificialización urbana». Las cifras que aquí se indican y los cálculos que de las mismas se han derivado proceden de Blázquez, M. y Murray, I. (dir.) (2003): Indicadors de sostenibilitat del turisme a les Illes Balears. Memòria del projecte 2002-2003.CITIB. Govern de les Illes Balears. CD-Rom. Para aproximarse al conocimiento de la evolución de los usos del suelo en las Islas Baleares entre 1956 y 2000 puede consultarse: Pons, Antoni (2003): «Evolució dels usos del sòl a les Illes Balears. 1956-2000». Territoris, 4 : 129-145, artículo en el que se detallan los procedimientos de trabajo que el autor ha seguido, que brevemente pueden describirse diciendo que se trata de un análisis realizado a partir de imágenes de fotografía aérea tomadas en 1956, 1973, 1995 y 2000, aplicando posteriormente un paquete informático de S.I.G.. Antoni Pons está realizando su tesis doctoral sobre este asunto fundamental.

²¹ De acuerdo con un estudio realizado sobre evolución del suelo urbano en la Costa Brava catalana, en 1957 el 1% del territorio correspondía a usos urbanos. En otro estudio de características similares llevado a cabo para la comunidad autónoma de Andalucía se indicaba que un porcentaje similar (1,1%) de su superficie estaba ocupada por usos urbanos, cifra que, sin embargo, se alcanzó en 1976. (Pons, 2003 :140).

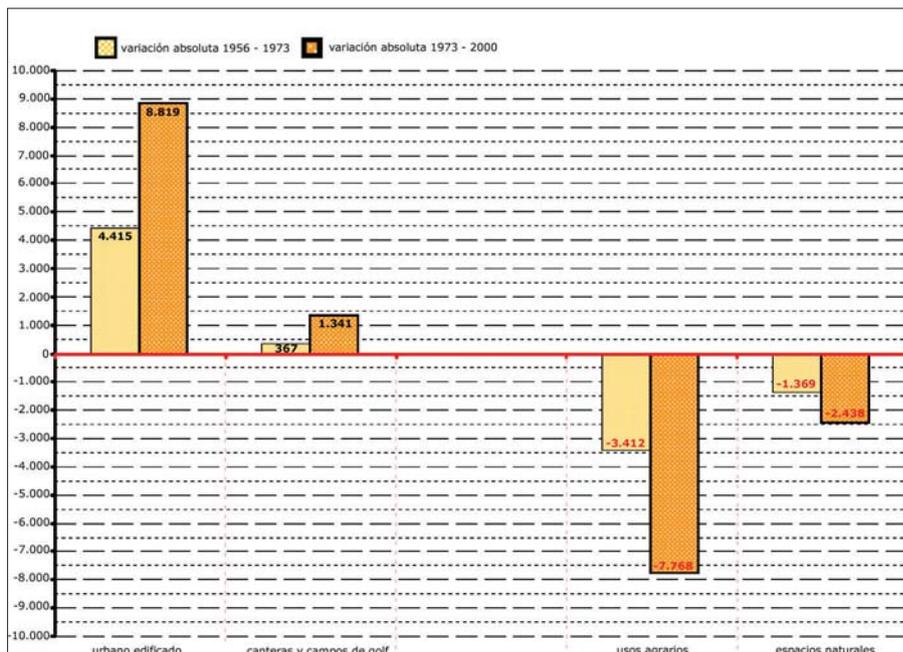


FIGURA 8: Evolución en la variación absoluta (has) de los usos del suelo.Mallorca. 1956 – 2000

FUENTE: Elaboración propia a partir Blázquez, M. y Murray, I. (dir.), 2003

de golf, incipientes en aquel período– casi se multiplicase por cinco (de 0,97 a 4,6 km²) con una tasa de crecimiento en dicho espacio de tiempo del 10,1%.

El incremento de 47,8 km² en artificialización urbana que se produjo entre 1956 y 1973, tuvo lugar con un impacto considerable sobre los espacios naturales, litorales principalmente, ya que afectó a 13,7 km² de suelo de uso natural, una extensión que fue un 29% de toda la alterada. Pero el cambio en los usos del suelo aconteció sobre todo por la vía de la pérdida / transformación de 34,1 km² de suelo agrario. Efectivamente, el mecanismo de renta diferencial del suelo, y las prácticas especulativas características de un mercado capitalista huérfano de regulación, actuaron sustrayendo suelo agrario para posibilitar el proceso de urbanización que la funcionalización turística exigía. Así pues, la inserción internacional de Mallorca a través del turismo de masas cambió la economía –camino hacia la terciarización e incremento del producto regional–, la sociedad –importante descenso de los activos agrarios y migraciones interiores y exteriores– y además, simultáneamente, alteraba de forma drástica las formas y funciones del espacio insular.

El incremento medio de suelo de usos urbanos en los municipios de Mallorca a lo largo del período 1956-1973 fue de 91,9 has., presentando una distribución espacial dominada por la confluencia de dos factores: de una parte, el crecimiento de los mayores centros urbanos tradicionales (caso de Sóller e Inca) y particularmente de Palma que acaparó un 25,15% del incremento total de suelo mallorquín sometido a artificialización

urbana y extendió su crecimiento hacia los inmediatos municipios de Marratxí y Bunyola. De otra parte, la urbanización turística del litoral en los municipios de las bahías de Palma (Calvià con un incremento de 7 km² de suelo de artificialización urbana y Lluçmajor con 3,4 km² urbanos añadidos a los existentes en 1956), de las bahías septentrionales de Pollença y Alcúdia (t.m. de Pollença, Alcúdia, Muro, Santa Margalida y Artà), de la costa levantina (en particular los municipios de Manacor, Santanyí, Felanitx y Capdepera, y en menor medida en Sant Llorenç y Son Servera), y aún prolongándose de forma incipiente en el litoral meridional (t.m. de Campos y ses

Salines). De esta forma, los municipios del interior y aquellos localizados en la Sierra de Tramuntana quedaron, en términos generales, muy al margen del crecimiento de suelo urbano.

Aún cuando parte del incremento de suelo urbano en algunos municipios litorales –Manacor y Felanitx– cabe atribuirlo al crecimiento inherente de sus centros urbanos tradicionales con carácter de capitalidad comarcal, la urbanización litoral inducida por la funcionalización turística fue abrumadora. El suelo de artificialización urbana incorporado en los municipios litorales de Calvià, Lluçmajor, Alcúdia, Santanyí, Santa Margalida, Capdepera, Artà, Pollença, Muro, ses Salines, Sant Llorenç, Son Servera y Andratx suponía en su conjunto el 47,7% del total de suelo urbano añadido entre 1956 y 1973.

Vieja y nueva organización urbana

La funcionalización turística no sólo exigió el intenso proceso urbanizador del suelo que hemos resumido y que permitió la dotación del necesario equipamiento hotelero y de oferta complementaria a lo largo del litoral. Además implicó la remodelación general de la organización espacial preexistente, sometiéndola a su lógica e imponiendo la transformación de la estructura urbana previa.

La primera consecuencia del desarrollo turístico contemporáneo en el sistema de asentamientos de la isla fue la consolidación de Palma como capital insular y un verdadero salto del grado de concentración que

TABLA 8: El incremento de artificialización urbana en Mallorca. 1956 – 1973 (municipios con incremento absoluto superior a 45 Ha)

Municipio	Incremento absoluto en suelo de usos urbanos (Ha)	Tasa de crecimiento anual en el periodo
Palma	1202,8	2,9
Calvià	709,4	11,5
Llucmajor	338,9	7,0
Manacor	325,6	4,3
Alcúdia	305,2	9,5
Santanyí	199,3	5,0
Santa Margalida	176,7	6,9
Bunyola	153,7	11,5
Felanitx	121,0	3,2
Marratxí	100,4	2,2
Capdepera	89,4	4,4
Artà	88,6	4,8
Pollença	88,3	3,4
Muro	83,4	3,5
Inca	58,0	1,8
Campos	55,1	2,1
ses Salines	53,4	3,9
Sant Llorenç	52,6	4,1
Son Servera	50,2	4,6
Andratx	47,1	3,7

FUENTE: Elaboración propia a partir Blázquez, M. y Murray, I. (dir.), 2003

dicha ciudad ejercía en el territorio. Como escribió Rullan (2002): «Cuando Mallorca mira hacia fuera, el mirador (Madina Mayurqa, la Ciutat de Mallorca o Palma) adquiere funcionalidad y, por consiguiente, crece». Palma, que a lo largo del siglo XIX apenas agrupaba una cuarta parte de los mallorquines, había experimentado en la primera mitad del XX un importante crecimiento a un ritmo de 1,48% (tasa para 1900-1950), hasta concentrar el 39% de la población de la isla. De acuerdo con los registros censales, en el primer «boom turístico» la primera ciudad de Mallorca, siguiendo una tasa de crecimiento intercensal (1950-1970) del 2,5%, multiplicó su población por 1,6 y se quedaba a las puertas de agrupar la mitad de los insulares (49,6%). Un crecimiento demográfico concentrado en Palma que obligó en sucesivos momentos a su expansión: el Plan de 1963 amplió el Ensanche a más de 3.500 has. y el de 1973 diseñaba un continuo urbano con un perímetro que alcanzaba las 4.000 has.

Aún cuando históricamente el sistema de asentamientos en Mallorca presentaba una estructura desequilibrada de tipo primado (en 1900, el índice de primacía era del 66,2% y el segundo municipio atendiendo a su tamaño demográfico, Manacor, contaba

con un quinto de la población palmesana), la explosión urbana de Palma y de su peso relativo en el conjunto de la isla a lo largo del primer «boom» no hizo si no reforzar el carácter intensamente primado en la jerarquía de núcleos de población (índice de primacía en 1950 del 75,7%, que en 1970 había aumentado hasta el 80,5%). La macrocefalia de Palma, manifiesta en cualesquiera aspectos se considerase (población, inmigrantes, funciones urbanas, volúmenes e intensidades de mercancías y tráficos ...), respondía doblemente, por un lado, al requisito de economía de escala de la fase económica que se había iniciado en 1950 y, por otro, a la necesidad de un centro gestor de orden superior y privilegiado *gateway* para facilitar la funcionalización turística del espacio insular.

La dimensión dominante de Palma en el sistema de núcleos de población se produjo gracias a los flujos de inmigración procedente de la Península que comentamos con anterioridad, pero también a través del vaciado continuo de los municipios menores de 5.000 habitantes, con una cierta contracción del peso relativo –que no absoluto– de los municipios de más de 10.000 habitantes y sin que el ligero incremento de la entidad absoluta y relativa de los municipios de más de 5.000 habitantes alterase el desequilibrio macrocefálico palmesano.

En todo caso, la mutación formal hacia un sistema de poblamiento en núcleos de mayor entidad que aquellos preexistentes al primer «boom» turístico revistió menor trascendencia que el cambio funcional que la especialización turística trajo a tales núcleos. «...los núcleos urbanos históricos –los «pueblos»– ...ahora no son el albergue de una población casi totalmente agraria, sino de una población dedicada a funciones secundarias y terciarias, desempeñadas a pocos kilómetros en los centros de producción. Tenemos, pues, un campo sin campesinos –exagerando, desde luego– y unos centros a los que seguimos llamando «pueblos» con las tradicionales connotaciones agrarias que escasamente corresponden a la situación actual». (Quintana, 1978 :93-128).

La incorporación al turismo de masas significó para muchos de los núcleos del sistema de asentamientos de Mallorca una diversificación funcional²² y una intensidad de relaciones nunca experimentada con anterioridad; incluso aquéllos que, a principios de la década de 1970, contaban todavía con una población activa agraria importante, experimentaban una versión «modernizada» del histórico «pluriempleo» que había sido fundamento para la pauta insular de industrialización a lo largo del último tercio del XIX y primero del XX: la dedicación estacional a tareas del campo en otoño –invierno–primavera y la ocupación en los enclaves turísticos de la costa durante el verano. Esta difusión de la diversificación funcional en buena parte de los núcleos de Mallorca fue interpretada por Quintana (1979) como la configuración incipiente de

TABLA 9: Evolución de la clasificación de municipios según intervalos de población. Mallorca. 1950 – 1970

cantidad	Municipios de			
	> 100.000 hab.	<50.000 >10.000 hab.	<10.000 > 5.000 hab.	<5.000 hab.
1950	1	5	7	39
1970	1	4	9	38
población				
1950	133.397	63.171	46.581	96.817
1970	217.525	64.812	65.942	90.377
% sobre la población de Mallorca				
1950	39,2	18,6	13,7	28,5
1970	49,6	14,8	15,0	20,6

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos de <http://www.ine.es>

todo el territorio insular como un solo espacio regional urbano (o, a lo sumo, como un subsistema urbano dependiente de Barcelona como centro rector principal).

Evidentemente el crecimiento demográfico general, y el crecimiento concentrado en municipios que en términos funcionales eran cada vez más urbanos, uno y otro inducidos en gran medida por el proceso de funcionalización turística, se correspondieron con el incremento de suelo urbano a que ya hemos hecho antes referencia.

Sin embargo, entendemos como particularmente sustancioso del análisis de regresión entre incremento demográfico intercensal durante el período 1950-1970 y el aumento absoluto de suelo urbano entre 1956 y 1973, la observación de los residuales positivos. Esto es, de aquellos municipios en los que el incremento de suelo urbano estuvo claramente por encima de lo que

correspondía a su demografía creciente, municipios con sobredotación de suelo urbano que precisamente derivaba de su destino turístico (Calvià, Lluçmajor, Alcúdia, Manacor, Santanyí, Felanitx, Capdepera, Santa Margalida) o de los inicios de crecimiento explosivo de Palma, tras décadas de implosión, hacia su inmediata periferia (municipios de Marratxí y Bunyola).

Primera crisis, primeras alarmas ambientales

El crecimiento europeo de capitalismo regulado característico de la postguerra indujo a su vez el crecimiento balear, y en particular mallorquín, a partir de la confluencia de diversos factores: unas habilidades empresariales de raíz histórica en el comercio y el turismo, la flexibilidad del tejido empresarial y de la fuerza de trabajo sometidos a un contexto de relaciones sociopolíticas muy estables (por dictatoriales), la disposición próxima de un importante contingente de inmigrantes peninsulares, la conexión entre capitales extranjeros (tour-operators) y locales, el marco cambiario de las divisas en relación a la peseta, y la compresión del espacio-tiempo, gracias a los avances del transporte aéreo, que había de facilitar la explotación de un mercado / territorio que se consumía en el mismo lugar de su producción, y, en paralelo, había de transformar el orden espacial preexistente mediante una intensa urbanización. De la «Mallorca española», iniciada a principios del XVIII, se había pasado, especialmente en el transcurso 1950-1970, a la «Mallorca europea» (Rullan, 2002).

Un tránsito que, en los primeros años 70, también se manifestó con la eclosión de contradicciones

TABLA 10: La relación crecimiento demográfico / incremento de suelo urbano en Mallorca. 1956 – 1973

Estadísticas de la regresión
X = incremento demográfico intercensal 1950-1970
Y = incremento de suelo urbano 1956-1973
Coefficiente de correlación: 0,8140
Coefficiente de determinación: 0,6626
Ecuación de la recta de regresión: $Y = 0,0134 x + 59,852$

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos de <http://www.ine.es> y Blázquez, M. y Murray, I. (dir.), 2003.

²² Para el conocimiento de la caracterización funcional de los núcleos del sistema urbano de Mallorca en 1970, así como demás rasgos del mismo, es de necesaria consulta la obra de Quintana Peñuela, Alberto (1979): *El sistema urbano de Mallorca*. Moll, Palma de Mallorca.

sociales y ambientales: las primeras huelgas y acciones sindicales destacadas del tardofranquismo (en Palma: huelga en el hotel Bellver, huelga en los astilleros, encierro de delegados sindicales de la construcción en la parroquia de San Miguel ...), pero también las primeras acciones reivindicativas en pro de la salvaguardia de espacios naturales amenazados de urbanización turística (el islote de sa Dragonera, frente a la costa de Andratx, o la Albufera de Alcúdia) y el surgimiento de una de las primeras entidades conservacionistas del estado español: en 1973, se constituía en Palma el Grup d'Ornitologia i Defensa de la Natura Balear (GOB).

«Más madera; es la guerra»: Reconversión turística y reorganización territorial entre 1973 y 1991

Crisis, flexibilización y reconversión de la oferta turística

La llamada «primera crisis del petróleo» de 1973 repercutió, diversamente, en todas las economías capitalistas avanzadas, concretándose a través de reducciones en las tasas de beneficio que iban a durar varios años, situaciones de estancamiento de los mercados y altos niveles de inflación, crecimiento del paro a niveles desconocidos desde 1950, y, empleando la terminología de la escuela (s) regulacionista (s), una verdadera crisis de la estructura social de acumulación de la que habría de salirse introduciendo «medidas de flexibilidad» y «menos Estado» en dirección hacia una nueva ronda expansiva del capitalismo, nuevamente (?) global.

La economía española, protegida / aislada relativamente respecto de la europea occidental, encajó con algún retraso las repercusiones de aquella crisis, sumándose a ella, a partir de 1975, la muerte física del dictador y la denominada «modélica transición española a la democracia». En cambio, Balears y, en particular, Mallorca, más integrada en el marco de la división del trabajo europea desde hacia dos decenios, acusó de forma inmediata la crisis internacional y tuvo que emprender, a lo largo del periodo 1970 – 1980, una readaptación del modelo de oferta turística hasta entonces vigente para, de este modo, posibilitar la continuidad del crecimiento, generándose lo que se ha convenido en llamar «segundo boom turístico».

En 1973 todavía se alcanzó el mayor registro de la que era, hasta entonces, historia contemporánea del turismo balear, con 3.573.238 turistas. Cuando los establecimientos del ramo cerraron aquella campaña, nada volvería a ser como antes; la cifra turística caería

año tras año, sin recuperar el último máximo hasta 1978. De hecho, en 1976 se tocó fondo con 3.123.512 turistas llegados, lo que situaba la tasa de crecimiento para el cuatrienio 1973 –1976 en un negativo–3,3%.

Los incrementos de llegadas turísticas en los dos últimos años de la década de 1970 tropezaron con los efectos internacionales de la llamada «2ª crisis del petróleo», de impacto no menos intenso aunque más coyuntural para el turismo balear que la primera (tasa de crecimiento interanual 1979-1980 de –6,6%). Pero entre 1980 y 1988 el turismo recuperó su tónica creciente, si bien con un ritmo algo más pausado que el producido con el «primer boom» (tasa de crecimiento en 1980-1988 del 9,4% y nuevo máximo histórico –7.300.000 turistas– en 1988, magnitud que, en sólo quince años desde la «1ª crisis del petróleo», duplicaba las llegadas a los territorios insulares).

La década de 1980 –que terminaba con el hundimiento del bloque soviético, la caída del muro de Berlín y las matanzas de la pequinesa plaza de la Paz Celestial– enlazó con un comienzo de los '90 no menos convulso y alterado, con el conflicto en los Balcanes y, en particular, con la invasión del territorio kuwaití por el régimen de Sadam Hussein y la posterior «1ª Guerra del Golfo». En aquel panorama internacional inestable y con nuevos aumentos en el precio del crudo, las Balears experimentaron la segunda inflexión en su ascendente funcionalización turística, con una tasa de crecimiento para el trienio 1989-1991 del –2,84%; una crisis de la que, como con anterioridad, habría de salirse para expandirse todavía más: era la apertura de una fase que se bautizó como «tercer boom».

La oferta de alojamiento turístico en los momentos iniciales de la crisis de transición entre el primer y segundo «boom» aún conoció algún incremento –de 1.211 a 1.490 establecimientos– (Rosselló Verger, 1977), aunque cualitativamente se mantenía en unos estándares muy elementales –un 51% de las plazas en hostales y del restante 49% dos tercios en hoteles de una o dos estrellas–. La crisis despejó cuantitativa y cualitativamente la oferta turística a costa del cierre, entre 1973 y 1978, de 257 establecimientos, los de menor tamaño y más escasa capacidad en el contexto de competencia agudizada. Pero sobre todo supuso la renovación de sus modalidades; por un lado con una reorientación minoritaria y opaca, de oferta entonces llamada «extrahotelera», que escapaba a las cifras oficiales aunque se estimaba servía entre un 14 y un 18% de la demanda total (Rosselló Verger, 1977), y por otro, tomando otra dirección, ésta sí «legal», que respondía a las exigencias genéricas de cambio en la orientación productiva que con el periodo se habían puesto en marcha: la oferta de apartamentos. Efectivamente esta modalidad –referencia del «segundo boom»– permitía una explotación con menores costes en mano de obra en relación a la clásica oferta hotelera, a la vez que incidía a la baja en la formación del precio del producto (muy

en la línea de competitividad vía reducción de costes del factor trabajo) y posibilitaba la obtención de plusvalías si se requería su venta para el mercado inmobiliario. El importante impulso al apartamento como modalidad de alojamiento turístico característica del «segundo boom» significó, añadidamente, un estímulo para los subsectores de la construcción y la promoción inmobiliaria. Por esta vía –además de la residencial y de la obra pública– la fracción del capital inmobiliario y de la construcción aumentó sus capacidades y, en consecuencia, su poder en el segmento hegemónico de la sociedad mallorquina, hecho que la situó, de forma no siempre coincidente en sus respectivos intereses, junto al empresariado hotelero formado a lo largo de la etapa previa del «primer boom»²³.

Del total de 61.602 nuevas plazas turísticas creadas en el «segundo boom», el 42% fueron de tipo hotelero y el restante 58% quedó repartido entre las 500 plazas del único camping que entonces se inauguró en Mallorca y las 35.606 plazas de apartamento dotadas. Pero además, en dicho periodo, el dimensionado de los establecimientos de alojamiento turístico aumentó desde las 135 plazas por establecimiento de 1984 a las 149 plazas de 1990. La oferta de alojamiento turístico presentaba entonces una distribución espacial en la que el sector de la Playa de Palma (tramo oriental de la

bahía), el mayor de la isla, a penas experimentó incremento, mientras éste sí tenía lugar en las zonas de Calvià, Alcúdia y tramo N de la costa de levante, desde Capdepera hasta Felanitx.

El cambio de sentido cualitativo se cerró a medida que, desde 1975, «...se amortizan bastantes deudas financieras de los hoteleros con los operadores, y la capacidad de actuación de aquéllos aumenta, lo cual unido a la constitución de cadenas hoteleras mejora la autonomía de los hoteles baleares»²⁴; un salto cualitativo que, a la larga, habría de diferenciar el sector turístico del archipiélago respecto del de otras zonas del estado español.

El crecimiento económico y demográfico a lo largo de las décadas de 1970 y 1980

Durante las décadas del «segundo boom turístico» Mallorca, y en conjunto el archipiélago balear, en concordancia con el crecimiento económico que iba generándose, continuaron siendo un destino significativo en los flujos migratorios generados en el estado español. Así entre 1970 y 1975 la tasa inmigratoria media fue del 15,34%, muy parecida a la

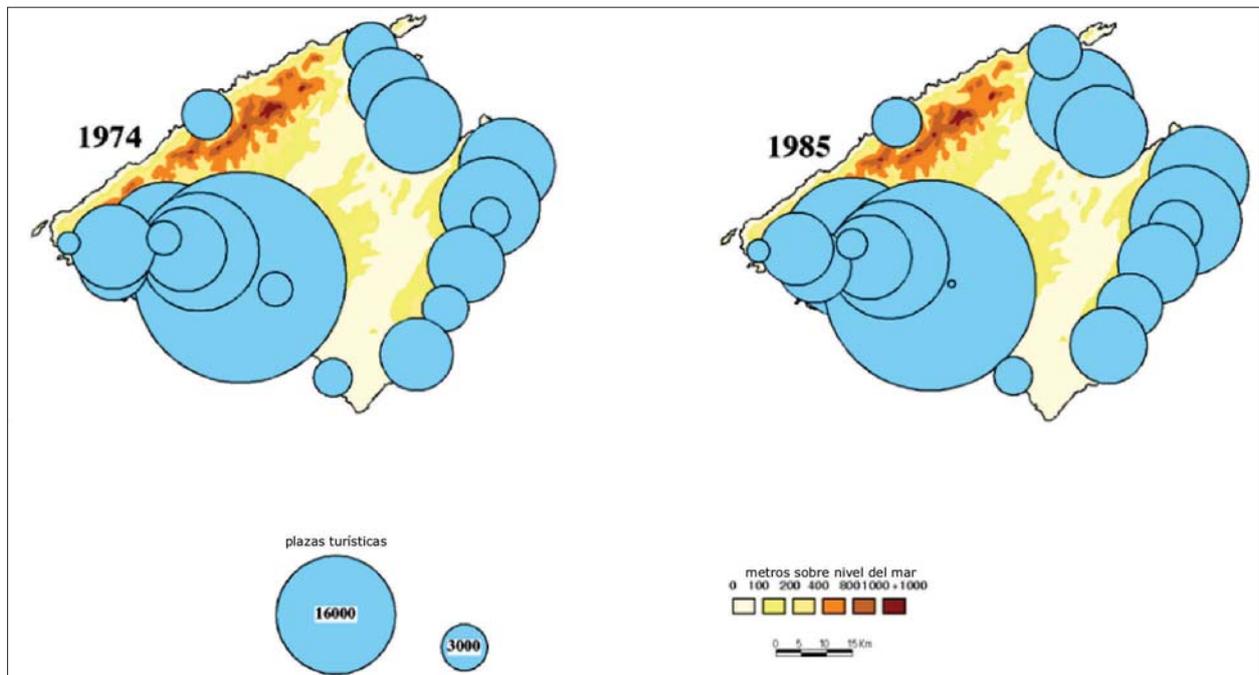


FIGURA 9: Evolución de la localización de la oferta de alojamiento turístico en Mallorca durante el «segundo boom»

FUENTE: adaptado de Rullan, 2002

²² Afortunadamente, a día de hoy, quien quiera tener conocimiento de las posiciones socio-políticas de la fracción hegemónica hotelera en Mallorca, así como sus relaciones con otros segmentos de élite, puede acudir a la tesis doctoral inédita de Amer Fernández, J. (2005): *Turisme i política. L'empresariat hoteler a Mallorca*. 3 vol. Universitat Autònoma de Barcelona.

²³ Payno Galvarriato (dir.): *op cit*:48. En 1980 eran 28 las cadenas hoteleras locales que controlaban, en conjunto, el 37% de la oferta hotelera balear, porcentaje que en la actualidad se sitúa por encima de la mitad de las plazas. En 1992 tres cadenas (Sol-Meliá, Riu y Barceló) acaparaban el 29% de las plazas de hotel en Mallorca.

experimentada en el periodo 1966-1970; pero en el segundo lustro de la década de los 70 y aún más en el primer quinquenio de los 80 dicha tasa cayó respectivamente al 8,62‰ y luego al 2,35‰ (Picornell y Seguí, 1989). La reducción continuada de la migración española en dirección a las islas estaba asociada a las coyunturas de crisis que se experimentaron en aquellos años, así como también al retorno hacia sus lugares de origen de inmigrantes de las últimas llegadas. Por otra parte, en los últimos cinco años de la década de 1980 el descenso del flujo migratorio procedente de la península empezó a contrastar con la presencia cada vez más significativa de población extranjera residente; buena parte de los 23.848 extranjeros residiendo en Balears en 1986 procedían de Europa Occidental, siendo el grupo en aquel entonces mayoritario el de los británicos.

La inmigración, entre otros aspectos, contribuyó a que el crecimiento natural a lo largo del «primer boom» y de la primera mitad del segundo registrase niveles superiores al 4‰ y de esta suerte la población mallorquina entre 1970 y 1981 aumentó en 95.891 habitantes, rebasando por primera vez el medio millón de personas (534.547). Un crecimiento demográfico liderado, aún más, por Palma (en 1981, 72.847 ciudadanos más que en 1970 y una tasa de crecimiento intercensal de 2,66%, hasta llegar a 290.372 habitantes y una densidad de 1.506 hab/km²). También un incremento de población que presentaba un distribución espacial en la que los municipios del litoral –a excepción de la mayoría de los situados en la Serra de Tramuntana– anotaban saldos positivos frente al estancamiento o franco retroceso y envejecimiento de los situados en el interior²⁵.

Y así como al paso del crecimiento en la funcionalización turística se transformaba la demografía insular, el conjunto de la actividad económica y la población activa en los distintos sectores también seguían la senda de la especialización. En el transcurso de aquel «segundo boom» los activos agrarios disminuyeron su participación porcentual en diez puntos, mientras la población dedicada al sector secundario también retrocedía con intensidad perdiendo casi 9 puntos. La caída de la población activa en el sector secundario respondió principalmente al impacto de las sucesivas crisis sobre las producciones de carácter más tradicional y de forma muy lesiva en la industria del calzado²⁶, y en mucha menor medida en los sectores directamente ligados a la demanda de la construcción e indirectamente a la reconversión de la oferta de alojamiento turístico (transformados metálicos, madera, ...). Las sucesivas crisis de aquellos años fueron también

para la «florecente» economía insular un shock que incidía con toda su dureza sobre las capas populares y trabajadoras y el desideratum del pleno empleo se desvanecía frente a la realidad de tasas de paro de dos dígitos (18% en 1984, 16,4% en 1987). Aquí, como en el resto de las sociedades capitalistas avanzadas, se aplicaron las recetas de flexibilización en la contratación a las que se sumaban renovadas prácticas –nunca del todo olvidadas– de «actividad sumergida», «trabajo domiciliario» (especialmente focalizado en la población femenina) y «pago en negro». Algunos economistas mallorquines entonces anotaron, con un lenguaje ciertamente mesurado, que «...existen indicios que hacen suponer que, junto a la oferta legal, coexisten unidades de producción o determinadas fases del proceso en forma de economía sumergida que compite deslealmente con costes inferiores al 25% ...»²⁷. Y mientras, la terciarización seguía su curso irrefrenable ocupando a dos tercios de los activos y contribuyendo a generar 8 de cada 10 pesetas del PIB regional.

TABLA 11: Evolución de la estructura de la población activa. Illes Balears. 1975-1987

	1975	1981	1987
Sector I	17,0	9,5	48,5
Sector II	34,5	29,4	60,7
Sector III	48,5	25,8	66,8

FUENTE: Banco de Bilbao: Renta Nacional de España; diversos años

TABLA 12: Estructura del PIB, Illes Balears. 1975-1985

	1975	1981	1985
Sector I	5,9	3,2	2,6
Sector II	25,7	20,3	17,5
Sector III	68,4	76,5	79,9

FUENTE: Banco de Bilbao: Renta Nacional de España; diversos años

²⁵ Al respecto puede consultarse, p.e., Salvà, P (1990): «Características geodemográficas actuales», in VV. AA. : Economía de las Comunidades Autónomas. Baleares. Papeles de Economía Española, nº monográfico 8, :117-127.

²⁶ «...en el mes de diciembre de 1987 se llegó a una reducción de la ocupación [en el sector del calzado] superior al 50% de la que había en la década de los setenta.» (VV.AA.: Evolución económica 1987. Les Balears. Caixa de Balears – Banca Catalana, Palma, :77 [la traducción del catalán es nuestra]).

²⁷ VV.AA.: Evolución económica 1987. Les Balears. Caixa de Balears – Banca Catalana, Palma, :80 [la traducción del catalán es nuestra]

TABLA 13: Clasificación de municipios según intervalos de población. Mallorca. 1970 – 1981

	Municipios de			
	> 100.000 hab.	<50.000 >10.000 hab.	<10.000 > 5.000 hab.	<5.000 hab.
1970	1	4	9	38
1981	1	7	11	33
<i>población</i>				
1970	217.525	64.812	65.952	90.377
1981	290.372	105.180	68.743	70.252
<i>% sobre la población de Mallorca</i>				
1970	49,6	14,8	15,0	20,6
1981	54,3	19,7	12,9	13,1

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos de <http://www.ine.es>

Mallorca, espacio urbano

A lo largo del proceso de reconversión y crecimiento que constituyó el «segundo boom», el sistema urbano de Mallorca siguió una evolución diferenciada en la década de 1980 respecto de la de 1970.

De acuerdo con los datos censales de 1981, entre la primera y la segunda crisis del petróleo, Palma había seguido su crecimiento continuado (tasa intercensal 1970-1981 del 2,66%) alcanzando los 290.372 habitantes, magnitud con la que la capital insular concentraba el 54,3% de los mallorquines y que no hacía más que incrementar el desequilibrio macrocefálico de un sistema de asentamientos (índice de primacía del 82,98%) en el que el segundo municipio en tamaño, Manacor, con 24.208 habitantes, se desviaba en un 83,3% del tamaño que habría de corresponderle de ser aplicable en el ámbito insular la regla de orden-tamaño. Y aunque Inca (20.747 hab en 1981) conservaba el tercer lugar en la jerarquía urbana de Mallorca, ésta empezó a modificarse con la escalada de posiciones de los dos municipios vecinos a Palma en la bahía de su mismo nombre, ambos de notable especialización turística: Calvià, de forma muy destacada, pasó de ocupar el vigésimo quinto lugar al sexto (de 3.579 hab en 1970 a 11.777 en 1981), y Lluçmajor que, alcanzando la cuarta posición (14.592 hab en 1981), desplazaba al quinto lugar la tradicional ciudad de Felanitx.

Además de estos cambios se produjeron otros no menos significativos. La población mallorquina censada en municipios estadísticamente urbanos (población superior a los 10.000 hab) en 1981 era ya el 74% del total insular. El declive de los términos con población inferior a las 5.000 personas no cejó entre 1970 y 1981: de 38 municipios en esta categoría se descendió en el segundo año censal de referencia a 33 que, en conjunto totalizaban 70.252 hab (20.125 menos

que en 1970) y suponían sólo el 13,1% de la población total de Mallorca. Y la tendencia hacia la concentración en municipios de mayor tamaño y carácter urbano se consolidaba: tres términos se añadieron en 1981 a la lista anterior de entidades que superaban los 10.000 hab, de forma que la clase de municipios urbanos menores de 50.000 hab y mayores de 10.000 pasó a concentrar más de 100.000 mallorquines (cerca del 20% del total), localizándose, preferentemente, a lo largo de las costas explotadas turísticamente, y, en menor medida, a lo largo del eje que enlaza las bahías de Palma y Alcúdia.

La transformación del sistema urbano de Mallorca adquirió nuevos matices en el transcurso de lo que podemos considerar siguiente etapa del «segundo boom», esto es a lo largo del periodo intercensal 1981-1991. En primer lugar, Palma frenó su ritmo de crecimiento (tasa de crecimiento para el lapso antes referido de sólo el 0,23%), incrementando su población en algo menos de siete mil personas (297.259 hab en 1991), con lo que su peso relativo en el conjunto insular disminuyó en dos puntos (52,3% sobre el total de Mallorca) y el índice de primacía se rebajó hasta quedar en el 81,63%. Reflejando esta situación de moderación en su crecimiento, el PGOU palmesano de 1985, aún cuando ampliaba el perímetro formal hasta las 4.600 has., rebajó en un 40% la edificabilidad que se había fijado en el Plan Ribas Piera de 1973 (Rullan, 2002).

Por otra parte, la jerarquía del sistema, descontada la preeminencia palmesana, siguió experimentando cambios de importancia. Tras el segundo lugar de Manacor (25.511 hab) se situó el polinuclear y turístico Calvià que casi dobló su magnitud demográfica entre 1981 y 1991 (de 11.777 a 20.928 hab) y desplazaba al cuarto lugar la tradicional capital comarcal que era Inca, que a su vez quedaba a menor distancia en tamaño demográfico del quinto municipio: Lluçmajor. Además, el también polinuclear municipio de Marratxí, en la inmediata periferia de Palma, con 11.572 hab,

TABLA 14: Clasificación de municipios según intervalos de población. Mallorca. 1981 – 1991

	Municipios de			
	> 100.000 hab.	<50.000 >10.000 hab.	<10.000 > 5.000 hab.	<5.000 hab.
1981	1	7	11	33
1991	1	9	9	34
<i>población</i>				
1981	290.372	105.180	68.743	70.252
1991	297.259	141.562	57.351	72.015
<i>% sobre la población de Mallorca</i>				
1981	54,3	19,7	12,9	13,1
1991	52,3	24,9	10,1	12,7

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos de <http://www.ine.es>

ascendía en la jerarquía de asentamientos desde la décima a la séptima posición. Tales modificaciones empezaban a prefigurar un orden que, a falta de un necesario y todavía no realizado análisis empírico, se asemejaba bastante a un área metropolitana en la que la metrópoli, Palma, de impositiva pasaba a explosiva, trasladando el crecimiento hacia su inmediata corona (además de los mencionados Calvià, Lluçmajor y Marratxí, los restantes municipios colindantes con Palma – Bunyola, Puigpunyent y Esporles–).

Con todo, la tendencia del sistema hacia la concentración en entidades urbanas mayores de 10.000 hab continuó el curso emprendido en la fase anterior (1970 – 1981), de tal forma que en 1991 aquéllas ya agrupaban 141.562 personas y representaban en su conjunto una cuarta parte de la población de Mallorca.

La concentración demográfica estuvo acompañada de difusión funcional, de forma que, de una situación de acaparamiento de funciones en Palma, se transitaba hacia un reparto polifuncional en diversos núcleos de orden intermedio. La difusión de los estándares urbanos, junto con la terciarización intensa y unos niveles ascendentes de motorización privada entre la población mallorquina iban clausurando definitivamente el tiempo de la oposición ciudad / campo y abrían el escenario de la urbanización plena de la isla, y más todavía cuando a lo largo de aquel «segundo boom» tenían su pleno arranque la construcción de toda clase de residencias secundarias en suelo rústico²⁸ y viviendas en los pueblos tradicionales del interior.

Política autonómica, reconversión, protección del medio natural y expansión

El periodo designado con la rúbrica de «segundo boom» requiere para su completa comprensión fijar la atención, asimismo, en la esfera político – legislativa. En primer lugar porque la recuperación, tras cuarenta años de dictadura, del marco de convivencia democrática había de significar, como parte de la soberanía ciudadana, la promulgación de los textos legislativos a través de los representantes libremente elegidos por el pueblo. Y en segundo lugar, derivado del anterior, la reorganización de la administración del estado a través del sistema de comunidades autónomas que, con diferencias importantes (acceso a la autonomía vía artículos 151 o 143 de la Constitución democrática de 1978) había de suponer no sólo una mera descentralización administrativa sino además el pleno ejercicio del poder por parte de los gobiernos y parlamentos autonómicos en materias tan trascendentales como la ordenación del territorio. Por la Ley Orgánica 2/1983 se aprobaba el Estatuto de Autonomía de la Comunidad de las Illes Balears y se abría de este modo la etapa presente de «corpus legislativo autonómico», básico para completar la imagen de lo acontecido en la economía y el orden territorial del archipiélago desde entonces.

La producción normativa de aquella década de 1980 se centró en la promulgación de diversas medidas que fijaban las condiciones de la reconversión de la oferta turística que las sucesivas crisis reclamaban²⁹. En los 80, además de la Ley 1/1984 de Ordenación y Protección de Áreas Naturales de Especial Interés (ANEI), la principal

²⁸ En 1981 se contabilizaban 53.378 residencias secundarias en Mallorca, con ratios de 15 residencias por km² y 99,9 residencias cada 1000 habitantes. Dejando a parte los municipios litorales de clara especialización turística que obviamente presentaban altas dotaciones de residencia secundaria, tal modalidad de vivienda para el ocio registraba importantes magnitudes en la orla periférica de Palma – Marratxí, Bunyola, Esporles, Puigpunyent, Santa Eugènia – así como en el suelo rústico de algunos municipios del interior, como Maria de la Salut, Costitx ó Llubi.

medida legislativa de carácter territorial fue la Ley 8/1987 de Ordenación Territorial de las Illes Balears, texto a partir del que se diseñaba la arquitectura de los planes de escala territorial (norma superior: Directrices de Ordenación del Territorio –DOT–, y derivando de ellas, Planes Territoriales Insulares –PTI–, Planes Directores Sectoriales –PDS– y Planes de Ordenación del Medio Natural–POMN–).

El «segundo boom turístico», que se cerraba al empezar la década de 1990, tuvo su colofón legislativo autonómico con la Ley 1/1991 de espacios naturales y régimen urbanístico de áreas de especial protección (LEN). Este texto fue la respuesta legal al crecimiento y expansión urbanística que había venido aconteciendo en los últimos diez años y, aunque centraba su interés en impedir la urbanización de los espacios naturales (el «saltus» que ocupaba un 33% de la superficie insular), dejaba un amplio margen para ulteriores crecimientos, en particular con una malla muy tolerante para con la edificación en el suelo rústico de las áreas rurales de interés paisajístico (ARIP) y de las áreas naturales de especial interés (ANEI).

La acción política del gobierno autonómico conservador, en materia territorial y a lo largo de los años 1980, destacó más por su gestión en pro de los requerimientos que el crecimiento turístico-urbanístico demandaba que por sus iniciativas legislativas. La extensificación del crecimiento urbanístico y el ininterrumpido aumento del parque de vehículos³⁰ en una comunidad carente de suficiente transporte colectivo pretendían absorberse con un decidido impulso de obras públicas para el tránsito terrestre: vía de circunvalación («primer cinturón») de Palma (1968-1992), autopista de Poniente (entre Palma y el enclave turístico de Palma Nova, t.m. Calvià) (1973-1976), autopista central de Palma a Inca (1973-1993) y túnel en la carretera Palma-Sóller (1988-1995) que ganó la empresa concesionaria presidida por el abogado A. Quart implicado en un polémico desvío de fondos para la financiación irregular del Partido Popular. Y todo ello en ausencia de algún PDS de transportes y sin PDS de carreteras que no llegaría hasta 1998, tras una sentencia judicial que determinaba que sin plan sectorial sólo podían acometerse obras de conservación del viario existente.

El ritmo seguido en Balears, en general, y en Mallorca, en particular, a lo largo del «segundo boom» sólo podía alcanzarse incrementando las disponibilidades energéticas con la que había de funcionar el conjunto: en 1980 se amplió la central de Son Molines y, entre 1981 y

1982, se sustituyó la obsoleta central de Alcúdia por la de Es Murterar, que en sólo cinco años tuvo que ampliar su inicial potencia de 250 Mw.

«E la nave va... dove va? Chi lo sà»: Mallorca en el proceso de globalización

«Tercer boom turístico» y proceso de conexión insular con la globalización

La importante expansión turística experimentada en los años que forman la segunda fase del «segundo boom» (1981-1988) –un 87% más de turistas y un incremento de más de 61.000 plazas– se cortocircuitó en el paso a la siguiente década dado el inestable contexto internacional al que ya nos referimos anteriormente (hundimiento del bloque soviético, desintegración de Yugoslavia, 1ª Guerra del Golfo), contexto que retrajo la demanda turística europea. Los años siguientes no fueron simplemente de recuperación, sino de una nueva «vuelta de tuerca expansiva», tanto en términos cuantitativos como cualitativos.

La asunción de las medidas generales de flexibilidad y desregulación que venían definiendo el capitalismo postfordista en aquellos tiempos, bien que con características propias, constituyó un pilar fundamental de la incorporación de la economía y sociedad insulares en el capitalismo global y, más específicamente, en la estructura europea de acumulación de capital como semiperiferia especializada del centro reestructurado. Una flexibilidad la emprendida en Balears que algunos estudiosos (Riutort, B y Valdivielso, J, 2004) han denominado «flexibilidad negativa», por cuanto en lugar de apostar por la innovación, la formación y los incentivos en un marco de negociación colectiva, más bien se impulsa en términos de baja cualificación, escasa formación, bajos costes salariales, negociación segmentada y control autoritario del trabajo.

La conexión insular con el proceso general de globalización se ha producido, al menos, a través de otros dos fenómenos. Por un lado, la relación con los mercados emisores de turistas, aún cuando sigue teniendo lugar esencialmente con la mediación de los tour – operators (Riutort y Valdivielso, 2004, la cifran en un 90% del flujo turístico total), ha cambiado tanto por el impacto no desdeñable de las nuevas tecnologías de la información y comunicación que facilitan la

²⁹ Sin ánimo exhaustivo, pueden citarse: Ley 2/1984 de Alojamientos Extrahoteleros, Decreto 30/1984 de medidas de ordenación de establecimientos hoteleros y alojamientos turísticos, Decreto 103/1987 de medidas transitorias de ordenación de establecimientos hoteleros y alojamientos turísticos, Ley 7/1988 de medidas transitorias de ordenación de establecimientos hoteleros y alojamientos turísticos, Ley 12/1988 de Campos de Golf, Decreto 60/1989 de procedimiento de autorización previa y apertura de obras e instalaciones de empresas y actividades turísticas, Ley 3/1990 de creación y regulación del Plan de Modernización de alojamientos turísticos.

³⁰ Para el conjunto de Balears, entre 1970 y 1990, un total de 480.869 vehículos matriculados, de los cuales un 39% lo fueron en el quinquenio 1985-1989 (Artigues, A y Brunet, P (1996): «Evolución histórica de los medios de transporte y del tráfico terrestre»; in VV AA: 150 anys d'obres públiques a les Illes Balears, Obra Social de Caja de Ahorros de Balears – Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Palma de Mallorca; :29).

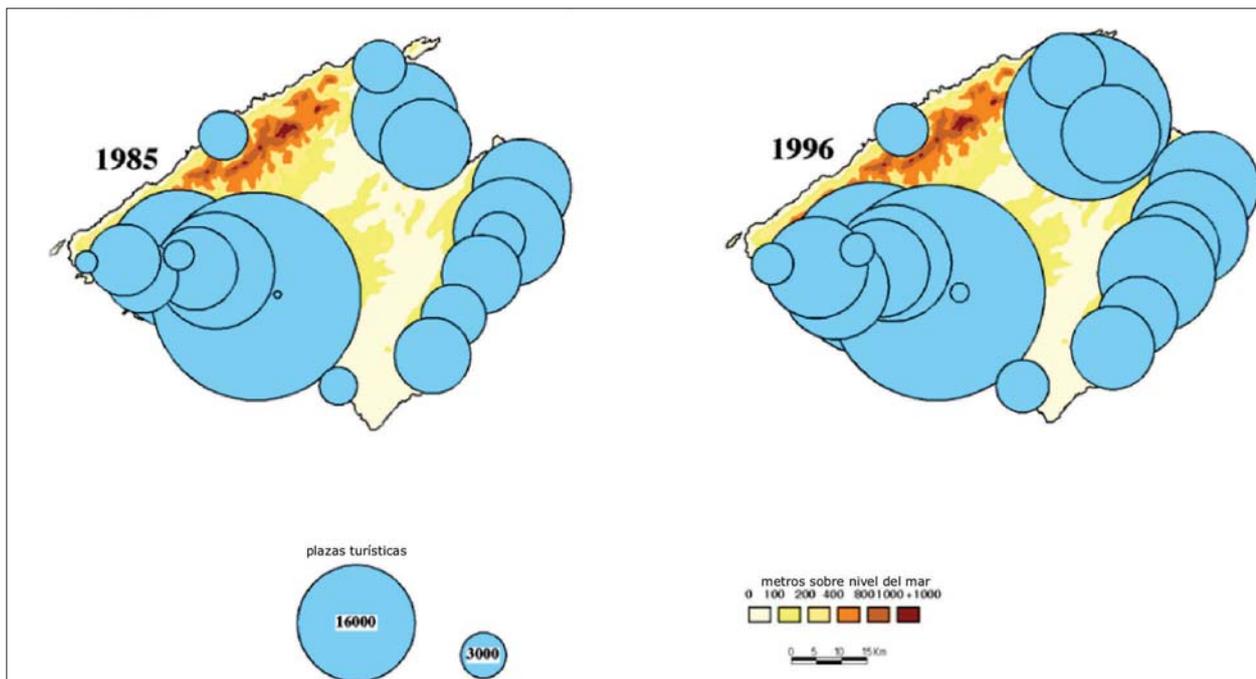


FIGURA 10: Evolución de la localización de la oferta de alojamiento turístico en Mallorca durante el «tercer boom»

FUENTE: adaptado de Rullan, 2002

contratación y venta de «productos turísticos» sin intermediación, como porque, como en la producción general de bienes y servicios, se ha asistido a un proceso de concentración oligopolística en el seno de los tour-operators, proceso en el que la participación de las principales cadenas hoteleras insulares, mediante acuerdos y participaciones accionariales, no ha sido ajeno. Además, la élite hotelera insular – representada de forma destacada, si bien no exclusiva, en los grupos Sol – Meliá, Riu, Iberostar y Barceló – desde mediados de la década de 1980, con intensidad creciente, ha seguido un proyecto de transnacionalización con el que, además de rehuir las limitaciones del turismo en las Balears, ha exportado la experiencia hotelera «flexible y postfordista», en forma de «resorts» y hoteles urbanos, a otros «mediterráneos» mundiales (área caribeña y SE asiático, junto a otros destinos)³¹. Por otra parte, las nuevas corrientes migratorias – de los «sures» cercanos como el magrebí o lejanos como el andino, pero también del este europeo postcomunista – constituyen otro vector fundamental en la incardinación insular en el proceso general de la globalización.

Es pues en este marco en el que, a lo largo de la década de 1990 y primer lustro de la del 2000, la actividad turística balear experimentará un fenomenal crecimiento en sus magnitudes y una serie de

modificaciones cualitativas trascendentales. Una vez superados los años críticos del inicio del «tercer boom turístico» (1989-1991), los seis millones cuatrocientos mil turistas de 1992 se multiplican por 1,8 trece años más tarde (2004 : 11.486.683 turistas llegados al archipiélago), siguiendo una tasa de crecimiento en tal periodo del 5%. Coyunturalmente, en el bienio 2001 – 2002 se produjo una contracción del ritmo explosivo, efecto de la situación internacional posterior a los atentados del 11-S en EUA y de la ralentización de la economía alemana, así como también, quizás, de las tensiones internas que acometieron, desde fuera y desde dentro, al primer – y hasta el momento, único – gobierno autonómico de centro izquierda que ha habido en la comunidad balear.

La oferta de alojamiento turístico en Mallorca ha reaccionado al reto de la creciente demanda con un incremento de su capacidad que, para el lapso 1992-2004, se cifra en 17.697 nuevas plazas (268.021 plazas en 1992; 285.718 en 2004). Pero, contrastando con la etapa del «segundo boom», en el periodo presente, el referido aumento se debe a las plazas de oferta hotelera (de 203.644 en 1992 a 230.152 en 2004) y no a las de tipología extrahotelera que han disminuido en más de ocho mil unidades. Tal crecimiento en la oferta de alojamiento turístico se ha localizado de forma

³¹ En 2005, de las cinco primeras cadenas hoteleras españolas por su presencia exterior, cuatro (Sol Meliá, Barceló, Riu e Iberostar) eran «mallorquinas» (aunque de hecho, como demuestran, el capital no tiene patria) y concentraban el 51,8% de los establecimientos (337 de 652) y el 58,2% de las plazas (91.692 de 162.550) de la hostelería hispana en el exterior, porcentajes que, considerando todas las cadenas «balearas» ascendían respectivamente al 54 y 63%. (cálculo propio a partir de los datos de <http://www.alimarket.es>, consultado en junio 2005).

importante en Andratx, Alcúdia y Manacor. Por consiguiente, tras estas primeras cifras de oferta turística en el «tercer boom» hay que referirse a las transformaciones cualitativas que vienen caracterizando aquella; transformaciones que la política autonómica sectorial ha intentado impulsar en unas ocasiones («reestructuración de áreas degradadas») y regular en otras («modernización» cuando quiere decirse crecimiento en nuevos segmentos) y que, en cualquier caso, ha ido un paso por detrás de los movimientos que se operaban en el juego del libre mercado³².

El «tercer boom» se caracteriza en lo tocante a la oferta de alojamiento turístico por un triple fenómeno: diferenciación de nuevas modalidades que vienen a sustituir y / o complementar las tradicionales³³; acentuación de ofertas de alojamiento asociadas a tipos de oferta complementaria concretos – como la de campos de golf y el turismo náutico³⁴ –, y la apuesta por el turismo rural que, a pesar de las manifestaciones de políticos y «expertos» en el sentido de constituir un instrumento para la «reanimación social y económica» del interior (fisionómicamente rústico, aunque con décadas de funcionalidad dominante urbana) en realidad extiende la potenciación turística a todos los rincones del territorio insular.

Entre 1992 y 2004 han disminuido en 18.488 las plazas de hotel propiamente dicho (ciento cincuenta mil plazas en 2004), así como ha continuado el declive de plazas correspondientes a hostales. Sin embargo, la nueva modalidad del «hotel – apartamento», que tuvo su inicio formal en 1994, no ha dejado de crecer hasta representar casi un tercio de todas las plazas de tipo hotelero (65.334 de 230.152). Asimismo, a nuestro parecer y a falta de comprobación empírica, como respuesta específica a los flujos de «nuevos inmigrantes del Sur», la oferta de plazas en fondas, pensiones y casas de huéspedes viene registrando una evolución al alza, aunque en un territorio turístico como Mallorca en la actualidad apenas si suponen un 0,4% de la oferta hotelera.

En lo que se refiere a la oferta de alojamiento extrahotelero, las plazas de apartamento en 2004 han descendido un 20% en relación a las existentes en 1992, si bien siguen representando más de 4/5 partes del total de aquella clase de alojamiento. Las modalidades de turismo rural (agroturismo, hoteles rurales y establecimientos de turismo interior), una iniciativa que empezó en 1994 y se reguló con un decreto específico

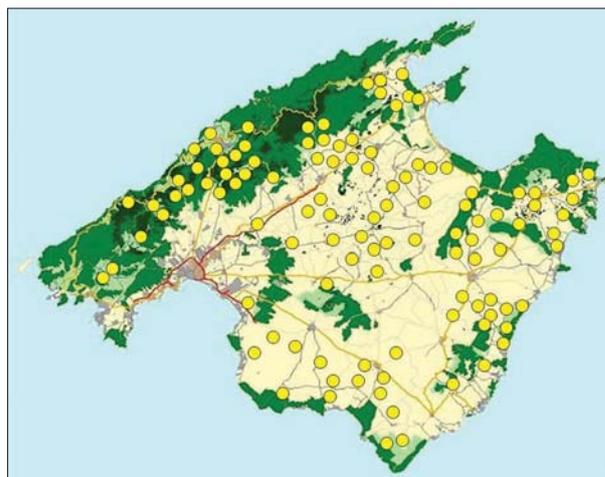


FIGURA 11: Distribución del turismo rural en Mallorca.2003

FUENTE: realizado por Onofre Rullan a partir de datos de la Associació d'Agroturisme Balear.

en 1995, si bien sólo constituyen el 5,7% de las plazas de alojamiento extrahotelero, vienen ocupando cada vez más no solamente el transpaís del litoral turistizado, sino también los espacios rurales del interior y de las sierras.

La mitad de los 18 campos de golf existentes en Mallorca en 2004 se han desarrollado en el transcurso del «tercer boom», localizándose todos, excepto uno en la orla turística litoral. Al importante consumo hídrico que su mantenimiento comporta – en punta estival, para un campo de 18 hoyos, estimado en unos 2.000 m³/día – se ha añadido una significativa oferta de alojamiento hotelero y de apartamentos. Durante el gobierno del «Pacte de Progrés» (1999-2003) se impuso una moratoria que frenó hasta 21 nuevos proyectos de instalaciones golfistas, proyectos que con la recuperación del gobierno autonómico por parte del Partido Popular han vuelto a tener expectativas ciertas de próxima apertura.

Este apartado no debe cerrarse sin hacer referencia al importante desarrollo que la oferta de turismo residencial – tiempo atrás «oferta ilegal», sin más, y hoy, en días de lenguaje políticamente correcto, «oferta de uso turístico» – ha adquirido en Mallorca a lo largo del transcurso del «tercer boom». Evidentemente la «mano invisible del mercado» no nos permite tener conocimiento a ciencia cierta de la magnitud exacta del fenómeno. Sin embargo las diversas fuentes consultadas, y con una constancia temporal que ininterrumpidamente se remonta a 1990, han venido

³² Mencionar aquí el Decreto 54/1995 de aprobación del Plan de Ordenación de la Oferta Turística (POOT) y la ley 2/1999, Ley General Turística, de pretensión compilatoria y con la que, so pretexto de eliminación de plazas hoteleras obsoletas, abre el campo de actuación en plazas de alojamiento de turismo residencial. Igualmente, entre las iniciativas públicas de modernización turística, dejar constancia de la creación en 1994 de la Escola d'Hostaleria, que funciona mediante convenio entre el Govern de les Illes Balears y la Universitat de les Illes Balears.

³³ Para un conocimiento en detalle de las distintas clases de oferta de alojamiento turístico reconocidas por la Conselleria de Turisme puede consultarse el documento «El turisme a les Illes Balears. Dades informatives 2004» en <http://www.finestraturistica.org>.

³⁴ Según Les Illes Balears en xifres. 2005, publicación del Institut Balear d'Estadística, en el año 2004 diecisiete campos de golf ocupaban una extensión conjunta de 9,11 km² y totalizaban 91,9 km de recorrido. De acuerdo con la misma fuente y para el mismo año de referencia los treinta y siete puertos deportivos localizados en el litoral mallorquín (el 60% gestionados en régimen de concesión) ofrecían un total de 10.736 amarres.

estimando que su peso relativo puede calcularse en torno al 20% del total de plazas turísticas regladas (con lo que, de ser cierta tal aproximación, las plazas turísticas reales de Mallorca en 2004 serían del orden de 340.000), acaparando un 22% de las pernoctaciones³⁵. Y es que en la década de 1990 se dio en toda la UE, y en particular en Alemania, un incremento de demanda para el segmento de turismo de segunda residencia, que combinado con incrementos de renta en aquel centro, la maduración de las modalidades de turismo tradicional –y su pérdida relativa de atractivo marginal–, la liberalización del tráfico aéreo europeo, las opciones de transporte «seat only» y «low cost», la constitución de «hubs» aeroportuarios³⁶, la contractación vía internet, y el afloramiento de capitales fiscalmente opacos en los momentos inmediatos a la entrada en circulación de la moneda única, han dado el fundamento para que, de una parte (y nos parece bien significativa) la oferta de turismo residencial en Mallorca – y extensivamente en todo el litoral mediterráneo español – haya concitado el interés de algunos tour-operators y grupos inmobiliarios europeos³⁷, y de otra, hayan eclosionado dos contradicciones del contemporáneo desarrollo capitalista – turístico de Mallorca. La primera es un resultado específico de la general compresión espacio – tiempo (Harvey, 2003) y consiste en que, tras décadas de fijar como un objetivo deseable la desestacionalización de la actividad turística – estacionalidad aún relativamente persistente –, cuando ésta se hace realidad el conjunto del sistema socioeconómico y territorial adquiere nuevas tensiones derivadas de una densificación que en épocas pretéritas se concentraba en cinco meses del año. La segunda, probablemente más grave en términos sociales y de sostenibilidad, es que, tras la apariencia de sucesivos incrementos de riqueza, se está disimulando u obviando el recorrido que transcurre desde la cesión del territorio en usufructo al turismo hacia la venta final de ese mismo territorio a una nueva modalidad turística que se expande donde encuentra menos obstáculos (de renta, legales o paralegales, culturales), esto es en el interior rural³⁸.

Nueva demografía. Vieja distribución de la riqueza

El desarrollo del proceso que hemos denominado «tercer boom turístico» viene exigiendo y, a la par, da como resultado, entre otros, un incremento demográfico de tal intensidad que entre 1991 – 2001 la tasa de crecimiento intercensal en Mallorca triplicó la experimentada en el lapso 1981 – 1991 (1,8% frente a 0,6%, respectivamente) y ha seguido en los últimos cuatro años un acelerado ritmo del 3,5% (2001-2005). Con tal ritmo de progresión la población censada en Mallorca pasó de 568.187 hab en 1991 a 676.516 en 2001 y en el 1 de enero de 2005 alcanzó las 777.821 personas³⁹; por consiguiente, un incremento absoluto en el transcurso de los últimos catorce años de 209.634 nuevos censados (esto es un incremento porcentual del 36,9%).

Con ser importantes tales magnitudes, más esenciales resultan dos características de este nuevo «salto hacia delante» en la demografía insular. La primera es la recuperación relativa de la contribución de la capital insular, Palma, al crecimiento demográfico general de la isla. Mientras en el período comprendido entre 1981 y 1991 el crecimiento absoluto de la población palmesana solamente significó el 20,5% del incremento insular, y entre 1991 y 2001 la aportación de Palma al aumento de población insular fue del 33,7%, en el último quinquenio (2001-2005) este porcentaje ha llegado al 41,4%. Aquí, como en las principales ciudades del estado⁴⁰, el cambio de centuria parece venir marcado por la coexistencia del proceso de difusión de lo urbano con la reconcentración del núcleo central. Impulso demográfico general y revitalización de Palma que derivan en una medida importante de la segunda característica: el proceso que el geógrafo insular Pere Salvà (Salvà, 2003) denomina «paso del modelo «Nueva Florida» al modelo «Nueva California»», esto es el impacto de nuevos flujos migratorios procedentes de los «sures» que modifican el panorama de residentes extranjeros que se dio en el «segundo boom» y alteran las claves de la reciente demografía insular, amén de introducir nuevas realidades (problemáticas ¿ ?) sociológicas y culturales⁴¹.

³⁵ La estimación porcentual procede de la serie «Evolució Econòmica. Les Balears», diversos años, editada por la Caja de Ahorros de Baleares y Banca Catalana, y el cálculo de pernoctaciones es de la Conselleria de Turisme para el 2001.

³⁶ El aeropuerto mallorquín de Son Sant Joan en 1994 era base de operaciones de seis compañías charter de aviación (Air Europa, Centennial, Futura, Oasis, LTE y Spanair), y desde 2002 se convirtió en centro de redistribución de vuelos procedentes de varias ciudades europeas que, una vez en Palma, se dirigen hacia otros destinos peninsulares. En el 2004 participaban del «hub» palmesano Air Berlin, Condor, Hapag Lloyd, LTU y Niki Airlines.

³⁷ A título de ejemplo pueden consultarse : <http://www.mfh.co.uk/mallorca/farmhouses/farmhouseinfo>; http://www.mallorcacontact.com/fincas_mallorca.ht.m; <http://www.malloracottages.com>; <http://www.goldenmile.es>; <http://www.fincas4you.com>

³⁸ En torno a esta cuestión continua siendo imprescindible la lectura de Seguí, Joan (1998): *Les Balears en venda. La desinversió immobiliària dels illencs. Documenta Balear, Palma de Mallorca.*

³⁹ Fuente: <http://www.ine.es>

⁴⁰ Véase Nel- lo, O. (2004): «¿Cambio de siglo, cambio de ciclo?. Las grandes ciudades españolas en el umbral del siglo XXI», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*. XXVI, 141-142: 523-542.

⁴¹ En una encuesta realizada por la Asociación Familiar de Baleares en 2004, el 45,3% de encuestados manifestaba sentir «simpatía» por los extranjeros, un 38,5% se mostraban indiferentes y el 16,2% reconocía rechazo. Más de la mitad de las respuestas coincidieron en valorar afirmativamente el fenómeno inmigratorio reciente y un 36% entendía que el aspecto más positivo radicaba en que «los inmigrantes son mano de obra» (según <http://www.ultimahora.es>, de 06-07-2005).

Un nuevo ciclo inmigratorio que tiene un carácter ciertamente acelerado. En base a las cifras de población extranjera censada que ha venido publicando el INE (cifras que obviamente no recogen con plenitud la realidad del fenómeno por razones obvias), la tasa de crecimiento intercensal 1991-2001 de extranjeros en Mallorca fue del 16,5% (de 12.390 residentes no españoles en el primer año de referencia a 56.949 en el segundo), ritmo que las sucesivas medidas de política inmigratoria a penas han frenado (tasa de crecimiento 2001-2004 del 15,8%). Tomando por buenos los registros de la revisión padronal de enero de 2004, los extranjeros censados en Mallorca en dicha fecha eran 102.383, con lo que la tasa de extranjería se situaba en el 13,5%. Llegados a este punto, para el conjunto de la isla, la presencia de nacionales no españoles ha dejado de ser predominantemente europea (46,2% del total de extranjeros) ya que los recientes flujos inmigratorios de los diversos «sures» paulatina pero indefectiblemente han modificado la composición de la extranjería en la isla (los extraeuropeos, en 2004, suponían el 53,8% del total de no españoles). Cuando los extranjeros residentes en Mallorca se clasifican por grandes regiones de procedencia, la mayor cifra absoluta sigue correspondiendo a los naturales de países de la UE-25 (40.105 individuos), siendo el contingente de alemanes el más numeroso de entre ellos (un 41%), pero los oriundos de América van a la zaga con un total de 36.805 contabilizados, y los extranjeros africanos, fundamentalmente magrebíes, suponen el 15% de los extranjeros.

En 2004 la tasa de extranjería de Palma quedaba un punto por debajo de la de promedio insular, aunque por descontado concentraba el mayor volumen en términos absolutos (46.151 extranjeros; INE, 2004). Pero además los flujos actuales han modificado la que hasta hace poco había venido siendo la geografía de la inmigración en Mallorca. Mientras en el modelo migratorio «Nueva Florida» –motivación residencial no laboral, edad madura / vieja– la distribución seguía fundamentalmente los espacios turísticos, con el complejo esquema «Nueva California» – cruce de flujos del N y de los S, combinación de motivaciones residenciales y laborales, oferta de fuerza de trabajo cualificada y de peonaje, todo el espectro de edades– la localización de las mayores tasas de extranjería presenta tres áreas diferenciadas:

- > Municipios de la Serra de Tramuntana (Estellencs, Puigpunyent, Deià⁴², Fornalutx y Alaró) con predominio europeo,

presuntamente de turismo residencial que valora especialmente la calidad paisajística del entorno, y tasas que oscilan entre el 15,6% y el 30,5%;

- > Municipios de la orla litoral turística (Pollença, Alcúdia, Capdepera, Santa Margalida, Son Servera, Santanyí, ses Salines, Lluçmajor, Calvià, Sant Llorenç y Andratx), en los que la pauta «Nueva Florida» de los tres últimos cambia a «Nueva California» en los restantes, donde las cuotas de inmigrantes americanos oscilan entre el 22 y el 40% de los no españoles, y tasas de extranjería que abarcan desde un mínimo del 14,6% hasta un máximo del 24,4%.
- > Municipios del interior (Búger, sa Pobla, Maria, Costitx y Lloret), en los que la importante presencia de inmigración magrebí y sudamericana se mezcla con europeos de segunda residencia, representando en su conjunto entre el 14,2 y el 15,6% de las poblaciones municipales.

En otro orden de cosas, el «tercer boom» ha supuesto la caída de la población activa del sector primario a un nivel de práctica residualidad vegetativa (veáse tabla 15), que viene a mostrar que ni los efectos de la PAC ni la modernización vía inputs industriales incorporados han sido suficientes para, con niveles de renta satisfactorios (en relación a las percepciones en los demás sectores) retener la pérdida de activos en una payesía que supera la edad media de 58 años. El sector secundario también ha experimentado un declive en su ocupación de fuerza laboral, si bien lo realmente significativo ha sido que mientras los subsectores industriales clásicos han caído por debajo del 10% de la ocupación total, la construcción y actividades anejas concentran 15 de cada 100 empleos, y mientras tanto la terciarización ha continuado su senda imparable.

En correspondencia, la aportación sectorial a la riqueza regional ha seguido un curso semejante al de la población activa por sectores de actividad: estancamiento regresivo del sector primario; ligero incremento del sector secundario, más por el dinamismo de la construcción que materializa la trascendencia actual del turismo residencial y la urbanización del territorio que no por unos subsectores industriales con escaso empuje, y predominio rotundo del terciario que, no obstante, ha acusado cierta baja.

⁴² En este pequeño municipio de montaña, quién sabe en que medida por la influencia exterior del escritor británico Robert Graves, residente allí por espacio de más de 40 años, y mundialmente conocido gracias a la saga novelada del emperador romano Claudio, o por herencia de un «hippismo» contracultural – como en las Pitiusas – que tuvo entre otros referentes al músico David Allen y al pintor Mati Klarwein, autor de la cubierta del disco «Abraxas» de Carlos Santana, se alcanzaba en 2004 la mayor tasa de extranjería en la isla, 3 de cada 10 censados.

TABLA 15: Evolución de la estructura de la población activa. Illes Balears. 1991-2001

	1991	2001
Sector I	3,4	2,4
Sector II	28,9	24,8
Sector III	67,7	72,8

FUENTE: <http://www.ine.es>

TABLA 16: Estructura del PIB Illes Balears. 1995-2004
% de contribución al PIB regional

	1991	2004
Sector I	1,4	1,7
Sector II	14,3	18,6
Sector III	84,1	83,2

FUENTE: Fundación FIES e IBAE, 2005

No puede negarse que la evolución reciente seguida por la actividad económica en las islas Baleares ofrece macromagnitudes de crecimiento de renta muy importantes; Riutort y Valdivielso (2004) afirman que el PIB regional durante el decenio 1990-2000 ha crecido un 30% más rápido que el correspondiente al conjunto del estado español y un 10% que el de la media de la UE. Por otra parte, el PIB per cápita, medido en euros constantes, ha experimentado un aumento del 9,7% entre 1995 y 2004, pasando de 13.582 euros a cerca de 15.000 euros, un crecimiento económico que ha permitido que la tasa de paro en la comunidad autónoma haya descendido del 12,8% en 1994 al 6% en 2004.

Sin embargo estos positivos datos no deben ocultar con que condiciones sociales se han alcanzado. En este sentido, a la histórica estacionalidad que ha venido marcando el mercado de trabajo en un espacio

social de especialización turística como el mallorquín, se ha añadido, a lo largo de la década de 1990 y primeros años de la de 2000, preocupantes niveles de precariedad y eventualidad: en 1994 el 68,6% de los contratos de trabajo firmados tenía una duración inferior a 6 meses y el 23% se gestionó a través de agencias privadas de colocación; en 1996, la rotación contractual en el sector de la construcción alcanzó la media de 4,2 contratos/trabajador/año y en los servicios dicho parámetro era de 2,9 contratos/trabajador/año; y en 2001, la contratación indefinida sólo supuso el 9,9% del total de 309.350 contratos efectuados⁴³. Así pues, la economía insular crece pero con unas condiciones laborales «muy flexibles», flexibilidad que se añade a unos costes salariales que en 1991 eran un 9,3% inferiores a la media estatal (para el conjunto de sectores), diferencial que en 2001 todavía se amplió a un negativo 10,8%⁴⁴.

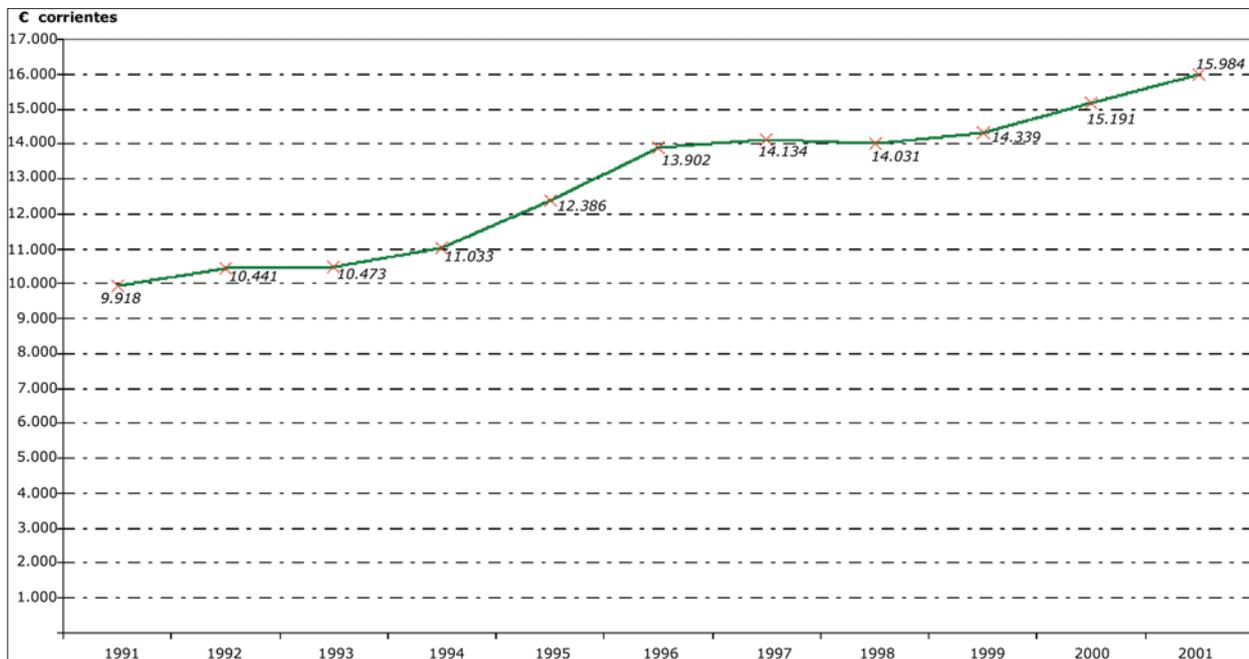


FIGURA 12: Evolución reciente del VAB per cápita. Illes Balears. 1991 – 2001
FUENTE: elaboración personal a partir de datos de Blázquez, M. y Murray, I. (dir.), 2003.

⁴³ Los datos aquí anotados proceden de *Evolució econòmica. Les Balears*, editado por Caja de Ahorros de Baleares y Banca Catalana, diversos años, y de Blázquez, M. y Murray, I. (dir.). (2003).

Crecimiento económico el de unas islas Baleares en las que en el mismo año (2001) que el PIB superaba los dieciséis millones y medio de euros –dos mil setecientos cincuenta millones de aquellas pesetas– y la convergencia con la UE, medida en términos de poder de compra (UE-15 =100) se situaba en un índice de 108,6 (sólo por debajo de la CA de Madrid en el conjunto español)⁴⁵, también se contabilizaban 49.000 personas por debajo del umbral de pobreza (renta inferior al 50% de la renta media).

La expansión del suelo de usos urbanos

La profunda modificación del patrón de usos del suelo que en Mallorca supuso el periodo del «primer boom» turístico, lejos de apaciguarse, devino entre 1973 y 2000, años que podemos considerar como de referencia para las siguientes fases de crecimiento y especialización turística, una verdadera expansión de los usos que representan «artificialización urbana», según los acotamos anteriormente⁴⁶.

Amén del crecimiento de suelo urbano que ha venido requiriendo el ritmo demográfico ascendente, buena parte de la transformación de suelo de usos agrarios y naturales se ha debido al desarrollo general de la oferta turística, y en particular al turismo de tipo residencial, así como también a la conformación del área metropolitana palmesana. En el conjunto de la isla la superficie de suelo urbano edificado prácticamente se ha duplicado en el lapso 1973-2000, alcanzando un total de 197,3 km², progresión que ha tenido lugar a un ritmo del 2,54% anual y con un incremento absoluto de 88,2 km² en los veintisiete años transcurridos.

Además durante las fases de «segundo y tercer boom», las crecientes necesidades de materiales en el sector de la construcción y la apuesta firme por la modalidad de crecimiento turístico en torno de la oferta complementaria de campos de golf han constituido dos impulsos añadidos para el proceso de «artificialización urbana» del suelo mallorquín. Así el suelo destinado a canteras y campos de golf, entre 1973 y 2000, incrementó su área total en 13,4 km² con una intensa tasa de crecimiento del 5,2% anual que llevó esta tipología de usos del suelo a cuadruplicarse en relación a la magnitud alcanzada en el «primer boom» (4,6 km² en 1973 frente a 18,05 km² en 2000).

En resumen, en el intervalo del «segundo y tercer boom», el suelo sometido a «artificialización urbana» en Mallorca se ha multiplicado por 2,06 en relación al existente cuando terminó el «primer boom», alcanzando una superficie total de 197,35 km² en acelerada carrera al ritmo de 2,71%/año. Tan importante transformación se ha operado incidiendo en términos absolutos y relativos con mayor impacto sobre la superficie agraria de lo que aquella ha supuesto para los espacios naturales⁴⁷. El suelo de usos agrarios ha experimentado una reducción de 77,68 km² (un 76% de la alteración total, cuando a lo largo del «primer boom» este porcentaje fue el 71%) y las superficies de uso natural han disminuido 24,38 km², magnitud que, con todo, es 1,8 veces la pérdida experimentada entre 1956 y 1973.

De 1973 a 2000 el incremento medio de suelo afectado por «artificialización urbana» en Mallorca ha sido de 195,39 Ha; prácticamente 4 has. más que en la fase del «primer boom». La distribución espacial del incremento de suelo para usos urbanos ha continuado concentrándose en gran medida en el municipio de Palma (23% del total insular) y aquéllos que conforman su (hipotética) área metropolitana en la bahía del SW: Calvià, Marratxí y Lluçmajor, de forma ciertamente destacada, a los que hay que añadir los de Esporles, Bunyola y Santa Maria. El conjunto de estos siete términos representa más de la mitad (56,1%) del aumento de «artificialización urbana» producida en Mallorca en el periodo referido, proporción que ya no sólo es imputable al desarrollo de la funcionalización turística, como también al mismo fenómeno metropolitano y a la secuencia explosiva de Palma hacia su entorno más inmediato después de la implosión del «primer boom». Además la «artificialización urbana» ha continuado focalizando su aumento en la orla litoral-turística (35% del incremento total), y en ella con ritmos muy intensos (superiores al 4% anual) en el tramo septentrional de la costa levantina (Capdepera, Son Servera y Sant Llorenç) y en el municipio de Andratx. Los municipios de interior, a lo largo del «primer boom» bastante al margen del proceso de «artificialización urbana» de sus suelos, aparecen ya en el listado de aquéllos que, en el «segundo y tercer boom», han incrementado en más de 45 Ha su superficie destinada a usos urbanos (Campos, Inca, sa Pobla, Porreres, Binissalem).

⁴⁴ De acuerdo con datos compilados por Blázquez, M. y Murray, I. (dir). (2003), *la mayor diferencia de salario medio/trabajador/mes entre las Islas Baleares y España en 2001 se producía en los sectores industriales (-268,73 euros) y la menor en las actividades del terciario (-95,25 euros)*.

⁴⁵ Datos extraídos de *Informe econòmic i social de les Illes Balears. 2001*.

⁴⁶ Véase la nota 20.

⁴⁷ Recordemos las distintas medidas legislativas adoptadas por los gobiernos de la Comunidad Autónoma desde 1983, a las que ya nos hemos referido con anterioridad (*Ley de ordenación y protección de ANEI, Ley de Espacios Naturales*). Quizás también pueda aludirse a una cierta difusión de «conciencia ambiental» en sectores de la sociedad mallorquina y, en particular, a la acción de la organización conservacionista GÖB-Mallorca, muy incidente en la salvaguardia de los espacios naturales frente a la presión urbanística y probablemente algo menos en la defensa del medio rural.

TABLA 17: El incremento de artificialización urbana en Mallorca. 1973 – 2000 (municipios con incremento absoluto superior a 45 Ha)

Municipio	Incremento absoluto en suelo de usos urbanos (Ha)	Tasa de crecimiento anual en el periodo
Palma	2.343,35	2,17
Calvià	1.404,87	3,75
Marratxí	942,27	5,29
Llucmajor	795,28	3,67
Capdepera	413,33	4,74
Manacor	371,76	1,78
Pollença	347,64	3,84
Andratx	334,64	5,65
Santanyí	330,00	2,55
Alcúdia	319,95	2,29
Son Servera	303,61	5,62
Sant Llorenç	287,01	5,06
Felanitx	270,55	2,54
Muro	185,40	2,66
Campos	184,17	2,93
Santa Margalida	157,28	1,81
Inca	103,28	1,52
Artà	97,82	1,83
Bunyola	89,95	1,52
Ses Salines	73,08	1,93
Esporles	63,07	4,21
Santa Maria	62,95	2,52
Sóller	61,72	1,43
Sa Pobla	61,06	1,24
Porreres	54,65	1,71
Binissalem	49,84	1,56
<u>Suma selección</u>	9.708,53	
<u>% selección/total Mallorca</u>	95,55	

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos de Blázquez, M. y Murray, I. (dir.), 2003

- > El renovado impulso de la actividad turística. (crecimiento medio anual de la demanda del 5% entre 1991-2004);
- > la reorientación cuantitativa y cualitativa del sector turístico (17.697 nuevas plazas en el mismo periodo y «reestructuración / modernización» de la planta turística con firme apuesta por el alojamiento asociado a nuevas modalidades –turismo náutico, de golf y rural-);
- > el desarrollo de la oferta de turismo residencial (según distintas estimaciones, un 20% de la oferta reglada);
- > el crecimiento demográfico del 37% entre 1991 y 2005, incremento en el que son fundamentales los aportes inmigratorios (la cifra de extranjeros residentes se ha multiplicado por 8 entre 1991 y 2004),

constituyen algunas de las claves básicas –necesarias pero no suficientes– de la materialización del incremento de suelo sometido a «artificialización urbana» en forma de una inusitada dinámica del mercado inmobiliario mallorquín en la última década y media. A los factores mencionados, cabe añadir que la vivienda, en un contexto común al conjunto del estado español de mantenimiento de bajos tipos de interés hipotecario, medidas fiscales favorables y relativa menor rentabilidad de otros activos (bolsa, deuda pública), se ha convertido en el principal activo de inversión de los hogares españoles⁴⁸ y en un poderoso elemento de atracción para capitales europeos⁴⁹.

La conjunción de estos diversos elementos contribuyó sin duda a que la capacidad de alojamiento residencial en Mallorca creciese a un ritmo medio anual del 1,6% entre 1991 y 2000, pasando de 961.800 a 1.108.098 plazas⁵⁰. Más de la mitad de este importante crecimiento se concentró geográficamente en Palma y los municipios de su hipotética área metropolitana (Calvià, Llucmajor, Marratxí, Esporles, Santa Maria) y algo más de un tercio en los municipios de destacada actividad turística (Capdepera, Manacor, Alcúdia, Sant Llorenç, Santanyí, Pollença, Muro, Andratx, Santa Margalida, Son Servera y Felanitx).

De acuerdo con la información recogida por el Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Mallorca, sólo a lo largo del trienio 1998-2000 se

⁴⁸ Al respecto puede consultarse Informe econòmic i social.2004 del Centre de Recerca Econòmica – Caixa de Balears.

⁴⁹ Según datos del Ministerio de Economía recogidos en Les Balears en xifres.2005, publicación del Institut Balear d'Estadística, entre 2000 y 2003 la inversión extranjera en el sector inmobiliario balear superó los 530 millones de euros (56% del total de inversión exterior), cifra que doblaba el segundo ítem, el sector hotelero (poco más de 253 millones de euros y un 26% de la inversión exterior).

⁵⁰ Roca, J. y Roca, J.N. (2003): El llibre blanc de l'habitatge a les Balears. 1990-2000. Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, Palma. Utilizamos esta fuente de información dada la escasa fiabilidad –al menos en lo concerniente a Mallorca– de los oficiales censos de vivienda de 1991 y 2001.

registraron en el conjunto de la isla un total de 20.697 declaraciones de final de obra nueva que representaban una superficie de alojamiento de casi dos millones de m² ⁵¹. En este corto intervalo de tiempo los municipios que puede que integren el área metropolitana palmesana junto con aquellos de más acusada especialización turística acapararon casi el 90% de la obra nueva residencial, con 18.307 declaraciones del total antes señalado.

Merece la pena destacar otras dos características del parque inmobiliario de Mallorca entre los años 1991 y 2000. Por un lado, la significación de la residencia secundaria que, en los datos oficiales, representa un tercio del total de plazas de alojamiento residencial no turístico, proporción que en el 2000 había disminuido en relación a la correspondiente nueve años atrás, en que se cifraba en un 42% del total. La variación al alza, durante el periodo mencionado, de las plazas residenciales no turísticas destinadas a vivienda principal debe considerarse sin duda congruente con los factores

demográficos que han venido impulsando la creciente demanda inmobiliaria, y la distribución espacial de los porcentajes de incremento de vivienda principal –muy concentrados en los municipios de la corona metropolitana (¿?) palmesana (Marratxí, Calvià, Esporles, Bunyola, Santa Maria y Lluçmajor)– así parecieran indicarlo. Sin embargo, en el contexto mallorquín, es un «secreto a voces» que, atendiendo a las expectativas de negocio y plusvalía, parte de las plazas de «residencia principal oficial» tienen por verdadero destino el mercado de turismo residencial no regulado.

Por otro lado, según informaciones de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge compiladas en el *Llibre Blanc de l'Habitatge de les Illes Balears 1990-2000*, la dinámica contemporánea del parque inmobiliario en Mallorca responde esencialmente a las exigencias del «libre mercado», siendo la oferta de vivienda en régimen de protección oficial una fracción irrisoria de la construcción de plazas de alojamiento residencial no turístico: en los doce años que mediaron entre 1989 y

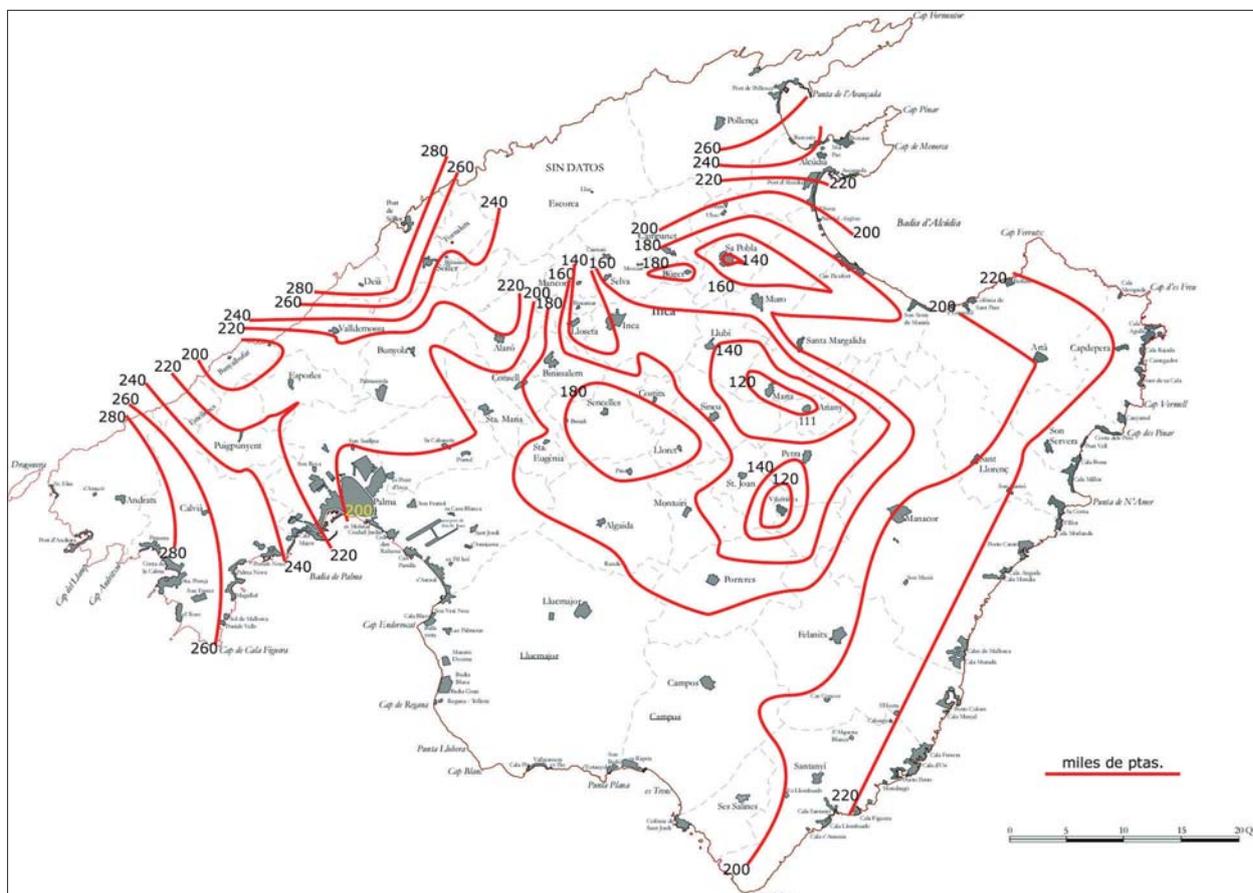


FIGURA 13: Precio del m² edificado en Mallorca (ptas. _1.000). 2000

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos de *Llibre Blanc de l'Habitatge de les Illes Balears. 1990-2000*

⁵¹ Cálculos efectuados a partir de los datos publicados por Roca, J. y Roca, J.N. (2003). Por otra parte, de acuerdo con el Informe económico i social 2004 del CRE-Caixa de Balears, en el lapso 2001-2004, atendiendo a los certificados de final de obra, el parque inmobiliario balear se incrementó en otras 35.482 unidades, lo que significó un incremento del 7%, porcentaje superior en medio punto al registrado en el conjunto del estado español.

2000 se finalizaron en Mallorca solamente 8.745 VPO, sin que en ningún año representasen más allá del 12% del total de unidades de final de obra. De esta forma, las islas Baleares en 2004 se situaban a la cola de las comunidades autónomas en la ratio de VPO / 1.000 hab (0,45 frente a la media estatal de 1,59⁵²).

La repercusión social y económica del panorama inmobiliario mallorquín es asimismo doble. De una parte, el ritmo de crecimiento del precio de la vivienda no ha dejado de crecer y ha situado a Balears en el cuarto lugar de precio por m² edificado, tras Madrid, Euzkadi y Catalunya. En el año 2000, el precio promedio de suelo edificado de los municipios de Mallorca se situaba en torno a las 190.000 ptas/ m², con una distribución geográfica de marcado carácter litoral y en la que los máximos se registraban en los términos de la Serra de Tramuntana y Serres de Llevant, probablemente inducidos por el elemento «calidad paisajística».

Por otra parte el esfuerzo financiero que, en Balears, deben realizar las economías medias y modestas para acceder a la vivienda no ha dejado de crecer en los últimos años, ya que el ritmo acelerado de los precios del m² edificado ha superado con mucho el curso seguido por los salarios (veáse figura 14). En términos comparativos, cuando en el 2002 para el promedio del estado español el precio de una vivienda de superficie media equivalía a 5,6 veces el salario medio de entonces, en Balears la relación era de 7,8 veces; dos años más tarde, la relación promedio español creció hasta 8,3 veces y la balear llegó a 11,1. Unos importantes niveles de esfuerzo económico para acceder a un bien reconocido

como derecho en la Constitución de 1978, sacrificio que resulta particularmente gravoso para el sector social joven de bajos ingresos y contratos de trabajo temporal y / o en precario: en Balears, según datos de 2004, la compra de vivienda suponía el 87,6% del salario de medio de esta capa de población, cuando en términos de promedio estatal se cifraba en un 64,2%⁵³. Y sin embargo, la llamada «burbuja inmobiliaria» ha seguido su expansión gracias a la tendencia moderada, desde 1995, en los tipos de interés de préstamo hipotecario y a la ampliación de los términos de amortización del mismo, ahora situados por término medio en los veinticinco años, cuando una década y media atrás se cifraban en doce.

Nueva alteración en el sistema urbano

La explosión de las magnitudes físicas, económicas y demográficas que caracterizan el «tercer boom turístico» de Mallorca se traducen, asimismo, en una nueva dinámica, y por lo tanto en una nueva composición, de su sistema urbano.

El vértice principal de la jerarquía de lugares y capital insular, Palma, ha conocido una significativa recuperación ya que, con una tasa de crecimiento demográfico entre 1991 y 2005 del 1,69% anual, ha aumentado sus efectivos en 78.514 personas, situando su población más allá de los 375.000 habitantes (concretamente, 375.773 en 2005). Un crecimiento inducido en buena medida por los recientes flujos

inmigratorios a que antes se hizo referencia y que, sin embargo, no ha modificado la tendencia explosiva iniciada en la fase del «segundo boom» y que ahora ha llevado a la ciudad primera a concentrar, por primera vez desde 1970, menos de la mitad de los insulares (48,3% en 2005), hecho sustancial en la también continuada disminución del índice de primacía en el sistema de asentamientos que, en relación a 1991, pierde cuatro puntos y se sitúa en el 77,5%.

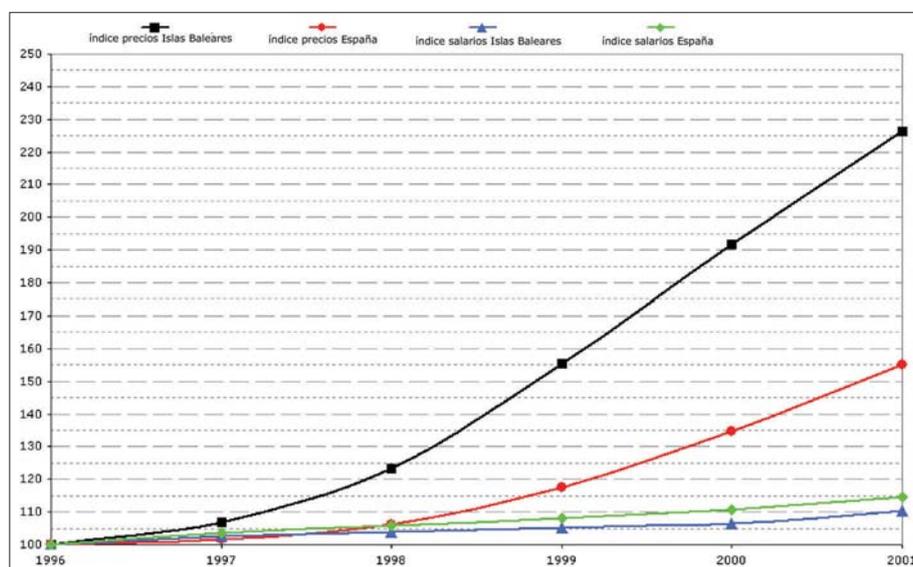


FIGURA 14: Variación de salarios y precio medio de la vivienda (1996=100) Islas Baleares y España

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos de Informe econòmic i social.2004.

⁵² Informe econòmic i social.2004. Centre de Recerca Econòmica – Caixa de Balears.

⁵³ Informe econòmic i social. 2004. CRE – Caixa de Balears.

TABLA 18: Clasificación de municipios según intervalos de población. Mallorca. 1991 – 2005

	Municipios de			
	> 100.000 hab.	<50.000 >10.000 hab.	<10.000 > 5.000 hab.	<5.000 hab.
1991	1	9	9	34
2005	1	13	10	29
<i>población</i>				
1991	297.259	141.562	57.351	72.015
2005	375.773	259.241	70.775	72.032
<i>% sobre la población de Mallorca</i>				
1991	52,3	24,9	10,1	12,7
2005	48,3	34,5	9,1	8,1

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos de <http://www.ine.es>

El resultado más «evidente» (¿⁵⁴) de esta situación de Palma en relación al conjunto de asentamientos de la isla es un crecimiento intenso de los principales municipios (población de derecho superior a 20.000 hab) que constituyen su corona metropolitana: los polinucleares y polifuncionales Calvià, Marratxí y Lluçmajor. Estos tres términos en 1991 concentraban, como subconjunto, el 8,8% de la población mallorquina (un total de 49.819 hab que se desglosaban en 20.928 calvianenses, 17.319 llucmajorenses y 11.572 residentes censados en Marratxí). Transcurrida una década y media, el peso relativo agregado de Calvià, Lluçmajor y Marratxí ya supone el 13% de los insulares (101.627 hab de los que 43.499 están censados en el primero, 29.891 en el segundo y 28.237 en el tercero), resultado al que se ha llegado con ritmos de crecimiento del 5,4%, 4% y 6,6% anuales, respectivamente para Calvià, Lluçmajor y Marratxí. La intensidad de estos incrementos ha modificado la jerarquía en los «segundos lugares» del sistema urbano: Manacor, que hasta 1991 había mantenido inalterada su segunda posición en el conjunto mallorquín, ha sido superado por Calvià; e Inca, clásico subcentro comarcal del interior y a medio camino del corredor que une las bahías de Palma y Alcúdia, tercero en el orden de municipios atendiendo a su tamaño demográfico hasta la década de 1980, cae hasta la sexta posición al ser sobrepasado por Lluçmajor y Marratxí.

Por otra parte, no ha cesado el proceso de concentración en los municipios de tamaño estadísticamente urbano que, tomados como subconjunto y excluyendo Palma, han aumentado un 4,4% anual entre 1991 y 2005 y agrupan ya a más de un tercio de la población de Mallorca. Una tónica más moderada (tasa de crecimiento intercensal del 1,5%) se ha producido

en la evolución de los municipios con tamaño comprendido entre los 5.000 y 10.000 habitantes, mientras que los lugares menores –en el interior y en la Serra de Tramuntana– han frenado su lento declinar estancándose en los efectivos de catorce años atrás.

La intensa relación existente entre, de una parte, crecimiento concentrado en municipios que, desde el «primer boom turístico», son demográfica y funcionalmente urbanos, y, de otra, materialización física de este fenómeno a través del incremento de suelo de usos urbanos, durante las tres décadas que median entre 1970 y 2001, tal y como muestra la tabla 19, se ha reforzado. Y si en el apartado anterior («Vieja y nueva organización urbana») indicamos que los residuales positivos se localizaban en los municipios de la orla turístico-litoral, ahora en el examen de dicha relación para el intervalo de los «segundo y tercer boom» detectamos que la sobredotación de suelo urbano se ha difundido hacia nuevos términos de intensa funcionalización turística (a los mencionados anteriormente se han incorporado Andratx, Pollença, Muro, Son Servera y Sant Llorenç), pero también hacia otros que se han convertido en «válvula de escape» de Palma (caso de Marratxí) o, más en el interior, han registrado un importante incremento de residencias secundarias (caso de Campos).

Para cerrar este apartado hay que dejar constancia de otros dos cambios fundamentales en la organización del territorio mallorquín y en su sistema de asentamientos: desde 1970 su continuada litoralización y una constante difusión hacia núcleos *ex-novo* y hacia otros preexistentes ahora transformados.

En el «primer boom» turístico la orla litoral era esencialmente espacio de producción, residiendo la población en los núcleos tradicionales y en las cabeceras

⁵⁴ En lo concerniente a las afirmaciones que aquí se realizan sobre el área metropolitana palmesana, admitase que nos expresamos con todas las reservas que impone la circunstancia, en el momento de esta redacción, de tener en fase inicial el análisis empírico que habrá de permitirnos su delimitación y medida

municipales que constituían el entramado de núcleos forjado en los siglos precedentes y situado casi siempre a una «prudente distancia» de la línea de costa. El examen del Noménclator de 1970 ofrece que, descontando por razones obvias Palma, sólo el 3,6% de los censados, 15.707 personas, residían en núcleos ribereños turísticos y/o tradicionales. Treinta y cinco años más tarde, aquellos espacios de producción se han ampliado y también transformado en «espacios de reproducción» ya que, atendiendo al Noménclator resultante de la revisión padronal de 2004 y con la exclusión antes mencionada, 152.157 mallorquines (20% del total) tienen fijada su residencia en núcleos litorales.

Por otra parte, los 67.709 mallorquines residentes en núcleos que no eran cabecera de municipio en 1970, treinta y cuatro años más tarde habían incrementado su magnitud en 179.828 individuos, hasta representar el 32,6% de la población total; la difusión de residentes en núcleos urbanos que no son capital municipal ha seguido a lo largo de estas tres décadas un ritmo de crecimiento medio anual del 3,9%.

TABLA 19: La relación crecimiento demográfico / incremento de suelo urbano en Mallorca. 1973 – 2000

<i>Estadísticas de la regresión</i>	
X =	incremento demográfico intercensal 1970-2001
Y =	incremento de suelo urbano 1973-2001
	Coefficiente de correlación: 0,9335
	Coefficiente de determinación: 0,8715
	Ecuación de la recta de regresión: $Y = 0,0199 x + 80,089$

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos de <http://www.ine.es> y Blázquez, M. y Murray, I. (dir.), 2003.

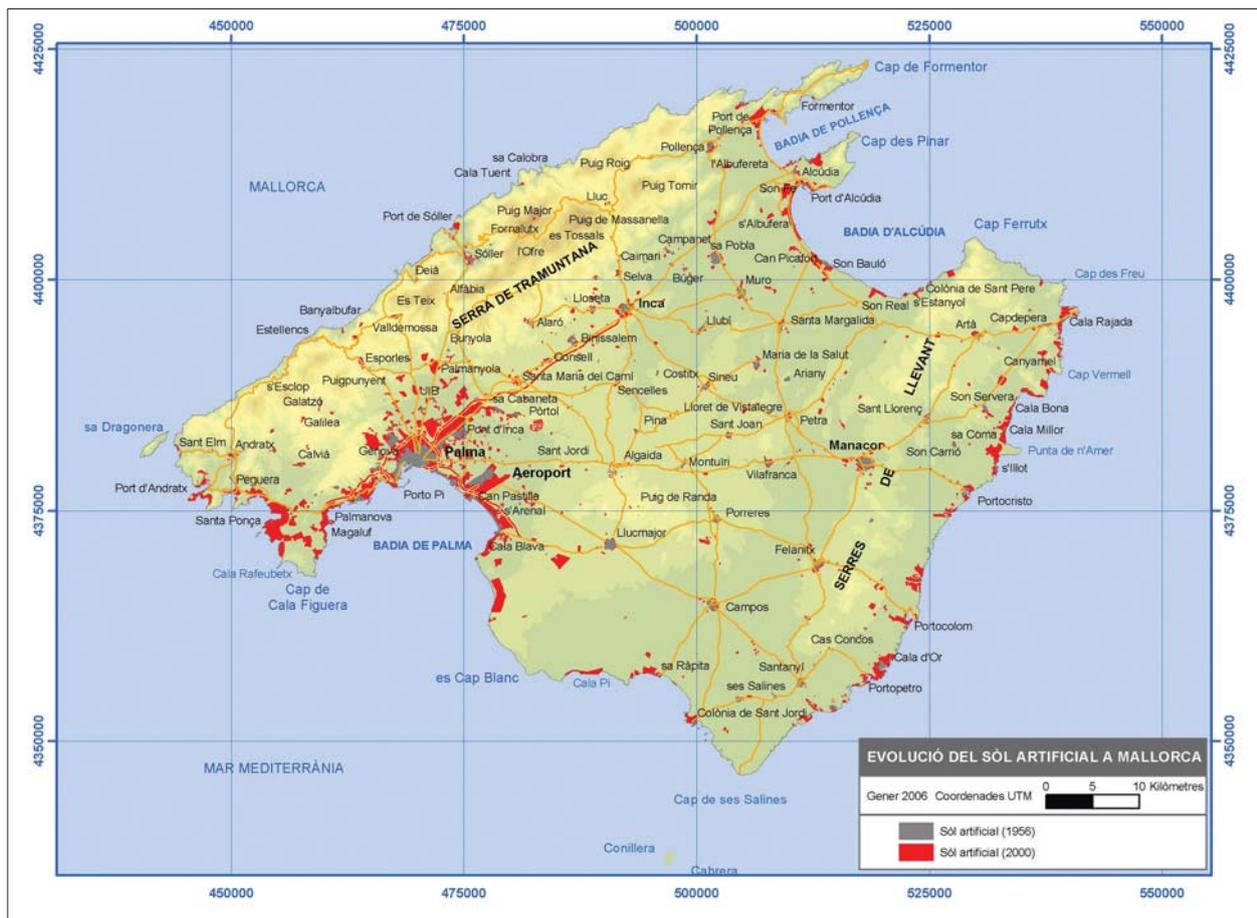


FIGURA 15: Evolución del suelo urbano en Mallorca

FUENTE: GIST

Las facturas socio-ambientales del crecimiento reciente

El geógrafo mallorquín Ivan Murray escribió en 2001: «En el año 1998 la sociedad balear y sus visitantes requerían casi seis veces el territorio del archipiélago para poder satisfacer sus pautas de consumo; esto implica que el desarrollo económico balear se sostiene a partir de la apropiación de la capacidad de carga ecológica de otros territorios y otras gentes, así como también de las generaciones futuras. De esta forma tenemos un «desarrollo» que se fundamenta en las bases más profundas de la insolidaridad ecológica y, por lo tanto, social»⁵⁵.

Difícilmente con menos palabras puede decirse más y mejor a donde va la «nave Mallorca» siguiendo el rumbo de crecimiento y transformación que hemos delineado en las páginas anteriores. Sin embargo consideramos conveniente añadir algunas informaciones acerca de dos requerimientos materiales fundamentales para el funcionamiento del sistema (energía y agua), en particular para hacer posible el rumbo que sigue, así como unos datos de los desechos que se generan a partir de este mismo funcionamiento (residuos sólidos y contaminación atmosférica)⁵⁶.

El consumo bruto de energía en el transcurrir del «tercer boom turístico» ha registrado un crecimiento continuado a un ritmo del 4,7% anual, desde 1.309 ktep en 1989 hasta 2.067 ktep en 1999. En términos per cápita se ha pasado de los 1,74 tep del primer año de referencia a 2,45 tep para el último. Las dos provisiones energéticas principales son la producción local de energía eléctrica en centrales térmicas que consumen fuel oil, carbón y naftas, y el consumo de combustibles fósiles para las diversas producciones, servicios y transporte. La magnitud de este último consumo se incrementó en 373.362 tep entre 1989 y 1999, siguiendo una tasa del 3,6% anual, mientras que la energía eléctrica facturada ascendió desde 142,6 ktep en 1989 hasta los 248,7 ktep diez años más tarde (tasa de crecimiento 5,7% anual), lo que motivó que entre 1994 y 1996 hubiese de acometerse una nueva ampliación de la central de es Murterar y, aunque con algún retraso sobre algunas previsiones⁵⁷, el sistema eléctrico no ha colapsado a la espera de la realización próxima del enlace del archipiélago con la red de suministro de la Península, infraestructura que, a nuestro

modesto parecer, posibilitará prolongar la «senda de los crecimientos» hasta...

El agua, recurso esencial en cualquier sociedad y territorio, especialmente delicado en un ámbito insular mediterráneo, ha experimentado una explotación de auténtica «huida hacia adelante», pasando de poco más de 92 millones de m³ extraídos en 1989 a casi 114 millones de m³ en 1999 (ritmo de crecimiento del 0,9% anual). Después de décadas de una política muy tolerante en lo referente a permisos de perforación, las continuas extracciones de los acuíferos provocaron que la intrusión marina afectase gravemente diversas cuencas. Añadidamente decenios de abonado químico en los suelos dedicados a producciones hortofrutícolas han terminado por contaminar con nitratos otros acuíferos. La penúltima vuelta de tuerca en el panorama hídrico de Mallorca tuvo lugar cuando, a mediados de la década de 1990, el escaso caudal recogido en los embalses de Cúber y Gorg Blau (Serra de Tramuntana) era ya de todo punto insuficiente para garantizar un suministro de calidad potable a Palma y su «área metropolitano-turístico-residencial», acometiéndose entonces primero la sustracción del caudal del acuífero de sa Marineta de Llubí para consumo urbano⁵⁸, y luego, ante una coyuntura de intensa sequía en 1994, se llevó a cabo durante 30 meses el trasvase de agua del Ebro mediante barcos cuba, en una operación que algunas estimaciones calculan con un coste de 2,1 euros/ m³ (sin incluir el coste adicional de 9 millones de euros preciso para infraestructuras que hicieran factible el trasvase; unos costes totales que en 2003 aún se estaban financiando)⁵⁹. Tras el breve intento, durante el gobierno autonómico del Pacte de Progrés centroderechista (1999-2003), encaminado a sustituir la gestión hidráulica basada en «políticas de oferta» por otra de responsabilidad y eficiencia «de la demanda», la solución a las necesidades hídricas de la isla han terminado en el absurdo moderno de, remedando el conocido milagro de las bodas de Canaá, trocar barriles de fuel, que se combustiona en plantas desaladoras, por agua que del mar se potabiliza (desalar un m³ de agua de mar implica un consumo de un kgr de petróleo y difícilmente puede hacerse a un coste inferior a 0,6 euros)⁶⁰.

Pero el sistema territorial –socioeconómico, por lo tanto– de Mallorca en el «tercer boom» (cierto es que como cualquier otro en cualquier otro momento) funciona en la medida en que, además de insumos

⁵⁵ MURRAY, I ; VALDIVIELSO, J (2001): «La economía balear y el medio ambiente», in Reina, J L: Mercado de trabajo balear 2000, Gabinete técnico de CCOO – Illes, Palma, :196.

⁵⁶ Salvo indicación en otro sentido, los datos genéricos de este apartado proceden de BLÁQUEZ, M; MURRAY, I; GARAU, J M (2002): El tercer boom. Indicadores de sostenibilitat del turisme a les Illes Balears. 1989-1999. CITTIB – Leonard Muntaner ed., Palma.

⁵⁷ Así en la publicación de información económica balear anual Evolució econòmica. Balears correspondiente a 1994 se leía: «...se oteaba en el horizonte que el límite de la capacidad productiva (de energía eléctrica en el archipiélago) se produciría en el 2000». :153 [la traducción del catalán es nuestra]

⁵⁸ El acuífero de sa Marineta de Llubí tiempo atrás estuvo reservado por el extinto IRYDA para aplicaciones agrarias.

⁵⁹ Cálculos procedentes de TIRADO, D (2003): «La economía del agua en Baleares», in López Casasnovas, G: Islas Baleares. Serie Estudios Regionales. Situación, :275.

⁶⁰ [Http://www.diaridebalears.com](http://www.diaridebalears.com) el 04-07-2005 informaba que en Baleares el precio del m³ de agua era de 1,97euros, cuando la media estatal se situaba en 1,10euros y en ciudades europeas como Turín, Estocolmo, Ginebra o Bruselas variaba desde 0,59 hasta 1,85euros. El actual gobierno autonómico tiene en proyecto dos nuevas plantas desaladoras en Mallorca (Andratx y Alcúdia), una en Menorca (Ciutadella) y otra en Eivissa (Santa Eulàlia).

básicos, genera emisiones de residuos, sólidos, líquidos y atmosféricos. Puesto que de las producciones y del consumo –que aquellas satisfacen crecientemente– depende la generación de residuos sólidos, en la mayor de las Balears se ha seguido un curso irrefrenado de basuras entre 1989 y 1999, desde las 285 mil toneladas a 534 mil (tasa de crecimiento del 6,5% anual); cada residente producía cerca de dos kgr/día de residuos sólidos en 1999. Y para cerrar el opresivo círculo del crecimiento, en el

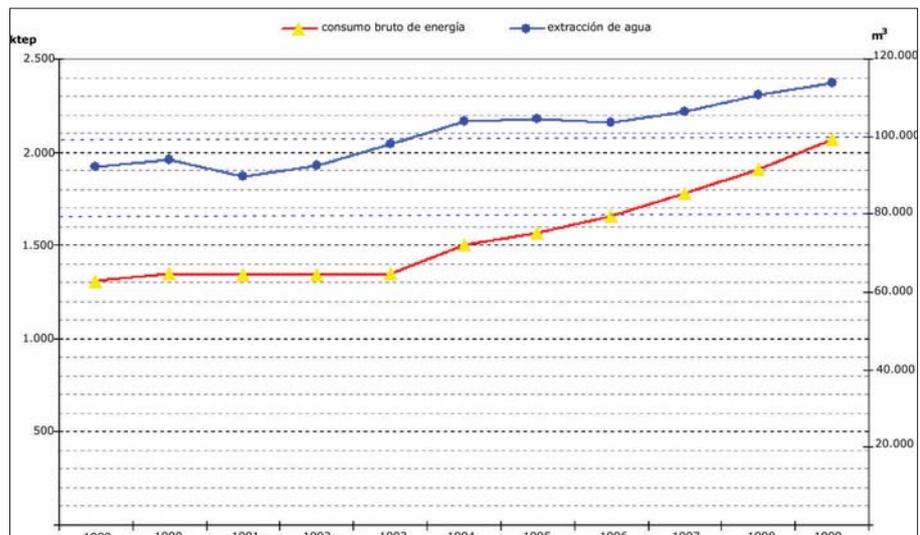


FIGURA 16: Consumo bruto de energía y extracciones de agua. Mallorca, 1989-1999
FUENTE: elaboración personal a partir de Blázquez, M.; Garau, J.M.; Murray, I., 2002

archipiélago y en 2002, se superaba en 40 puntos el nivel relativo español de emisiones gaseosas de efecto invernadero⁶¹. Además del funcionamiento intenso de centrales termoeléctricas, desaladoras de agua marina y una incineradora de residuos⁶², un parque de vehículos de motor de combustión que ha situado a las Islas en la ratio de 846 veh/1000 hab (1999), contribuye a que las emisiones de CO₂ imputables a consumo energético hayan alcanzado nueve millones largos de toneladas en 1999 (creciendo desde 1989 a un ritmo del 4,7% anual).

De las Directrices de Ordenación del Territorio al Plan Territorial de Mallorca

Aunque no ha faltado quién, de forma sin duda legítima, ha interpretado la promulgación en 1999 de las Directrices de Ordenación del Territorio de las Illes Balears (D.O.T., Ley 6/1999) en clave, *tout court*, de quereña partidista y cálculo electoral, esta norma –como ocho años antes lo hiciera la LEN en relación al «segundo boom»– supone la respuesta normativa «a toro pasado» frente al nuevo empuje desarrollista del periodo «tercer boom turístico-residencial».

De hecho, LEN y DOT son comparables en tanto que, si la primera cerraba la puerta a nuevo suelo urbanizable en un tercio de la superficie de la comunidad autónoma y toleraba la edificación en rústico, la segunda, a modo de complemento urbanístico de la Ley General Turística, pone fin al incremento de oferta de alojamiento residencial y turístico, congelando, hasta el momento en que se apruebe el correspondiente Plan Territorial Insular al que deberán adaptar sus planes los municipios, el crecimiento de nuevo urbanizable en nuevos núcleos aislados y en una franja de 500 metros desde la línea de costa (Áreas de Protección Territorial, APT), además de fijar un «mercado de intercambio de plazas obsoletas por nuevas» mediante la creación de las Áreas de Reconversión Territorial (ART)⁶³. El nuevo crecimiento turístico-residencial que podría «liberar» el PTI para el planeamiento municipal será un 10% del suelo urbano y urbanizable, superficie que «podrá» –no «deberá»– ser clasificada siempre en el interior de un anillo de entre 100 y 500 metros en torno de los núcleos ya existentes (Áreas de Transición, AT).

De hecho, el conjunto de disposiciones de las DOT, en lugar de servir para contener el crecimiento, ordenan el desbarajuste de las políticas urbanísticas mu-

⁶¹ Según Santamarta, J (2004): «Informe de las emisiones de gases de efecto invernadero en Baleares», World Wacht Institute, tomando como año de índice 100, 1990, mientras el conjunto del estado en 2002 alcanzaba un índice 117,6 de emisiones gaseosas, Baleares lo hacía con un índice 157,6.

⁶² Según <http://www.gobmallorca.com> uno de los primeros anuncios de 2005 realizados por el Conseller del Consell Insular de Mallorca competente en la materia fue el del proyecto de una nueva línea de incineración en la central de Son Reus (periferia de Palma), sin esperar a que se desplieguen todas las medidas de recogida selectiva previstas en el PDS de Residuos.

⁶³ Una figura de planeamiento ésta de las ART que actualmente está dando pie a la práctica del «urbanismo a la carta». Valga de ejemplo la propuesta incluida en la adaptación de las NN SS del municipio de Campos consistente en clasificar 42,3 has. como edificables en el paraje de Sa Vinyola a cambio de eliminar un hotel en Cala Sant Vicenç (Pollença) que ocupa un solar de 3.600 m² o, alternativamente, el hotel Rocamar de Soller (9.240 m²) que causó baja en el 2002. (datos de <http://www.gobmallorca.com> leídos el 23-08-2005).

nicipales. La única intención de «crecimiento calmado» desde las DOT tuvo lugar cuando el gobierno de centro izquierda del Pacte de Progrés (1999-2003) propuso que el nuevo suelo urbano y urbanizable que los PTI liberarían para los planes municipales se rigiese no sólo en el espacio, sino en el espacio-tiempo, ya que deberían respetarse determinadas cuotas de licencias anuales⁶⁴; una medida que sin embargo fue abortada en su discusión parlamentaria al no alcanzar el suficiente apoyo por parte de segmentos de la misma coalición entonces gobernante.

Con una celeridad administrativa, quizás no necesariamente sorprendente, a finales de 2004 la coalición Partido Popular-Unió Mallorquina (derecha «nacionalista»), gobernante en el Consell Insular de Mallorca, daba luz verde al Plan Territorial de Mallorca (P.T.M.), norma de rango superior que, ateniendo a la estipulado en las DOT, se convierte en la referencia obligada para los planes urbanísticos de los municipios insulares. El P.T.M. parte de la realidad presente de 160 km² ya urbanizados o en urbanización⁶⁵, a los que hay que añadir 13 km² de superficie ocupada por las diversas infraestructuras de transporte (carreteras, desdoblamientos, circunvalaciones y autopistas), y proyecta un horizonte alejado de cualquier moderación. En primer lugar, posibilita que del orden de 30 km² de urbanizaciones previstas ahora mismo y todavía no realizadas, se conviertan en realidad material. En segundo lugar, se podrán añadir a los mencionados 30 km² otros 15 más, procedentes del máximo que se ha de distribuir para su clasificación en la adaptación de los planes municipales (vía AT). Y en último lugar, pero no menos remarcable, planificando nuevas actuaciones de infraestructura viaria de alta velocidad que transformarán unos 10 km² más⁶⁶. En definitiva, la Mallorca del inmediato futuro diseñada desde el P.T.M. es una isla que puede pasar de 173 km² (160 de urbano y urbanizable más 13 de vías de transporte) a un mínimo de 228 km² de «artificialización urbana» (173 a los que se añadirán 30 de urbanizaciones que no se desclasifican, 15 que se suman en AT y 10 de nuevas vías rápidas). Un nuevo impulso de crecimiento para la próxima década fijado a un ritmo del 2,8% anual, o su equivalente de 5,5 km² de «artificialización urbana» cada año.

Itinerario de la salida de campo

La segunda salida de campo de este VIII Coloquio va a desarrollarse siguiendo un recorrido que, desde la bahía de Alcúdia, nos situará en el extremo nororiental de Mallorca (Cala Rajada); desde este punto descenderemos en dirección al SE a lo largo de la franja litoral hasta llegar a Portocolom, y a continuación, girando a poniente, ascenderemos al monasterio de Cura, en el macizo de Randa, desde donde podremos contemplar en su casi totalidad la isla, tras lo que guiaremos nuestros pasos hacia la bahía de Palma, punto de destino final. La duración aproximada de esta ruta será de unas ocho horas, realizando tres paradas: la primera en Cala Rajada, la segunda en Portocolom y la última en el Massís de Randa, en cuya cima se encuentra el monasterio antes mencionado.

La Bahía de Alcúdia: Alcúdia; el puerto de Alcúdia; la Albufera

Tras la travesía del canal de Menorca, desde Ciutadella, llegamos a la bahía de Alcúdia, la entrada de mar en la costa NE de Mallorca, comprendida entre los cabos del Pinar, al W, y de Farrutx, al E, con una distancia máxima de 16,2 km, y aguas de profundidad nunca superior a los 40 m. La costa, originariamente, era de largos arenales con campos de dunas, quedando las zonas de acantilado situadas precisamente en sus dos extremos (Aucanada en cabo Pinar, Betlem en cabo Farrutx). Las aguas de la bahía bañan los términos municipales, de W a E, de Alcúdia, Muro, Santa Margalida y Artà.

Las tierras de Alcúdia, denominación de etimología árabe (*al qudia*, la colina), poblado ya en época protohistórica como atestiguan diversos yacimientos del período talayótico, entraron en los tiempos históricos con la conquista romana de Quintus Cecilius Metelus (123 aC) y la



FIGURA 18: Imagen aérea del Puerto de Alcúdia

FUENTE: <http://www.imedea.uib.es>

⁶⁴ En honor a la verdad hay que dejar constancia que tal medida no era estrictamente una novedad en la experiencia de ordenamiento urbanístico en Baleares. Años atrás, el Ayuntamiento de Calvià, entonces con la alcaldía en manos del PSOE, ya experimentó esta opción en su planeamiento municipal.

⁶⁵ Esta magnitud es la que corresponde a suelo «clasificado» y no concuerda con las cifras que hemos expuesto en apartados anteriores ya que en ellos ofrecemos la superficie «real» medida a partir del análisis de fotografía aérea que ha realizado el geógrafo Antoni Pons (véase nota a pie nº 20).

⁶⁶ <http://www.diaridebalears.com> el 03-07-2005 informaba que precisamente son las autopistas aquellos ejes de la red viaria de Mallorca con mayor saturación de tráfico. (autopista del aeropuerto, IMD de 120.000 vehículos; autopista de Inca, a la altura de Marratxí, IMD = 70.000; autopista de Ponent, IMD = 40.000; prolongación de la autopista de Llevant a Lluçmajor, IMD = 22.000).

fundación de Pollentia, capital romana de la isla. Ésta ocupaba una extensión que se ha calculado entre 10 y 12 has. y se proveía de agua gracias a una conducción de 12 km que la unía con las fuentes de la Sierra de Tramuntana. Con toda probabilidad la situación de Pollentia respondía a un doble objetivo estratégico: por un lado, la comunicación más directa, y por tanto más rápida, con la metrópoli desde el norte de la isla que desde la bahía meridional en la que los romanos emplazaron Palma; por otro, su localización en el istmo permitía el control sobre las dos bahías septentrionales, la de Alcúdia y la de Pollença, una posición de control y dominio en el espacio insular frente a las amenazas procedentes de allende el mar. A esta dual relación de las islas con los espacios continentales (apertura / repliegue) ya nos referimos con anterioridad.

Pollentia fue destruida por una invasión vándala en el 421 y tras ello perdió su anterior preeminencia. En la posterior época musulmana se recuperó pero ya sólo como alquería, ya que Al – Mayurka, primero con el



FIGURA 19: Pasado (Pollentia, en primer término) y presente (en segundo plano) en Alcúdia
FUENTE: Porcel, B y Catany, T., 1990



FIGURA 20: Murallas de Alcúdia
FUENTE: Guía Escalas 1933

Califato de Córdoba y luego con la taifa de Denia, reorientó su marco de relaciones hacia el Sur, priorizando como conector regional Madina Mayurqa.

Con la conquista catalana, esta parte de la isla se entregó como feudo a la Orden de los Templarios y la villa fue constituida como puebla por orden de Jaime II. La corona catalano – aragonesa, en su aspiración de «imperio talasocrático», codició tempranamente el «reino en medio del mar» que era Mallorca; se replanteaba así la necesidad estratégica, tras la ocupación, de dotar de enclaves seguros, y por lo tanto amurallados, las entradas naturales del espacio insular, las bahías del N y del S, así como de un sistema de vigilancia perimetral consistente en una red de torres de vigía.

Las primeras murallas alcudienses datan de mediados del siglo XIV (1362) y eran de planta cuadrada, con lienzos de 6 m de altura media. Como era habitual estaba rodeada por un foso y tenía tres puertas abiertas, respectivamente, a N, E y W. Entre 1519 y 1523, durante la revuelta popular de la «germanía», la ciudad amurallada de Alcúdia se convirtió en el único enclave de defensa del estamento nobiliario y de la autoridad real de Carlos V, motivo por el que el emperador concedió a la villa el título de «Ciudad Fidelísima». En 1543, con el fin de adaptarla a las posibilidades artilleras del momento, se le añadieron cuatro baluartes, y en el siglo siguiente se reformó siguiendo las pautas de trazado de las murallas de Palma, aunque reduciendo las dimensiones, conformándose un recinto interior con la primera muralla y otro exterior dotado de ocho baluartes. Ambas construcciones se conservaron íntegras hasta finales del siglo XIX, momento en el que, aduciendo necesidades de espacio y salubridad de la villa, empezaron a derribarse. Tras la guerra incivil de 1936-1939, presos republicanos encuadrados en cuadrillas de trabajos forzados tuvieron que utilizar bloques de arenisca provenientes de la muralla alcudiense en la construcción de la carretera del Puerto de Pollença. El desmantelamiento de la fortificación se paralizó en 1963, fecha en que fue declarada Monumento Histórico-Artístico, de tal suerte que se han conservado los tramos N y S de la muralla medieval, dos de sus antiguas puertas y uno de los baluartes setecentistas.

El déficit sanitario de la Alcúdia decimonónica sólo en parte se debía al hacinamiento y falta de alcantarillado, común a los pueblos de etapa pre – moderna. La situación de la villa en las inmediaciones de la Albufera⁶⁷ hacía del paludismo una enfermedad endémica, hasta el punto que durante el reinado de Carlos III se construyó un lazareto en las afueras del puerto.

La Albufera de Alcúdia debe su denominación más bien al hecho de su localización en la bahía del mismo nombre y no a su adscripción al término municipal. En realidad, se trata de una amplia cubeta subsidente rellena con materiales sedimentarios, delimitada del litoral por una restinga dunar, que originariamente ocupaba buena parte de la extensión

de los municipios de Alcúdia, Sa Pobla, Muro y Santa Margalida. La Albufera recibe sus aportes hídricos de los flujos superficiales de los torrentes que drenan en ella (Ufanés, Massanella, Campanet, Sant Miquel y Almedrà)⁶⁸, de un número indeterminado de surgencias de aguas freáticas («ullals»), algunas salobres y en época contemporánea sobre explotadas, y de intrusiones de agua marina que tienen lugar en el punto litoral llamado s'Oberta.

Cuando en 1837, Mallorca «normaliza» su conexión regional con el espacio peninsular gracias al establecimiento de la línea regular de vapores que unía Palma con Barcelona, el territorio insular entra de pleno en la modernidad capitalista que, como se indicó antes, tendrá lugar, primero, a través de la orientación exportadora del agro y, más tarde, con una industrialización autóctona que se aparta de las pautas clásicas europeas. En este contexto se sitúa la desecación de una parte importante de la superficie inicial de la Albufera para ganar terrenos de cultivo y terminar, añadidamente, con el azote palúdico. Una compañía inglesa, la «New Majorca Land Company» dirigida por el ingeniero J.F. Bateman, finalizó los trabajos de canalización y desecación en 1870, y tempranamente las tierras transformadas (2.146 ha) se destinaron a

cultivos intensivos de exportación (400 ha), especialmente el arroz, para los mercados peninsulares y extranjeros. La voracidad de la transformación operada y dificultades financieras de la compañía británica terminaron en el abandono de las tierras ganadas a la albufera⁶⁹.

A esta primera ola de modernización le seguiría en la década de 1930 otra en la que el vector de innovación, nuevamente ligado a la relación interregional, ya era el turismo. En el primer quinquenio de los años 1930 la construcción del primer hotel del puerto de Alcúdia, el proyecto de urbanización «Playa de Alcúdia» del arquitecto norteamericano Arthur Middlehurst y los inicios de la urbanización de Alcanada fueron el punto de partida de la futura funcionalización turística del litoral de la bahía de Alcúdia, a la vez que el cambio de amenaza para el paraje natural de la Albufera.

La expansión del turismo de masas a partir de 1960 transformó definitivamente el espacio de la Albufera, antropomorfizándola en las áreas de contacto con una planta hotelera que crecía y la reducía a «lagos» de nombre más o menos turístico («Lago Menor», «Lago Esperanza», «Lago Las Gaviotas»). En 1988, lo que restaba de aquello que en su día fuera la Albufera original – un perímetro de 29 km y una extensión de algo más de 1.700 has. – fue declarado Parque Natural (Decreto de la C.A.I.B de 28-1-88), incluido en una Área Natural de Especial Interés (ANEI) que lo desborda por el W y el S. Sobre este paraje recientemente pesa la amenaza de un proyecto de campo de golf a construir en sus límites orientales.

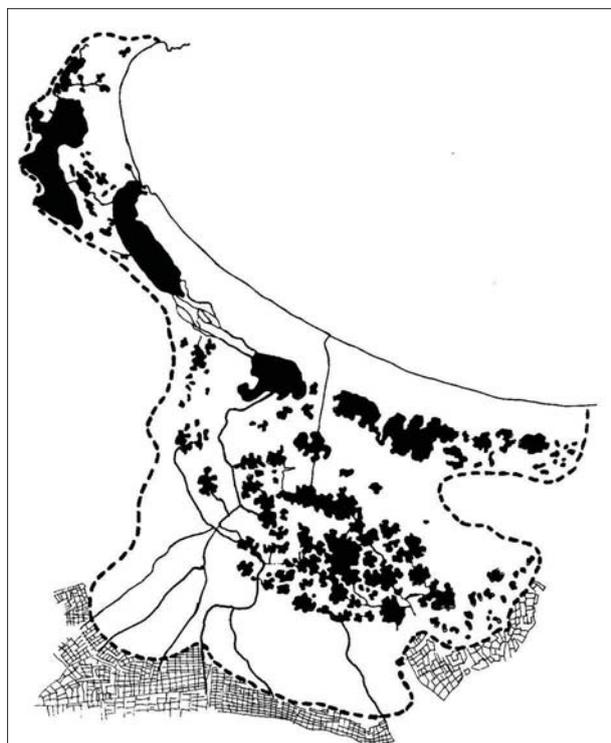


FIGURA 21: a la izqda., antigua extensión (1853) y a la dcha. vista actual de la Albufera de Alcúdia

FUENTE: S'Albufera. A guide for visitors, 1991 y Picornell, C.; Sastre, F.; Serra, S., 2002



⁶⁷ Topónimo de origen árabe (al buhayra), la laguna.

⁶⁸ Como torrentes mediterráneos que son sólo entran en actividad cuando se producen lluvias torrenciales, y por lo tanto con aportes de variación anual muy acentuada. Los caudales medios son: Ufanés, 13 hm³/año; Massanella, 5-10 hm³/año; Campanet, 3,6 hm³/año; Sant Miquel, 2,4 hm³/año; Almedrà, 5-10 hm³/año (Fuente: Pla d'ús i gestió del Parc Natural de S'Albufera. 1998-2002. Conselleria de Medi Ambient i Ordenació del Territori i Litoral – Govern Balear).

⁶⁹ Según partidas consignadas en el puerto de Palma, las exportaciones de arroz no fueron mucho más allá de una década (Fuente: Quintana, Alberto (1972): «Notas para una evolución del comercio de las Baleares entre 1868 y 1886», Mayurka, IX).



FIGURA 22: La presión turística sobre la Albufera de Alcúdia
FUENTE: Picornell, C.; Sastre, F.; Serra, S., 2002

La segunda oleada de modernización, de Alcúdia en particular, pero en general, de Mallorca, fue posible a partir de dos saltos cualitativos y cuantitativos en la producción / distribución del vector energético. En primer lugar, entre 1945 y 1949, el puerto de Alcúdia se amplió con un pantalán para la provisión de combustibles líquidos y posteriormente para la recepción de gas butano. Y en segundo lugar, ocho años más tarde, en 1957, se instaló en el mismo puerto una central termoeléctrica para proveer de energía al conjunto insular y aún trasladarla, mediante cable submarino, a la vecina Menorca, provisiones que se reforzaron a partir de 1981 con la central, también térmica, de Es Murterar, en el mismo término municipal y en la linde con el Parc de s'Albufera. A través de este proceso, el antiguo puerto – ya registrado en las cartas náuticas de Angelino Dulcet (1327) y Jafudá Cresques (1375)– que había servido para dar salida a las exportaciones agrícolas, se transformaba en *gateway* fundamental para la nueva funcionalización turística del espacio insular y su modernización en el contexto europeo vía la especialización turística. Una modernización que en el municipio de Alcúdia ha significado, entre otros aspectos los siguientes:

- > Pasar de 3.899 habitantes en 1970 a 15.897 en el 2005, o sea de una densidad demográfica de 65 hab/km² a otra de 265 hab/km².
- > Acoger 3.076 residentes extranjeros en el 2004 (tasa de extranjería: 20,4%), de los que 1.381 procedían del ámbito de la UE-25 (el 45% del total de extranjeros).
- > Que la población censada en el puerto y demás núcleos litorales represente el 63% de la del término (2004), cuando treinta y cuatro años atrás sólo suponía el 28%.

- > Disponer de 30 comercios detallistas por cada 1.000 habitantes y de una oficina bancaria por cada 658.
- > Poseer una ratio de 0,88 vehículos a motor por cada habitante.
- > Alcanzar, entre 1993 y 2001, la cifra de 2.258 proyectos de obra visados por el COAB.
- > Acumular el 7,24% de las plazas hoteleras de Mallorca (el 5,38% de las de Balears) en 22 hoteles, a los que sumar los 36 edificios de apartamentos, 15 aparthoteles, 3 agroturismos y 10 establecimientos turísticos de otro tipo.
- > Ampliar las urbanizaciones turísticas, a partir de la inicial de Alcanada, a las de es Barcarès –una primitiva colonia de veraneo de los alcudienses–, es Mal Pas, y Bonaire.

Can Picafort y la Marina de Petra

Seguimos paralelamente la línea de costa, entre las tierras de la Albufera y el cordón dunar que las separa del mar, y, dejando el continuo Playa de Alcúdia – Playa de Muro, llegamos al enclave turístico de Can Picafort, núcleo que originariamente fue de pescadores (el topónimo parece proceder del mote con el que se conocía a uno de los patronos de pesca) y a comienzos del siglo XX se transformó en colonia de veraneo para los lugareños de Santa Margalida y Muro. Aún cuando los primeros establecimientos hoteleros se implantaron en la década de 1930, su crecimiento urbanístico data de la segunda fase del «primer boom» y, con mayor intensidad, a partir de 1970.

En 2004 Can Picafort suponía el 59% de los 9.266 habitantes censados en el municipio de Santa Margalida, término que ha incrementado su población a un ritmo del 2,6% anual desde 1970. Con esta intensidad ha duplicado su densidad en treinta años (de 45 a 107 hab/km²), medida relativa que, suponiendo una tasa de ocupación de la planta turística local del 75%⁷⁰, aumenta hasta 207 hab/ km².

El municipio de Santa Margalida –de hecho, Can Picafort– concentra el 4,2% de las plazas de hoteles y apartamentos de Mallorca distribuidas en 58 establecimientos de estas dos clases, en una proporción cercana a dos hoteles por bloque de apartamentos,

⁷⁰ De acuerdo con datos de la Conselleria de Turisme, en 2004, la tasa de ocupación media en los establecimientos turísticos de la ruta que seguimos osciló desde un mínimo del 67% hasta un máximo del 80%.



FIGURA 23: Vista aérea de Can Picafort
FUENTE: <http://www.imedea.uib.es>

dotación a la que se suma un puerto deportivo de 3,9 has. de extensión total (marítima y terrestre). Esta oferta turística ha empujado la economía de la zona y ha atraído a extranjeros que, en 2001, representaban el 11% de la población municipal.

Dejamos a nuestras espaldas Can Picafort y, separándonos del litoral, nos dirigimos, cruzando la Marina de Petra, hacia las Serres de Llevant.»Marina», topónimo genérico de los paisajes bajo la influencia marítima directa, en Mallorca designa de forma particular el sector costero del S-SE-E de Mallorca, desde el Cap Enderrocat (t.m. Lluçmajor) a la Punta de n'Amer (t.m. Sant Llorenç) excepto en el tramo conocido como Salobrar de Campos⁷¹. En el antedicho sector litoral se reconocen las marinas de Lluçmajor, Santanyí, Felanitx y Manacor. Las marinas constituyen una unidad paisajística y, asimismo, en tiempos pretéritos lo fueron en su explotación humana. La homogeneidad paisajística deriva, por un lado, de la horizontalidad de su relieve tabular calcáreo cortado discontinuamente por barrancos resultado del hundimiento de torrentes por coincidencia de líneas de fractura y fenómenos de disolución cárstica, y por otro de su vegetación climática: la garriga de lentisco y acebuche (*Cneoro-Ceratonietum*) adaptada a

los suelos pobres y a la escasa pluviosidad. Hasta la integración del litoral mallorquín en los circuitos europeos de turismo de sol y playa, las marinas habían sido fundamentalmente espacios de caza menor y de ganadería ovina extensiva; sólo en coyunturas de escasez de alimento las marinas fueron también áreas de agricultura cerealícola de carácter marginal (*rotes* en su expresión catalana), y siempre, aprovechando las cavidades, los acantilados y los refugios de la costa, zonas preferentes del tráfico de contrabando. El sector de costa de la Bahía de Alcúdia comprendido entre Can Picafort (t.m. de Santa Margalida) y la Colònia de Sant Pere (t.m. de Artà) participa de las características fisionómicas aquí apuntadas, razón por la cual, como señalamos, se la reconoce como «Marina de Petra», zona que además se caracteriza por la porosidad de sus materiales, lo que unido a sus precipitaciones medias, la han convertido en un importante acuífero.

El castillo de Capdepera y Cala Ratjada

Hemos cruzado las primeras estribaciones de las Serres de Llevant, de dirección N-S (Puig de Ses Fites, 350 m, i Puig des Racó, 385 m) en el municipio de Artà y nos dirigimos hacia los dos pequeños valles que, encajados entre las elevaciones mencionadas y las de la Serra de Sant Jordi (dirección S-SE), conforman el término de Capdepera (de etimología latina *caput petrae* referida a un farallón frente al cabo del mismo nombre), en el que, además del núcleo cabecera, se localizan los enclaves turísticos de sa Mesquida, sa Font de sa Cala, Taconera, Canyamel, cala Agulla, cala Gat y, destacando sobre todos ellos, cala Ratjada.



FIGURA 24: Marina de Petra

FUENTE: adaptación sobre foto de JMG en *L'Ecologista*, 35, 2004

⁷¹ En Mallorca el término «marina», aunque de forma particular se refiere al tramo litoral indicado, también se aplica a otros sectores costeros más reducidos, como el de Banyalbufar o el de Valldemossa, municipios ambos situados en la Serra de Tramuntana.



FIGURA 25: El castillo de Capdepera
FUENTE: <http://www.mallorcaweb.com>

Nos hallamos aquí nuevamente con la dicotomía atracción-repulsión de la proximidad del litoral que tuvieron que superar los pobladores históricos de estas tierras. Por ello la línea de costa está jalonada de torres de vigía (Son Jaumell, torre Esbucada, torre Cega, Talaies Vella y Nova) y, a la vez, en tiempos medievales, la universidad de Artà, de la que dependía Capdepera, tuvo que habilitar Canyamel y Cala Ratjada como puertos con los que salvar la dificultad que entonces ofrecía el transporte por tierra. La villa de Capdepera está situada al pie de la colina del castillo que la corona. Esta fortificación aparece documentada en 1337, siendo ordenada su construcción por el rey Jaume II. Se trata de un recinto amurallado de perímetro triangular, defendido con cuatro torres. A finales del siglo XIX, aprovechando el emplazamiento elevado, se edificó en su interior un molino harinero de viento y allí también se encuentran una pequeña capilla y algunos modestos edificios que fueron el núcleo primitivo de la población.

A principios de siglo XX, los hacendados de la comarca empezaron a establecer casas de veraneo en el puerto pesquero de Cala Rajada, así como en otros lugares de la costa (ses Roges, es Carregador). En 1916 el contrabandista y financiero fundador de la banca homónima, Juan March Ordinas –además valedor del «*Dragon Rapide*» con el que el general Franco cruzó el Estrecho en 1936–, levantó en las inmediaciones de Cala Rajada un palacete (de sa Torre Cega), y en los años de la IIª República el puerto de esta cala acogió una reducida colonia de europeos que huían del irrefrenable ascenso del nazismo.



FIGURA 26: Vista aérea de Cala Rajada
FUENTE: <http://www.canalmar.com>

Como en otros lugares, la colonia de veraneo autóctono de Cala Ratjada conoció una importante transformación bajo el impulso del turismo de masas. Se desarrollaron como núcleos turísticos sa Mesquida, na Taconera, Son Moll, Cala Gat y Cala Agulla, entre otros. De hecho, Cala Rajada, Cala Agulla, Cala Lliteres, Son Moll y sa Pedruscada forman un continuo urbano que, en 2004, concentraba el 70% de la población de derecho del municipio de Capdepera, que contaba con 9.297 hab y una densidad de 169 hab/km², magnitudes que en el zenit veraniego (seguimos suponiendo una ocupación del 75% de las plazas) devienen en una población doblada y una densidad de 311 hab/km².

La oferta de alojamiento turístico de los 121 establecimientos de Capdepera presenta una distribución casi a la par entre hoteles y apartamentos que, sumados, totalizan 10.578 plazas (el 5,4% de la isla), y se complementan con dos puertos deportivos y 2 campos de golf.

Pula, Son Servera, Cala Bona y Cala Millor

Salimos de Cala Rajada en dirección al t.m. de Son Servera, cruzando el relieve del Coll des Vidrier a través de un túnel realizado a finales de la década de 1980. Las tierras que ahora surcamos pertenecen a la antigua finca agrícola de Pula, con restos de poblamiento pre-romano, que hace algunos años fue objeto de parcelación para instalar uno de los campos de golf que, con oferta de alojamiento complementaria, salpican todo el prelitoral desde Capdepera hasta Santanyi.

Llegamos a la población de Son Servera, capital del municipio del mismo nombre que en el siglo XIX se segregó del vecino Artà. Nos dirigimos hacia el continuo turístico litoral que forman Cala Bona, Cala Millor (en el t.m. de Son Servera) y Son Moro y Bonavista (en el municipio aledaño de Sant Llorenç). Un conjunto que, en 2004, concentraba el 36% de las poblaciones sumadas de ambos municipios, y a los que se añaden la urbanización de Costa de los Pinos y el continuo residencial de sa Coma-s'Illot que agrupa un tercio de los censados en Sant Llorenç.

Esta zona turística se caracteriza frente a las que ya hemos visto anteriormente por un predominio en la oferta de alojamiento de la tipología apartamento (48% del total de establecimientos por un 22% de hoteles en Son Servera y 36% apartamental por 30% hotelero en Sant Llorenç). En su conjunto, el «spot turístico» Cala Bona – Cala Millor – Son Moro – Bonavista – sa Coma – s'Illot totaliza 193 establecimientos y un número de plazas que, sólo en apartamentos y hoteles, significa el 11% de las plazas de Mallorca. Tal oferta turística se complementa con dos campos de golf y un puerto deportivo. Con el 75% de estas plazas ocupadas la

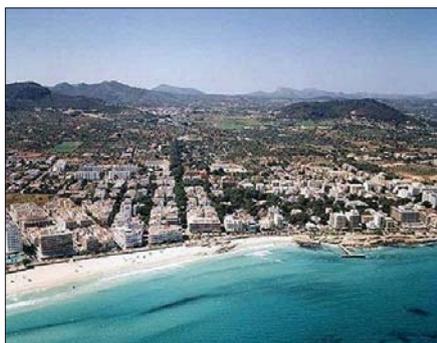


FIGURA 27: a la izda., Cala Bona y a la dcha., Cala Millor
 FUENTE: <http://www.canalmar.com> y archivo Onofre Rullan

densidad demográfica en Son Servera puede alcanzar los 388 hab/km² y los 214 en Sant Llorenç, cifras que calculadas sólo con la población de derecho se rebajan, respectivamente, a 253 y 91 hab/ km².

Tan importante desarrollo turístico ha inducido una dotación comercial de 30 licencias/1.000 hab y una oficina de crédito cada 675 hab, además de una motorización de 0,83 veh/hab. Las tasas de extranjería son del 11% en Son Servera y del 19% en Sant Llorenç.

Portocristo, el puerto de Manacor

Tras las concentraciones turísticas del continuo Cala Bona–Cala Millor proseguimos nuestro camino en dirección a Portocristo. El puerto de Manacor, topónimo ya documentado en la medieval «Crónica» de Bernat Desclot, cambió su denominación por la de Portocristo recogiendo una leyenda popular consignada en el siglo XIX en una «Guía Manual de las Islas Baleares». Con sus más de 125 has. de extensión y 6.394 habitantes de derecho en 2004 (18% de la población municipal), Portocristo constituye el segundo núcleo del municipio de Manacor. Comparte con otros asentamientos litorales el tipo de emplazamiento, en la desembocadura de un torrente (Torrent de ses Talaioles) que discurre encajado en la plataforma tabular costera y en la proximidad de una antigua zona pantanosa (Estany d'en Mas), así como también su situación de apertura y vigía (Torre de Portocristo) de las rutas marítimas procedentes de Occidente.

Aunque algunos restos arqueológicos indican su temprana utilización como puerto durante la dominación romana, el margen litoral de Manacor, como el del resto de la isla, estuvo escasamente ocupado hasta bien entrado el siglo XIX, en parte como precaución ante las amenazas berberiscas que de forma irregular

llegaban por mar, en parte –como es el caso– por las condiciones insalubres de las zonas pantanosas. Hasta 1865, Portocristo contaba sólo con una docena de viviendas. Pero los programas de modernización agrícola de la segunda mitad del XIX, a que hemos hecho antes referencia, dragando las aguas estancadas y orientando la producción hacia la exportación, supusieron la primera formación de un asentamiento permanente. En el caso concreto que nos ocupa, fue el núcleo denominado del Carmen, iniciativa de un miembro de la nobleza local, el marqués del Reguer, quién aprovechando la Ley de Colonias (1868) impulsó la parcelación de tierras y su destino a la producción vitivinícola. Coyunturalmente esta producción alcanzó su punto álgido coincidiendo con la crisis de la filoxera en Francia. Esta circunstancia –que veremos repetida al llegar al próximo Portocolom– facilitó la dotación del puerto de una aduana de segunda clase y el establecimiento de rutas regulares con los puertos de Barcelona, Sete y Marsella; sin embargo, la coyuntura favorable duró escasos años al ser también las vides mallorquinas afectadas por la plaga de aquel hemíptero.



FIGURA 28: Vista aérea de Portocristo
 FUENTE: <http://www.canalmar.com>

Tras el intento de modernización siguiendo la ruta de la agricultura de exportación, acabando el siglo XIX la exploración de las cavidades cársticas (coves del Drach y coves dels Hams) situaron a Portocristo entre los atractivos del turismo inicial, y lo que fuera una colonia agrícola y núcleo de pescadores fue transformándose en colonia veraniega de la población de Manacor y reclamo turístico de excursiones programadas para viajeros europeos. Sin embargo el lento proceso de dotación de infraestructuras básicas (corriente eléctrica en 1955, alcantarillado en 1965 y agua potable en 1974) repercutieron en un desarrollo turístico relativamente tardío⁷². Elemento clave en la incorporación plena de Portocristo a la modernidad turística fue la creación del puerto deportivo y club náutico a mediados de la década de los 70; un equipamiento que en la actualidad cubre un área marítimo-terrestre de 3,8 has. y ofrece un servicio de 625 amarres.

Efectivamente, el desarrollo turístico en la zona resultó algo más diferido en el tiempo, pero igualmente ha alterado de forma importante el municipio que hasta 1981 se situaba en segundo lugar por su tamaño demográfico y su importancia económica dentro del conjunto insular, por detrás de Palma. Así, mientras en 1970 todavía el 89% de la población residía en el interior (Manacor y la entidad menor de Son Macià), treinta y cuatro años después la población censada en Portocristo y en las urbanizaciones litorales ya constituía cerca del 30% de los 35.512 manacorenses de derecho, población que cuenta con una tasa de extranjería del 12%.

La dotación turística ha llegado a los 64 establecimientos (2002), con unas proporciones casi a la par entre hoteles y apartamentos, si bien el número de plazas apartamentales supone el 5% de las de Mallorca y las plazas hoteleras en Manacor representan solamente

el 3,5% de las insulares. Por otra parte, Manacor viene experimentando un importante desarrollo del agroturismo y del turismo rural (13 establecimientos de estas clases en 2002).

Portocolom, el puerto de Felanitx

Salimos de Portocristo y recorriendo pequeños valles encajados entre las colinas de las Serres de Llevant nos separamos de la línea de costa donde, entre 1956 y 1970, se realizaron las parcelaciones de las urbanizaciones de Calas de Mallorca y Cala Murada. Esta zona, además de residencias unifamiliares en gran número, cuenta con 7.300 plazas turísticas repartidas casi al 50% entre hoteles y apartamentos.

Tras recorrer una docena de km giramos hacia el litoral en el que encontramos Portocolom, topónimo procedente del latín *portu columbi* consignado ya en el siglo XIV en la «Crónica» de Pere Marsili, que es el puerto del término municipal de Felanitx y su segundo asentamiento en tamaño demográfico (3.503 hab de derecho en 2004, que suponen el 21,7% de la población municipal). El transpaís de algunas elevaciones menores integradas en las Serres de Llevant conecta con el litoral recortado, ofreciendo un importante abrigo natural de 5 km de perímetro y 60 has. de superficie, bien resguardado de los vientos, excepto de los de componente S, y con predominio de la morfología acantilado (de hasta 30 m de altura), sólo interrumpida con litoral llano en el sector occidental de la rada (la zona denominada Sa Bassa Nova) y con pequeñas playas de arena en el tramo oriental de la misma (es Babo, s'Arenal des Homos y s'Arenal de ses Dones). El transpaís interior está drenado por cuatro cortos torrentes que,

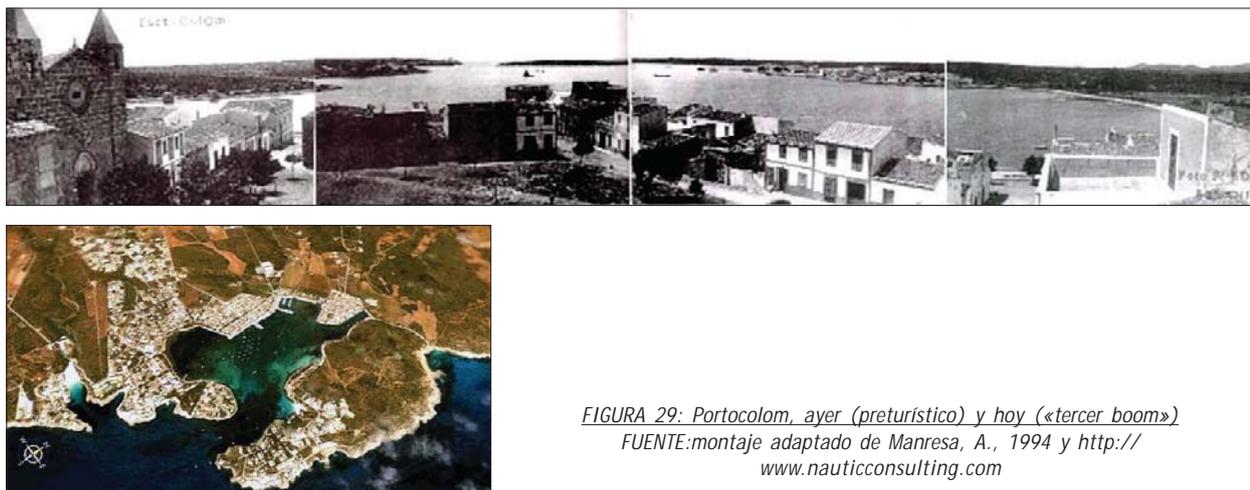


FIGURA 29: Portocolom, ayer (preturístico) y hoy («tercer boom»)
FUENTE: montaje adaptado de Manresa, A., 1994 y <http://www.nauticconsulting.com>

⁷² En Rosselló Verger (1964): op. cit., :496-497, puede leerse como en la primera mitad de la década de 1960 «...no se ha equipado para recibir al turismo que por millares llega...», contando «...en la actualidad [con] dos hoteles [y] cinco pensiones».

tras transcurrir encajados en barrancos que cortan el relieve tabular, desembocan en distintos puntos del puerto.

Si bien diversos yacimientos de navetas y un fragmento de muralla talayótica, así como pecios de ánforas romanas –recientemente vulnerados por obras de dragado para favorecer el calado del puerto deportivo– atestiguan el poblamiento antiguo, como en toda la costa insular, las diversas incursiones corsarias berberiscas y otomanas constituyeron durante siglos una amenaza demasiado grave para la ocupación humana de este litoral. Por ello Portocolom no inició su existencia como asentamiento permanente y puerto de importancia hasta el siglo XVIII, cuando la piratería en el Mediterráneo había decaído y Felanitx, con más de 60 fabricantes, se convirtió en el primer municipio de Mallorca en la elaboración de vinos y aguardientes destinados a la exportación.

La función comercial de Portocolom fue oficialmente reconocida a mediados del siglo XIX cuando se lo dotó de aduana y de una colonia agrícola de 270 has. que contribuyó a diversificar las exportaciones (frutos secos y ganado porcino) que en conjunto tenían como principales destinos las ciudades de Barcelona, Sete y Marsella. La modernización agrícola decimonónica se centró sin embargo en el cultivo de uva para producción vinícola, hasta el punto de contabilizar en 1875 y sólo en el municipio de Felanitx una superficie de 3.650 has. de vides. El punto culminante de esta actividad exportadora desde Portocolom se alcanzó entre 1880 y 1890 (con salidas de hasta 15 millones de litros de vino), hasta el punto de proyectarse una línea de ferrocarril que debía conectar el puerto con Felanitx y con Manacor. Los puertos de destino desde Portocolom abarcaban buena parte del Mediterráneo Occidental

(Palma, Maó, Ciutadella, Barcelona, Cartagena, Niza, Port Vendres, Sete, Marsella, y en la Argelia francesa Bugía, Bone y Argel) y llegaron a dirigirse hacia algunos del Atlántico francés (Burdeos, Toulon y Le Havre).

El éxito de esta agricultura comercial, con todo, fue episódico ya que entró en un declive irrefrenable (en 1907 la superficie de viñedo en el conjunto de Mallorca a penas superaba las 2.800 has.) a partir de la propagación de la plaga de filoxera en 1891 en Mallorca, así como con el establecimiento de fuertes medidas proteccionistas en el mercado vinícola francés. Sin embargo, como escribió Rosselló Verger (1964), el vino creó una verdadera burguesía en Felanitx; una clase dinámica y emprendedora que en 1913 inauguró, siguiendo el modelo iniciado en Cataluña, una estación enológica y cinco años más tarde, bajo el impulso del ingeniero agrícola catalán Ernesto Mestre⁷³, la primera cooperativa de producción vitivinícola. Una burguesía que, a su vez, reconvirtió Portocolom en su estación de veraneo, dilatando el espacio urbano desde la primitiva colonia hacia la zona del muelle comercial y más allá de éste.

Aquí, como antes en Portocristo, el impacto del turismo de masas no cobró verdadero impulso hasta la década de 1970. Efectivamente, entre 1970 y 1980 se extendieron las urbanizaciones de La Fe, los bloques de apartamentos en la zona denominada La Batería y la urbanización de Cas Corso con un hotel situado sobre la desembocadura del torrente del mismo nombre que, desbordado tras unas características precipitaciones intensas, en el otoño de 1989 provocó grandes pérdidas materiales y tres muertos. De esta misma época es el desarrollo del puerto deportivo, que en el decenio siguiente se completó con la urbanización del tramo de costa en el que se halla el faro, urbanización que no



FIGURA 30: Dos imágenes felanitenses de anteaer (industria vitivinícola) y de ayer (la «prehistoria» transportista del Grupo Barceló)
FUENTE: Manresa, A., 1994

⁷³ En la década de 1920, asociado con otros promotores, impulsó la urbanización turística de Santa Ponça en el litoral del municipio de Calvià (Bahía de Palma).



FIGURA31: La última (¿...?) alteración de Portocolom
FUENTE: elaboración propia

Llegó a la vecina cala de s'Algar gracias a la movilización ciudadana y ecologista. Aquello que fue residencia de veraneo de los naturales de Felanitx ha triplicado en los últimos veinte años su población de derecho y se ha transformado en un núcleo turístico de más de veinte establecimientos que ofrecen unas 2.500 plazas a las que hay que sumar otras 5.000 de segunda residencia y un puerto deportivo de 475 amarres. El último proyecto de alteración del espacio portuario puede consistir, según las Normas Subsidiarias del ayuntamiento felanitense, en la implantación sobre las 7,2 has. del Pla de la Sinia de un polígono de servicios náuticos que requerirá una vía de circunvalación.

Felanitx

Salimos de Portocolom en dirección a la cabecera del municipio Felanitx cruzando la franja litoral que sube desde la costa hasta la cota aproximada de 100 m; es la unidad de paisaje que se conoce como «marina de Felanitx», una plataforma carbonatada de origen arrecifal de fines del Terciario. A partir del cruce de carretera con la que lleva al pueblo vecino de s'Horta y al campo de golf de Vall d'Or, la ruta transcurre atravesando las estribaciones meridionales de las Serres de Llevant que aquí, y a diferencia del extremo N, en Artà, presentan relieves menos enérgicos, si bien destacan las altitudes del puig de Sant Salvador (494 m), sa Comuna (432 m) y del castell de Santueri (423 m). Cuando avistamos la ciudad de Felanitx entramos en la zona más llana del municipio; se trata de una «basinrange» ó cuenca entre alineaciones.

Felanitx concentra el 58,7% de la población del término (9.485 hab de 16.153) y se extiende en una superficie aproximada de 130 has. Buena parte de sus características como centro subcomarcal e industrial han sido objeto de comentario cuando antes nos referimos a su puerto. El núcleo originario (es Sitjar) era musulmán –aunque hay en las inmediaciones numerosos testimonios de poblamiento pre-romano– y se organizó en torno de la fuente de Santa Margalida. En el siglo XIV, durante el reinado de Jaume II, alcanzó la categoría de «villa» y creció, en dirección al camino que la comunicaba con Manacor, con un trazado irregular muy condicionado por la topografía local. Con los ciclos expansivos de la viticultura y las industrias alimentarias en el siglo XIX se amplió con las zonas de ensanche de sa Torre y ses Eres, y ya en el siglo XX su crecimiento, en no poca medida posible por la llegada de verdaderas colonias de inmigrantes

murcianos y extremeños que llegaban para trabajar en las minas de carbón de Firella, la construcción y, finalmente, en los servicios turísticos, se ha producido en sus sectores septentrionales (N y NW).



FIGURA 32: Felanitx
FUENTE: Barceló, 1982

Massís de Randa

Dejamos atrás Felanitx y, por la carretera que lleva al pueblo de Porreres, nos dirigiremos hacia la autovía Palma – Manacor, el tercer eje viario fundamental de la isla tras el básico de la bahía de Palma (conexión con el aeropuerto) y el no menos remarkable corredor entre bahías que discurre a lo largo del piedemonte de

la Serra de Tramuntana. Tomamos esta vía rápida para luego desviarnos por una estrecha carretera comarcal que nos llevará, primero, al caserío de Randa – topónimo árabe que significa «laurel» – y, luego, a la principal elevación del Massís de Randa, el puig de Cura, lugar en el que realizó algunas de las producciones de su obra el filósofo y escritor medieval mallorquín Ramon Llull. En el camino cruzamos las villas de Montuiri y Algaida, tradicionales pueblos del interior de Mallorca que, en las últimas décadas han ido adquiriendo condición de «pueblos-dormitorio» de poblaciones residentes que se desplazan diariamente a sus trabajos en Palma.

El Massís de Randa, que se prolonga hacia el W con la Serra de Galdent (véase fig. 33), es el punto más elevado de un «Pla» que sólo en oposición a la Serra de Tramuntana es llano, constituyendo además el límite orográfico entre las tierras del interior y la Marina de Lluçmajor. La situación del puig de Cura convierte este lugar en una atalaya privilegiada: desde aquí atisbaremos, siempre que las condiciones atmosféricas sean favorables, una visión casi panorámica del conjunto de la isla, a excepción de la vertiente marítima de la Serra de Tramuntana y, si la calima no lo impide, podremos prolongar la observación hasta el vecino archipiélago y Parque Nacional Marítimo-Terrestre de Cabrera. Esta misma situación y la proximidad de la montaña a Palma favorecieron hasta la segunda década del siglo XIX la

localización de una escuela insular de latín y filosofía escolástica (lulista), y en la actualidad se ha aprovechado para instalar en la cima antenas de telefonía y de comunicaciones para el tráfico aéreo que, sobrevolando la plataforma de la marina, se dirige al aeropuerto palmesano de Son Sant Joan.

Instalados en la cima de Cura podemos distinguir las tres grandes unidades de paisaje de la isla (véase fig. 35):

(1) Como telón de fondo, desde el SW al NE, la Serra de Tramuntana que, con unas dimensiones máximas de 15 km de ancho por 80 de largo y una extensión de 1.000 km², concentra las mayores altitudes de la isla⁷⁴ y del archipiélago, así como las precipitaciones más intensas en su sector central (más de 1000 mm anuales). Se trata de un relieve alpino –como el que se verá en els Amunts de Eivissa y similar al de la Marina alicantina– en el que se diferencian tres unidades tectónicas, cabalgadas y arrastradas en dirección NW, que se superponen con buzamiento SE; esta disposición da lugar a una vertiente NW acantilada («costa brava» de Mallorca) frente a la del SE que desciende con mayor suavidad hacia el interior.

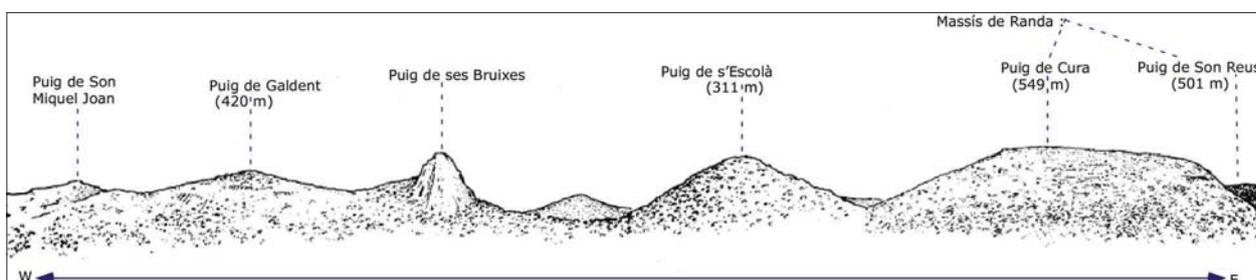


FIGURA 33: La alineación del Massís de Randa (vista desde el S)
FUENTE: adaptación de un dibujo de B. Bonnín en «Tresquem per la muntanya»

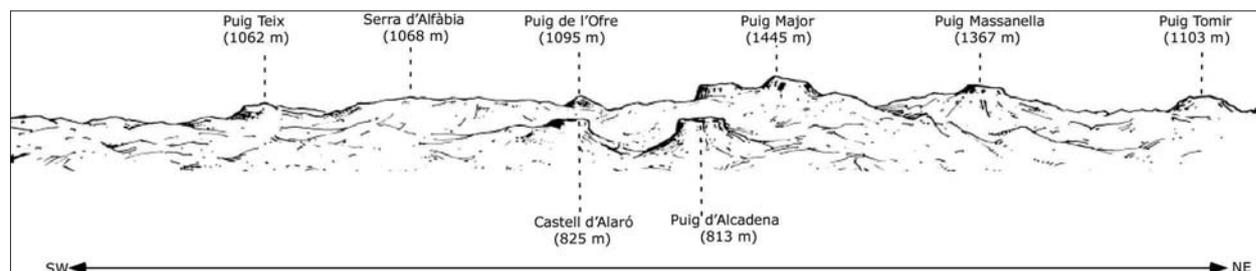


FIGURA 34: La Serra de Tramuntana desde el Massís de Randa (esquema)
FUENTE: adaptación de un dibujo de B. Bonnín en «Tresquem per la muntanya»

⁷⁴ No casualmente en 1958, dos años después del acuerdo hispano – norteamericano y uno año antes del Plan de Estabilización, los mallorquines fueron mudos testigos de uno de los cambios más espectaculares en la fisonomía de la Serra de Tramuntana: su cima más alta, el puig Major, quedó rebajada con motivo de las obras de explanación que se requirieron para que las fuerzas de los EE.UU instalasen allí un radar militar y la apertura de la correspondiente carretera de servicio. Anadidamente, durante décadas, el acceso estuvo prohibido (según Dora Coll, M.A (2003): Retratar Mallorca. Observar la natura. Conselleria de Medi Ambient, Palma.

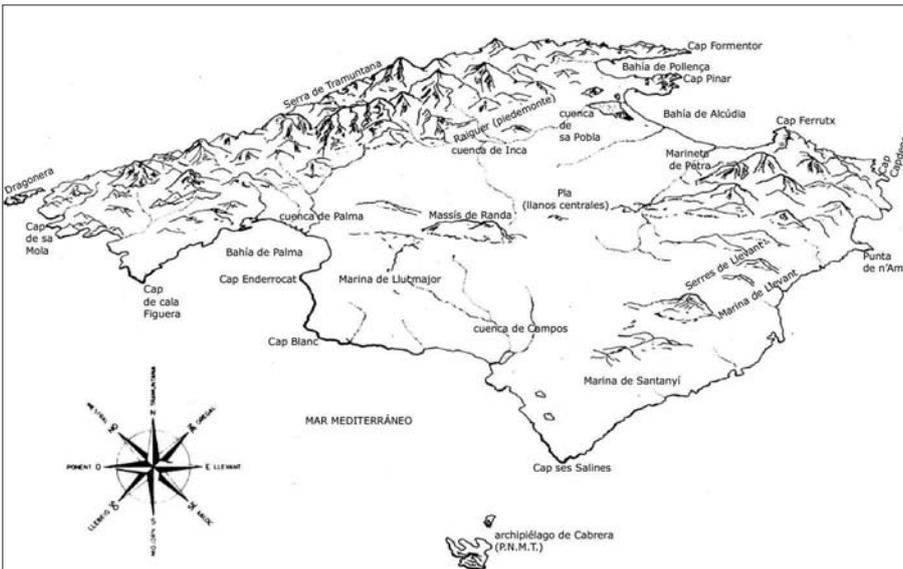


FIGURA 35: Los ámbitos insulares desde el Massís de Randa
 FUENTE: archivo GIST, 2005 y adaptación de un dibujo de B. Bonnín en «Tresquem per la muntanya»

Algaída, se ofrecen a nuestra vista las unidades de relieve con las que se produce el contacto / límite entre las tierras del Pla y las de la Marina de Llutmajor: a poniente, se erige el puig d'en Canals (269 m), y a oriente las cimas de Galdent (420 m) y puig de ses Bruixes (374 m), que son las elevaciones que enlazan con el Massís de Randa.

Llutmajor

Después de recorrer los escasos 4 km que median desde el caserío de Randa, entramos en la ciudad de Llutmajor, topónimo mozárabe de doble raíz latina

(2) Hacia el E, las Serres de Llevant, a las que ya nos hemos referido con anterioridad; y, entre ambas, (3) la depresión central que enlaza las bahías de Palma y Alcúdia. A lo largo del contacto entre aquella y la Serra de Tramuntana, transcurre la falla Palma-Alcúdia, colmatada de glaciares, conos de deyección, llanuras aluviales y piedemontes; un contacto que, como suele ocurrir en las zonas ecotónicas, unas veces se percibe como conjunto («Raiguer») y otras como sucesión de unidades (cubetas de Palma, Inca y sa Pobla), pero, en cualquier caso, una franja esencial en la demografía y economía insulares.

lucum maiorem (gran bosque). Esta demarcación es la más extensa de la isla (324,9 km²) y sus núcleos, además de la cabecera municipal, constituyen una alineación de urbanizaciones turístico-residenciales (de E a W, El Dorado / Cap de Regana, Tolleric, Bahía Grande – Bahía Azul / sa Torre, Maioris Decima / puig de Ros, Las Palmeras / Son Granada, Cala Blava – Bellavista, Son Verí y sa'Arenal) emplazadas en el litoral de sa Marina, plataforma de materiales arrecifales miocénicos posteriores a los movimientos orogénicos responsables de la formación de las principales unidades de relieve de la isla.

Tras nuestra parada en el monasterio de Cura descendemos en dirección a Llutmajor. Cuando llegamos a la carretera que enlaza esta última población con la de

La ciudad de Llutmajor es en su origen una de las pueblas constituidas con las «Ordinacions» de Jaime II, con un casco histórico compacto de perímetro cuadrangular edificado sobre una preexistente alquería musulmana adscrita al distrito de Muntuy. Hasta el siglo XIX fue centro de mercado de la comarca, con una

producción más ganadera que cerealícola (dada la pobreza de los suelos), industrializándose a partir de entonces de forma destacada en los subsectores de productos alimenticios, vinos y alcoholes, tejidos y calzado. De éstos, sólo la industria zapatera resistió los efectos del «primer boom», aunque no hizo lo mismo con la crisis de 1980 y la posterior expansión turístico-residencial del «tercer boom»; en 1977 aún se contaban 22 fábricas de calzado en Lluçmajor, y a día de hoy la última que quedaba, una factoría de la marca Yanko, tramita su cierre y relocalización en el sudeste asiático. La existencia de esta base industrial dio lugar a que Lluçmajor fuese uno de los primeros centros de actividad sindical y de partidos obreros en la isla, organizaciones duramente reprimidas en la postguerra civil. La industria llucmajorense actualmente se localiza en el Polígono de Son Noguera, conectado con la autopista Palma-Lluçmajor y sede del Grupo Globalia, resultando un espacio muy polémico en su urbanización dadas las pretensiones de terciarización de ocio y restauración de la mayoría municipal (Partido Popular y un minoritario partido de tinte «neolerrouxista» dirigido por un ex-número de la Policía Nacional cuando ésta iba uniformada de gris).

Dejando atrás Lluçmajor, enfilamos el tramo de autopista inaugurado en 2005 que, conectando con la de Levante (aeropuerto), nos llevará a Palma. Esta infraestructura es uno de los mejores exponentes de la concepción que rige en las actuaciones de la política autonómica contemporánea y, para no caer en juicios de valor que pudieran considerarse más expresiones ideológicas que razonamientos, nos limitamos a reproducir algunos datos técnicos de la Memoria del proyecto:

Longitud del recorrido = 14'7 km
 Superficie afectada = 95'4 Ha
 Coste presupuestado = 46,6 millones de euros
 Coste por km = 3.170.068 euros
 17 sectores considerados con impacto medio o alto, de un total de 23, según la Memoria de la Evaluación de Impacto Ambiental.



FIGURA 36: Vista general de la ciudad de Lluçmajor
 FUENTE: <http://bloc.baleaerweb.net/album/343/541>



FIGURA 37: Vías de gran capacidad y no menor impacto socioambiental: La prolongación de la autopista de Levante hasta Lluçmajor

FUENTE: archivo GIST, 2005

Descendemos de la plataforma que constituye la Marina de Lluçmajor hacia la cubeta de Palma dejando a nuestra izquierda, primero, las instalaciones de los dos campos de golf e importante oferta de alojamiento que aquí tiene la multinacional Marriot y, más allá el conjunto de urbanizaciones antes mencionadas que agrupan el 27% de la población municipal y buena parte de los 4.500 visados de obra que se expidieron en este término entre 1996 y 2001, y a nuestra derecha, donde antes había un pinar sobre dunas fósiles, un circuito para pruebas de velocidad. Al fondo ya distinguimos la bahía de Palma y en ella, a levante, el núcleo de s'Arenal, originariamente núcleo de canteros de arenisca y de veraneantes locales, y desde la década de 1960 ejemplo paradigmático de turismo hotelero de bajo precio (concentra el 7% de plazas hoteleras y de apartamentos de la isla), y en el que actualmente reside el 34% de los habitantes de Lluçmajor.

Aeropuerto de Son Sant Joan

Llegando ya a la periferia de Palma, dejamos a nuestra derecha las instalaciones del aeropuerto de Son Sant Joan, infraestructura esencial para la inserción interregional de la isla y verdadera «bomba de alimentación» de su crecimiento económico y transformación territorial, motivos todos por los que ha seguido un proceso continuado de mejoras y ampliaciones, discutiéndose en la actualidad, y habiendo transcurrido sólo nueve años desde la última remodelación que agrupó las diversas terminales antes existentes en una sola de 25 Ha, el proyecto para adaptarlo a un tráfico de 38 millones de pasajeros/año.

En 2004 registró un movimiento de 177.853 aparatos con el que se desplazaron 20.416.023 pasajeros, pasaje que fue en un 72% de extranjeros, 25% de nacionales y 3% de regionales. Estas magnitudes lo sitúan entre los diez primeros aeropuertos europeos y le

confieren una posición troncal en el esquema aeroportuario del estado (junto a Barajas, el Prat y los de Tenerife y Las Palmas), reforzada recientemente, como ya señalamos antes, al haber adquirido posición de «hub» para la Península Ibérica por parte de varias compañías europeas.

El aeropuerto de Son Sant Joan registra a modo de «sismógrafo» la evolución de la funcionalización turística de la isla, tal y como refleja la gráfica siguiente. En el periodo 1984-2004 ha experimentado un crecimiento absoluto de más de once millones de pasajeros, con un ritm. anual del 4%.

Aunque un tercio del tráfico total corresponde a vuelos chárter, ésta proporción varía atendiendo al tipo de tráfico –40% en el internacional y 4% en el interior– y al segmento de mercado –5% en el español y 9% en el alemán, pero 83% en el británico–.

Las últimas iniciativas planteadas en torno a tan fundamental elemento de la geografía contemporánea insular han apuntado, en una línea ya experimentada en otros aeropuertos metropolitanos de Europa, hacia su conversión en «ciudad aeroportuaria», ya que además de la ampliación de su capacidad de movimiento, se ha venido considerando la habilitación de nuevas zonas de servicios para las compañías aéreas, centros comerciales y de ocio, equipamiento hotelero y de oficinas, siendo un ejemplo de éste último el edificio «Mirall Balear» que, con superficies de trabajo que van desde los 200 hasta los 420 m², alcanzaban en 2005 precios superiores a los 700.000 euros.

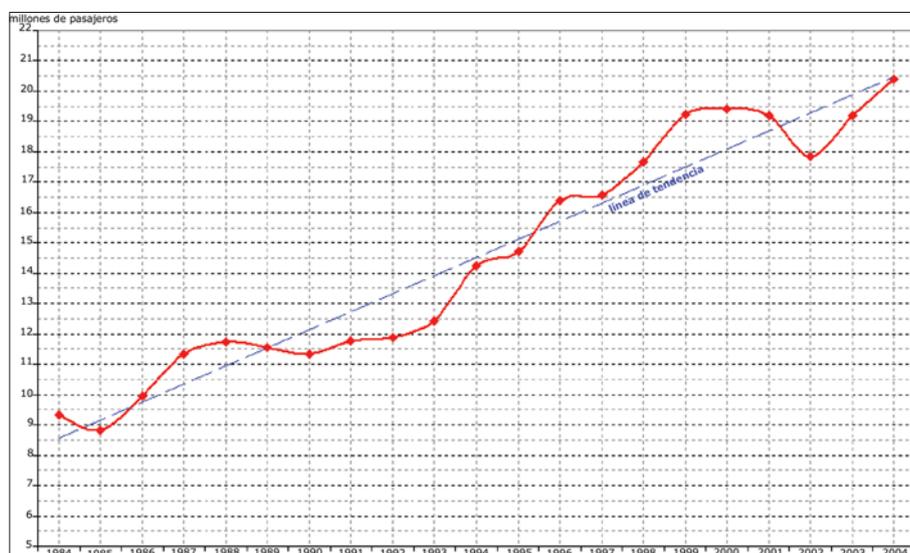


FIGURA 39: Evolución reciente del tráfico aeroportuario. Mallorca 1984–2004.(entrada y salida)
 FUENTE: elaboración propia a partir de datos de *El turisme a les Illes Balears.Dades informatives 2004*
 in <http://www.finestraturistica.org>.

Conclusiones

El capitalismo, pues, es un sistema lanzado a un aumento ilimitado de la producción en nombre de un aumento ilimitado de los beneficios. Sin embargo, la producción no puede aumentarse de manera ilimitada. Libres de las trabas ... los empresarios capitalistas todavía tienen que enfrentarse con las limitaciones de la naturaleza. (...). Lo que debe quedar bien claro es que las mermas ambientales también conducen a una disminución de los beneficios.

Marvin Harris : Caníbales y reyes

La construcción histórica del territorio Mallorca, primariamente, aparece marcada por su condición insular –límite espacial estricto y finitud estricta en la disponibilidad de sus recursos– diversamente superada a lo largo de los siglos en función de los objetivos y medios humanos que en él se han ido estableciendo y que desde él se han proyectado como relaciones hacia otros espacios. La insularidad no es sólo un hecho físico por cuanto la evolución de la relación de las sociedades instaladas en este medio con otras continentales ha variado el grado de repliegue / apertura del espacio insular.

La inscripción contemporánea de Mallorca en la División Internacional del Trabajo –su apertura y situación en el mundo desde 1900 hasta el día de hoy– se ha producido a través de su especialización como espacio semiperiférico para el ocio turístico de los centros europeos. Esta vía de inserción en el capitalismo internacional ha sido posible, por un lado, en la medida que la sociedad insular ha adaptado de forma continua sus pórticos territoriales (*gateway*) de relación con el exterior: primero fue el puerto de Palma y, posteriormente, sus instalaciones aeroportuarias. Estas últimas, con un movimiento de pasaje que superó los veinte millones en 2004, se han convertido en un nodo de primer orden en el tráfico aéreo europeo y en un fiel registro del proceso de funcionalización turística de la isla. Por otra parte, la configuración de Mallorca como semiperiferia de los centros del capitalismo europeo se ha efectuado a través de la modificación de la lógica y orden espaciales preexistentes, poniendo en valor la franja litoral para su producción como espacio turístico – urbano, puesta en valor que ha transcurrido en tres etapas sucesivas con las que la alteración / funcionalización ha ido difundiéndose a la totalidad del territorio insular. Tres etapas que no son simples coyunturas y que responden a los ciclos de fondo del curso contemporáneo del capitalismo: primer boom turístico (1950-1973) del capitalismo desarrollado siguiendo la pauta fordista, segundo boom turístico (1973-1991) de reconversión-readaptación capitalista hacia el capitalismo global del tercer boom (1991- ...).

En los últimos cincuenta y cinco años la afluencia turística con destino a Mallorca ha pasado de

algo menos de 100.000 turistas/año (1950) a cerca de once millones y medio (2004), acogidos mediante una oferta que ha aumentado en más de 23.000 establecimientos y ha llegado a 285.718 plazas de alojamiento turístico (2004). Tan radical y profunda especialización se ha producido adoptando sucesivas modalidades coherentes con el transcurso general de la producción capitalista. A lo largo del primer boom mediante la implantación de una importante planta hotelera y con un paquete o producto turístico estandarizado de «sol y playa» de consumo de masas. En el segundo boom derivando parte del alojamiento turístico hacia formas extrahoteleras (el bloque de apartamentos, principalmente) que posibilitaban, en un contexto internacional de crisis y reestructuración, el mantenimiento de la competitividad turística por la vía de la reducción de los costes del factor trabajo. En la presente fase postfordista, diversificando la oferta reglada a través de modalidades de alojamiento orientadas a nichos de mercado específicos y simultáneos con el de «sol y playa» tradicional (turismo deportivo, sea a partir de campos de golf, prácticas náuticas u otras, turismo rural y, particularmente, a partir de los cambios en el mercado del transporte aéreo y del desarrollo de las NTI en la contratación de viajes y estancias, turismo residencial). La organización de esta funcionalización turística del territorio insular ha evolucionado desde las iniciales iniciativas locales amparadas por las multinacionales gestoras de los centros emisores (los tour-operators), pasando por la formación de cadenas hoteleras autóctonas y, por el momento, se cierra cuando las más poderosas de entre aquellas han emprendido, desde hace dos décadas, su propio proceso de transnacionalización.

El intenso proceso de funcionalización turística experimentado en Mallorca se refleja de forma patente en la evolución de la composición sectorial de su población activa, desde un patrón, en la década de 1950, en el que el sector primario era todavía dominante junto a un destacable sector secundario, hasta la actual hipertrofia del terciario, marginalidad residual del primario y un secundario que cada vez menos ha podido soportar los embates de crisis reestructurantes y de competitividad de la industrialización periférica, en el que sólo la construcción –y de forma destacada, por cierto– descuella.

La senda de crecimiento económico general que se ha seguido y, en particular, la intensividad en mano de obra de la especialización turística han posibilitado y reclamado, a un tiempo, un no menos destacable crecimiento demográfico. En los últimos cincuenta y cinco años, la población mallorquina se ha duplicado con creces (de 341.450 habitantes en 1950 a 777.821 en 2005), siguiendo un ritmo medio anual del 1,50%. Crecimiento demográfico posible gracias a sucesivas oleadas de inmigrantes: de las áreas más atrasadas del estado español durante el primer boom; de residentes

Europeos con el segundo boom; y con un remarcable flujo de los «sures» postcomunistas, norteafricanos y latinoamericanos en el tercer boom.

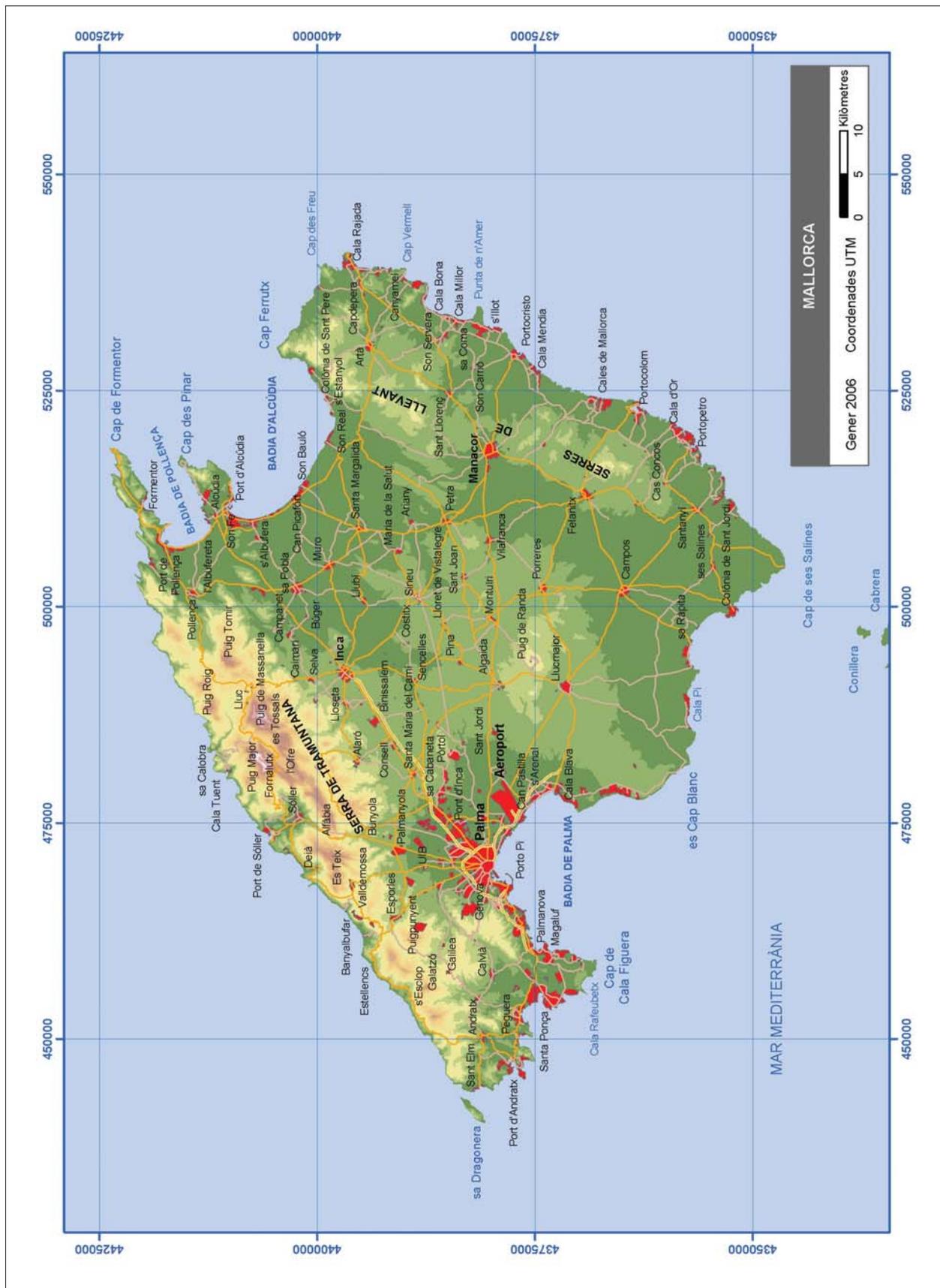
El sistema urbano de la isla ha ido alterándose y evolucionando conforme lo hacia el marco general económico y demográfico. De esta suerte, el primer boom se cerraba con un dominio macrocefálico de la capital insular que, en un clásico proceso implosivo, había logrado concentrar la mitad de los insulares a costa del vaciado continuado de los otros lugares. El efecto centrípeta de la ciudad mayor que reúne a un tiempo la función de entrada y la gestión del vector de transformación que es el turismo alcanzó su máximo con el segundo boom, si bien entonces ya iban detectándose los primeros síntomas de explosión urbana hacia los municipios más inmediatos afectados, directa e indirectamente, por la funcionalización turística, prefigurando la constitución de un área metropolitana en torno a Palma. Finalmente, siguiendo la pauta común a otros ámbitos urbanos del estado español, en la década de 1990, la ciudad primate del sistema tras un lapso de relativo estancamiento contrastado por el desarrollo de su corona metropolitana, parece que con el cambio de siglo deriva hacia una nueva reconcentración, proceso en el que los nuevos flujos inmigratorios devienen fundamentales.

La dinámica en el patrón de usos del suelo constituye un segundo indicador básico de la reciente geohistoria de Mallorca y de los efectos de la funcionalización turística de su territorio. Aunque de «visu» la formalidad de amplias extensiones de la isla pueda inducir a pensar lo contrario, la urbanización del espacio insular, en términos físicos y aún más en clave funcional, ha sido y es un proceso irrefrenado. La artificialización urbana afectó en el transcurso del primer boom al 2,7% de la superficie de la isla (cerca de 96 km²) y las siguientes fases de segundo y tercer boom han elevado el área de usos urbanos al 5,5% del territorio (198 km²). La política territorial seguida hasta nuestros días, y de modo concreto el reciente Plan Territorial de Mallorca, lejos de frenar tal proceso de «destrucción creativa», lo sacraliza e impulsa preparando la próxima vuelta de tuerca.

Bibliografía

- Alomar, G. (1976): *Mallorca. Urbanismo regional en la Edad Media: las «Ordinacions» de Jaime II (1300) en el Reino de Mallorca*. Gustavo Gili, Barcelona.
- Artigues Bonet, A.A. y Brunet, P. (1996): «Evolución histórica de los medios de transporte y del tráfico terrestre». En VV.AA.: *150 anys d'obres públiques a les Illes Balears*. Obra social de la Caja de Ahorros de Baleares – Colegio de Ingenieros de CCP, Palma.
- Barceló Adrover, A. et al. (2003): *Felanitx. Guia dels pobles de Mallorca*. Hora Nova, Inca.
- Barceló Pons, B. (1973): *Aspectos geográficos de la isla de Mallorca* (separata de la «Historia de Mallorca» coordinada por J. Mascaró Pasarius). Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Palma.
- Barceló Pons, B. (dir.) (1982): *Cien años de la historia de Baleares*. Caja de Ahorros y Monte de Piedad de las Baleares – Salvat, Estella.
- Biescas, J.A. (1981): «Estructura y coyunturas económicas». En Tuñón de Lara, M. y Biescas, J.M. : *España bajo la dictadura franquista. 1939-1975*. Labor, Barcelona.
- Blázquez, M.; Garau, J. M. y Murray, I. (2001): «La qüestió energètica a les Illes Balears (1989-1999)». En Manera, C. (Coord.) (2001): *Història Ecològica a les Balears. Estudis sobre energia, economia i medi ambient*. Ed. Lleonard Muntaner, Palma. págs. 121-158.
- Blázquez, M. y Murray, I. (Dir.) (2003): *Indicadors de Sostenibilitat del turisme a les Illes Balears. Memòria del projecte 2002-2003*. CITTIB Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears, Àrea de Sostenibilitat, Palma. (versión en CD-ROM)
- Blázquez, M.; Murray, I.; Rullan, O. (2005): «Las huellas territoriales de deterioro ecológico. El trasfondo oculto de la explosión turística en Baleares». En *Geo Crítica / Scripta Nova*, IX, 199, <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-199.htm>.
- Blázquez, M. et al. (2002): *El tercer boom. Indicadors de sostenibilitat del turisme de les Illes Balears. 1989-1999*. Ed. Lleonard Muntaner, Palma.
- Carbonero, M.A. y Salvà, P. (1989): «Aspectes geogràfics de la immigració a les Balears». En VV.AA. : *Les migracions. Quaderns de cultura Fi de segle*, 6. Ayuntamiento de Palma, Palma.
- Calviño, C. et al. (2000): *Llucmajor. Guia dels pobles de Mallorca*. Hora Nova, Inca.
- CITTIB (2004): *El Turisme a les Illes Balears. Dades Informatives 2004*. Conselleria de Turisme, Govern de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- Conselleria de Turisme (2004): *El turisme a les Illes Balears. Dades informatives*. En <http://www.finestraturistica.org>
- Dora Coll, M.A. (2003): *Retratar Mallorca. Observar la Natura*. Conselleria de Medi Ambient, Palma.
- Ferrer, A. (coord) (2001): *Estudi del sòl vacant a les Illes Balears (2000)*. Conselleria d'obres Públiques, Habitatge i Transport, Govern de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- Forteza, M. (1958): *Las carreteras de Baleares*. Mº de Obras Públicas, Tipografía Artística, Madrid.
- Institut Balear d'Estadística (2001): *Població estrangera resident a les Illes Balears. Característiques demogràfiques. 1962-1998*. CD-ROM. IBAE, Conselleria d'Economia, Comerç i Indústria, Direcció General d'Economia, Govern de les Illes Balears.
- Institut Balear d'Estadística (2002): *Base de dades municipal.2002. Illes Balears*. 2 vols. IBAE, Conselleria d'Economia, Comerç i Indústria, Direcció General d'Economia, Govern de les Illes Balears.
- Institut Balear d'Estadística (2005): *Les Balears en xifres*. IBAE, Conselleria d'Economia, Comerç i Indústria, Direcció General d'Economia, Govern de les Illes Balears.
- Harvey, D. (2003): *Espacios de esperanza*. Akal, Madrid.
- Llauger Llull, M.A. (1992): *Les rondes de Ciutat*. Conselleria d'Obres Públiques i Ordenació del Territori, Palma.
- Manera Erbina, C. (2001): *Història del creixement econòmic a Mallorca (1700-2000)*. Ed. Lleonard Muntaner, Palma.
- Manresa, A. (1994): *Felanitx, felanitxersImatges d'ahir*. M. Font, edit. .Palma.
- Murray, I. y Valdivielso, J. (2001): «La economía balear y el medio ambiente». En Reina, J.L.: *Mercado de trabajo balear 2000*. Gabinete Técnico de Comisiones Obreras, CCOO-Illes, Palma.
- Nel- lo, O. (2004): «¿Cambio de siglo, cambio de ciclo?. Las grandes ciudades españolas en el umbral del siglo XXI». En *Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales*, XXXVI, 141-142. págs. 523-542.
- Payno Galvarriato, J.A. (dir) (1985) : *La economía de Baleares a la hora de la CEE*. Govern Balear – Banco Exterior de España, Madrid.
- Picornell, C. y Seguí, J.M. (1989): *Geografía humana de las Islas Baleares*, Oikos-Tau, Barcelona.
- Picornell, C.; Sastre, F.; Serra, S. (dir.)(2002): *Turisme i societat a les Illes Balears*. Vol I. Grupo Serra, Palma.
- Pons, A. (2004): «Evolució dels usos del sòl a les Illes Balears. 1956-2000». En *Territoris*, 4. págs. 129-145.

- Porcel, B. y Catany, T. (1990): *Las Baleares*. Lunwerg edit., Barcelona.
- Quintana Peñuela, A. (1972 - a): «Las islas adyacentes de Mallorca». En *Economía Balear*, 46. págs. 15-17.
- Quintana Peñuela, A. (1972 - b): «Notas para una evolución del comercio de las Baleares entre 1868 y 1886». En *Mayurka*, IX. págs. 139-153.
- Quintana Peñuela, A. (1978): «Actividades económicas y urbanización en Mallorca». En *Trabajos de Geografía*, 34. págs. 93-128.
- Quintana Peñuela, A. (1979): *El sistema urbano de Mallorca*. Moll, Palma.
- Riera, A. et al. (2005): *Informe econòmic i social de les Illes Balears 2004*. «SA NOSTRA» Caixa de Balears, Palma.
- Riutort, B. y Valdivielso, J. (2004): «Canvi social i crisi ecològica a les Illes Balears». En Valdivielso, J. (ed.): *Les dimensions socials de la crisi ecològica*. Edicions UIB, Palma.
- Roca, J. y Roca, J.N. (2003): *Llibre Blanc de l'habitatge de les Illes Balears. 1990-2000*. Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, Govern de les Illes Balears, Palma.
- Rosselló Verger, V.M. (1964): *Mallorca. El Sur y el Sureste*. COCIN- Gráficas Miramar, Palma.
- Rosselló Verger, V.M. (1977): *Les Illes Balears. Resum geogràfic*. Barcino, Barcelona.
- Rullan Salamanca, O. (1995): «Legislación balear versus territorio y medio ambiente». En Vila, A. y Pujol, J.L. (ed.): *Turismo y territorio*. Col·legi Oficial d'Arquitectes de Balears (COAB), Palma de Mallorca, :153-178.
- Rullan Salamanca, O. (1999 – a): «Crecimiento y política territorial en las Islas Baleares». En *Estudios Geográficos*, LX, 236. págs. 403-442.
- Rullan Salamanca, O. (1999 – b): «De la Cova de Canet al tercer boom turístic. Una primera aproximació a la geografia històrica de Mallorca». En Alenyà, M. et al.: *El medi ambient a les Illes Balears. Qui és qui?*. Sa Nostra, Palma. págs. 171-213.
- Rullan Salamanca, O. (2002): *La construcció territorial de Mallorca*. Moll, Palma.
- Salvà, P. (1990): «Características geodemográficas actuales». En *Economía de las Comunidades Autónomas. Baleares. Papeles de Economía Española*, 8 (monográfico). págs. 117-127.
- Salvà Tomàs, P. (2002): «Població i mobilitat immigratòria al llarg del 2001». En VV.AA.: *Informe econòmic i social de les Illes Balears*. Caixa de Balears, Palma de Mallorca.
- Salvà, P. (2003): «La realidad geodemográfica de las Islas Baleares: pautas de la evolución de su población y el impacto de los flujos inmigratorios». En López Casasnovas, G. : *Islas Baleares. Situación, serie estudios regionales*. págs. 47-67
- Seguí Aznar, M. (2001): *La arquitectura del ocio en Baleares. La incidencia del turismo en la arquitectura y el urbanismo*. Ed. Lleonard Muntaner, Palma.
- Seguí Llinás, M. (1995): *Les nouvelles Baléares. La renovation d'un espace touristique mythique* L'Harmattan, París.
- Seguí Ramon, J. (1998): *Les Balears en venda. La desinversió immobiliària dels illencs*. Documenta Balear, Palma.
- Tirado, D. (2003): «La economía del agua en Baleares». En López Casasnovas, G. : *Islas Baleares. Situación, serie estudios regionales*. págs. 265-287
- VV.AA. : *Evolució econòmica. Les Balears*. Caixa de Balears – Banca Catalana, Palma. Diversos años.
- VV.AA.: *Pla d'ús i gestió del Parc Natural de s'Albufera. 1998-2002*. Conselleria de Medi Ambient i Ordenació del Territori i Litoral, Govern Balear, Palma.
- VV.AA.: *Informe econòmic i social de les Illes Balears*. Centre de Recerca Econòmica – Caixa de Balears, Palma. Años 2001, 2002 y 2004.



LA ISLA DE MALLORCA

Variables Geográficas¹

<i>Extensión</i>	3.604 km ²	<i>Km. de costa</i>	623km.
------------------	-----------------------	---------------------	--------

Variables Demográficas

Evolución demográfica y densidad²

	1960	1970	1981	1991	2000	2004
<i>Población de derecho</i>	362.202	438.656	534.547	568.187	677.014	758.822
<i>Hab/km²</i>	100	148	148	158	187	211

Población de hecho en temporada alta³

2001	--
2002	1.015.910
2005	--

Lugar de nacimiento de la población (2002)⁴

<i>Illes Balears</i>	<i>Resto de CCAA</i>	<i>Extranjero</i>
63,00 %	26,80 %	10,20 %

Variables Territoriales

Ocupación del suelo (2000)⁵

<i>Extensión suelo urbano</i>	15.520,22 has.
<i>Extensión suelo urbanizable</i>	5.483,16 has.
<i>Suelo protegido</i>	30.624,94 has.
<i>Suelo rústico común</i>	308.771,68 has.

La edificación residencial⁶

<i>Nº de viviendas</i>	394.966
<i>% residencia principal</i>	62,4
<i>% segunda residencia</i>	18,2
<i>% viviendas vacías</i>	16,6

Variables Turísticas⁷

Plazas turísticas (2004)

<i>Total</i>	285.718
<i>% hoteles</i>	52,58
<i>% apartamentos</i>	17,97
<i>% otras</i>	29,55

Afluencia turística (2004)

<i>Número de turistas</i>	8.594.415
<i>Estancias turísticas</i>	80.638.513

Variables Ambientales⁸

<i>Requerimientos combustibles fósiles (2001)</i>	2.217.513,1 Tep
<i>Facturación electricidad (2004)</i>	3.878.914 MWh
<i>Requerimientos urbanos H₂O (extracción) (1998)</i>	110,7 Hm ³
<i>Requerimientos urbanos H₂O (desalación) (2003)</i>	25,8 Hm ³
<i>Producción Residuos Sólidos Urbanos (2001)</i>	509.115,2 Tm
<i>Recogida selectiva % (2001)</i>	6,8 %
<i>Parque de vehículos (2003)</i>	572.818 unidades

Variables Económicas⁹

<i>Presupuesto Consell Insular (2006)</i>	118.120.000 euros
---	-------------------

¹FUENTE: IBAE (2005).

²FUENTE: IBAE e INE (2005).

³FUENTE: Blázquez y Murray, 2003.

⁴FUENTE: IBAE (2005).

⁵FUENTE: Ferrer, 2001 de las dos primeras variables, y elaboración propia a partir de Blázquez y Murray (2003) de los datos de Suelo protegido y Suelo rústico común.

⁶FUENTE: INE, (2005).

⁷FUENTE: CITTIB, 2004.

⁸FUENTE: Blázquez y Murray, 2003, excepto Facturación electricidad y Parque de vehículos, cuya fuente es IBAE (2005).

⁹FUENTE: Riera et al., (2005).

06

Visita a la zona de ocio nocturno de la playa de Palma (Les Meravelles)

Onofre RULLAN SALAMANCA

Departament de Ciències de la Terra – Universitat de les Illes Balears

E-mail: orullan@uib.es

Fuera del programa académico, la organización sugiere la posibilidad de visitar uno de los centros de mayor animación nocturna de las zonas turísticas. Se trata de la parte central de la playa de Palma, entre s'Arenal y Can Pastilla, que en los últimos años ha concentrado gran parte del ocio nocturno de los turistas, preferentemente alemanes, que pasan sus vacaciones en la zona.

¿Cómo ir?

Lo más aconsejable y económico es ir en autobús. La Empresa Municipal de Transportes (EMT) ofrece servicio con una frecuencia de 10 minutos a través de su línea 15 (Plaça de la Reina-Arenal). El autobús puede cogerse de cualquiera de las paradas de la parte interior de las avenidas de Palma, la que contornea el casco antiguo de Palma en sentido horario.

El trayecto discurre por la segunda línea del continuo urbano que une Palma con s'Arenal, atravesando los barrios del Portitxol, el Molinar, el Coll d'en Rabassa, Can Pastilla, Sometime y les Meravelles.

El recorrido, con numerosas paradas, se cubre en unos 40 minutos y deberemos apearnos en la parada Llaüt-Mega Park, la sexta antes de llegar al final de la línea, ya en s'Arenal.

¿Qué ver y hacer?

Es aconsejable empezar con una visita al centro de ocio situado en la misma parada en la que nos hemos apeado: Mega Park. De arquitectura gótica-postmoderna, es un buen sitio para tomar la primera copa (sin duda cerveza) y empezar a aclimatarse a la variopinta fauna teutona (Figura 1).

En dirección NW –contraria a la que llevábamos en autobús- y paseando por el paseo que rodea la playa,

se pasa por un pequeño mercadillo turístico en la plaça de les Meravelles, en la que también se encuentra la iglesia de estilo regionalista de Sant Ferran (1940). Dos calles después, llegamos a la conocida Bierstrasse (oficialmente C/ Miquel Pellisa), una calle de la que su topónimo popular proporciona toda la información geográfica necesaria.

Después de visitar la Bierstrasse aconsejamos regresar, ahora por la segunda línea (C/ Llaüt), en dirección SE, la misma que llevaba nuestro autobús. A la cuarta calle en esta dirección se la conoce con el nombre de calle del Jamón (oficialmente C/ Pare Bartomeu Salvà) y ofrece, como la Bierstrasse, interesante material para el trabajo de campo en geografía del turismo y del ocio (nocturno).

¿Cómo regresar?

Evidentemente en autobús. La línea 15 hace su último servicio a la 1,15 y puede cogerse desde cualquiera de las paradas de la calle Llaüt. Más tarde sólo es posible regresar en taxi.



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

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

Introducción: la consolidación de un espacio metropolitano

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

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

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

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

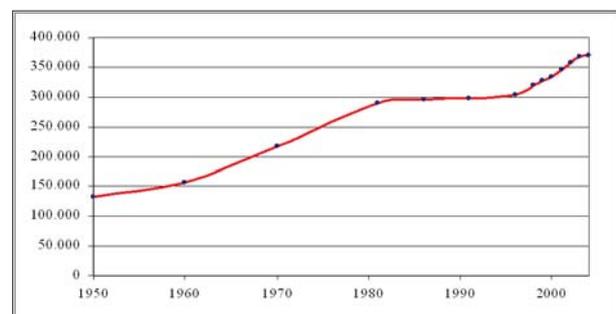


FIGURA 1. Evolución de la población de Palma, 1950-2004
FUENTE: elaboración propia a partir de censos y padrones

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

Referencias a la bibliografía geográfica y urbana de Palma

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

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

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

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

La evolución del espacio urbano

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

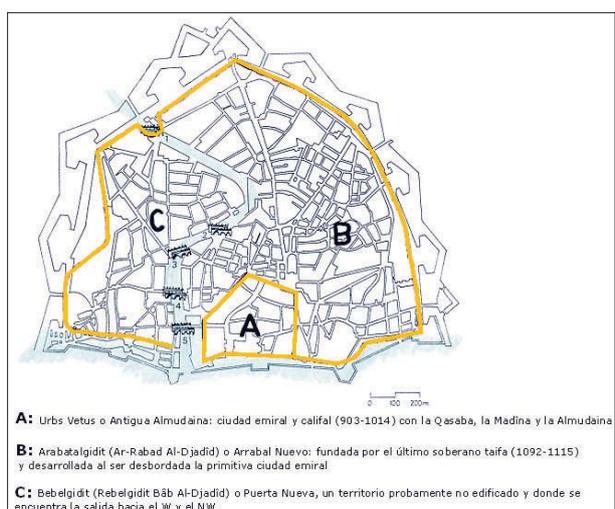


FIGURA 2. La ciudad de los reinos de taifas (1015-1114)

FUENTE: Rullan (2002: 163)

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

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

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

La ciudad en la industrialización del siglo XIX

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

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

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

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

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



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

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

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

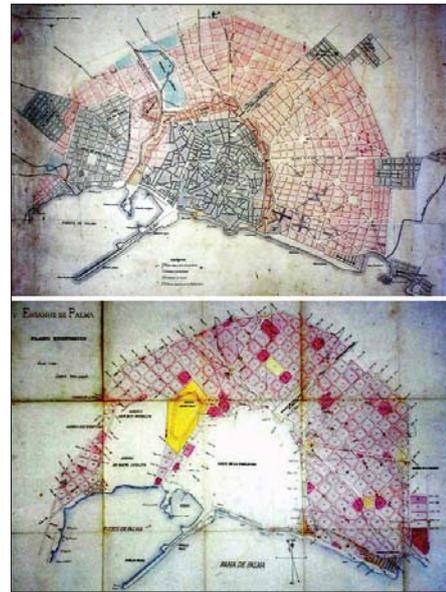


FIGURA 4. Planos de las propuestas presentadas al concurso público para la redacción del ensanche de Palma: Calvet y García Faria
FUENTE: Tous (2002)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

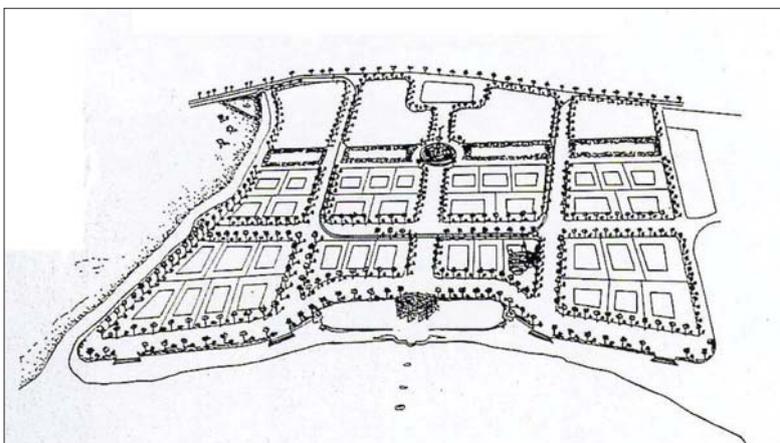


FIGURA 5. Plano de la Ciutat Jardí en Coll d'en Rebassa (Bennàssar)

FUENTE: Seguí (1990: 268)

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

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

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

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

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

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

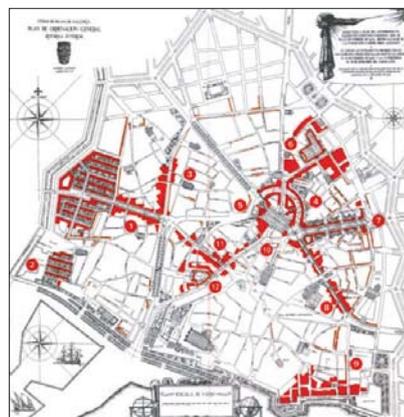


FIGURA 6. Plan General de Alineaciones y Reforma de Palma: reformas interiores

FUENTE: Alomar (2000: 50-51)

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

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

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

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

La desestructuración de la ciudad en un sistema desarrollista

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

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

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

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

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

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



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

de equipamientos en las nuevas barriadas y polígonos de viviendas.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

FUENTE: Mapa Topográfico Nacional

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

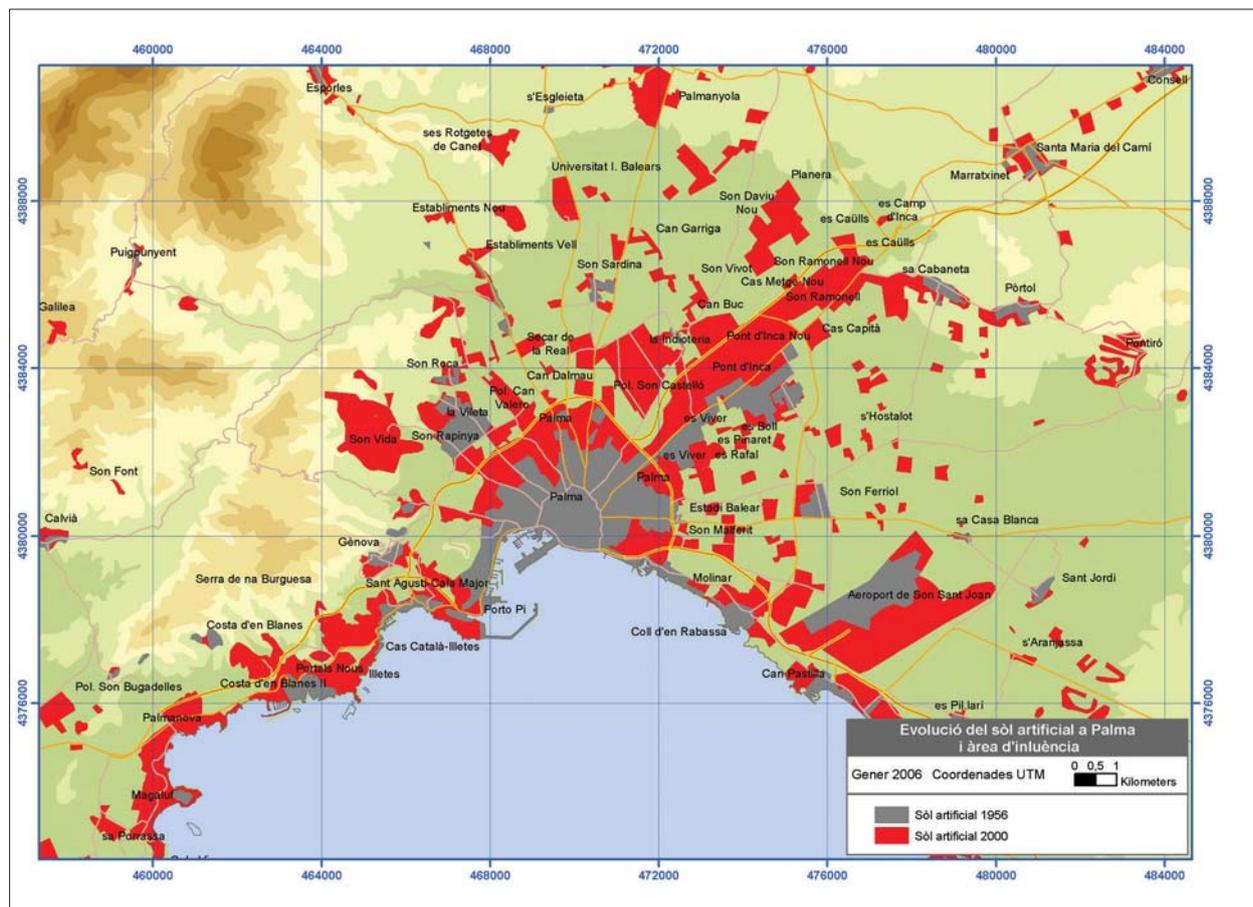


FIGURA 10. Evolución del suelo artificial: ocupación del suelo y expansión urbana de Palma
FUENTE: GIST (2005)

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

	Población (2002)		Afiliados Seguridad Social (2002)		Parque total de viviendas (2001)		Plazas en hoteles y apartamentos turísticos (2002)		Superficie total de las parcelas edificadas en m2 (2001)	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
AMP	449.860	61,55	201.990	73,04	216.682	53,21	91.241	46,97	61.752.963	50,97
Mallorca	730.778	100,00	276.513	100,00	407.186	100,00	194.251	100,00	121.142.841	100,00

FUENTE: IBAE (2003), INE (2001)

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

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

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

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

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

FUENTE: elaboración propia a partir de censos de población

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

Morfología urbana

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

Centro histórico

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

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

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

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

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

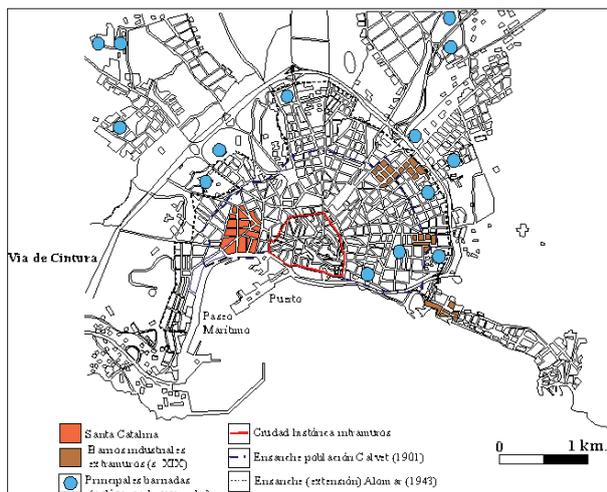


FIGURA 11. La ciudad planificada: principales elementos de la trama urbana y delimitación de los planes de extensión de la etapa industrial

FUENTE: elaboración propia a partir de Rullan (2002)

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

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

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

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

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

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

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

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

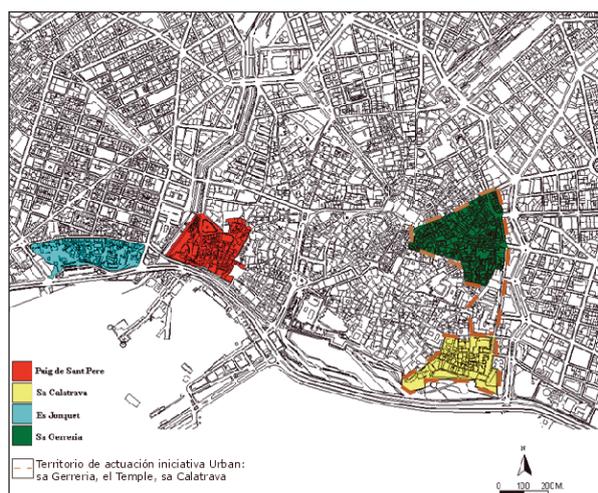


FIGURA 12. Delimitación de los planes especiales de reforma interior que afectan a la ciudad histórica y del área de intervención del Urban II

FUENTE: elaboración propia



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

FUENTE: Archivo GIST (2005)

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

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

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

Ensanche de población

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

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

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

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

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

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

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

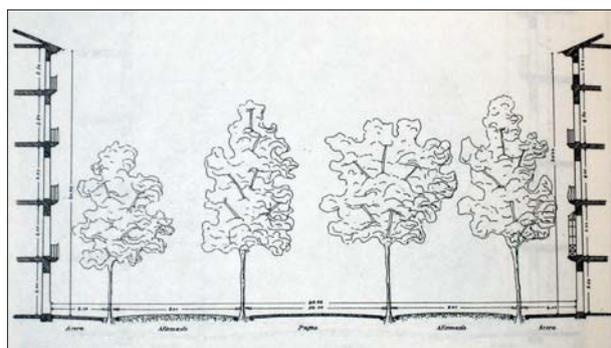


FIGURA 15. Proyecto de ensanche para Palma (Calvet): sección de las calles de primer orden
FUENTE: Seguí (1990: 90)

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

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

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

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

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

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

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

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

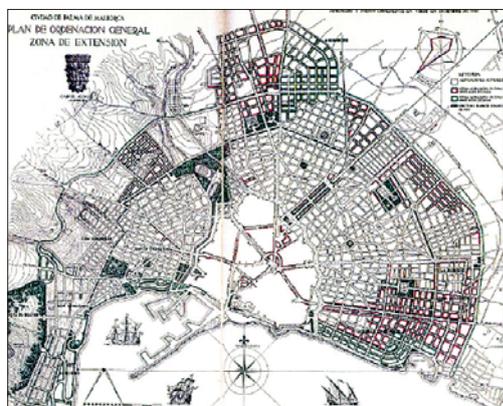


FIGURA 16. Plan General de Alineaciones y Reforma de Palma
FUENTE: Alomar (2000: 88-89)

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

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

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

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

Barriadas y polígonos de viviendas

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Barrios turísticos litorales y espacio suburbano

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Palma: plan y proyecto de ciudad

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

El estado del planeamiento urbano: el PGOU de 1998

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

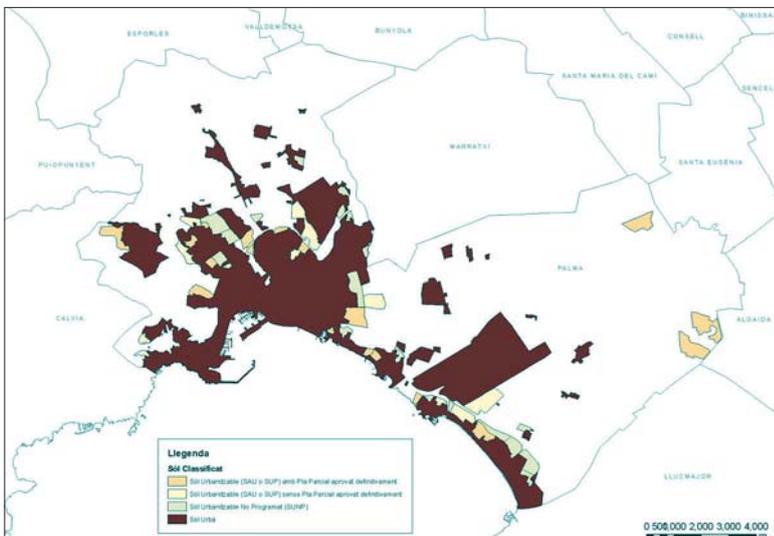


FIGURA 19. Clasificación del suelo en el PGOU de 1998 (incluye las reclasificaciones realizadas hasta finales de 1999)
FUENTE: SITIBSA, Ajuntament de Palma

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

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

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

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

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

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

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

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

FUENTE: SITIBSA, Ajuntament de Palma

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Explotación económica y producción de imágenes: los proyectos estratégicos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

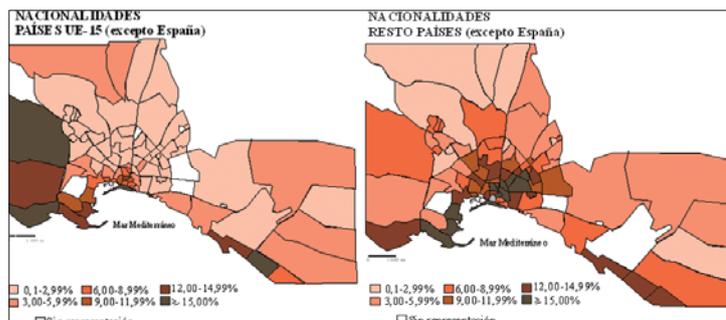


FIGURA 20. Distribución de la población extranjera por zonas estadísticas (2003)

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

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

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

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

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

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

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

Itinerarios urbanos por la ciudad de Palma

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



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

FUENTE: GIST (2005)

Itinerario I: recorrido peatonal por la ciudad histórica

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

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

Primera parada: plaza Major

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

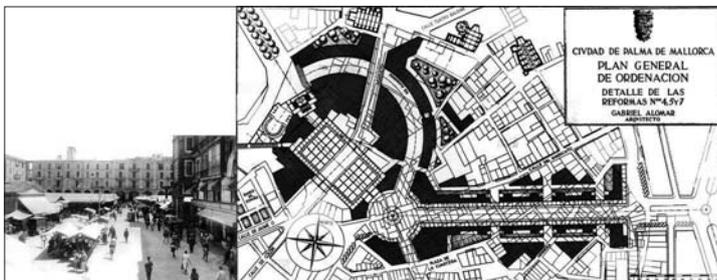


FIGURA 22. Reformas nº 4, 5 y 7 del Plan Alomar e imagen de la plaza Major en el primer tercio del siglo XX
FUENTE: Alomar (2000: 59), Archivo GIST (2005)

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

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

Segunda parada: la calle Colom y el modernismo

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tercera parada: plaza de Sant Jeroni

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



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

FUENTE: GIST (2005)

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

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

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



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

FUENTE: Alomar (2000: 54)

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

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

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

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

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

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

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

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

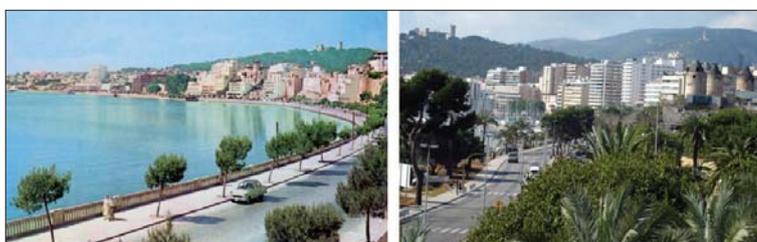


FIGURA 28. Passeig Marítim en 1958 e imagen actual de la ciudad y en la actualidad

FUENTE: Archivo GIST (2005)

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

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

Sexta parada: Palau Episcopal, Catedral y la Almudaina

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

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

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

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



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

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

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

Séptima parada: Arc de l'Almudaina

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



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

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

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

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

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

Tramo urbano nº 1: la ciudad histórica intramuros

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

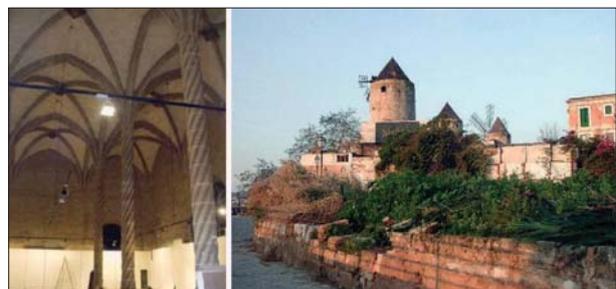


FIGURA 31. Interior de la Llotja y los molinos de es Jonquet
FUENTE: Archivo GIST (2005)

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

Tramo urbano nº 5: El Poble Espanyol y Son Armadans

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

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

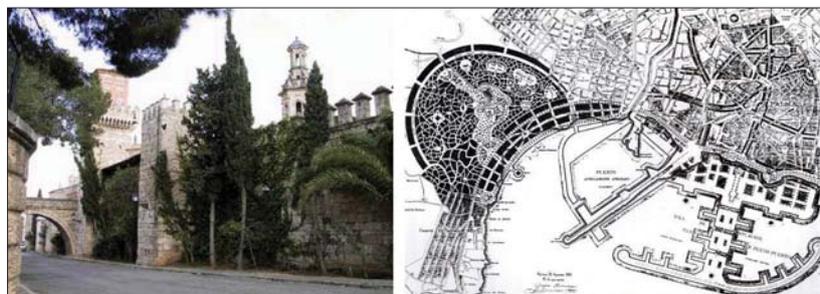


FIGURA 32. Imagen exterior del Poble Espanyol y Plan General de Reforma de Palma de Bennàssar

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

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

Tramo urbano nº 6: Bosque y Castell de Bellver

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

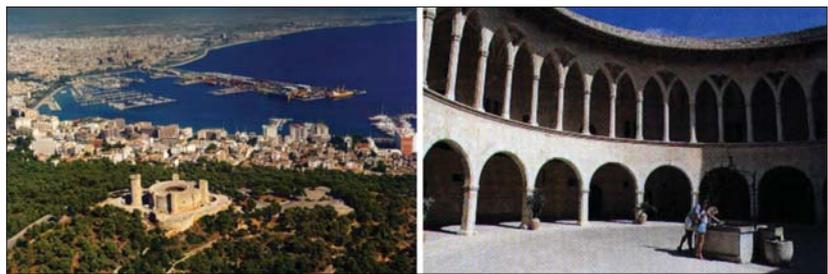


FIGURA 33. La ciudad, el parque y el Castell de Bellver

FUENTE: Archivo GIST (2005)

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

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

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

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

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

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

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



FIGURA 34. Plaza Gomila en 1958 y 2005

FUENTE: Archivo GIST (2005)

Tramo urbano nº 8: sa Riera y el racionalismo intramuros

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

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

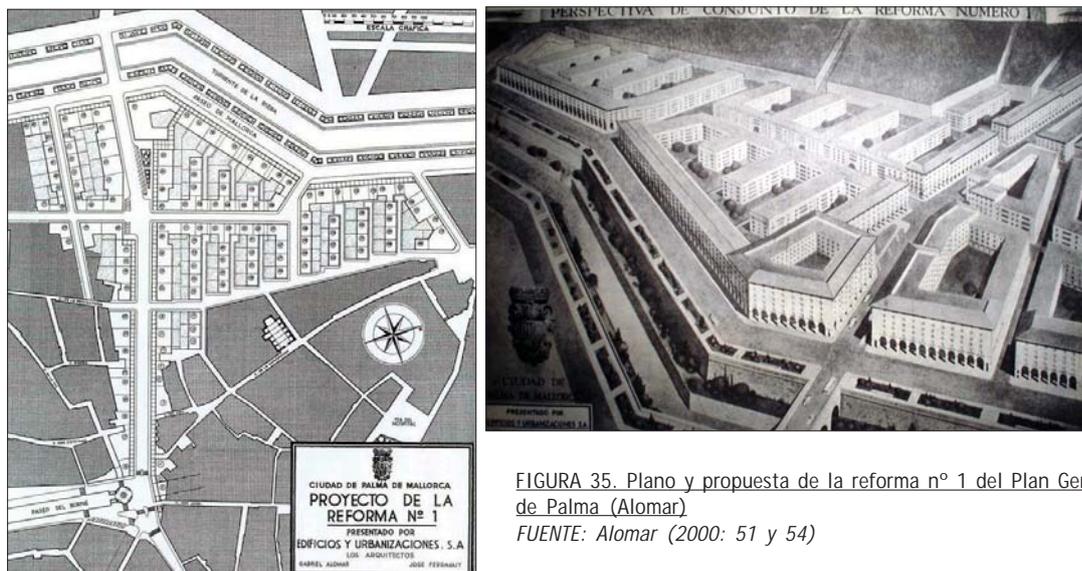


FIGURA 35. Plano y propuesta de la reforma nº 1 del Plan General de Reforma de Palma (Alomar)
FUENTE: Alomar (2000: 51 y 54)

Conclusiones

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

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

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

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

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

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

Bibliografía

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

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

LA CIUDAD DE PALMA

VARIABLES DEMOGRÁFICAS

Evolución demográfica y densidad¹

	1960	1970	1981	1991	2000	2004
<i>Población de derecho</i>	157.131	217.525	290.372	297.259	333.925	368.974

VARIABLES TERRITORIALES

Extensión de la ciudad (2000)²

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

La edificación residencial³

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

VARIABLES TURÍSTICAS⁴

Plazas turísticas (2004)

<i>Total</i>	44.556
<i>% hoteles</i>	79,43
<i>% apartamentos</i>	4,88
<i>% otras</i>	15,71

VARIABLES AMBIENTALES⁵

<i>Facturación electricidad (2004)</i>	1.430.718 MWh
<i>Requerimientos urbanos H₂O (extracción) (1998)</i>	35,51 Hm ³
<i>Requerimientos urbanos H₂O (Hm³) (desalación) (2003)</i>	20,40 Hm ³
<i>Producción Residuos Sólidos Urbanos (2001)</i>	204.113 Tm
<i>Recogida selectiva % (2001)</i>	5,17 %
<i>Parque de vehículos (2003)</i>	266.765 unidades

VARIABLES ECONÓMICAS⁹

<i>Presupuesto Ayuntamiento (2001)</i>	221.713.370 euros
--	-------------------

¹FUENTE: IBAE e INE (2005).

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

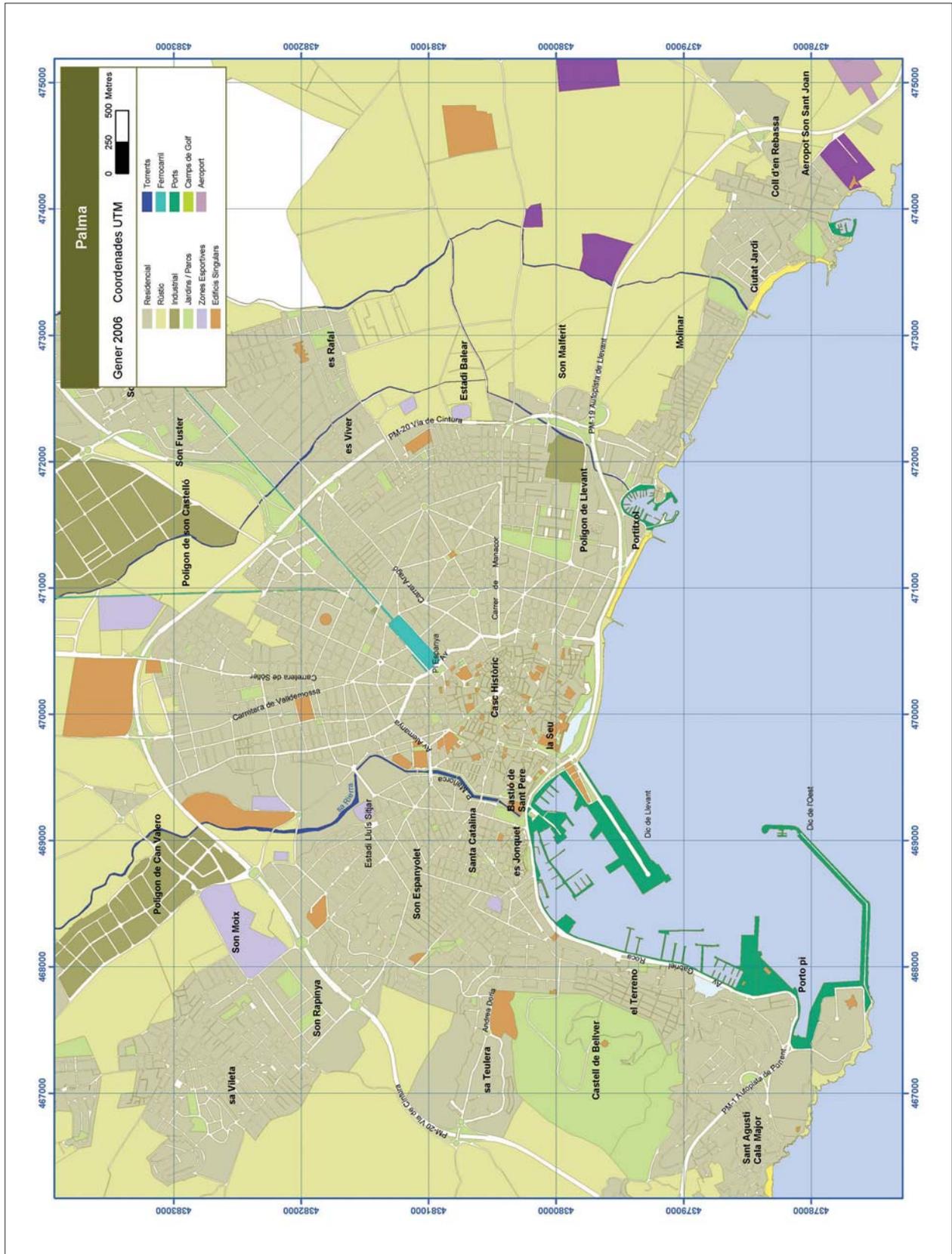
³FUENTE: INE (2005).

⁴FUENTE: CITTIB, 2004.

⁵FUENTE: INE, (2005).

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

⁹FUENTE: Riera et al., (2005).



De la isla dorada a la isla blanca, de las Gimnesias a las Pitiusas

Onofre RULLAN SALAMANCA

Departament de Ciències de la Terra – Universitat de les Illes Balears

E-mail: orullan@uib.es

El puerto y la bahía de Palma

Mientras esperamos que el rápido embarque con destino a Eivissa tenemos a oportunidad de observar algunos elementos importantes y significativos de la ciudad de Palma y su bahía.



FIGURA 1: Portopí
FUENTE: Archivo GIST (2005)

Portopí. Antiguo puerto de origen romano que, durante la Edad Media y parte de la moderna, combinó funciones con el puerto de levante. Más resguardado del mal tiempo que la abierta bahía, era utilizado sobre todo a partir de octubre mientras que en verano se frecuentaba más el puerto de levante.

El puerto entra en decadencia a partir de las exigencias de la navegación moderna hasta que en 1927 se instala la compañía CAMPSA y, durante la guerra civil española, adquiere su actual función militar.

Torre de Senyals de Portopí. Construida con finalidad defensiva del puerto en el siglo XIII se convirtió en faro desde la construcción del castillo de Sant Carles en 1612.

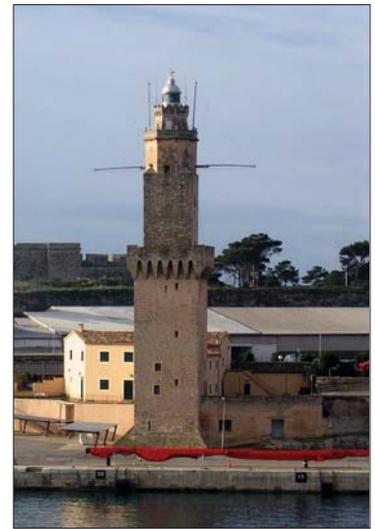


FIGURA 2: Torre de Senyals de Portopí
FUENTE: Archivo GIST (2005)

Torre de Paraires. Reconstruida sobre una base romana en el XIV, juntamente con la *torres des Senyals*, a la que se unía con una cadena, defendía la entrada a la rada de Portopí. En el siglo XIV se reconstruyó totalmente sobre una base de época romana y entre los siglos XV y XVII sirvió de lazareto hasta que en 1875, al perder sus antiguas funciones, fue subastada.

Pese a ser monumento histórico artístico desde 1876 no se ha librado de la agresión arquitectónica de sus construcciones vecinas.



FIGURA 3: Torre de Paraires
FUENTE: Archivo GIST (2005)



FIGURA 4: Castell de Sant Carles
FUENTE: Archivo GIST (2005)

Castell de Sant Carles. Construido en 1612 con la finalidad de defender la bahía, se llamó inicialmente castillo de Portopí y sustituyó un antiguo faro. Debe su nombre al virrey de la época y fue ampliado en 1663 con la construcción de cuatro baluartes. Durante la guerra civil se instaló en el castillo una batería antiaérea y desde 1981 alberga el museo militar de San Carlos. Ha servido de hospital y de prisión de jefes y oficiales hasta 1995.

Passeig Marítim. Construido entre 1944 y 1960 y desdoblado entre 1962 y 1972, sus más de 3 Km han supuesto un cambio trascendental de una de las principales fachadas marítimas de la ciudad de Palma. La vía, destinada en un principio a conectar Portopí con los muelles de levante, se construyó sobre una primera línea que, desde principios del siglo XX, ya tenía función turística. El desdoblamiento de 1972 convirtió la vía en un gran colector puerto-aeropuerto lo que acabó minorizando la actividad turística para ganar en función residencial a partir de la masiva conversión de su planta hotelera en apartamentos.



FIGURA 5: Passeig Marítim
FUENTE: Archivo GIST (2005)

La inauguración de la vía de cintura en 1991, al conectar puerto y aeropuerto circunvalando la ciudad, se justificó arguyendo la recuperación ciudadana de un espacio que el gran flujo de tráfico ponía casi únicamente al servicio de los conductores. Más de una década después de aquella inauguración la realidad es que ahora se dispone de dos grandes colectores puerto-aeropuerto y el paseo marítimo sigue separando el oeste de la ciudad de su bahía.



FIGURA 6: Dic de l'oest
FUENTE: Archivo GIST (2005)

Dic de l'oest. Planteado a partir de diferentes proyectos elaborados en los contextos bélicos de 1939 y 1940, el llamado dique del Oeste se construyó, en diferentes fases, entre 1942 y 1956 aunque no fue inaugurado oficialmente hasta 1961.

Con 1228 m es el de mayor longitud de las Baleares y, juntamente con el muelle de poniente, ha cerrado la segunda gran dársena del puerto. Desde 1991 asume la descarga de combustible desde su último tramo que, mediante un oleoducto, es transportado hasta los depósitos cercanos al aeropuerto. La nueva explanada de 2000 situada en el tramo intermedio del dique, está pensada para concentrar los grandes barcos de carga y, de esta manera, poder acometer una futura reordenación interior de usos portuarios.

La Seu. Sede de la diócesis de Mallorca, se edificó a partir del derribo de la antigua mezquita mayor que, hasta 1386, había sido reutilizada como templo cristiano. La catedral se construyó sobre la planta de la antigua mezquita por lo que se ha dicho que es la única catedral cristiana orientada hacia la Meca.

Declarada monumento histórico-artístico desde 1931, diferentes reformas y modificaciones le han proporcionado el aspecto actual. Entre estas cabe destacar las intervenciones de Antoni Gaudí (1904-14), Gabriel Alomar (1943) y la más reciente de Miquel Barceló.

Preside la fachada sur de la ciudad preindustrial, las 100 has de casco antiguo. En sus alrededores se ubican los edificios más importantes de la ciudad constituyendo, sin duda, un auténtico espacio del poder: Almudaina (hoy gobierno militar), Parlament, la Llotja, Consolat de Mar (hoy sede del gobierno autónomo), obispado...

Como consecuencia de la construcción de la autopista al Aeropuerto (1968), 9 has de terrenos ganados al mar y la llamada ronda litoral separaban la monumentalidad de fachada marítima de la ciudad de Palma de su bahía. Ello provocó importantes protestas ciudadanas máxime cuando se pretendía construir un parking en el apetitoso nuevo solar. Finalmente se construyó el actual *parc de la Mar* (inaugurado en 1984) que, al plantear un lago interior, pretende recuperar el reflejo de la catedral en su bahía que el proyecto de autopista litoral había anulado.



FIGURA 7: La Seu
FUENTE: Archivo GIST (2005)

Costa turística occidental de la bahía de Palma

Saliendo del puerto de Palma, por estribor, se pueden observar las zonas turísticas de Palma –*Cala Major*, *Sant Agustí*- y Calvià -*Illetes*, *Palma Nova*, *Magaluf*- hasta el *cap de Cala Figuera* que, sin haber sido urbanizado debido a su condición de terrenos militares, cierra por el oeste la bahía de Palma.

Por encima de la primeras líneas intensivas puede identificarse alguna urbanización extensiva residencial funcionalmente dependiente de la capital, como la *Costa d'en Blanes*. Más al sur, el núcleo de *Magaluf*, destaca sobre el resto por sus altos hoteles que, en la década de 1970, fue motivo de las primeras críticas al urbanismo desarrollista a raíz de los cuales se acuñó el término despectivo de *balearización*.

Se trata de los diferentes núcleos que se desarrollaron como difusión del fenómeno turístico desde la capital. Algunos de ellos son anteriores a la guerra civil y mientras los de Calvià, hasta el momento, conservan su función turística, los de Palma ya se han residencializado casi completamente.

Sobre las 9,15 ya puede observarse claramente la separación entre la Dragonera y Mallorca mirando hacia popa por el lado de estribor y, en poco rato, desde estribor pueden avistarse, a la vez, Mallorca hacia popa y Eivissa hacia proa.

De las Gimnesias a las Pitiusas

Las dos horas de travesía que se requieren para cubrir los 129,64 Km (70 millas marinas) que separan los puertos de Palma e Eivissa (a una media de 65 Km/h) son una buena oportunidad para profundizar sobre el eje Mallorca-Eivissa (Figura 8). Un eje que, por mar, en 2003 cruzaron 105.655 pasajeros en sentido Palma-Eivissa y 81.650 en sentido contrario.



FIGURA 8: El trayecto Mallorca-Eivissa.
FUENTE: Elaboración propia a partir de Google Earth

La separación marítima entre los dos principales puertos de ambas islas representa el doble de los 65 Km que separan los puertos del norte de Mallorca con los del este de Menorca. Una diferencia que lo es también de calado, mientras, como vimos la profundidad máxima alcanzada entre Menorca y Mallorca no superaba los 100 m., entre Mallorca e Eivissa se superan los 700.

A diferencia de lo que ocurriera con Menorca y Mallorca, durante los últimos máximos glaciares, Mallorca e Eivissa no llegaron a unirse, aunque sí Eivissa y Formentera formando lo que los cuaternaristas han llamado «la Gran Pitiusa». Este hecho será, como ya comentamos, de capital importancia para la evolución de las faunas terrestres insulares que, a partir de la formación de la Gran Balear y la Gran Pitiusa, evolucionaron como dos subconjuntos independientes.

La separación Mallorca-Eivissa tiene ondas raíces naturales y culturales. Viajando desde Mallorca hacia Eivissa, aunque no salimos del contexto geológico bético, nos alejamos del húmedo y subhúmedo clima de Mallorca y Menorca para acercarnos al subárido clima de Eivissa y, sobre todo, Formentera; dejamos atrás lo tirrénico, los encinares, para adentrarnos en lo ibérico, la vegetación arbustiva común con el sudeste peninsular y el dominio del pinar origen del topónimo Pitiusas que agrupa el subarchipiélago sur occidental.

Las antiguas Islas Pitiusas

La historia antigua también separó, como vimos, las Gimnesias de los griegos o Baleares romanas –Mallorca y Menorca- de las Pitiusas –Eivissa y Formentera-. Las Pitiusas fueron ocupadas por culturas calcolíticas y del bronce, culturalmente paralelas a las mallorquinas y menorquinas del momento, desde principios del segundo milenio a. C. Sin embargo, en el siglo VII a. C. Eivissa da un giro radical con respecto al contexto económico y cultural de Mallorca y Menorca, la isla es colonizada por los fenicios –los cananeos bíblicos- mientras que, para entonces, Formentera parece que vivió su primer despoblamiento. Una colonización encuadrada en el contexto de los periplos comerciales en busca de metales que, gracias al gran dominio de la navegación de altura, se expanden desde Fenicia (Líbano) hasta más allá de las columnas de Hércules (Gibraltar).

Pueblo esencialmente comerciante, tendrá en el sur de la península (Cádiz, s VIII a.C.), uno de sus principales áreas de implantación. Eivissa es la más tardía y más septentrional de las ciudades fenicias del extremo occidental mediterráneo y, como espacio de frontera que fue, representaba una proyección comercial sobre la franja N-E peninsular y el golfo de León.

Aunque los primeros asentamientos fenicios datan del 700 a.C. (sa Caleta), no será hasta bien entrado el siglo VII a.C. que colonos de sur peninsular funden la ciudad de Eivissa, medio siglo antes que los griegos hi-

cieran lo propio con Marsella (600 a.C.) y algo más de un siglo antes de Ampurias (550 a.C.). El comercio con estas ciudades y con los pueblos indígenas (tartessos, iberos, baleares) proporcionó a la isla un estatus económico-comercial clave en el mediterráneo occidental de la segunda mitad del primer milenio a.C. El intercambio de productos elaborados (alfarería, metales...) junto a la explotación de las Salinas, a cambio de materias primas (minerales, cereales) y esclavos, estaba en la base de la función comercial ibicenca, un redistribuidor que sabrá sacar partido de su estratégica posición en el Mediterráneo occidental.

A partir del siglo VI a.C. la isla ya gravita directamente bajo la órbita de Cartago, fundada en 814 a.C., que ya ha desplazado completamente a Tiro. Es la fase púnica de la antigua Eivissa. Su relación con Cartago le hará tomar partido contra Roma en las guerras púnicas con lo cual la destrucción de la ciudad norteafricana por las tropas romanas (146 a.C.) supondrá, de hecho, el fin de una posición comercial hegemónica en la zona que se mantuvo durante prácticamente cinco siglos. De hecho Eivissa no volverá a tener nunca más el nivel de esplendor y la posición de dominio comercial y militar sobre Mallorca y Menorca que conoció en la segunda mitad del primer milenio a.C.

La cultura greco-latina, base de la europea, ha demonizado a los fenicios, los africanos del momento, llegando incluso hasta nuestros días el uso de la palabra «fenicio» como insulto. Homero decía de ellos que eran *marinos rapaces que recorren el mar en sus negros bajeles cargados de baratijas* y los romanos hablaban de la perfidia púnica. Una leyenda de cuño romano que presentaba los púnicos como gentes que comían perro, sacrificaban niños y adoraban diosas como Astarté y Tanit que practicaban la prostitución sagrada o el dios Bes, bufón danzarín rey de la danza y el amor sexual. Y, sin embargo, se trataba de una refinadísimo pueblo que importó lo mejor de la cultura del Egipto faraónico, dedicado al comercio con los pueblos indígenas de su entorno y que nunca personificó guerreros en sus representaciones artísticas y decorativas. Un pueblo que expandió por el mediterráneo elementos culturales tan importantes como la producción de hierro, la alfarería a torno, la copelación de la plata, la vid, el olivo, los higos o los almendros. Y es que la batalla librada entre los colonizadores de la ribera norte del Mediterráneo, los greco-romanos, y los de la ribera sur, los fenicio-púnicos, se saldó a favor de los primeros y la Historia siempre la han escrito los vencedores.

Algún moderno estudio genético apunta diferencias entre los pobladores de las antiguas Gimnesias frente a la de las antiguas Pitiusas. De confirmarse tales estudios que algunos historiadores ibicencos cuestionan frontalmente, la huella fenicia en el ADN pitiuso sería aún presente.

Los romanos llamaran Ebusus a las Pitiusas y, durante más de un siglo, les concederán el privilegiado

estatus de ciudad federada de Roma. La prosperidad económica (alfarería, nuevas técnicas agrícolas, incluso moneda propia) permitirá el desarrollo de la colonización rural y del asentamiento de la bahía de Eivissa. En 74 d.C., como el resto de ciudades hispánicas, Ebusus pasa a ser municipio romano y, consecuentemente, sujeto a la legislación latina. El siglo II la isla ya se ha romanizado complemente y en el siglo III experimenta en carne propia la decadencia romana bajoimperial con el significativo abandono de un importante número asentamientos rurales. Con breves episodios de recuperación, la «desurbanización» y autarquización seguirán durante la antigüedad tardía y especialmente, del siglo VII al X hasta la ocupación e inicio de colonización islámica del año 902.

Desde principios del siglo X, las Pitiusas, con el resto del archipiélago, formarán *Al-jaza'ir al-sharqiya li-l-Andalus*, las islas orientales de al-Andalus. Más de tres siglos de colonización musulmana con diferentes episodios de relación política: dependencia del califato Omeya de Córdoba hasta 1014, de la taifa independiente de Dénia hasta 1059, taifa independiente hasta 1114 y ocupación almorávide y almohade hasta la conquista cristiana de 1235, seis años después de la de Mallorca. De este período se conoce más o menos bien la organización territorial de la isla que era muy similar a la de *Mayurqa* y *Manurqa*: ciudad única, *Madina Yabisa*, de cerca de 4 has de extensión y organizada sobre un triple recinto y un poblamiento disperso de la parte rural dividido en 5 distritos.

La conquista cristiano-catalana de 1235 supuso la incorporación al modelo feudal de organización de la sociedad y el espacio insular pero con una fiscalidad algo más laxa que la implantada en otros lugares.

La caída del imperio romano de oriente en 1453 con la toma de Constantinopla por los turcos marca un cambio muy importante en la situación geoestratégica de todas las Baleares en el contexto del Mediterráneo occidental. Las islas pasaran de ser escala comercial de la corona catalana-aragonesa a frontera de un imperio hispánico que, acosado desde oriente por los turcos, cada vez mirará más hacia Flandes y América. La construcción de las murallas renacentistas es seguramente la única inversión importante del imperio hispánico hasta que, ya en el siglo XIX, se acometerían importantes obras de infraestructura portuaria para dar satisfacción a la ascendente demanda del comercio. Hasta entonces la actividad salinera, el corsarismo y la piratería serían la salida más boyante a la complicada situación geoestratégica de Eivissa.

Superado ya el peligro otomano, las comunicaciones regulares entre ambas islas datan de 1834 cuando se establece el correo con la condición de hacer tres servicios redondos mensuales entre Mallorca e Eivissa.

De esta manera el comercio, a partir del XIX, y el turismo de la segunda mitad del XX romperán de nuevo el esquema geoestratégico ibicenco. Con la apertura de la

isla al exterior los primeros viajeros empezaron a dar a conocer la isla. Así, en 1912 es cuando Santiago Russiñol llama a Eivissa «la isla blanca» y, a partir de la década de 1930, la isla se convertirá en destino sur de gran parte de la intelectualidad burguesa centro-europea. Una isla donde, por entonces, el progreso había afectado casi únicamente a la ciudad y que conservaba, como si de un antiguo pedazo de la antigüedad se tratara, unas relaciones socioeconómicas que los coetáneos no dudaron en calificar de precapitalistas.

A partir de ahí nacería el mito ibicenco que se reactivaría en la década de 1960 con una singular entremezcla de turismo de masas, vanguardismo artístico y contraculturalismo de la mano de los hippies norteamericanos y centroeuropeos que, sin cuestionar apenas el régimen político fascista del momento, les permitía gozar de aquel «pedazo de antigüedad» que había quedado «al margen del desarrollo capitalista».

Hoy, aquellas diferencias preturísticas interinsulares han sido allanadas al experimentar, sobre todo Mallorca y Eivissa, un desarrollo turístico semejante gracias, sobre todo, al papel jugado por los modernos aeropuertos.

Hoy, sus vínculos con el exterior siguen dándose con las ciudades vecinas de Barcelona, Palma, València y Dénia. Tres compañías navieras operan en 2006 entre ellas (Transmediterránea, Baleària e Iscomar) mientras que las comunicaciones aéreas son más fáciles y fluidas con destinos mucho más lejanos.

La base económica de Eivissa es casi exclusivamente turística constituyendo un importante hito turístico que se ofrece como destino con el agregado del antiguo mito hoy reconvertido en discotecas, moda *ad lib* y música *chill out*. Unos «seudomitos» que hacen dudar de la continuidad del modelo a largo plazo, sobre todo cuando se observa la temeraria velocidad de crecimiento urbanístico de la que, hasta la década de 1960, había sido la menos urbanizada de las illes Balears.

La Llegada a Eivissa

Tagomago. Sobre las 9,30 de la mañana, a estribor, puede empezar a observarse el faro de Tagomago situado al NE de Eivissa, sobre el islote del mismo nombre, el quinto en extensión de las Pitiüses (90 has), después de Eivissa, Formentera, sa Conillera y s'Espalmador. Construido entre 1910 y 1913, empezó a funcionar en 1914 sustituyendo, a partir de 1916, el de la *punta Grossa* que venía funcionando desde 1866.



FIGURA 9: Tagomago
FUENTE: Archivo GIST (2005)

A la altura de Tagomago se observan las primera zonas turísticas del este de la isla: Cala Sant Vicent, es Canar, s'Argamassa...

Santa Eulàlia. Santa Eulàlia y la ciudad de Eivissa se reparten la presidencia de la costa SE de la isla. La primera, identificable por la blanca y extensa urbanización así como por los islotes de la illa Llarga e illa Rodona, constituye el tercer polo turístico ibicenco después de la capital y Sant Antoni. Es la capital del extenso municipio homónimo de 155 km² que, en 2004, concentraba 25.826 residentes y 21.000 plazas turísticas.



FIGURA 10: Santa Eulàlia
FUENTE: Archivo GIST (2005)

Superada Sant Eulàlia, siguiendo el contorno de la isla en dirección SE se pueden observar las urbanizaciones turísticas de Cala Llonga, sa Roca Llisa –la que alberga el único golf de la isla– y Talamanca ya a las puertas de la bahía, puerto y ciudad de Eivissa

Babor: urbanizaciones costeras de *es Viver*, *ses Figueretes* y *platja d'en Bossa*

A poniente del promontorio de Vila aparece el barrio costero de *es Viver* desarrollado desde principios del siglo XX y la zona turística de la *platja d'en Bossa*, a caballo entre los términos municipales de Vila y Sant Josep.

Botafoc. El dique de Botafoc (2003) está conectado con tres antiguas islas de la bahía que ya se habían interconectado entre si a finales del XIX.



FIGURA 11: Dique de Botafoc y antiguas islas de la bahía

FUENTE: Archivo GIST (2005)

Su construcción estuvo envuelta de una gran polémica por los problemas ambientales y paisajísticos derivados del cerramiento de 150 has hasta entonces abiertas al mar.

Al sur de Eivissa, un rosario de islas que separa Eivissa de Formentera, testimonio del antifuo cordón litoral que unió ambas islas durante la última regresión marina interglacial.

Ámbito incluido en el Parque Natural a finales de 2001, soporta todo el flujo que conecta Eivissa con Formentera. Una isla-municipio de 82 km² que en 2004 contaba con 7131 habitantes de derecho.



FIGURA 12: Eivissa, Formentera y es Freus



FIGURA 13: La «nueva Ibiza»

FUENTE: Archivo GIST (2005)

Babor: *es Corb Marí*

Los relieves de el *Cap Falcó* (136 m) y *es Corb Marí* (120 m), que fueron islotes en los momentos de máxima trasgresión cuaternaria, están envueltos por el mar y diferentes estanques de *ses Salines*, elemento estratégico fundamental que explica gran parte del interés que, hasta la edad contemporánea, han mostrado por la isla tanto los gobiernos como las potencias extranjeras. La zona ganada al mar entre 1969 y 1970 y se ha ido edificando desde la década de 1980.

Las marinas de Botafoc (427 amarres) y de Eivissa Nova (539 amarres) rematan el teórico paseo marítimo de la parte norte del puerto.

Dic de Llevant. Proyectado a finales del XIX (anteproyecto de 1863 y proyecto de 1880) por Emili Pou e inaugurada oficialmente en 1912, supone la obra más importante para la adecuación del puerto a la navegación moderna. Con 270 metros de longitud protege de los vientos de levante y brinda un magnífico paseo sobre el puerto de Eivissa.



FIGURA 14: Dic de Llevant «es Muro»

FUENTE: Archivo GIST (2005)

Sa Penya, la Marina, Dalt Vila. El conjunto, declarado patrimonio histórico-artístico en 1969, engloba la imagen más tradicional y característica de *Vila*, la ciudad de Eivissa. Juntamente con *ses Salines* y las praderías de *posidonia oceanica* de los fondos marinos fueron asimismo declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1999.



FIGURA 15: Sa Penya, la Marina y Dalt Vila
FUENTE: Archivo GIST (2005)

Hacia el fondo norte del puerto se localizan las principales infraestructuras de la isla: central térmica, depuradora, desaladora, planta de Butano y los muelles comerciales y de descara energética. Todo ubicado sobre o en contacto con la antigua zona húmeda de *ses Feixes*.



FIGURA 16: Central eléctrica, restos de ses Feixes y nuevos muelles comerciales
FUENTE: Archivo GIST (2005)

Monumento a los corsarios

Ya desembarcados en el puerto de Eivissa destaca, en primer lugar, el monumento a los corsarios. El de Eivissa y el que se encuentra en la ciudad bretona de Saint Malo representan los únicos ejemplos de monumentos dedicados a tal actividad. Inaugurado en 1915, siete años después de la prohibición oficial de la actividad en 1908, reconoce el importante papel económico que para la isla y la ciudad supuso la actividad corsaria en los siglos XVII y XVIII.

La ciudad de Eivissa: de ciudad única a principal centro urbano de la isla

Onofre RULLAN SALAMANCA

Departament de Ciències de la Terra – Universitat de les Illes Balears

E-mail: orullan@uib.es

Ibiza, la isla da nombre a la ciudad.

Liber Maiolichinus de Gestis Pisanorum Illustribus, 1114 d. C.

Introducción

La ciudad de Eivissa, la más antigua de las illes Balears, es, además, la más sureña. Más de dos milenios y medio después de su fundación, el crecimiento de la urbe -impulsado por la actividad turística y el edonista mito ibicenco- ha situado demográficamente la capital pitiusa, desde 1976, por encima de la capital menorquina y, a escala balear, sólo Palma y Calvià la superan. Al mismo tiempo Eivissa-ciudad presenta importantes problemas ambientales asociados, casi siempre, a una intensa explotación urbana de un entorno parco en recursos como corresponde a una latitud tan meridional y a una isla tan pequeña.

Situación y emplazamiento

La situación de la ciudad de Eivissa en relación a su contexto regional ha variado mucho desde su fundación en el siglo VII a. C. a la actualidad. En la antigüedad Eivissa era la ciudad fenicia más septentrional del Mediterráneo Occidental que, al cerrar por el norte la talasocracia cartaginesa, le posicionaba con ventaja para comerciar con las colonias greco-romanas del norte (Marsella, Empúries). En la actualidad la capital pitiusa es la ciudad insular occidental situada más al sur, ya muy cerca de las costas norteafricanas, lo que le confiere un añadido de excentricidad muy sugerente para los mercados turísticos del norte. Si en la antigüedad Eivissa fue el norte del sur en la actualidad es uno de los sures del norte.

En cuanto al emplazamiento primitivo la ciudad se ubica en la cima del puig de Vila (81 m.) lo que le confiere un carácter de acrópolis desde el que se controla su entorno tanto terrestre como marítimo, un «puerto alto» en palabras de Bartomeu Escandell, que no se da en los exiguos 18 m. de Palma, 34 de Maó o 16 de Ciutadella. La proximidad a las Salinas, la potencial huerta del pla de Vila y la amplia bahía son otros de los factores que ayudan a comprender el emplazamiento original de la ciudad. Máxime teniendo en cuenta que la bahía antigua discurría entre el cap Martinet y el puig de Vila hasta que, a finales del XVIII, se formó el moderno tómbolo que uniría los islotes del centro de la antigua bahía con la costa. Unos islotes (illa Plana, illa Grossa e illot des Botafoc) que aun se ven separados de la costa en el mapa de Tofiño de 1786.

El término municipal, el continuo urbano y la influencia metropolitana

El actual término municipal de la ciudad de Eivissa se agrandó en algo más de dos km² en la década de 1960, pasando de los exiguos 7,12 km², con que contaba desde su creación en el siglo XVIII, (Vallés, 1993: 109) a 9,91 km². Aún así, en el contexto balear, la extensión de su término municipal sólo supera al de Búger (8,24 km²), en Mallorca, si bien es el tercero más poblado (40991 habitantes en 2004) sólo superado por los mallorquines de Palma (368.974) y Calvià (42.614).

La ampliación de la década de 1960 (figura 1) coincide con el inicio de la expansión urbana de la



FIGURA 1: La ampliación del término municipal de Ibiza en la década de 1960

FUENTE: elaboración propia a partir de la cartografía 1/50.000 del SCE (1959) y Mapa topográfico balear (1995).

(En azul el término municipal original, en rojo la ampliación)

ciudad. Eivissa no tenía problemas jurisdiccionales para desarrollar si ensanche hacia el interior, no así sus zonas turísticas costeras. Si bien el proyecto original de ampliación era mucho más ambicioso, finalmente la ampliación únicamente afectó a algo más de 1 km² de la costa de Sant Josep, al SW de la ciudad, donde se desarrollarían los barrios de es Viver y platja d'en Bossa y algo menos de otro km² de la costa de Santa Eulàlia, al NE de la ciudad incluyendo los antiguos islotes de la bahía ibicenca y donde se desarrollan las zonas turísticas de Talamanca y paseo marítimo.

Sin embargo el crecimiento de la Eivissa turística ha superado tanto el antiguo como el nuevo perímetro municipal extendiéndose su continuo urbano a lo largo de la costa y de las principales vías de comunicación. De esta manera se forma el área funcional más importante de la isla que supera los 50.000 habitantes, el 50% de la población residente de la misma.

La zona turística de la platja d'en Bossa, al SW de la ciudad, se dispone a caballo entre el término municipal de la capital y el de Sant Josep, mientras la también turística y residencial de Talamanca, al E, hace lo propio con el término de Santa Eulàlia.

Las zonas no turísticas también rebasan los límites administrativos de la ciudad. Sobre la carretera de Sant Josep y ses Salines –hacia el W- y a sólo 3 Km del centro de Eivissa, ya nos encontramos en el término municipal de Sant Josep, donde los núcleos de Can Fita y sa Carroca contactan con los ibicencos de Ca n'Escandell y Cas Serres. Hacia el NW, sobre el Km 3 de la carretera de Sant Antoni, la zona industrial de sa Blanca Dona (Eivissa) contacta con la también industrial de Can Negre (Santa Eulàlia). Hacia el norte el término municipal de Eivissa es aún más efímero, solo se extiende sobre 1 o 2 km. Al superar estas distancias por las carreteras de Sant Antoni, Sant Miquel y Sant Joan-Santa Eulàlia ya nos

encontramos en el término municipal de Santa Eulàlia de Riu donde los núcleos residenciales del Puig d'en Valls y de Jesús, a 2,8 y 1,5 Km respectivamente del centro de Eivissa, se emplazan en dicho término municipal. Un término municipal que aparece sobre los kilómetros 1,8 y 1,5 de las carreteras que conducen al N y NE de la isla.

Nos encontramos, por tanto, ante un término municipal extremadamente reducido, a pesar de la ampliación de la década de 1960, cuyas ramificaciones urbanas se expanden sobre los municipios vecinos, especialmente Sant Josep y Santa Eulàlia. Consecuencia de ello resulta una engañosa densidad de 4136 hab./Km², más del doble incluso de la que registra Palma.

Una población bajo la impronta del turismo

La población de la ciudad de Eivissa había superado los 5.000 habitantes a mitad del siglo XIX y los 10.000 en la década de 1940. Tan lento crecimiento era imputable, en gran medida, a la modesta apertura económica que experimentó la isla a partir del siglo XIX y a las modernas infraestructuras portuarias que, desde principios del XX, hicieron posible la relación comercial de la isla con el exterior gracias a la cada vez más frecuente proliferación de barcos a vapor en la bahía ibicenca.

Si bien durante la década de 1950 el flujo demográfico fue negativo, a partir de 1960, de la mano del crecimiento turístico, la población de Eivissa inició un proceso de crecimiento constante y sostenido del 2,7% anual que la llevó a superar los 20.000 habitantes en la década de 1970 y los 30.000 a principios de 1990. El desarrollo turístico hotelero, primero, y apartamental, después, explica gran parte de este crecimiento. (Figura 2)

Después de un leve estancamiento de la población en la primera mitad de la década de 1990, a partir de 1997, Eivissa se inserta en el llamado turismo post-fordista. A partir de entonces, a la clásica oferta hotelera se le suma el turismo residencial que se acompaña de un crecimiento notable de todo tipo de oferta de ocio. El cambio es trascendental tanto desde el punto de vista cualitativo como cuantitativo y, entre 1996 y 2004, el ritmo de crecimiento anual prácticamente se dobla pasando del 2,7% mantenido entre 1960 y 1996 al 4,2% anual. Tal cambio de ritmo hace superar, por primera vez, los 40.000 habitantes en 2003 (40.991 en 2004) y las 14.000 plazas turísticas, lo que convierte el pequeño municipio de la capital pitiusa en el tercero más poblado de las illes Balears.

La densidad resultante, como ya comentamos, arroja la engañosa cifra de 4.136 hab./km². Más indicativo resulta el indicador de densidad urbana que, con una media de 33 hab./ha., puede alcanzar, en los distritos del ensanche, los 672 hab/ha. (GaaT, 2003:

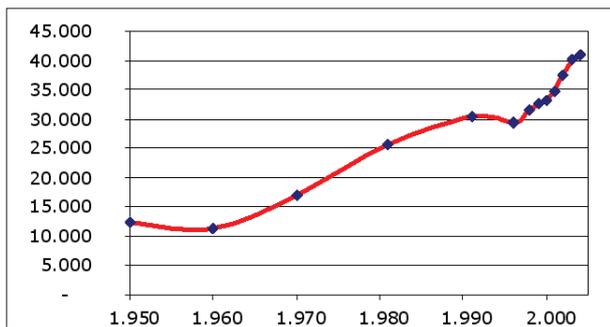


FIGURA 2: Evolución de la población de la ciudad de Eivissa

FUENTE: Elaboración propia a partir de Enciclopèdia de Eivissa y Formentera e IBAE

39). Una densidad que, en 2001, correspondía, en un 50% a población nacida en el archipiélago y la restante mitad a provenientes de fuera de él (40% de peninsulares y 10% de extranjeros) (GaaT, 2003: 41).

Cabe matizar que estas cifras corresponden únicamente a población de derecho, pues la de hecho en temporada alta, a tenor de los cálculos hechos a partir de la producción de residuos urbanos (GaaT, 2003: 33), doblaría los 40.000 habitantes de temporada baja gracias al crecimiento de la afluencia turística experimentado desde la segunda mitad de la década de 1990.

La ciudad en el sistema urbano pitiuso

La antigua Universidad de la ciudad de Eivissa extendía sus competencias sobre todo el subarchipiélago pitiuso antes de que la monarquía borbónica, vencedora de la guerra de Sucesión, implantara su modelo administrativo e incautase la principal riqueza de la ciudad, las Salinas. La organización municipal liberal de 1833, siguiendo la pauta restrictiva borbónica para con la ciudad, dejó reducido su territorio administrativo a unos escasos 7,12 km² que, como ya se indicó más arriba, se mantendrán hasta la segunda mitad del siglo XX.

Las políticas ilustradas del XVIII –título de ciudad a la urbe intramuros y sede obispal en 1782, red de parroquias rurales...- fracasaron en su empeño en estructurar el rural y autárquico campo ibicenco. Hasta el siglo XX la isla de Eivissa era una única ciudad, con tenues contactos exteriores, y un campo que combinaba autarquía y relaciones con la ciudad. Bartomeu Escandell ha hablado de «ciudad-estado», que los ibicencos siguen llamando simplemente «Vila», para referirse a este escenario provocado por la insularidad en su cariz de aislamiento. La apertura comercial y, sobre todo, el turismo de la segunda mitad del siglo XX romperá con este modelo y construirá un nuevo sistema de asentamientos con una ciudad de Eivissa que, de ciudad única, pasará a encabezar una jerarquía urbana ampliada a otros centros. El puerto primero, y desde 1958, también el aeropuerto romperán con el antiguo modelo territorial de la isla y su capital. El establecimiento, a partir de

1960, de líneas marítimas directas con Alacant, València y Palma hará el resto.

Hoy (2005), desde el punto de vista formal, la ciudad de Eivissa, aun superando sus lindes municipales, no va más allá de un radio de 3-4 Km, aunque su ámbito de influencia alcanza todo el subarchipiélago pitiuso en lo que se refiere a la mayoría de funciones urbanas. Frente al equilibrio bipolar del sistema urbano menorquín y a la macrocefalia del mallorquín, desde que el turismo hizo crecer los asentamientos costeros de la isla de Eivissa, se viene hablando de un cierto equilibrio jerárquico del sistema urbano pitiuso. Un equilibrio que las cifras de población vendrían a corroborar. La ciudad de Eivissa, en 2004, «sólo» agrupa el 36% de la población pitiusa (113.451 habitantes) frente al 49% de Palma en relación a Mallorca o al 63% de Maó y Ciutadella con respecto a Menorca.

Los municipios, que no núcleos, de Santa Eulàlia (25.826 hab.), Sant Antoni (17.407 hab.) y recientemente Sant Josep (17.385 hab.) contrapesan la hegemonía de la capital en el sistema urbano. Un contrapeso que se debe más al creciente peso demográfico fruto del crecimiento turístico que a un efectivo desarrollo de funciones urbanas. Éstas siguen concentrándose en la capital que, como núcleo, continúa dominado sobre un territorio donde la dispersión marca la pauta aunque las artificiales agrupaciones municipales puedan ofrecernos estadísticas más «equilibradas». Sin embargo si atendemos al peso demográfico de las tres áreas funcionales insulares de Eivissa, Sant Antoni y Santa Eulàlia obtenemos unos porcentajes del 50, 20 y 10% respectivamente.

Desde 1983 la organización administrativa autonómica vino a reforzar esta estructura capitaneada por la ciudad de Eivissa. El Consell Insular de Eivissa i Formentera, su máxima institución, tiene sede en el ensanche de la capital pitiusa. Se trata de un organismo de doble naturaleza. Por un lado local, recogiendo las competencias de la antigua Diputación y, por otro, autonómica, gracias a las diferentes leyes de traspasos de competencias desde el Govern de les Illes Balears a los Consells Insulares que se han ido promulgando para dar desarrollo al Estatuto de Autonomía. El Consell de Eivissa y Formentera, como los correspondientes de Menorca y Mallorca, tiene la función de «gobierno insular» y extiende sus competencias en temas tan básicos como carreteras y ordenación del territorio.

Bibliografía urbana básica sobre la ciudad de Eivissa

La monumentalidad de la ciudad amurallada de Eivissa es, sin duda, lo que más interés ha despertado entre los investigadores de la ciudad y, consecuentemente, aquello que más aportaciones bibliográficas ha generado. Entre la abundante bibliografía cabe destacar las obras que, desde la arqueología y la topografía urbana, nos ha legado Antoni Costa (1985¹, 1996²) o las que analizan la ciudad antigua y sus murallas desde la óptica del historiador (Escandell, 1970), del arquitecto (Cervera, 2001, 2002) o del militar (Posadas, 1993).

El análisis histórico de la ciudad (hasta los ensanches de 1912) es ampliamente tratado en el trabajo de 2001 de Félix Julbe y Rafel Pascuet (reedición y actualización de la primera edición de 1980) que conjuga magistralmente el análisis formal de la evolución de la ciudad preindustrial y comercial con el entorno cultural y político de cada momento.

Casi coetáneo al trabajo anterior es la obra de Elías Torres (1981) sobre la arquitectura pitiusa que, a pesar del título, ofrece interesantes datos históricos y cartográficos sobre la evolución de la ciudad.

Asomándose tímidamente más allá de la ciudad antigua, en 1993, aparece el libro de Rosa Vallès Costa: *Dalt Vila. Ciutat d'Eivissa. Estudi de Geografia Urbana* (Vallès, 1993) que compendia una larga lista de trabajos de la autora sobre el tema, publicación que podemos considerar el primer tratado de geografía urbana de la ciudad. De estructura interna clásica, aporta interesantes reflexiones sobre las cuestiones básicas de la ciudad histórica sin renunciar a tratar la expansión formal y funcional de la urbe sobre su entorno. El análisis de la estructura interna se basa en el padrón de 1975, comparando con los datos de 1960 que había elaborado años antes Bartomeu Barceló; ello permite calibrar el impacto del primer crecimiento turístico sobre el núcleo intramuros de la ciudad.

Entre los trabajos más recientes cabe destacar los que se han publicado en el marco de la magna obra de la *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera* (8 tomos desde 1995), especialmente los dedicados a la ciudad (AAVV, 2001) y a su ensanche (AAVV, 2002); así como los que se enmarcan en los trabajos de revisión del planeamiento (GaaT, 2003 y 2004).

El análisis del espacio rural que se ocuparía por el ensanche puede verse en el interesante y magníficamente editado estudio de Ferrer et al. (2005). Por su parte los aspectos sociales de la ciudad de Eivissa han sido analizados en Carbonero et al. (2003).

Las carencias fundamentales que se observan en la bibliografía urbana ibicenca son inversamente proporcionales a la antigüedad del tema tratado. Si ya el ensanche está relativamente poco tratado mucho menos lo está la ciudad turística y la conformación del área funcional de la ciudad.

La evolución del espacio urbano

De la antigüedad a la modernidad

La ciudad de Eivissa, fundación fenicia del siglo VII a.C. en su proceso de expansión desde el SE peninsular en busca de metales, debe su nombre al dios de origen egipcio Ybsm (Bes) y tuvo su máximo apogeo entre los siglos V y III a.C.

El emplazamiento elegido responde al canon fenicio más clásico: un promontorio estratégico para la acrópolis (el *puig de Vila* de 87 m.), un puerto natural, proximidad a las salinas y una potencial huerta fértil. Una ciudad que, en su máximo apogeo podría haber alcanzado los 5000 habitantes y que, rodeada de murallas que los romanos no consiguieron asaltar en la segunda guerra púnica, presentaba una clara especialización funcional de sus zonas: puerto, zona de talleres, zona de viviendas, acrópolis, santuarios y, sobre todo, una espectacular necrópolis, el *puig des Molins*, separada de la ciudad por un curso de agua como era habitual en la cultura fenicia. La mayor necrópolis púnica conservada del mundo que concentró entre 3 ó 4 mil hipogeos.

Para detectar cambios significativos en los elementos básicos de la ciudad púnica hay que saltar prácticamente un milenio y situarnos en la ciudad árabe que se construirá a partir de la incorporación de la isla, con el resto del archipiélago, al emirato de Córdoba en el año 902. Dos elementos merecen ser destacados en el proceso de construcción territorial de la capital de la isla hasta la incorporación a la órbita cristiana en 1235: la consolidación de la ciudad amurallada y la transformación agraria del llano próximo a la bahía y a la ciudad, el *pla de Vila*.

Se conoce, con más o menos precisión, el perímetro que pudo alcanzar la ciudad musulmana, Madīna Yábisa, organizada a partir de un triple recinto de 3,2 has (Costa, 1985). El primer recinto, situado en la cumbre del *puig de Vila*, comunicaba con el exterior mediante tres puertas e incluía la fortificación con alcázar, ciudadela y la correspondiente zona residencial.

El segundo recinto, en contacto con el anterior, disponía de 4 puertas, dos con el exterior y dos con los otros recintos. La documentación cristiana hasta el XIV

¹ Se trata de una reedición de una obra de 1962.

² Obra póstuma cuya edición corrió a cargo de Rosa Vallès.

la denomina aún indistintamente como *vila inferior* o *mitjana* un hecho que sirve para situar la cronología relativa del desarrollo de los tres recintos.

El tercer recinto, o Rabat, era un barrio extramuros hasta la construcción del último recinto de muralla, sin duda el más reciente de la época musulmana. Este último recinto probablemente se erigió en el siglo XI coincidiendo con la mayor presencia y actuación del estado en la capital de Yábisa. Cabría la posibilidad, como defienden algunos historiadores, que el tercer recinto se construyera en el siglo XIV como respuesta a la formación del «Raval» cristiano y no de un supuesto «Rabat» musulmán.

Los tres recintos aún conservaban nombre propio en la toponimia urbana hasta el siglo XVII; la documentación nos habla de tres *viles*, la superior, la inferior o *mitjana* y el arrabal o *vila d'Avall*. Unos nombres que, con el tiempo, se diluirán en el más común y unificado de *Vila* por oposición al ámbito rural o *fora Vila*.

Aún suponiendo, por analogía con otras ciudades musulmanas de la época, una densidad media de entre 348 hab/ha como propone Torres Baldás o usando los 255 que calcula Gabriel Alomar para Mádina Mayurqa, las casi 4 has de Mádina Yábisa, en el mejor de los casos, no habrían superado los 1.400 habitantes. En época musulmana el campo de la isla estuvo poblado por 119 alquerías que podrían haber alcanzado una población de entre 1500 y 2000 habitantes.

En los alrededores de la Mádina Yábisa se localiza un segundo gran elemento territorial de construcción musulmana que merece ser destacado: la puesta en uso para el regadío de unas 117 has. tras la desembocadura pantanosa de los cursos que fluían hacia la bahía desde los 50 km² de su cuenca (Barceló, 1997). Las 71 restantes hasta completar las 188 del *pla de Vila* siguieron como marisma de uso ganadero y cinegético, como mínimo hasta el siglo XVII. Ambas zonas tenían una disposición concéntrica y eran explotadas y administradas por 6 explotaciones rurales y la propia Mádina. Se trata de la primera colonización agraria de *ses Feixes* consistente en la construcción de un importante número de canalizaciones para el drenaje de una parte de lo que, para entonces, sería marisma.

La ciudad que conquistan y se reparten los cristianos catalanes a partir de 1235 se mantuvo con pocos cambios urbanos formales hasta el siglo XVI. Los cambios fueron evidentemente de índole económica, jurídica, social y religiosa al esclavizar o reemplazar la población local por los nuevos colonizadores feudales. Habrá que esperar hasta el siglo XVI para detectar modificaciones urbanas significativas motivadas por la inestabilidad que las flotas otomanas y norteafricanas provocaban en el Mediterráneo Occidental. En efecto, el saqueo franco-otomano de la ciudad de 1538 convencerá a la monarquía hispánica para emprender la construcción de las nuevas murallas (Vallès, 1993: 72-78) que jugarán

un papel equivalente al de los castillos de Sant Felip de Maó o las mismas murallas de Palma, Ciutadella, Maó o Alcúdia.

Se trata de murallas renacentistas, jalonadas con siete baluartes, con una finalidad defensiva frente a los ataques artilleros y, por tanto, diferentes a las murallas medievales adaptadas al acoso balletero. El arte de la guerra condicionaba el urbanismo de la ciudad. El proyecto inicial de J. B. Calvi (1555) consistía en el simple encintamiento del triple recinto medieval con modernas murallas renacentistas que habían de ocupar 5 has. En 1578, a mitad de obras, Jacobo Palearo, «el Fratín», modifica el proyecto para expandir el perímetro hasta doblar el viejo recinto medieval. Así se alcanzan las 10 has, incorporando lo que será el futuro espacio de crecimiento de la ciudad: *Santa Llúcia* y la *Vila Nova*.

La relativa tranquilidad que proporcionó la nueva muralla, elemento añadido a la victoria de Lepanto frente a los turcos (1571), propició el crecimiento de la ciudad en la Edad Moderna, incluso extramuros. Un crecimiento que se materializó en los barrios de *sa Penya* y *la Marina* en los que las actividades marítimas—pesca y corsarismo—proporcionaron la base económica para la expansión física. Dicho crecimiento requirió proteger el nuevo barrio con la construcción, en el XVII, de un muro protector (primera *Estacada*) por el oeste para separar y proteger este flanco del barrio del espacio aún pantanoso del NW de la ciudad, así como también para servir de sistema de control fiscal de los productos que llegaban a la ciudad desde el campo.

En el XVIII, las 6,5 has. de estos barrios extramuros ya albergan dos tercios de los 2.600 habitantes de la ciudad, un siglo en el que la mentalidad ilustrada concede a la Vila (1782) el título de ciudad y crea el obispado de Ibiza (1783-1852), al tiempo que se impulsan las reformas y mejoras de la vieja estructura urbana así como la segunda fase colonizadora de la marisma de *ses Feixes*. Las políticas modernizadoras de la agricultura impulsan la colonización agraria del llamado *prat de Sant Cristòfol*, las 71 has que los musulmanes habían dejado sin desecar, construyendo la pieza paisajística más importante de la bahía, después de Dalt Vila, hasta su progresivo abandono en la década de 1970.

La ciudad –también comercial- del siglo XIX

El siglo XIX es el del desplazamiento de la centralidad económica del viejo recinto renacentista hacia la Marina, en el pujante barrio portuario se concentran las actividades comerciales que el reemplazo de la antigua navegación a vela por la moderna a vapor desarrollarán extraordinariamente. A mediados del XIX se autoriza la construcción del primer ensanche de apenas una hectárea, el *Poble Nou*, a condición de construir una segunda Estacada que cerraría el nuevo

perímetro urbano. La autorización de 1857 del *Poble Nou* posibilita su urbanización con la típica trama ortogonal decimonónica, con calles de 8 metros y casas de 3 plantas. Empieza la «apertura» de la ciudad hacia *ses Feixes*. Con el *Poble Nou* la ciudad apenas superaba, a finales del XIX, las 17,5 has (figura 3).

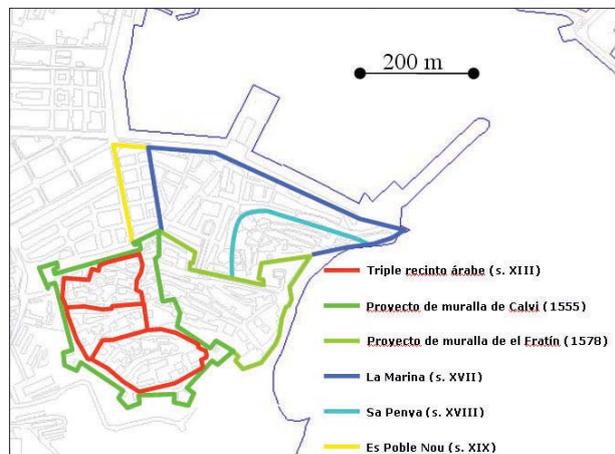


FIGURA 3: La ciudad de Eivissa hasta el siglo XIX
FUENTE: Elaboración propia a partir de la bibliografía citada

El *Poble Nou* se edifica entre 1865 y 1890, mientras se proyecta y empieza a construir el dique de levante que «abrirá» la ciudad y la isla al crecimiento del siglo XX. Es interesante destacar una peculiaridad del crecimiento extramuros ibicenco que, a la larga, ha permitido la conservación de sus monumentales murallas renacentistas. Así como el crecimiento del XIX provoca el derribo de las murallas de Palma, este mismo crecimiento no tiene el mismo efecto sobre Ibiza. La capital ibicenca ya contaba con un importante núcleo extramuros, la Marina, cuya actividad económica y comercial superaba la de las señoriales 10 has de la ciudad antigua. Así la extensión del casco, el *Poble Nou*, y el posterior ensanche de principios del XX se ejecutarán derribando las estacadas y no las murallas pues tanto el *Poble Nou* como el ensanche resultan del efecto directo de la actividad económica de la burguesa Marina más que de la antigua ciudad amurallada. Una urbe intramuros, de hecho la única que gozaba del título de ciudad, que ya los viajeros del XIX vieron como abandonada (Vuillier) o desierta (Archiduque Luis Salvador) frente a la bulliciosa vida económica de sa Penya, la Marina y es Poble Nou.

Los ensanches de la primera mitad del siglo XX

El derribo de la segunda estacada a finales del XIX y la construcción, en 1898, del Teatre Pereira, ya fuera de murallas y estacadas, simboliza el triunfo y el inicio de la ciudad comercial y plenamente burguesa. En 1904 Alfonso XIII inaugura el monumento a Vara de Rey en una alameda plantada a mediados del XIX, zona en la que, en 1912, se proyectará el primer ensanche llamado todavía hoy *de s'Alameda* y oficialmente de Vara de Rey. Una parte de la ciudad donde abunda el estilo colonial «indiano» y donde destaca el antiguo Gran Hotel (1933) hoy hotel Montesol.

Los 15.000 m² de Vara de Rey de 1912 inauguran toda una serie de ensanches que urbanizarán, pieza a pieza, el oeste de la ciudad en la primera mitad del XX; un proceso que será lento pero constante, hasta alcanzar las 85 Ha. con la aprobación del llamado ensanche Sur-Oeste (Tabla 1 y figura 3). La planificación dibujaba así un horizonte de 100 has para la ciudad equiparable al casco antiguo de la ciudad de Palma.

La aprobación de los distintos fragmentos del ensanche ibicenco no fue paralela a la edificación del espacio urbano que se iba poniendo a disposición de los agentes urbanos. El proceso de edificación generalizado, en las ciudades, normalmente es posterior al de aprobación de los planes pues deben salvarse los problemas de gestión derivados de la necesaria reparcelación del segmento de ciudad que, en cada momento, se promueve. De hecho, la fotografía aérea de 1956 nos permite comprobar como apenas un 20% de las hectáreas de ensanche planificadas se encontraban edificadas, algo más que las 16 has de la ciudad del XIX. Precisamente la zona de Vara de Rey y los ensanches que se articulaban en torno a las carreteras de Sant Josep y de Sant Antoni.

Esta urbanización y edificación respondía a la demanda de la población que vio como, no sin importantes altibajos, crecía lentamente doblando la existente entre 1900 (6.327 habitantes) y 1950 (12.283). De ahí que la urbanización efectiva de los

TABLA 1: Los ensanches de la ciudad de Eivissa

Aprobación	Ensanche	Extensión (Has)
24-07-1912	Sur de Vara de Rey	1,5
03-03-1915	Norte de Vara de Rey	8,5
10-11-1930	Entre Av. de España y Cra. de Sant Antoni	6,5
10-05-1934	Oeste de la Cra. de Sant Antoni	3,0
13-08-1949	Ensanche Norte	43,5
30-06-1952	Ensanche Sur-Oeste	22,5
	TOTAL	85,5

FUENTE: Elaboración propia a partir del archivo de la Comisión Provincial de Urbanismo de Baleares

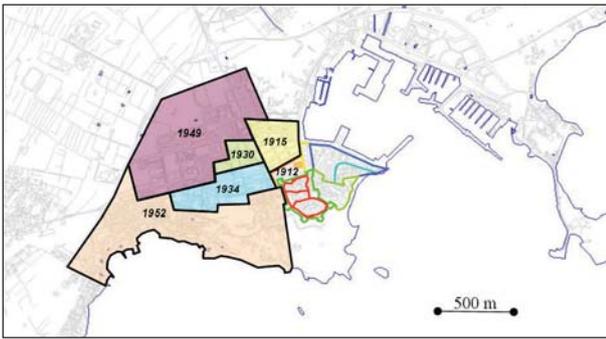


FIGURA 4: Los ensanches de la ciudad de Eivissa
 FUENTE: Elaboración propia a partir del archivo de la Comisión Provincial de Urbanismo de Baleares

ensanches, al margen de su proceso de planificación, a finales de la década de 1950, había alcanzado una extensión equivalente a la de la ciudad del XIX. La actividad comercial del puerto, que en 1912 había inaugurado el dique de levante, permitió la llegada de los modernos barcos a vapor y el desarrollo de una modesta actividad industrial. Gracias a esta emergente actividad económica, en 50 años, la ciudad crecía en población y extensión tanto como lo había hecho desde su fundación en el siglo VII a. C.

El impacto del turismo sobre la ciudad en la segunda mitad del siglo XX

Si todos los ensanches de la primera mitad del XX eran fundamentalmente de carácter residencial, el último de ellos (1952) ya alcanza la costa SW del municipio. La demanda residencial de la población de la ciudad y, en menor medida, la turística ya se dejaba sentir por entonces en la construcción de la ciudad.

La década de 1950 es la que prepara la ciudad de Eivissa para el gran cambio que va a experimentar en la segunda mitad del siglo XX. En 1953 cierra la fábrica textil de Can Ventosa –situada en el ensanche, sobre la carretera de Sant Antoni- con lo que se da al traste con la única instalación industrial de cierto peso y cinco años después, en 1958, se inaugura el moderno aeropuerto. Manteniendo la actividad comercial propia de una ciudad portuaria, Eivissa cerraba el camino del crecimiento industrial y se abría paso en la senda del crecimiento turístico que situaría la ciudad en las 14.000 plazas turísticas actuales. Las cifras de población resultan reveladoras (figura 2): los 12.283 habitantes de 1950, a las puertas del crecimiento de base turística, serán 40.991 en 2004, cuando el modelo ya se ha consolidado.

Si en la primera mitad del siglo XX las políticas

urbanas de trazado de ensanches seguían la estrategia de urbanización de los campos agrícolas del NW de la ciudad, en la segunda mitad de la centuria la ciudad adopta una nueva estrategia de crecimiento. Por una parte, se consolida, por la edificación, el crecimiento «interior» de los ensanches y, por otra, se desarrollan las zonas turísticas costeras. Por un lado las del SW –ses Figueretes y Platja d'en Bossa- y, por otro las del NE, con Talamanca y el paseo marítimo del norte de la bahía como piezas más significativas.

El primer plan general de la ciudad data de 1972; 20 años después de la aprobación del último ensanche, como respuesta a una expansiva demanda de los años de mayor crecimiento de la ciudad. Dicho plan plantea, consecuente con el paradigma desarrollista del momento, saltar de las 100 has de la ciudad del XIX y sus ensanches del XX, a las 618 (151 de suelo urbano y 467 de reserva urbana). Un crecimiento en superficie que permitía edificación para unas 156.000 plazas turísticas y residenciales (41.000 en urbano y 114.000 en reserva urbana) de las que, en 1987 únicamente se habían materializado 42.000, una cuarta parte de lo planificado en 1972.

Quince años después, en 1987, se aprueba el segundo plan general de la ciudad que añade 50 has a las planificadas en 1972, alcanzando la cifra de 668 has (352 de suelo urbano y 316 de urbanizable). Sin embargo el documento de 1987 rebaja densidades, acorde con las modas más extensivas y suburbanas de entonces, y aunque planifica más crecimiento superficial reduce la capacidad de acogida de plazas del plan a 117.000 (86.000 en urbano y 31.000 en urbanizable). Gran parte de las reservas urbanas de 1973 se habían incorporado ya a la ciudad (suelo urbano) y el nuevo crecimiento se pretendía más extensivo.

La ciudad, con el desarrollo de los planes de 1972 y 1987, desbordaba su flanco oeste y norte. Por un lado se abre la posibilidad de urbanizar una franja de un Km comprendida entre la primera vía de circunvalación (E-10) que cerraba los ensanches y la segunda (E-20) que pasará a funcionar como nuevo horizonte de crecimiento. Por otro se ocupan gran parte de los huertos y las zonas húmedas de ses Feixes. El relleno de 30 has de antiguas marismas y lámina de agua del puerto, depositando gran parte del dragado del mismo, posibilitarán la construcción de la actual zona turística, residencial y de ocio del paseo marítimo.

Este modelo de crecimiento desarrollista sólo ha sido tangencialmente cuestionado a partir de finales de la década de 1990. Así la adaptación del plan general de 1987 a las Directrices de Ordenación Territorial de 1999 ha supuesto rebajar las 668 has previstas por el plan a 605 y las 117.000 plazas a 109.000. Por su parte, en la aprobación inicial de la revisión del plan de 1987, el ayuntamiento de Eivissa plantea reducir estas cifras a 556 has y 87.464 plazas incluyendo 152 has de suelo urbanizable del plan de 1987 en el régimen de suelo urbano. De alcanzarse la aprobación definitiva del plan con

estos parámetros la ciudad, que en 2002 contaba ya con 62.467 plazas, entraría en una fase de relativa «calma» en su trepidante velocidad de crecimiento.

Morfología urbana de la ciudad de Eivissa

El resultado de todo este proceso es una urbe que, ejerciendo su influencia directa o indirectamente sobre toda la isla, distribuye su urbanización en diferentes piezas que responden tanto a su origen como a su función actual. La figura 5 resume y sintetiza la morfología urbana de la ciudad.

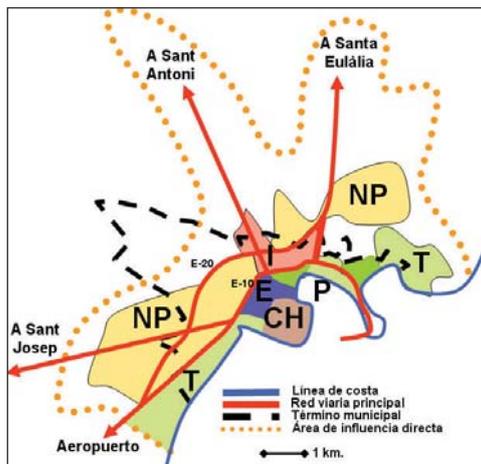


FIGURA 5: Las piezas principales de la ciudad de Eivissa
FUENTE: Elaboración propia a partir de la bibliografía relacionada.
(Para la leyenda ver texto)

Atendiendo fundamentalmente a la génesis histórica de la ciudad se impone, en primer lugar, hablar de la ciudad histórica (CH). Comprende, como ya apuntamos, tanto la ciudad amurallada de Dalt Vila como los crecimientos extramuros de sa Peña, la Marina, es Poble Nou y la zona no urbanizada de es Soto. Frecuentemente se añade a este sector de ciudad el primer ensanche de Vara de Rey de 1912. Conjunto histórico-artístico desde 1969 y patrimonio mundial de la humanidad desde 1999, la ciudad histórica presenta la imagen más emblemática de la ciudad.

Mientras en el interior de las murallas renacentistas (Dalt Vila) se entremezclan las funciones administrativas con las turísticas, la población residente vive un pronunciado declive imputable tanto a la difícil adaptación de esta parte de la ciudad a las necesidades modernas como a la competencia con usos comerciales, especialmente presente en torno a las puertas que conducen a la ciudad extramuros.

Por su parte, el barrio de sa Peña, que en la década de los 60 vivió su máximo crecimiento como

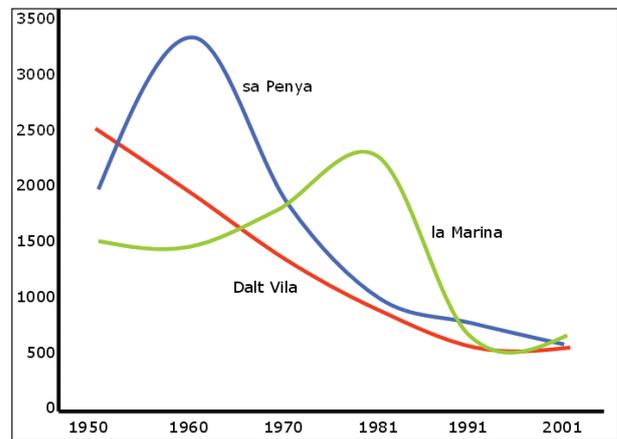


FIGURA 6: Evolución demográfica de los barrios de la ciudad histórica

FUENTE: Elaboración propia a partir de AAVV, 2003

consecuencia de la llegada de los inmigrantes atraídos por la actividad turística, hoy presenta los mayores índices de degradación de la ciudad y un declive demográfico imputable, también, a las políticas oficiales de vivienda que reubican la población en otras partes de la ciudad. Este barrio, con mayoría de población gitana, es un espacio paradigmático de exclusión social y abandono político, una de tantas externalidades que van asociadas al crecimiento económico que el turismo ha posibilitado.

La Marina, que creció demográficamente hasta 1980, experimenta asimismo un proceso de despoblamiento imputable, en gran medida, a la incompatibilidad de la residencia con los altísimos niveles de actividad comercial y de ocio nocturno que, especialmente en verano, vive esta parte de la ciudad. La figura 6 muestra la evolución demográfica de estas tres partes de la ciudad histórica de Eivissa, una parte de la ciudad que actualmente se encuentra en «barbecho inmobiliario» con usos precios «a la espera» de rentas superiores a las que tradicionalmente se han localizado en la ciudad histórica de Eivissa.

Al NW de la ciudad histórica, lindando con la primera circunvalación de la vía E-10, se encuentra la zona de los ensanches (E), donde se dan las mayores alturas y densidades de la ciudad. De trazado ortogonal, algunas de las vías principales han adquirido un número importante de funciones centrales de tipo comercial y administrativo que la ciudad histórica no ha podido absorber. Entre éstas cabe destacar la implantación del Consell Insular de Eivissa i Formentera desde su creación en 1983.

Más hacia el interior, entre la E-10 y la E-20 y entrando ya en los términos municipales de Sant Josep (sa Carroca) y Santa Eulàlia (puig d'en Valls, Jesús), encontramos los núcleos periféricos (NP) de Cas Serres, Ca n'Escandell o Can Misses que, desarrollados al amparo del los planes de 1972 y 1987, preparan la transición de la ciudad hacia los ámbitos rurales.

Las zonas turísticas (T) se extienden tanto hacia el SW como hacia NE de la ciudad. Hacia el SW ses Figueretes y es Viver entremezclan turismo con residencia, tanto principal como secundaria, mientras que la platja d'en Bossa, a caballo entre los términos municipales de Eivissa y Sant Josep, concentra, a lo largo de sus 3 km. de playa una de las más importantes aglomeraciones turísticas de la isla. Hacia el NE la zona turística y de ocio del paseo marítimo, la «nueva Ibiza», concentra una importante oferta de ocio y hotelera. Detrás del paseo marítimo, Talamanca, separada del resto de la antigua bahía por el tómbolo de los islotes, también es de función turística y anterior a la de su vecino paseo marítimo.

Al norte de lo que queda de las antiguas Feixes ibicencas, entre las dos circunvalaciones, se concentra una problemática zona de usos industriales (I) donde Depuradora, central térmica, planta desaladora, depósitos de combustible y zonas industriales de Can Bofill y sa Blanca Dona, conviven en contacto con las zonas residenciales de su entorno. Una situación no exenta de importantes problemas ambientales y paisajísticos.

Resumiendo, de costa a interior, tenemos una primera ocupación, de entre 500 y 700 m. de profundidad, por parte de la ciudad histórica (CH) y los ensanches (E) franqueada por dos bandas costeras de usos turísticos y/o turístico-residenciales. Tras estas zonas, una segunda banda articulada a partir de la circunvalaciones de la E-10 y la E-20 donde se ubican los núcleos periféricos (NP) y las zonas industriales (I). Un modelo sólo interrumpido por los prados de las antiguas Feixes que resisten no sin serias dificultades – especialmente el prat de Vila- ante la presión urbanística de todo tipo de usos no agrarios ni naturales.

En cualquier caso, en la actualidad, el crecimiento de la ciudad de Ibiza ha desbordado completamente sus antiguos recintos, ensanches y términos municipales como puede observarse en la figura 7.

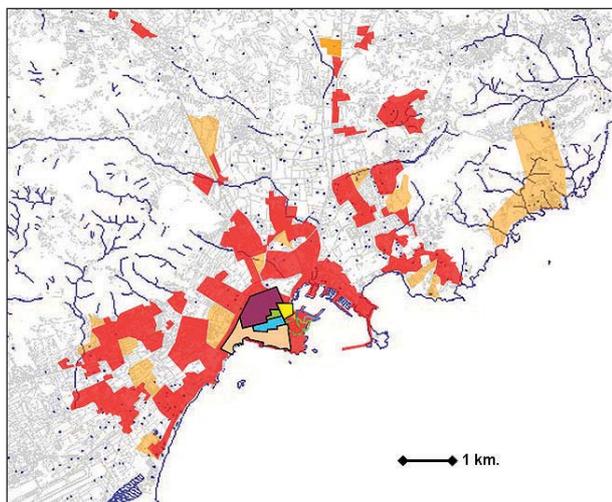


FIGURA 7: La expansión de la ciudad de Eivissa en 2000
FUENTE: Elaboración propia a partir del fotografía aérea de 2000

El planeamiento urbano

Una ciudad de tan alta densidad histórica, con espacios naturales del valor de ses Feixes y, al mismo tiempo, de una intensa actividad turística y de ocio no podía más que generar escenarios urbanísticos de alta tensión. Por un lado la revisión del plan general de 1987 (aprobación inicial en 2004) concentra todas las disputas previsibles en este escenario. Por otro lado, la monumentalidad de la ciudad histórica de Eivissa, su proceso de degradación y la presión de usos relacionados con el ocio ha comportado la aprobación de diferentes planes especiales que vale la pena comentar.

La ciudad histórica de Eivissa que, además de Dalt Vila, incluye sa Penya, la Marina y el ensanche de Vara de Rey, ha sido ordenada en detalle mediante dos planes especiales diferentes según establece el plan general de 1987. El primero en ser aprobado (1994) afecta los citados núcleos extramuros de sa Penya, la Marina y Vara de Rey (AAVV, 2003: 59-67) y, además de proteger y rehabilitar, tiene como objetivo compatibilizar los usos comerciales y de ocio con el necesario mantenimiento de unos usos residenciales en regresión. El segundo PERI en ser aprobado definitivamente (1997) afecta la ciudad amurallada de Dalt Vila y la zona no urbanizada de es Soto (AAVV, 2003: 49-58) y se propone como objetivo compatibilizar la monumentalidad y la trama histórica del barrio con un uso residencial en declive mediante la adecuada dotación de servicios e infraestructuras.

Pero es sin duda la revisión del plan general de 1987 quien concentra las más enconadas discusiones sobre la ciudad. Modificar la tendencia de la segunda mitad del siglo XX marcada, en gran medida, por los planes de 1972 y 1987 no resulta nada fácil. Aún reduciendo, como propone el plan, la capacidad de acogida hasta las 87.000 plazas, el margen de crecimiento resulta todavía de unas 25.000, lo que supondría un crecimiento posible del 40% sobre las 62.000 existentes en 2002. La limitación de los recursos disponibles para absorber tales crecimientos hace pensar en la inviabilidad de la propuesta a pesar de mejorar con respeto a la situación urbanística que se revisa. De materializarse este crecimiento del 40% serían necesarias grandes obras de infraestructuras que la propuesta de plan no plantea y que, de llevarse a cabo, cambiarían radicalmente la configuración de la ciudad.

La concentración de depósitos de CLH, desaladora, depuradora, central eléctrica y puerto comercial en las inmediaciones del prat de Vila tensiona las relaciones entre la zona de mayor interés natural del municipio y unas infraestructuras que se verían multiplicadas de materializarse aquel 40% de crecimiento. Pero el prat de Vila también se ve amenazado por la presión inmobiliaria en su apreciada primera línea. La propuesta inicial del ayuntamiento pretende despejarla

de aprovechamiento. Una pretensión que no está exenta de fuertes presiones en sentido contrario.

En cuanto a las infraestructuras viarias la aprobación inicial del plan hace una apuesta genérica en favor del transporte público de vías peatonales que articulen una relación amable de los ciudadanos con su ciudad y, aprovechando la apertura de la segunda circunvalación de la E-20, se propone reconvertir la E-10 (avinguda de la Pau) en una arteria de carácter urbano.

Éste y otros aspectos, sin embargo, inciden en un tema recurrente que parece no tener visos de solución, cual es la necesaria constitución de algún tipo de organismo de gestión urbanística que actúe a escala supramunicipal. Tanto el puerto como la central eléctrica o las vías de circunvalación, al afectar directamente los intereses de toda la isla, trascienden la competencia del ayuntamiento de Eivissa. El Plan Territorial Insular, aprobado definitivamente en 2005, sólo «describe» el área funcional de Eivissa y califica como áreas de reconversión territorial los tramos entre los municipios de Eivissa-Sant Josep y Eivissa-Santa Eulàlia cuyos continuos urbanos están plenamente conectados. Dichas áreas tendrían como única finalidad «coser» correctamente las tramas urbanas que la planificación municipal ha dibujado sin contemplar la situación más allá de su linde municipal.

Por otro lado, como el resto de municipios ibicencos, el PTI de 2005 abre la posibilidad a que la ciudad clasifique de urbanizable una superficie de suelo equivalente al 10% del que tiene clasificado como urbano y urbanizable. Esta posibilidad supone poder añadir, si el Ayuntamiento lo considera conveniente, otras 60 has. a las ya clasificadas actualmente.

Visita guiada a la ciudad

El itinerario que vamos a seguir, de un recorrido aproximado de 1700 metros, se desarrolla íntegramente por el interior de la ciudad amurallada, Dalt Vila, y tiene una duración aproximada de 2 horas, de 19 a 21, incluyendo las cinco paradas previstas a lo largo de la ruta. A pesar de tratarse de un recorrido intramuros los distintos baluartes de la muralla renacentista permiten una visión sobre prácticamente toda la ciudad.

El recorrido (ver mapa) se inicia en la puerta del campo (portal Nou), al oeste de Dalt Vila, asciende por la muralla en dirección sur hasta lo alto de la ciudad y desciende en zigzag, dirección norte, para acabar en la puerta del mar (portal de ses Taules), ya en contacto con los barrios portuarios de la Marina y sa Penya.

El recorrido se inicia a las 19 h. desde el portal Nou (figura 8) ubicado al oeste de la muralla, en las inmediaciones del parque Reina Sofía. Se trata de una de las tres puertas principales de la ciudad a través de la cual se relacionaba la aristócrata ciudad amurallada con

la payesa y dispersa «fora Vila» de la isla. La puerta ha sido asimismo llamada significativamente «des Camp» y se encuentra cerca del punto de confluencia de los antiguos caminos, hoy calles, de Sant Antoni (Av. Ignasi Walis) y de Sant Josep/ses Salines (Via Romana).



FIGURA 8: El portal Nou o porta des Camp

FUENTE: Archivo GIST (2005)

A través del portal Nou se accede al baluarte de Sant Pere y, en dirección S-SE a través de la ronda Giovanni Battista Calvi (el ingeniero real que proyectó las murallas en el siglo XVI), al baluarte de Sant Jaume, primero, y de Sant Jordi después, lugar de la primera parada, a unos 300 metros del inicio del itinerario en el portal Nou.

El recorrido nos permite observar los restos excavados de la vieja muralla medieval de origen musulmán, reutilizada por los catalanes tras la conquista hasta la construcción de la muralla renacentista.

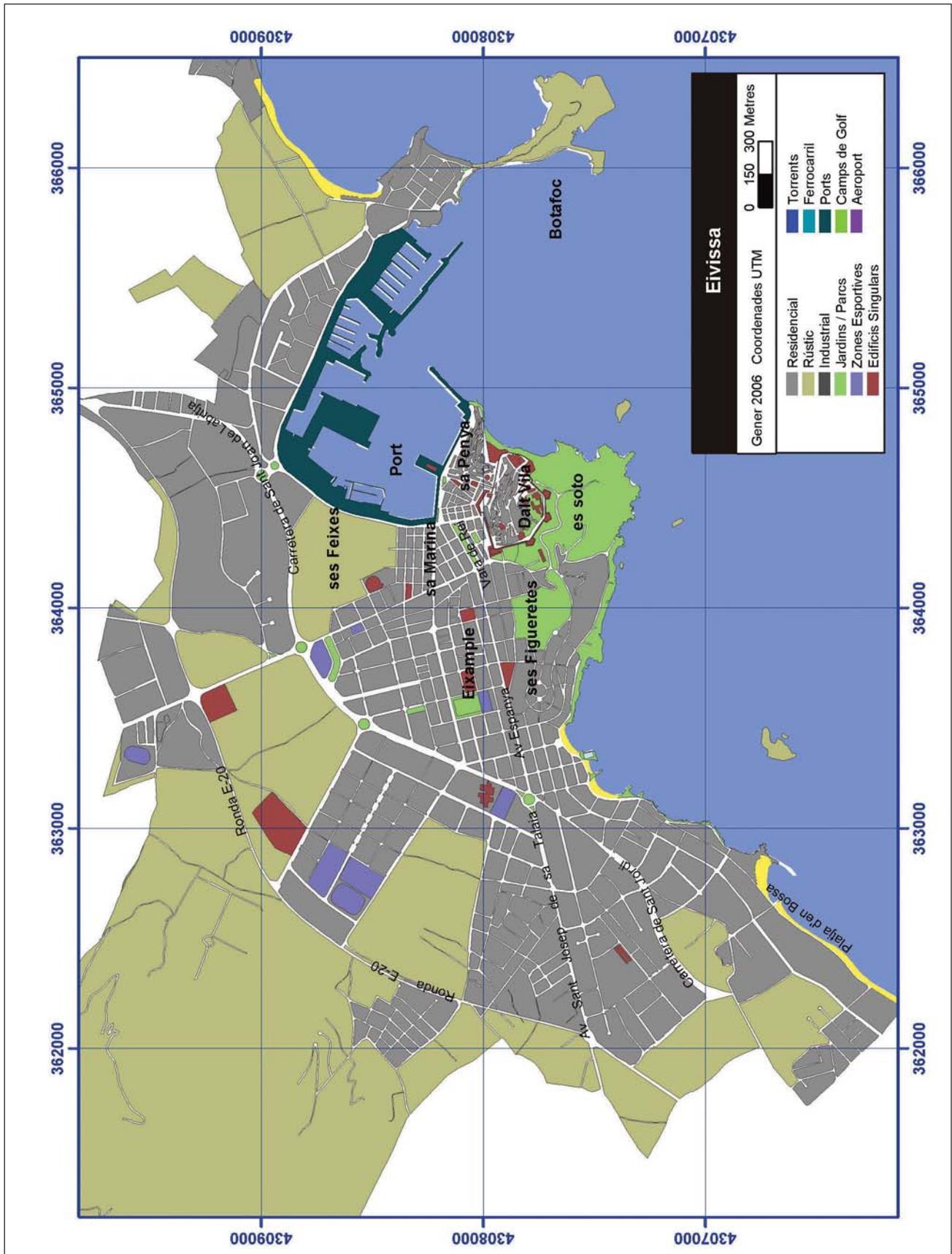
Primera Parada: Baluard de Sant Jordi

Desde el baluarte de Sant Jordi puede alcanzarse una visión casi completa del oeste y sur-oeste del entorno de la ciudad de Eivissa. Cinco observaciones merecen ser destacadas.

Los relieves de Sant Josep (figura 9)

Las estribaciones montañosas que cierran por el NW la ciudad de Eivissa corresponden, como casi todo el relieve de la isla, al mismo plegamiento alpino de la serra de Tramuntana mallorquina con la que Eivissa comparte, también, sus tres series paralelas de encabalcamiento dispuestas de SW a NE, con vergencia NW. La que vemos es la serie llamada Eivissa, la más meridional de las tres. Se trata de amontonamientos de series mesozoicas cabalgadas y corridas hacia el NW manteniendo la dirección SW-NE. Aunque los relieves más espectaculares corresponden al sector N y NW de la isla, es Amunts, en los relieves de Sant Josep (por pertenecer mayoritariamente a este municipio), se observan las mayores alturas de la isla alcanzando los 475 m. en la llamada talaia de Sant Josep

Al otro lado de estos relieves se encuentra, a 13 km. en línea recta y 17 por carretera, la bahía y núcleo turístico de Sant Antoni –el segundo en importancia de la isla-. Eivissa y Sant Antoni pueden enlazarse bien por la carretera 731 que, como continuación de la Avenida Ignasi Walis, pasa por Sant Rafel bordeando las serres de Sant Josep por el este, bien recorriendo una mayor



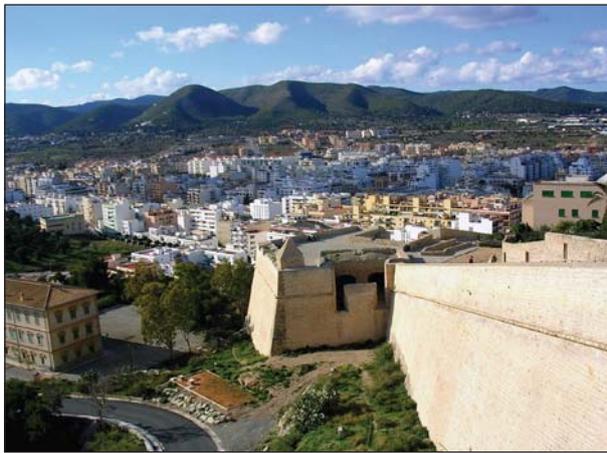


FIGURA 9. El baluarte de Sant Jaume visto desde el de Sant Jordi con el ensanche y las serres de Sant Josep al fondo
FUENTE: Archivo GIST (2005)

distancia -22 Km- y con mayor interés paisajístico mediante la carretera de Sant Josep que, circunvalando por el sur y oeste de las serres de Sant Josep, igualmente accede a Sant Antoni tras pasar por el núcleo de Sant Josep.

El ensanche (figura 9)

También en dirección NW pueden observarse las blancas fachadas y medianeras del ensanche de la ciudad. El ensanche ibicenco está limitado por la primera circunvalación –la avenida de la Pau o E-10-, mientras que la segunda circunvalación (E-20) está marcando los límites del crecimiento de la ciudad hasta prácticamente alcanzar los relieves de las serres de Sant Josep.

De trazado ortogonal y apoyándose en el ángulo casi recto que marcan las carretera de Sant Antoni y de Sant Josep/ses Salines, el ensanche ibicenco es el más moderno de las ciudades baleares. Mientras el de Maó se planificó, como vimos, en el siglo XIX y el de Palma en 1901, las 85 has de ensanche ibicenco se alcanzaron en 6 sucesivas piezas. Seis planes de ensanche y extensión que, entre 1912 y 1952 completaron la planificación urbana del antiguo pla de Vila. Un ensanche que, en cualquier caso, no se urbanizó y edificó hasta finales del siglo XX.

El proceso de intensificación del ensanche de Eivissa ha sido paralelo al de vaciado demográfico de la ciudad del XIX. El crecimiento de la segunda mitad del siglo XX, en gran medida, ha dado la espalda a la historia de la ciudad. Así, en 2003, la población del ensanche de Eivissa suponía el 50% de la de la ciudad, alcanzando una densidad media de 338 Hab/ha –más del triple que la ciudad del XIX- y sus secciones centrales presentaban unas densidades de entre 500 y 650 Hab/ha (GaaT, 2003: 39).

El puig des Molins y es Soto

A unos 500 m. en dirección W puede observar el relieve del llamado puig des Molins que debe su nombre a los molinos que, como mínimo desde el siglo XV y hasta 1938, estuvieron en funcionamiento. La zona ha sido abancalada y dedicada a la actividad agrícola hasta tiempos relativamente recientes.

Pero la notoriedad del puig des Molins no se debe a la actividad agrícola ni a sus molinos, sino a la necrópolis fenicia que los arqueólogos han exhumado en la zona (AAVV, 2003: 161-174). El conjunto arqueológico, conjuntamente con el primer asentamiento fenicio de sa Caleta, el conjunto de Dalt Vila y las praderías de *posidonia oceanica*, fueron declarados Patrimonio de la Humanidad en 1999.

Como Cartago y la mayoría de ciudades fenicias, siempre que era posible, las necrópolis se asentaban en una ladera separándose de la ciudad por algún accidente geográfico. En el caso ibicenco un pequeño tálveg separaba la ciudad de los vivos, la acrópolis, en la cima del actual puig de Vila, de la ciudad de los muertos, la necrópolis, en el puig des Molins. La zona de enterramientos se iniciaría ya en la época de fundación de la ciudad, en el siglo VII a.C., ocupando en un principio cerca de una hectárea y alcanzando posteriormente más de 5 has de extensión entre los siglos V y IV a. C.

Los arqueólogos han contabilizado entre 3.000 y 4.000 hipogeos (tumbas de pozo y cámara), dato que les ha valido para estimar una población de 1.500 habitantes para la ciudad y entre 3.000 y 4.000 para la isla en la época de máximo esplendor de la cultura púnica ibicenco.

Es Soto, la amplia zona no urbanizada por tratarse de terrenos de titularidad militar en contacto con las murallas, guarda aun varias edificaciones militares que testimonian su antiguo uso.

Ses Salines y el aeropuerto

Dirigiendo nuestra vista hacia el SW podremos ver dos elementos claves para entender el pasado y comprender el presente de Eivissa: ses Salines y el aeropuerto.

Las salinas, tanto las de Eivissa como las de Formentera, han representado históricamente el activo más importante del archipiélago pitiuso hasta el punto de ser llamadas por Vilà Valentí «islas de la sal». Explotadas desde tiempos fenicios, la exportación de sal ha representado, especialmente para la ciudad, una sólida base económica con la que se pudo compensar, en parte, el déficit crónico de la isla con el exterior en cuanto al intercambio de mercancías.

La explotación de las salinas dependía de los estamentos aristócratas de Dalt Vila y, sobre todo, de la antigua Universitat hasta que en 1715, «por derecho de conquista», fueron incautadas pasando a formar parte del patrimonio de la Corona. Veinte años más tarde la

Corona compensaba la ciudad con un pago anual - «limosna» para algunos historiadores- de 2600 pesos y el consumo gratuito de sal para sus habitantes. En 1871 las salinas se privatizaron y empiezan una serie de reformas modernizadoras que transforman las 520 has de sus estanques en el paisaje que conocemos hoy en día, alcanzando la exportación de sal unas 60.000 toneladas de media.

En la segunda mitad del siglo XX el proceso de urbanización ha agredido el paisaje natural y cultural de ses Salines con diferentes urbanizaciones hasta que, en 2001, fuera declarado Parque Natural todo el ámbito incluido en la delimitación de la Red Natura 2000.

Si ses Salines han sido uno de los elementos clave del pasado de la ciudad e isla de Eivissa, a pocos metros de sus estanques se halla un elemento que es la clave para entender el presente ibicenco: el aeropuerto.

Si bien desde la década de 1930 la isla ya contaba con una pista de tierra con la categoría de «aeropuerto militar de emergencia», no será hasta 1958 que, por iniciativa del Fomento del Turismo local, se abra al tráfico una pista de 800 m. de tierra apisonada, el «aeropuerto des Codolar».

Inicialmente era de uso estival y con conexiones a Palma, Barcelona, Valencia y Madrid. Entre 1960 y 1966 se asfalta la pista, se habilita para su uso nocturno, se abre la posibilidad de repostar al construir CAMPSA los depósitos de combustible del puerto y finalmente, en 1966, el aeropuerto abre sus puertas al transporte internacional.

En 1975 el aeropuerto había alcanzado 1,5 millones de pasajeros imponiéndose ya claramente al transporte marítimo que, por estas mismas fechas movía medio millón de pasajeros. En 1983 ya eran 2,3 millones de pasajeros y en 2004 han sido 4,1, constituyendo la pieza territorial fundamental en el proceso de internacionalización turística de la isla de Eivissa.

Las zonas turísticas del SW

También en dirección SW puede verse parte de la expansión urbana que, en forma de usos residenciales y turísticos ha experimentado la ciudad de Eivissa en esta dirección.

Desde el barrio del puig des Molins, ses Figueretes, es Viver y la platja d'en Bossa, compartido con el municipio de Sant Josep. Sólo en el municipio de Eivissa, este sector de la ciudad agrupa unos 8000 residentes y más de 9000 plazas turísticas, dos terceras partes de la oferta de la ciudad. El uso va desde el residencial de es Viver al turístico de la platja d'en Bossa, pasando por una oferta mixta en el Puig des Molins y ses Figueretes.

A 100 m. escasos del baluarte de Sant Jordi, el baluarte de Sant Bernat, nos permitirá contemplar ya la entrada al puerto y las zonas urbanas del norte de la bahía, así como los edificios más emblemáticos de la ciudad. El tramo discurre por el sur de la antigua

almudaina, sobresaliendo el Castell y la torre de l'Homenatge.

Segunda Parada: Baluarte de Sant Bernat

En el baluarte de Sant Bernat nos encontramos ya en el punto más alto de la ciudad (la vila superior) en la que se ubican los edificios más emblemáticos de Dalt Vila y desde donde pueden observarse tanto el sur de las Pitiusas como la entrada –levante- del puerto y parte de la urbanización norte de la ciudad. Tres puntos de interés son destacables desde este baluarte.

El antiguo Castell y la Catedral

La torre de l'Homenatge (110 m) nos separa, a la izquierda, la antigua Admudaina, después ciudadela cristiana y cuarteles del XVIII de la alcazaba árabe, a la derecha, posteriormente Castell medieval y finalmente casa del Gobernador (figura, 9). Nos encontramos pues ante elementos fundamentales



FIGURA 10: El antiguo Castell con la torre de l'Homenatge
FUENTE: Vilaweb

para la defensa de la ciudad. Todo el conjunto fue cedido por el ejército a la ciudad en 1972. Ha entrado en un lamentable proceso de degradación desde entonces. El conjunto del castillo, contrariamente a lo que acontece con la catedral, mira hacia el sur, hacia el mar, un sur que será históricamente el origen de todas invasiones de la isla.

En 1999 se contrata la redacción de un Proyecto de Rehabilitación y en 2000 se presenta un plan de viabilidad de usos del mismo que pretende compatibilizar usos administrativos, comerciales y culturales. El plan pretende potenciar el acceso peatonal a la zona a partir de la ronda Calvi y rodado mediante la ubicación de un aparcamiento en *es Soto Fosç*, junto al baluarte de *Sant Jaume*.

La Catedral, erigida sobre la antigua mezquita musulmana como iglesia dedicada a Santa María por los catalanes tras la conquista, conserva la torre (106 m.) y el ábside gótico del siglo XIV. Acabada entre 1712 y 1782 mira hacia el interior: la ciudad y su puerto.

Las Pitiusas «menores»

Hacia el sur se divisa rosario de islas que separa Eivissa de Formentera, entre los que destacan *s'Espardell* y *s'Espalmador*. Se trata de un resto del cordón litoral que unió ambas islas durante la última regresión marina interglacial formando lo que los cuaternaristas llaman «la

gran Pitiusa» y que, en el momento de máxima regresión, podría haber alcanzado los 3.000 km².

La navegación entre el cordón de islotes, *es Freus*, presenta algunas dificultades (-10 m. en su punto de máxima profundidad) que en días de temporal puede dejar Formentera sin transporte marítimo. Aun así el flujo de pasajeros entre las dos Pitiusas, al no contar con conexión aérea, es, con diferencia, el más importante de todo el archipiélago. En 2003 se registraron 1.039.868 movimientos (50% en cada sentido) lo que supone 12 veces el flujo Ciudadela-Alcúdia, 5,5 el Palma-Eivissa y 8 el que se registra entre Palma y Barcelona. Al flujo de pasajeros hay que agregar el de mercancías que, en 2000, alcanzó las 123.561 toneladas en dirección Eivissa-Formentera y las 51.154 en sentido inverso, la mayor parte contenedores vacíos.

Las salinas del sur de Eivissa y las del norte de Formentera con sus entornos inmediatos, así como los islotes y ámbitos marinos que separan las dos Pitiusas se declararon Reserva Natural en 1993 y Parque Natural a finales de 2001. El parque Natural de *ses Salines d'Eivissa y Formentera* abarca una extensión de de 112 km² el 25% de los cuales son terrestres

Formentera (AAVV, 2000), poblada desde principios del segundo milenio a.C fue llamada Ofiusa, isla de las serpientes, por los griegos, topónimo que los romanos se limitaron a traducir por Colubraria. Con sus 82 km², es la más árida (300 l. anuales de precipitación) y la menor de las Baleares habitadas, habiendo experimentado varios períodos de despoblamiento a lo largo de su historia (siglos VI-IV a.C. y XIV d.C.). Como en la vecina Eivissa, sus salinas (444 has y 20.000 t. antes de abandonar la producción en 1983) han sido su principal activo económica hasta la irrupción del moderno turismo. Un turismo que ha experimentado su máximo desarrollo a partir de la década de 1960 cuando el movimiento hippie descubrió la isla gracias al efecto «altavoz» que supusieron las visitas de personajes como Bob Dylan o King Crimson entre otros. Hoy es una de las islas que sufre una de las mayores presiones ambientales sobre su frágil y espectacular paisaje pues sus 7.131 habitantes de invierno (88 hab/km²) se pueden convertir en más de 33.000 en días punta de temporada alta (407 hab/km²). Presión a la que intensa hacer frente la gestión del parque natural de *ses Salines* con resultados, por ahora, insatisfactorios.

El nuevo dique de Botafoc

Los 516 m. del dique de Botafoc -inaugurado en 2003- conectan con lo que fueron tres islas que cerraban la bahía de Eivissa por el oeste: el islote de *Botafoc*, la *illa Grossa* y la *illa Plana* (donde se localizó un antiguo santuario púnico). La unión de las tres se materializó a finales del XIX con la construcción de dos diques entre islas que venían a cerrar el puerto por el norte. Un cerramiento de la bahía de Eivissa por su flanco

norte que ya se había iniciado de forma natural a principios del XIX con la formación del tómbolo de la *illa Plana*.

El cerramiento del puerto con la construcción del dique de Botafoc ha abrigado unas 150 has que son administradas por la Autoridad Portuaria del Estado. La obra se ha justificado por razones de seguridad –sacar la descarga de combustibles fuera del puerto y protegerlo de los vientos del SE- y económica –fomentar la llegada de grandes cruceros-. Las obras han sido objeto de una fuerte polémica al contraponerse la actividad económica asociada al dique con el impacto paisajístico de la nueva infraestructura sobre la bahía y el deterioro ecológico que supone el cerramiento sobre la calidad de las aguas del puerto.

En la actualidad la pretensión de la Autoridad Portuaria es la construcción de 8 has de explanadas en el interior del dique y desplazar ahí el tráfico de mercancías y pasajeros con lo que, como Palma, Eivissa perdería el privilegio de poder llegar, en barco, hasta el mismo centro de la ciudad.

Recorriendo otros 100 m., entre la Catedral y el Castell, llegaremos a la plaza de la Catedral, el centro neurálgico de la ciudad medieval.

Tercera Parada: Plaza y mirador de la Catedral

La plaza de la Catedral o de sa Torreña (700 m²) fue el centro neurálgico de la ciudad medieval hasta que la actividad económica de los barrios portuarios lograra crear nuevas centralidades urbanas. A ella asoman el antiguo Castell en rehabilitación, la Catedral, la antigua Universitat del XIV-XV (actual museo arqueológico), la curia (XV) y el palacio episcopal (XIII). Desde el mirador de la misma plaza pueden observarse algunos elementos de la ciudad que merece la pena comentar.

El puerto de Eivissa (figura 11)

El puerto de la ciudad, con el de Sant Antoni, maneja todo el tráfico comercial y de pasajeros de la isla y, en solitario, monopoliza el tráfico energético. Reformado para el tráfico de los modernos vapores a principios de siglo XX, a partir de 1970, al tiempo que se modernizaban algunas instalaciones, ha visto reducida su lámina de agua como consecuencia de la construcción del paseo marítimo y de los nuevos muelles comerciales y energéticos. El último gran cambio lo constituye el ya comentado dique de Botafoc.

En 2003 usaron el puerto de Eivissa 636.216 pasajeros para entrar o salir de la isla (55% de entrada y 45% de salida) frente a los 4.156.520 del aeropuerto des Codolar. Barcelona, Dénia, Palma y Valencia son, por este orden, los principales puertos con los que intercambia pasajeros. Para este mismo año las entradas de mercancía ascendieron a 1.231.536 toneladas y las



FIGURA 11: La Marina con el puerto comercial y la nueva urbanización ibicenca de fondo
FUENTE: Archivo GIST (2005)

salidas a 343.775. Un tercio de las toneladas entradas corresponden al 100% de la energía importada a la isla, prácticamente la totalidad de la consumida.

La urbanización norte de la ciudad y el poblamiento difuso

A la izquierda del dique de Botafoc se observa la moderna urbanización de la llamada «Nueva Ibiza» que, con 1700 plazas residenciales y 700 turísticas, representa el contrapunto de urbanismo turístico frente al urbanismo tradicional de la ciudad histórica. Con su construcción, *Vila* perdió definitivamente la panorámica natural que siempre había contemplado y, desde este momento, empezará a ser observada y disfrutada desde los nuevos edificios construidos en el llamado paseo marítimo.

La zona fue ganada al mar, entre 1969 y 1970, vertiendo los materiales de un dragado del puerto lo que supuso la pérdida de unas 30 has de lámina de agua. Las obras de urbanización se llevaron a cabo en la década de 1970 y se ha ido edificando desde la de 1980 vinculándose directamente a los puertos deportivos de su frente marino.

Con una larga tradición náutico-deportiva (el primer club náutico de Eivissa data de 1925), actualmente el puerto de Eivissa alberga unos 1.500 amarres, 427 de los cuales son gestionadas por Marina de Botafoc y 539 por Eivissa Nova (los dos adosados sobre el antiguo tómbolo de la *illa Plana*) que tienen como principal activo su ubicación central en la misma ciudad al tiempo que sirven de lanzadera a las playas de Formentera por su relativa proximidad (15-20 Km).

Las infraestructuras básicas sobre la antigua zona húmeda de ses Feixes

Por encima de es Poble Nou y la Marina, en el fondo norte del puerto, se localizan varias infraestructuras

al servicio de la ciudad, como la depuradora y la desaladora, o al servicio de toda la isla, como la central eléctrica, la planta de Butano y los depósitos de combustible.

La central eléctrica, inaugurada en 1957 y destinada al consumo de Eivissa y Formentera, tiene una potencia neta instalada de 222,5 MW y puntas de demanda del 76%. La ciudad de Eivissa consume el 50% de la producción de la central. La instalación supone importantes problemas ambientales para la población de la zona y para el paisaje del entorno.

Un paisaje en el que, hasta la década de 1970, dominaban *ses Feixes*, pequeños huertos urbanos ubicados en el *prat de Vila* y *prat de ses Monges* que, en la década de 1960, se extendían sobre 61 has. de la zona de contacto entre la bahía y su cuenca.

Al oeste de los puertos deportivos se localizan los muelles energéticos y comerciales de 1990 que posibilitaron destinar los antiguos muelles al tráfico de pasajeros, pequeñas embarcaciones y náutica ligera.

De fondo a este paisaje de infraestructuras los núcleos satélites de Jesús y Puig d'en Valls se individualizan en un paisaje dominado por el canon ibicenco del poblamiento disperso.

El itinerario propuesto continua iniciando el descenso de la cumbre de Dalt Vila, la «vila superior». En un zig-zag oeste-este de unos 730 m. Ilegaremos al baluarte de Santa Llúcia, lugar de nuestra cuarta parada.

El recorrido, empezando por el carrer Major, nos desplaza desde la vila superior –de la que puede verse su antigua Portella en el primer callejón que encontramos a la derecha- a la «vila Mitjana» al cambiar de dirección a la altura del convento de Sant Cristòfol. El antiguo edificio de la Salinera (1727) se encuentra en el número 7 del carrer Major. A la altura del seminario se pasa por donde se ubicaba la puerta medieval llamada Francolina para entrar en la «Vilanova» y el burgo de Santa Llúcia, la zona incluida en el recinto de la muralla renacentista al reformar el proyecto inicial. En la calle Pere Tur hay una interesante muestra de arquitectura representativa de los siglos XVIII y XIX. Antes de llegar al baluarte de Santa Llúcia pasaremos por el ayuntamiento (edificio del XVI-XVII contruido por maestros genoveses y posteriormente desamortizado a los Dominicos) y la iglesia de Sto Domingo.

Cuarta Parada: Baluard de Santa Llúcia

El baluarte de Santa Llúcia permite ya una buena perspectiva sobre el conjunto monumental de Dalt Vila (figura 12), declarado conjunto histórico-artístico desde 1969 y patrimonio de la humanidad en 1999, así como acercarnos algo más a los barrios portuarios de extramuros.

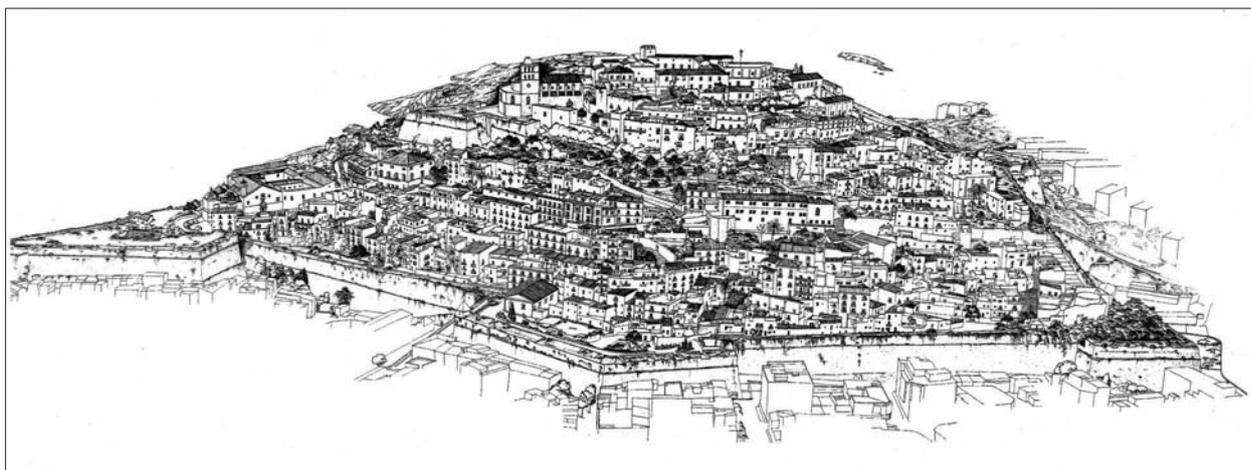


FIGURA 12: La fortificación renacentista de Dalt Vila

FUENTE: Cervera, 2001 y 2002

Los barrios incorporados a la ciudad amurallada

Desde el baluarte de Santa Llúcia, en dirección SW, se aprecia el baluarte de Santa Tecla y una parte de lo que tenía que ser la muralla de la ciudad según el proyecto original de Calvi (1555) que, abarcando 5 has, hubiera encerrado el antiguo triple recinto árabe y cristiano-catalán. La ampliación del proyecto de 1578 obra del Fratín conformará el perímetro de 10 has que ha llegado hasta nuestros días. La ampliación del proyecto original pondrá a disposición de la ciudad otras 5 has que serán ocupadas por las nuevas edificaciones del burgo de Santa Llúcia y de la Vilanova que tenemos a nuestro frente. Unas edificaciones algunas de las cuales ya existían y que, se supone, fueron saqueadas en el ataque turco del mismo año 1578.

Hoy, esta parte de la ciudad, de gran frecuentación turística y población residente en recesión tiene puestas sus esperanzas en las inversiones previstas en su plan especial que debería conseguir frenar el descenso de la población residente frente a unos usos turísticos en expansión y algunas bolsas de degradación. Una degradación que, en cualquier caso, no alcanza los niveles de sa Peña que podemos observar hacia el norte, a los pies del baluarte nororiental de la intacta muralla renacentista.

Los barrios portuarios de extramuros (figura 10)

A extramuros de la ciudad amurallada de Dalt Vila se extienden los barrios portuarios de la Marina, sa Peña y es Poble Nou.

La Marina, edificada sobre antiguos terrenos pantanosos fundamentalmente a partir del siglo XVII, se irá consolidando en los últimos cuatro siglos con mucha vigilancia sobre sus alturas por razones de defensa de las murallas. La actividad primero corsaria y después comercial (siglos XVII al XIX) conseguirá desplazar hacia el barrio la vida económica de la ciudad. La Marina es la ciudad corsaria, burguesa, comercial y libe-

ral que ganará la partida a la terrateniente, aristócrata y conservadora Dalt Vila. Hoy la Marina, en temporada alta, concentra la mayor densidad nocturna de población atraída por una numerosa oferta comercial y de ocio. Unos altos índices de actividad nocturna que, intensificados desde la década de 1980, han expulsado a gran parte de la población residente.

Sa Peña es el antiguo barrio de pescadores de la ciudad que empezaría a edificarse lentamente desde el siglo XVIII sobre las peñas del montículo de Sant Llúcia, en contacto con la muralla renacentista. En la década de 1960 acoge gran cantidad de población inmigrada que llega a la ciudad atraída por el crecimiento turístico. La densificación demográfica y las precarias condiciones del barrio de pescadores conducirán el sector por un agudo camino de degradación urbana y social que las actuales políticas sociales y urbanas pretenden atajar.

Entre las calles Guillem de Montgrí y Comte de Rosselló se disponen las nueve manzanas del barrio des Poble Nou. Se trata de una hectárea de ampliación del continuo urbano del siglo XIX que en su momento constituyó el primer «ensanche» autorizado por las autoridades liberales. De trazado ortogonal, estaba limitado por el muro llamado segunda Estacada que servía para el control fiscal de las mercancías que entraban a la ciudad desde el campo ibicenco. Hoy es Poble Nou participa de todas las características del barrio vecino de la Marina.

La ciudad burguesa y comercial de extramuros

Más cerca de la Marina pueden observarse elementos destacados de algunas de las reformas liberales del XIX, como los mercados del pescado de 1872 (octogonal) y de las verduras (rectangular) de 1875. Se trata de reformas paralelas a las de la plaça de la Llibertat de Ciutadella, así como la monumentalidad de la rampa y puerta norte de la ciudad llamada en la documentación

porta Principal, del Mar, de la Marina y, sobre todo, de ses Taules. La rampa que conduce a la puerta data también de 1870 y en 1989 se recuperó el foso.

También es destacable la relativamente baja altura media de sus edificios debido al control militar de las murallas. Incluso en el siglo XVIII se llega a dictar una orden de demolición de 26 casas del barrio que no llegaría a ejecutarse. La servitud militar, que sólo autorizaba a marineros y pescadores instalarse en la Marina y aún en casas de una sola planta, ha permitido conservar, a la larga, la inconfundible silueta de la ciudad.

Después de la parada del baluarte de Santa Llúcia nos dirigiremos a la última parada del itinerario, el baluarte de Sant Joan, a 500 m. del anterior. El recorrido por encima de la muralla entre ambos baluartes pasa junto a la antigua sala de armas (1727), actualmente Museo de Arte Contemporáneo (1969), y nos abre la perspectiva de Dalt Vila, especialmente su sector occidental donde se ubicaba el triple recinto musulmán, a resguardo de la siempre peligrosa costa.

Quinta Parada: Baluard de Sant Joan/plaza de Vila

Al final del recorrido, en baluarte de Sant Joan y la plaça de Vila, hemos contorneado prácticamente toda la muralla renacentista (nos encontramos a 500 metros escasos del portal Nou). Estamos muy cerca de la frontera de contacto entre la nobleza de la ciudad antigua y la presión que, desde la Marina, ejercen los usos turísticos.



FIGURA 13: La ubicación del antiguo portal de Mar, una de las puertas de Madina Yabisa, al final de la turística plaça de Vila
FUENTE: Archivo GIST (2005)

El triple recinto árabe encerrado en el primer proyecto de muralla

Desde el baluarte de Sant Joan puede verse perfectamente la zona donde se ubicaban las 3,2 has del triple recinto árabe que la documentación catalana citará como «vila Superior, Mitjana y d'Avall». Las dos últimas más lejos de la temida costa y la primera encubriendo el puig de Vila. Incluso puede observar la llamada torre Rodona del XVI que cubría el flanco NE de la ciudad antes del proyecto renacentista.

El proyecto renacentista, al ser modificado cuando ya se habían iniciado las obras, provocó el «desdoblamiento» del baluarte de Sant Joan lo que le convierte en el mayor de Dalt Vila. Un baluarte que, para permitir el acceso rodado, fue perforado con la reciente construcción de la porta des Colomar.

Los usos turísticos de un espacio de extramuros del XVI

La plaça de Vila, que fue zona de mercado de frutas hasta la construcción de los mercados del XIX, era una zona de extramuros antes de la construcción de la muralla del XVI. Hacia el oeste, al principio de la calle de Santa Creu, se ubicaba lo que la documentación llama portal del Mar, posta del Raval, porta de la Vila y, en ocasiones porta Major (figura 13).

Hoy es uno de los principales centros de restauración y visita turística de Dalt Vila. La proximidad con la ociola Marina se percibe en el ambiente urbano. Saliendo por la porta de ses Taules y bajando por la monumental rampa entramos en la corsaria, burguesa, ociosa y liberal zona de la Marina.

Conclusiones: tres ciudades en una urbe cosmopolita

La ciudad de Eivissa, cargada de presiones urbanísticas y déficits ambientales, es poliédrica. Con una población activa ocupada mayoritariamente en actividades terciarias, tres ciudades se entremezclan en la principal urbe ibicenca: cotidianamente la de los residentes, habitualmente la de los isleños que gravitan sobre la capital y, en temporada alta, la de los turistas.

La de los residentes agrupa las 40.000 personas que trabajan en la ciudad, los isleños de otros municipios que gravitan sobre la capital son unos 10.000 y los turistas, entre el 15 de julio y el 15 de agosto pueden superar puntualmente a los residentes.

La amalgama de ambientes urbanos que estas tres ciudades pueden generar es realmente diversa. La diferencia más radical se establece entre la Eivissa de verano, donde los turistas dominan completamente la escena urbana, y la de invierno, donde es la población residente en la ciudad y en la isla la protagonista principal. Y aún así, en una ciudad con tan alto componente de actividades relacionadas con el ocio, cabe diferenciar una Eivissa de noche de una Eivissa de día. La primera, especialmente en verano, nos sumerge en un ambiente cosmopolita y desenfrenado de alta densidad; mientras que la segunda, especialmente en temporada baja, nos recuerda la posición media en la jerarquía urbana de su entorno regional que ostenta la ciudad y la confortable densidad media de las ciudades mediterráneas tradicionales.

Tan extremadas situaciones generan una actividad económica también extremada, de importantes negocios inmobiliarios, compraventas de locales comerciales por sumas multimillonarias, alquileres de discotecas a precios de gran ciudad europea y una oferta muy importante de ocio «no regulado».

Toda esta actividad en una ciudad de gran valor paisajístico y patrimonial y en contacto con importantes zonas de valor natural. El choque de aquella sincopada y densa actividad con este territorio de alto valor no puede ser más que violento. Es la versión postmoderna del viejo mito ibicenco.

Bibliografía

- AAV (2000): Formentera: història i realitat.- Universitat de les Illes Balears.- Palma.- 217 pgs.
- AAV (2001): Eivissa, ciutat de.- a *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*, Vol 5 (101-124).- Consell Insular d'Eivissa i Formentera/Res Pública Edicions.
- AAV (2002): Eixample, s'.- a *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*, Vol 5 (140-146).- Consell Insular d'Eivissa i Formentera/Res Pública Edicions.
- AAV (2003): *Eivissa. Patrimoni de la Humanitat*.- Colegio Oficial de Arquitectos de las Islas Baleares-Consorcio Ibiza Patrimonio de la Humanidad.- Eivissa.- 219 pgs.
- Barceló Perelló, Miquel (coordinador) (1997): *El curs de les aigües. Treballs sobre els pagesos de Yàbisa (290-633H/902-1235dC)*.- Quaderns d'Arqueologia Pitiüsa, núm. 3.- Consell Insular d'Eivissa i Formentera.- 112 pgs.
- Blázquez, M. y Murray, I. (Dir.) (2003): *Indicadors de Sostenibilitat del turisme a les Illes Balears. Memòria del projecte 2002-2003*. CITTIB Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears, Àrea de Sostenibilitat, Palma. (versió en CD-ROM)
- Cervera, Luis y Marí, Joan (1981): *Els carrers de l'Eivissa antiga*.- València.- La Caixa. 131 pgs.
- Cervera, Luis (2001): *El triple recinte de l'Eivissa àrab*.- Eivissa.- Ed. Mediterrània. 196 pgs.
- Cervera, Luis (2002): *Els carrers de Dalt Vila. Eivissa. La vila nova. El buró de Santa Llúcia*.- Eivissa.- Ed. Mediterrània.- 181 pgs.
- Carbonero, M^a Antònia; Puigròs, A. y Ribas, M^a del Mar (2003): *Diagnòstic social d'Eivissa*.- Palma.- Ajuntament d'Eivissa/UIB.- 174 pgs.
- CITTIB (2004): *El Turisme a les Illes Balears. Dades Informatives 2004*. Conselleria de Turisme, Govern de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- Costa, Antoni (1985): *La triple murada de l'Eivissa àrab*.- Eivissa.- Institut d'Estudis Eivissencs.- Primera edició en castellano de 1962.- 94 pgs.
- Costa, Antoni (1996): *La ciutat i badia d'Eivissa*.- Eivissa.- Editorial Mediterrània.- 133 pgs.
- Escandell, Bartolomé (1970): *Aportación a la historia de las murallas renacentistas de Ibiza*.- Ibiza.- Instituto de Estudios Ibicencos.
- Ferrer, A. (coord) (2001): *Estudi del sòl vacant a les Illes Balears (2000)*. Conselleria d'obres Públiques, Habitatge i Transport, Govern de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- Ferrer, Antoni (coordinador); Planells, Joan y Serra, Joan Josep (2005): *De camp a ciutat. Les finques i les cases de l'eixample de la ciutat d'Eivissa*.- Eivissa.- Ed. Mediterrània/Ajuntament d'Eivissa.- 225 pgs.
- GaaT (2003): Revisió del Pla General Municipal. Avanç de Planejament. Memòria Informativa.- Gabinet d'Anàlisi Ambiental i Territorial.- Ajuntament d'Eivissa.- Informe inètico.- 125 pgs.
- GaaT (2004): Revisió del Pla General Municipal 2004. Avaluació d'Impacte Ambiental simplificada.- Gabinet d'Anàlisi Ambiental i Territorial.- Ajuntament d'Eivissa.- Informe inètico.- 121 pgs.
- Julbe, Félix y Pascuet, Rafael (2001): *Introducción al análisis histórico de la ciudad de Ibiza (De la ciudad púnica a 1912)*.- Colegio Oficial de Arquitectos de las Islas Baleares.- Eivissa.- Quinta edición revisada y ampliada.- 166 pgs.
- Posadas, E. J. (1993): *La Real fuerza de Ibiza*.- Ibiza.- Imprenta Ibosim.
- Riera, A. et al. (2005): *Informe econòmic i social de les Illes Balears 2004*. «SA NOSTRA» Caixa de Balears, Palma.
- Vallès, Rosa (1993): *Dalt Vila. Ciutat d'Eivissa. Estudi de Geografia Urbana*.- Consell Insular d'Eivissa i Formentera.- Eivissa.- 204 pgs
- Torres, Elias (1981): *Guía de Arquitectura de Ibiza y Formentera*.- Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña.- Barcelona.- 132 pgs.

Páginas web

- IBAE Institut Balear d'Estadística: www.caib.es/ibae/ibae.htm (consultada en septiembre de 2005).
- INE Instituto Nacional de Estadística: www.ine.es (consultada en septiembre de 2005).

LA CIUDAD DE EIVISSA

Variables Demográficas

Evolución demográfica y densidad¹

	1960	1970	1981	1991	2000	2004
<i>Población de derecho</i>	10.753	15.642	25.343	29.913	33.223	40.991

Variables Territoriales

Extensión de la ciudad (2000)²

<i>Extensión del casco histórico</i>	16,5 has.(intramuros)
<i>Extensión suelo urbano</i>	390,22 has.
<i>Extensión suelo urbanizable</i>	262,84 has.
<i>Término municipal</i>	1.116 has.

La edificación residencial³

<i>Nº de viviendas</i>	19.750
<i>% residencia principal</i>	61,2
<i>% segunda residencia</i>	12,5
<i>% viviendas vacías</i>	22,7

Variables Turísticas⁴

Plazas turísticas (2004)

<i>Total</i>	14.179
<i>% hoteles</i>	46,14
<i>% apartamentos</i>	35,32
<i>% otras</i>	18,54

Variables Ambientales⁵

<i>Facturación electricidad (2004)</i>	167.623 MWh
<i>Requerimientos urbanos H₂O (extracción) (1998)</i>	3,57 Hm ³
<i>Requerimientos urbanos H₂O (Hm³)(desalación) (2003)</i>	3,20 Hm ³
<i>Producción Residuos Sólidos Urbanos (2001)</i>	25.115,67 Tm
<i>Recogida selectiva % (2001)</i>	3,45 %
<i>Parque de vehículos (2003)</i>	29.152 unidades

Variables Económicas⁹

<i>Presupuesto Ayuntamiento (2001)</i>	27.761.380 euros
--	------------------

¹FUENTE: IBAE e INE (2005).

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

³FUENTE: INE (2005).

⁴FUENTE: CITTIB, 2004.

⁵FUENTE: INE, (2005).

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

⁹FUENTE: Riera et al., (2005).

10

Eivissa, el paraíso con peor renombre

Macià BLÁZQUEZ SALOM

Departament de Ciències de la Terra – Universitat de les Illes Balears

E-mail: mblazquez@uib.es

Introducción

Eivissa es un referente mítico de liberación desinhibida que sirve a un amplio espectro de inquietudes, desde la espiritualidad austera que se refugia del progreso hasta el narcoturismo escapista. El mismo mito permite acogerse a la coartada de la libertad individual para promover la especulación urbanística más salvaje, sin prestar atención siquiera a la inedificabilidad de los espacios naturales, que se establece en el resto de las Illes Balears. Este liberalismo secular contribuye a formas extremas de capitalismo, con la construcción de paisajes urbanísticos caóticos que se han ganado la peor fama, aunque quizás injustificadamente si se los compara con algunas comarcas de Mallorca o del levante peninsular.

La aproximación geográfica que proponemos enraíza en aspectos de su geografía histórica, de la que destaca en la actualidad la huella del turismo. De la autarquía rural ibicenca deviene el individualismo que potencia el minifundismo y el hábitat disperso. Hoy día, el ancestral caciquismo es urbanístico y especulativo, con alguna figura extemporánea como la del polifacético Abel Matutes Juan, poliempresario y político.

Ibiza se caracteriza por «La rapidez del paso de la economía agraria a la turística sin cojín industrial, la nula ordenación urbanística y la familiaridad de las corruptelas...» (Buades, 2004: 174).

Los antecedentes en la construcción social del territorio

La geografía es herencia de las relaciones entre el hombre y el medio en el pasado, por eso «la geografía, en cualesquiera de sus ramas debe ser una ciencia genética, registrar orígenes y procesos» (Sauer, 1942: 352). Un medio insular aun acentúa más la impronta de

la mano de la humanidad en la construcción social de un espacio que debe cubrir todas sus necesidades esenciales. Los principales elementos definitorios de ese carácter se apuntan a continuación, como un intento de aportar los elementos explicativos de la geografía de Eivissa.

La riqueza del paisaje natural

El medio natural impone condiciones de aridez durante siete meses al año, con un balance anual deficitario de 474 mm (dado que las precipitaciones anuales medias en Vila de Eivissa son 408 mm, mientras la evapotranspiración potencial es de 882 mm). La temperatura media anual es de 17'5 °C, con la media del mes más frío de 11'1°C y 25'2°C del mes más cálido. La máxima absoluta registrada es de 32'8°C y la mínima absoluta de 1'5°C (<http://www.globalbioclimatics.org/>). Las precipitaciones equinocciales suelen ser torrenciales, con hasta 200 mm en menos de 24 horas (Guijarro, 1984). El substrato es predominantemente calcáreo, de origen sedimentario marino y estructurado entre el Eoceno y el Mioceno, entre 65 y 25 millones de años atrás. Su erosión cárstica da lugar a la presencia de estructuras de disolución, como el lapiaz o los poljés de Corona (3 km²) y de Albarca (2 km²). Los sedimentos detríticos postorogénicos definen los paisajes del llano.

Los paisajes vegetales están dominados por frondosos pinares de *Pinus halepensis*, con savina, *Juniperus phoenicea* var. *lycia*, que cubren matorrales de romero, *Rosmarinus officinalis*, brezo, *Erica multiflora*, tomillo, *Teucrium polium* subsp. *capitatum*, jara, *Cistus albidus*, lastón, *Brachypodium* sp., lentisco, *Pistacia lentiscos*, enebro, *Juniperus oxycedrus* y otras muchas. Otras comunidades vegetales menos extensas ocupan humedales, bosques de ribera, pastizales y maquias sin arbolado. El encinar se considera ausente como formación forestal (debido a que las precipitaciones anuales no alcanzan los 500 mm), pese a que se encuentran algunos rodales de carrasca, *Quercus ilex* subsp. *ballota*. 22 especies de

flora son endémicas de Eivissa, a las que se añaden 75 subareales, de ámbitos geográficos más extensos (Alomar, 2001: 64).

Las aves, que prácticamente monopolizaban la fauna prehumana, son especialmente abundantes en el ecotono litoral, de donde fueron incluso una importante fuente de alimentación humana: pardela pinocheta balear, *Puffinus mauretanicus*, pardela balear, *Calonectris diomedea diomedea*, cormorán moñudo, *Phalacrocorax aristotelis*, gaviota argéntea, *Larus michahellis*, gaviota de audouin, *Larus audouinii* y halcón de Eleonor, *Falco eleonora* (Mayol, 1984: 671). Sus migraciones toman las islas como estación de reposo y avituallamiento entre Europa y África. La nidificación la realizan en Eivissa 67 especies de aves (Cardona, et al. 2004).

Otros vertebrados de interés especial o en peligro de extinción son: la foca monje, *Monachus monachus*, que fue exterminada de las costas ibicencas a principios del siglo XX y se encuentra entre las especies en mayor peligro de extinción (su población se estima entre 320 y 475 ejemplares); las lagartijas, *Podarcis pityusensis*, con numerosas subespecies en los islotes que rodean las Pitiusas; y el lirón careto, *Eliomys quercinus*, adoptado como emblema del movimiento conservacionista ibicenco, por su reciente desaparición de esta isla. El 99 % de los endemismos animales (230 en total para Balears) son invertebrados (Alcover, Llabrés y Moragues, 2001: 22), más abundantes en las cumbres, el litoral y las cuevas.

Las salinas

Las marismas ibicencas posibilitaron la recolección prehistórica de sal en su primera línea de costa por la evaporación natural del agua salada aportada por los temporales. Sus usos era la salazón de pescado y carne, así como complementar la dieta del ganado rumiante. Su explotación para la exportación se documenta a partir de la época andalusí, siglo XII, con destino al norte de África. La conquista catalana de la isla, 1235, también documenta la importancia de estas salinas. Antoni Ferrer Abárzuza (2003) plantea que la explotación de las salinas con mano de obra asalariada o esclava no fue rentable, debido a la extrema estacionalidad de su cosecha: «... después de la conquista catalana, los feudales que la protagonizaron puede ser que intentasen un sistema de explotación de las salinas mediante una parte de mano de obra asalariada y una parte de esclavos, que no llegó a funcionar. La causa de éste fracaso debió ser la inviabilidad de la fórmula: mantener esclavos todo el año para trabajar dos o tres meses durante la recolección y falta de mano de obra asalariada» (2003: 20).

Esta situación se resolvió cuando los señores de la isla –en 1261, Guillem de Montgrí y el infante Jaume de Mallorca– cedieron la explotación de las salinas a los ibicencos, a cambio de un pago anual en efectivo. La institución encargada de la gestión de este acuerdo fue la Universitat d'Eivissa, creada oficialmente el año 1299,

y cuya financiación estaba asegurada con la comercialización de la sal. Por otra parte, el comercio de la sal servía para que los siervos ibicencos pagasen sus tributos a la Universitat, encargada de la defensa de la isla, y a los señores feudales; «La sal proporcionaba trabajo al agricultor, en verano; era al mismo tiempo la fuente de ingresos anuales para la misma corporación municipal» (Vilà, 1961: 194).

Esta organización institucional, productiva y tributaria se mantuvo hasta la guerra de Sucesión de 1700-1715. Todos los habitantes de la isla se beneficiaban de la cosecha de la sal, establecida mediante unidades de medida denominadas *astes*, sorteándose la asignación de los lotes de las salinas en los que los explotadores realizarían la recolección. Prohombres de la Universitat arbitraban el proceso. Los patrones de las embarcaciones que cargaban la sal en los puertos de sa Sal Rossa i más modernamente en sa Canal, la pagaban en metálico, repartiéndose el montante entre los explotadores y la institución. Por consiguiente, la sal se utilizaba como moneda de cambio para pagar los tributos feudales, para cubrir los gastos comunes por mediación de la Universidad, para avituallar la isla en años de mala cosecha y para reforzar la economía autárquica de la payesía: «Gracias a esta faena de sacar la sal, los payeses conseguían una cantidad de moneda en efectivo más difícil de obtener por la vía de la comercialización de sus productos» (Ferrer Abárzuza, 2003: 22). Incluso, tras Felipe V, «En 1736 se obtuvo la concesión gratuita de dos fanegas de sal por familia y 2.600 pesos anuales en



FIGURA 1: La explotación salinera artesanal atrajo la atención de artistas, como el fotógrafo Francesc Català Roca
FUENTE: Francesc Català i Roca, 1950

especie de sal a la Universidad (Ayuntamiento) de Ibiza, en concepto de limosna» (Pla, 1970: 532). Se intuye en esta contribución monetaria una razón que ayuda a explicar la persistencia de sistemas productivos orientados al autoabastecimiento, basados en la segregación parcelaria y el policultivo.

La explotación de las salinas pasó a manos privadas en 1873. Hoy día producen del orden de 62.000 toneladas anuales (2001), aunque dependiendo mucho de la benignidad climática: en 2002 sólo se consiguieron 39.000, mientras se consideran fiables registros históricos de en torno a 110.000 ton en 1920 (Torres, 1997: 93). Su escala de magnitud las sitúa a gran distancia de las mayores de España, Torre Vieja extrae 1.000.000 de toneladas al año; semejante, en cambio, a las siguientes en la escala: Braç del Port, en Santa Pola, que extrae 90.000 y San Pedro del Pinatar, en Murcia que extrae 75.000; siendo estas las más productivas del Estado (Torres, 1997: 107). La mayor parte de la producción ibicenca se exporta, con destino a la salazón de pescado –del orden de 30.000 toneladas al año a Noruega y Dinamarca– y a evitar la formación de hielo sobre el asfalto –en Escocia, sobre el orden de 10.000 toneladas al año. Por último, los usos domésticos (alimentarios y lavanderías), se reparten entre la sucursal de la Salinera en Barcelona (2.000) y la propia isla (800) (Sánchez, 2003: 39).

Corsarios y contrabandistas

El mar balear es frontera histórica entre África y Europa, llegando en coyunturas de conflicto a ser de importancia estratégica, con la división, incluso, de las Illes Balears a uno y otro lado del frente: desde las guerras púnicas entre Roma y Cartago, hasta la más reciente división de sus sociedades y ejércitos a favor y en contra del golpe de Estado de 1936 contra la República española. Esta encrucijada cultural ha superpuesto legados culturales, empezando por la toponimia de Ibushim, isla de Bes fenicia, a Yebisah árabe, Eivissa catalana e Ibiza española. En este quicio fronterizo Eivissa, más que ninguna otra de las islas, se especializó en la navegación, el comercio, el corsarismo y, posteriormente, el contrabando.

Las murallas de dalt Vila, las iglesias fortificadas, las torres de vigía y, puede que en cierto sentido, la dispersión del hábitat rural son vestigios de la amenaza pirata que acompaña la historia de Eivissa; y aún más en la vecina Formentera, en la que el flagelo de esta rapiña y la peste fueron causas del despoblamiento intermitente entre los siglos XIV y XVII. Para destrozos y sa-



FIGURA 2: Decomiso de 3.740 kg de hachís en el puerto de Eivissa. La operación relacionó a sus promotores con inversiones inmobiliarias en Eivissa y con mafias de La Calabria
FUENTE: GIST, octubre de 2005

queos, los de 1536 por parte de la flota franco-turca, con cañoneo de Vila de Eivissa incluido. Finalmente, «Hartos de ser cautivados, los ibicencos se dedicaron a cautivar a la morisma» (Pla, 1970: 514). El apogeo del corsarismo ibicenco, como el mediterráneo en general, se da en el siglo XVIII, con entre 4 y 5 naves, que ocupaban en torno al 10% de la «población activa» de entonces (Vilàs, 1999b: 335). El negocio del corso se prolongó hasta el siglo XIX, llegando a afamarse el capitán Antoni Riquer Arabí, por apresar jabeques gibraltareños. El reconocimiento popular a su figura dio lugar a la creación de su casa museo en Vila de Eivissa (cerrada en la actualidad), así como a alzar un monumento en el puerto dedicado a los corsarios, iniciado el año 1905. La experiencia marítima de corsarios y piratas se acomodó con su conversión a militares (Antoni Riquer Arabí entró a formar parte de la armada española) y comerciantes navales.

La industria naval tuvo momentos de auge durante las guerras europeas, para enriquecimiento del empresariado naviero, como el armador Abel Matutes Torres, iniciador de la saga de capitalistas que crearon la banca local homónima y serán referencia del turismo insular hasta alcanzar altas responsabilidades políticas en el estado¹ (Cirer, 2002: 14). En 1924, había 13 navieras, mientras en 1909 sólo había 3 (Cirer, 2002: 18).

El contrabando proporcionaba rentas extraordinarias, especialmente en épocas de crisis de la activi-

¹ Abel Matutes Torres promovió la construcción del teatro Pereira (1898) y la primera fábrica de producción de energía eléctrica (1907), presidió la Cámara de Comercio de Eivissa desde su fundación (1904) hasta 1911 y creó la empresa Abel Matutes Torres, S.A. (1935) como entidad financiera (Cirer, 2004); fue diputado del partido Republicano Radical de Alejandro Lerroux –caracterizado por la demagogia obrerista, anticatalanista de centro-derecha–, junto con el también financiero Juan March Ordinas. Su nieto Abel Matutes Juan fue comisario europeo (1986-1993) y ministro de Asuntos Exteriores del gobierno español (1996-2000), además de empresario (entre otras, socio constituyente de Suministros Ibiza S.A. y Fiesta Hoteles, con participaciones mancomunadas con TUI, CAM i Grupo Riu) y miembro de los consejos de administración de Fomento de Construcciones y Contratas (2001-2003), Banco Santander Central Hispano (desde 2002), etc; por todo lo cual, trasciende su influencia a ámbitos internacionales, como por ejemplo participando en la delegación española a la Comisión Trilateral (Cirer y Vilàs, 2004).

dad económica tradicional. Los intentos de control por parte de los poderes públicos chocaban con la connivencia de la población, que apoyaba a los contrabandistas. El género de contrabando por antonomasia ha sido el tabaco; aunque, según las necesidades del momento, se comerciaba con ropa, azúcar, café, harina, legumbres, chocolate, etc. El estraperlo abundó con el racionamiento que sucedió a la Guerra Civil, durante los decenios de miseria en que el franquismo prolongó la posguerra. El boom turístico potencia el trasvase de capital, «... las personas que habían hecho fortuna con el contrabando mudaron de negocio cuando se dieron las condiciones adecuadas para dedicarse, por ejemplo a la industria del turismo.» (Vilàs, 1999a: 286).

Hoy en día, el consumismo más escapista mantiene la tónica del contrabando en Eivissa, para el narcotráfico (figura 2), ligado al turismo juvenil, especialmente británico y discotequero.

La casa, centro del individualismo autárquico

La unidad familiar payesa ibicenca preserva su individualismo en la vivienda, el *casament*, en torno a la cocina y al *porxo* –su estancia más amplia, abierta e iluminada, zaguán, almacén y sala de estar (figura 3). Sus elementos constituyentes son estancias cúbicas, de cubiertas planas y pocos huecos al exterior, singularmente pequeñas. El *casament* se ubica en la parcela agrícola, generalmente en régimen de propiedad; el 91% de la tenencia de la tierra era de explotación directa, según el censo agrario de 1972 (Vilà y Vallés, 1979: 363). Sólo los regadíos –Pla de Vila, Santa Eulalia, Portmany y Blanzat– se mantuvieron en manos de propietarios residentes en la ciudad de Eivissa, que los explotaban con mayoral (Ferrer, 1998: 19). Así se forman paisajes de poblamiento disperso y explotaciones autárquicas monocelulares, cuyo núcleo es la edificación. La *casa* crece paulatinamente por adición de nuevos módulos –*cases*–, en función de las necesidades familiares. La casa y sus habitantes recibían un mismo nombre popular o



FIGURA 3: El *casament*
Fuente: archivo GIST, 1994

«mote». Esta forma de vida se relaciona con la «forja del carácter ibicenca, ese espíritu, tan admirado, de individualismo, independencia, suficiencia y recelo de los gobiernos» (Davies y Manonelles, 2002: 146).

El trato a los herederos es más ecuánime que en otras regiones de la antigua corona catalano-aragonesa. Al margen de la herencia del primogénito, *l'hereu*, los otros hijos e hijas se reparten la legítima –con derecho a que ésta sea en bienes–, correspondiente a un tercio del patrimonio a repartir si son menos de cuatro, y hasta su mitad si son cinco o más. Este fraccionamiento se prohíbe en unidades inferiores a 2 hectáreas en secano y a 1 hectárea en regadío (Joachim y Rotthier, 1991: 43). Así se asegura mejor la rentabilidad de la segregación minifundista, en caso de que ésta dé lugar a la formación de un nuevo núcleo, que se denomina *casament* en relación a su aparición a partir de un enlace matrimonial.

La casa crece a la medida de la evolución familiar, como la célula principal de solidaridad comunitaria. Lina Sansano (2004: 94) explica la *casa* por su dimensión familiar, con el *porxo* para el uso público en fiestas, velatorios o el noviazgo, la cocina para el uso familiar y el restringido y privado de las *cases de dormir*. Otros elementos añadidos respondían a funciones agrícolas y ganaderas. Su sencillez es utilitarista, sin ornato. Los terrados llanos se construyen sobre un envigado de troncos de savina, cubierto de cañizo, arcilla y *alga* (restos de la planta marina *Posidonia oceanica* que los temporales acumulan en la costa), para recoger el agua de lluvia que alimenta la cisterna. Las paredes exteriores son de mampostería y obra en piedra viva encaladas, con puertas y ventanas mínimas para preservar la temperatura interior.

El cortejo para el noviazgo, en la sociedad payesa preturística, se basa en una tradición popular, estrechamente relacionada con el poblamiento disperso. Su renombre se debe a lo complicado de organizar el tiempo y el espacio en una labor tan delicada, y complicada por ende por la lejanía y lo expuesto del poblamiento. «En el campo no hay paseos, ni casinos, ni salas de baile. Será sobretodo en la casa de la chica –de las chicas, si son algunas hermanas– donde se deberá celebrar la reunión. Pero los jóvenes ibicencos –lo dice la gente y podría ser verdad– son fogosos, quisquillosos y pendencieros; incluso eran amigos de las armas –herencia de los tiempos en que tenían que defenderse de los piratas» (Villangómez, 1957: 56). «Las muchachas empiezan a recibir desde los catorce; los jóvenes van al festeig desde los dieciséis. La sensatez no puede ser grande» (Pla, 1970: 546). El caldo de cultivo está servido para la más reñida de las competiciones, que daría lugar a ciertas historias de enfrentamientos sangrientos, rayando en la explotación de tópicos escabrosos y sensacionalistas, como es el caso de la novela de Vicente Blasco Ibáñez: «El amor, sólo el amor empujaba los hombres a matarse. Los rústicos caballeros eran apasionados en sus

predilecciones y fatales en sus celos, como héroes de novela» (1919: 162). El caso es que para asegurar una cierta intimidad en el cortejo, los pretendientes se turnaban en la compañía de la mereciente, mediante reuniones, «...reglamentadas, pero con una estricta justicia distributiva del tiempo, que llega a dividir lo que dura el camino de la iglesia a la casa» (Villangómez, 1957: 57).

La escasa hospitalidad del medio tiene como consecuencia su baja rentabilidad agrícola. Con pocos excedentes con los que comerciar (carbón, resina, higos secos, almendras, miel...) y con la monetarización exterior, para la adquisición de los escasos recursos de importación, resuelta a través de la explotación y venta «socializada» de sal, el minifundismo apoya la explotación autárquica, y por consiguiente muy diversa: «El objetivo principal [del policultivo] es la obtención del proveimiento anual para hacer posible la subsistencia familiar» (Vallés, 1995: 18). Este equilibrio se mantenía con una base económica propia y poca densidad demo-

gráfica, en una escala de sostenibilidad, por ejemplo en la relativa riqueza de agua mediante su gestión primorosa.

Entendemos que contribuía también a la dispersión del poblamiento la dificultosa defensa de los núcleos urbanos frente al pillaje marítimo –intenso hasta la conquista francesa de Argelia, en 1830–, la limitación de cursos o fuentes de aprovisionamiento de agua, que se resuelve individualmente con aljibes y cisternas, y la intención de eludir el control institucional, feudal, urbano o parroquial. Este mismo tipo de hábitat, de poblamiento precristiano histórico común, une el sur del levante peninsular y el Rif amazic (berber).

La solidaridad vecinal se basa en la *vénda* (figura 4), que agrupa un conjunto de casas próximas, apoyándose en las faenas extraordinarias y resolviendo sus necesidades mediante el intercambio (Ferrer, 1998: 19). Josep Antoni Prats i Serra (2001: 94) liga su existencia a la repartición comunitaria de faenas por turnos. La proximidad imprescindible del vecindario de la *vénda*



FIGURA 4: Mapa de *véndes* de Eivissa
Fuente: Josep Antoni Prats y José F. Soriano Segura

servía también para promover la extensión de las propiedades rústicas mediante la formación de matrimonios entre sus componentes, compensando su fragmentación por herencia.

La Corona española, vencedora de la guerra de Sucesión, el 1715, no sólo expropió las salinas, sino que introdujo el control institucional estatal, con el apoyo eclesiástico. Ernest Prats i García (2001: 103) presenta la conquista española como el primer intento de transformación del mundo rural ibicenco. La dispersión rural de la población se relacionó con su «desidia», contra la cual se promovió el fomento de la producción, mediante la extensión de los cultivos, la introducción del cultivo extensivo de almendros y algarrobos, el fomento de las exportaciones, la mejora de la red de caminos y el intento de concentrar a la población en pueblos. Así se consiguió ampliar la monetarización, a medida que «la economía de mercado iba ganando posiciones a la mera subsistencia.» (Ferrer, 1998, p 22). La llegada del primer obispo de Ibiza, Manuel Abad y Lasiera (1784) introduce la agrupación de las *véndes* en parroquias, 18 en torno a su respectiva iglesia provista de un porche para la realización de asambleas locales, y comunicadas por los *camins de missa*. El Comisionado, Alcalde de Real Casa y Corte, Miquel Gaietà Soler, apoyó esta labor –con arreglo al Plan de Agricultura– constituyéndolas en ayuntamientos, dotándolos de «seis cirujanos» (Macabich, 1965). Ésta nueva unidad administrativa es la de mayor arraigo en la actualidad, con sentimiento de pertenencia patronímica a un «pueblo», mayor que para con los 5 municipios de introducción decimonónica (1833).

Debemos relacionar este intento de reorganización socio-económica con la oleada general de modernización de la Ilustración y el Estado Liberal, «al tiempo que se aumenta el control social que se ejercía desde lugares de poder» (Prats, 2001: 88); «... en épocas posteriores el Gobierno central afrontó obstáculos considerables al intentar meter en vereda a la sociedad isleña para que copiara modalidades de asentamiento rural más habituales. Al mismo tiempo, los campesinos recibían con extraordinario recelo cualesquiera intento de regimentar su vida y durante generaciones siguieron repitiendo el modelo de casas rurales aisladas.» (Davies y Manonelles, 2002: 153).

En suma, de aquellas unidades nucleares familiares se ha llegado a la actual demarcación político-administrativa de los cinco municipios: Sant Josep, Sant Antoni, Sant Joan, Santa Eulàlia y Vila de Eivissa; aunque la originalidad de las formas de poblamiento relacionan cada persona y cada familia con al tierra que habitan, en un sistema de subconjuntos: la casa, la *vénda*, el pueblo y la isla (Prats, 2000: 325).

La industria preturística

Eivissa alcanzó una cierta especialización preturística a través de la mercantilización de la producción agraria. La ruptura de la autarquía se inició, ya en el siglo XX, con la exportación de almendra, madera de pino y algarrobos (Cirer, 2002: 9-10). Los albaricoques, envasados o secos, se exportaban a Inglaterra, a partir de iniciativas empresariales de las familias Martí Mayans y Matutes (Torres, 1999: 116). Esta mercantilización agraria se amplía con la producción ganadera, para la exportación de ovejas y cerdos (Cirer, 2002: 15).

Una sencilla industria textil se emplazó en Vila de Eivissa, desde 1876 con la fundación de la fábrica de Can Ventosa, posteriormente especializada en la producción de calcetines y medias de hilo, hasta su cierre en 1953. Otro taller, singular como el anterior, fue el de Andrés Llambies, de lencería fina (Torres, 1999: 117-118). Por último, los bordados caseros –precedidos por la manufactura algodonería ya a finales del siglo XIX–, como actividad femenina de economía sumergida, desplazó su actividad de producción de blusas y pañuelos a su adaptación turística con la moda Adlib; ésta tuvo su auge a partir de 1971 con la inauguración de la Primera Semana de la Moda Adlib –llegando a ocupar hasta 2.500 trabajadoras (Cirer, 2002: 45)–, que pese a sufrir una crisis en 1983 (Torres, 1999: 119-120), tiene continuidad hasta nuestros días.

Esta primera industrialización se acompaña con la construcción de la primera central eléctrica, en 1907 (en Vila de Eivissa, propiedad de la omnipresente familia Matutes), y las obras de mejora del puerto, que permiten el amarre, en lugar del fondeo, de embarcaciones, por iniciativa de la Cámara de Comercio que se constituye en 1903.

La funcionalización turística

La apuesta europea por la elevación del bienestar y el consumismo de las clases medias, con el turismo rutinario entre otras prebendas², arranca Eivissa de la «antigüedad viva», para introducirla en la senda del crecimiento y la insostenibilidad, como periferia de placer.

El flujo migratorio invierte el sentido en respuesta a la nueva demanda de mano de obra, impulsada por el auge del capitalismo turístico, que se aprovecha, paradójicamente, del mito de la rebeldía hippie.

² Medio por el cual el denominado «programa liberal» neutraliza las reclamaciones de las «clases peligrosas» (Wallerstein, 1996: 74), al aumentar sus ingresos y su capacidad de compra; a lo que se añade el sufragio universal y el estímulo del sentimiento identitario.

De la miseria a ser tierra de promisión

La trayectoria demográfica de Eivissa en el inicio del siglo XX es la de mayor crecimiento de entre las Illes Balears, en torno al 1,6% anual; aunque también de gran flujo emigratorio hacia Cuba, Argentina y Uruguay (Cirer, 2002: 21-22). Las crisis económicas de 1929, y bélica y represiva desde 1936 quiebran la prosperidad inicial de Eivissa, arrastrándola a la miseria. El tráfico comercial (exportación de sal y almendras e importación de abono) no se recupera hasta finales de los años 1940. «La destructiva política autárquica de la posguerra, que aplicaba los criterios de intendencia militar a la economía de todo el país, condenaba a los habitantes de las islas al hambre...» (Cirer, 2002: 29). Cerrada la emigración al extranjero, su flujo se dirige a la vecina Mallorca. Entre 1950 y 1960, la tasa demográfica es negativa en 973 habitantes.

Tras la posguerra, los años 1950 son de recuperación agrícola, mayor a partir de la exportación de patatas a Gran Bretaña, en auge hasta los años 1970, momento en que la agricultura desaparece como actividad económica relevante. La incorporación de maquinaria a la explotación salinera, agrícola y forestal, libera mano de obra, que será absorbida por el turismo y la construcción. La prosperidad económica y demográfica propia se recupera tras superar la represión y el aislamiento franquistas.

Entre 1960 y 1970 la población crece del orden del 31%, concentrándose en los polos turísticos emergentes, Eivissa y Sant Antoni; alterando la pauta del hábitat disperso, que pasa entre esas mismas fechas del 73% al 54% en el municipio de Sant Antoni (Vallés, 1973: 9), como caso más acentuado de una pauta cada vez más extendida. «El hábitat, antes disperso, se va agrupando en torno a los núcleos tradicionales de población o de los nuevos sectores turísticos. En ello puede verse el cambio de estructura económica: antes, la dedicación a la agricultura hacía que se viviera cerca de las tierras que había que atender y en cuyo centro se construía la vivienda; ahora, la dedicación preferente a actividades terciarias y secundarias, aun sin suprimir la atención a la tierra, hace buscar la vecindad de los centros de población» (Valles, 1973: 12).

A partir de 1960, la fuerte inmigración marcará el aumento de la población ibicenca. El balance migratorio salda un incremento de 24.312 habitantes entre 1960 y 1991. La vertebración social se resiente por la escasa integración de los nuevos contingentes, empezando por el acusado descenso del uso de la lengua catalana, que llega a ser de uso preferente para sólo el 3% de una muestra encuestada en 1992 (Joan, 1999: 110).

Eivissa dejó de ser tierra de miseria y emigración, para convertirse en tierra de promisión, con puestos de trabajo abundantes y salarios engañosamente

atractivos³, caracterizados por la denominada «flexibilidad negativa», tendente a la ocupación de baja cualificación, escasa formación, bajos costes salariales, negociación segmentada y control autoritario del trabajo (Riutort, B y Valdivielso, J, 2004).

El turismo, de la isla Blanca al narcoturismo

En 1932 se inauguró el primer hotel, Hotel España, en Eivissa (Cirer, 2002: 20). Hasta entonces, sólo había entre 10 y 11 fondas en toda la isla (Buades, 2004: 81). Además, «... en 1932, empezaron a construirse en la isla tres hoteles: el Hotel Buenavista, en Santa Eulalia; el Grand Hotel (actualmente Hotel Montesol), en la ciudad de Ibiza; y el Hotel Portmany, en San Antonio. Los tres fueron inaugurados en la primavera y verano de 1933.» (Valero, 2001: 185). El prototurismo se decanta por la Badia de Portmany, «San Antonio se convirtió en aquellos años [1932] en el centro turístico más importante de la isla y, según Walther Spelbrink, no sólo por contar con dos magníficas fondas –difíciles de encontrar en cualquier otra parte, incluso en la capital–, sino también por ser el único lugar de Ibiza en el que no había ‘plagas de mosquitos’» (Valero, 2001: 61).

Sólo cuatro hoteles ibicencos resistieron irregularmente el transcurso de la Guerra Civil, todos ellos en Sant Antoni. A partir de 1960 empiezan a llegar vuelos charter, de precio más económico. Rápidamente, hoteles y pensiones pasan de sumar 1.008 plazas en 1955, a 3.500 en 1960.

El Fomento del Turismo se creó en 1933 (28 años más tarde que en Mallorca y un año más tarde que en Menorca), agrupando al empresariado. Su principal objetivo fue presionar para que el Patronato Nacional de Turismo dedicase más dinero a publicidad, mejora de las infraestructuras y líneas de transporte y declarase el Puig des Molins Monumento Nacional (Buades, 2004: 83-84). A partir de 1946, relanza su actividad, con la presidencia del alcalde fascista César Puget Riquer. En 1950, consigue financiación para adaptar el aeródromo militar –habilitado el año 1936– al tráfico civil –sin ayuda de Madrid, ni de Palma–, cambio que no se consigue hasta 1958 (Buades, 2004: 112). César Puget participó de las reuniones del lobby turístico Asamblea Turística de Mallorca, institucionalizado con el apoyo fascista en 1951, antes de la creación del propio Ministerio de Información y Turismo (Buades, 2004: 128-132). En 1966, el aeropuerto recibió la calificación de internacional, evitando así la escala aduanera en Palma. Esta independencia supuso también la ampliación portuaria para permitir la recarga de combustible en Eivissa. El puerto de Vila de Eivissa ya acogía servicios directos extraordinarios de verano con Transmediterránea, desde 1955 y servía al abastecimiento de la nueva central tér-

³ Según información oral del verano de 2005, un empleo de camarero se remuneró a razón de 150 euros la noche.

mica de GESA (Gas y Electricidad, S.A.), desde 1957 (Buades, 2004: 170-171).

El gobierno español promueve la liberalización económica y su incorporación al contexto internacional con el «Plan de Estabilización» del año 1959. Semejante proceso de obertura se caracteriza por el estímulo del mercado sin restricciones, para el máximo provecho empresarial. Joan Buades (2005) establece la relación entre el auge turístico español y los financieros de Franco, «grandes señores modernos»: March, Alzamora, Matutes, Nigorra... El franquismo decadente tras la larga posguerra de 20 años alimentó el lucro de sus financieros fieles a cambio de reflotar la balanza exterior de pagos, captando el máximo de divisas norteamericanas –de donde se promovió la afluencia de capitales– y manteniendo «un cuadro fiscal de perfil bajo y opaco para no obstaculizar los beneficios rápidos» (Buades, 2005: 8). Los mayores beneficiarios del crecimiento económico que impulsó la turistización cultivan el mito de las «sociedades del hambre» y la emigración preturística, distrayendo la atención de la responsabilidad franquista, con su guerra, represión e ineficacia de gestión (Buades, 2005: 17).

La afluencia turística se quintuplica entre 1960 y 1965, alcanzándose los 100.000 turistas anuales. La tasa de intensidad turística (turistas por habitante) se dispara muy por encima de la mallorquina: 2,3 frente a 1,9 (Buades, 2004: 172). Igual lo hace la tasa de crecimiento de la oferta de plazas turísticas, alcanzando el máximo del 35% anual en el quinquenio 1965-1970, lo cual supone que cada año se abrían entre 15 y 20 hoteles, de tamaño medio-grande (en torno a una media de 256 plazas por establecimiento) (Cirer, 2002: 41). Este crecimiento de la capacidad de alojamiento lo monopoliza Sant Antoni. Su financiación procedía mayoritariamente del avance de efectivo por parte de los operadores turísticos, a cuenta de su futura ocupación, a 3 ó 4 años vista (Cirer, 2002: 42). Este tipo de contratos financieros se explican por la fuerte demanda y presentan la ventaja de dejar las instalaciones en propiedad de los empresarios ibicencos. A excepción de las familias Matutes Juan y Matutes Tur, el resto de empresario tenía procedencia agrícola.

Este paraíso inmobiliario –instalado en la ausencia de ordenación del primer boom turístico– jugaría un papel vital para equilibrar la balanza exterior de pagos española, por su aportación de divisas (Buades, 2004: 139), como principal recompensa en nuestra reintroducción a la dinámica autoexpansiva de la economía capitalista, tras la larga posguerra de autoimpuesta autarquía.

Tanto la explotación turística como la construcción demandaron grandes cantidades de mano de obra, sin exigencias de calificación, procedentes de la payesía

ibicenca o del sur español, en condiciones laborales y de alojamiento duras y precarias. Su alojamiento impulsó, indirectamente, más construcciones en barrios de ensanche urbano. Ya en este primer momento, hubo quien percibiese que «La isla desborda, materialmente», por la expansión del «universo turístico» (Porcel, 1968: 38). La crisis económica de 1973 supuso la caída de la ocupación turística, que no se recuperaría hasta 1978. La transición democrática permitiría la articulación legal de las organizaciones de patronos y trabajadores y, en consonancia, se fundan la asociación empresarial en la Federación Empresarial Hotelera en 1978 y la Federación de la Pequeña y la Mediana Empresa de los sectores de oferta complementaria.

Tras la crisis, la recuperación económica se relanza con la incorporación de un nuevo producto de mercado, los apartamentos, en la ampliación del mercado que se denominó el segundo boom turístico. La creación de plazas hoteleras se estanca; mientras el primer boom supuso incrementar en un 733% las plazas hoteleras de 1964 (cuando sólo había 3.391), con el segundo boom (hasta 1991), las plazas hoteleras sólo crecen un 59%. Mientras, las plazas de apartamentos aumentan en un 114% entre 1980 y 1991 (a partir de las 13.660 plazas existentes en 1980) (Cirer, 2001: 78-79). La afluencia turística vuelve a crecer a un ritmo de 50.000 visitantes más al año. Este nuevo producto, los apartamentos, tenía menor regulación legal y se les exigía menos calidad que a los hoteles. También esta nueva oferta la emprenden pequeñas familias empresariales ibicencas, asumiendo la construcción de pequeños bloques de hasta 30 apartamentos (hasta 100 plazas), gestionables con poca mano de obra asalariada (Cirer, 2002: 48). Su división en propiedad horizontal también posibilitó la financiación fraccionada, con pequeños inversionistas. Hasta finales de los años 1980, no aparece la primera legislación autonómica que reguló su calidad⁴, con un mínimo de superficie de solar por cada plaza de 60m². El nombre del Conseller de Turismo que promovió su regularización, dio nombre al «efecto Cladera» (Rullan, 1999: 417), consistente en la aceleración de los proyectos en curso, tras el anuncio de la nueva norma, a fin de evitar tener que someterse a ella. La inversión financiera en este sector posibilita la ocultación fiscal (Cirer, 2001: 80), a lo que se añade su comercialización ilegal en una proporción que se estima del 50% de la oferta total de alojamiento (Cirer, 2001: 86), mayoritariamente concentrada en el sector de apartamentos.

La recesión económica de fines de la década de 1980 y comienzos de 1990 afectó Eivissa, produciéndose una disminución acusada del gasto turístico y de la estancia media entre 1989 y 1992. Entre sus causas cabe apuntar la revalorización de la peseta, la subida de los precios más acusada en España, las crisis económi-

⁴ Ley 7/1988, de 1 de abril, de medidas transitorias de ordenación de establecimientos hoteleros y de alojamiento turístico (BOCAIB de 25 de julio de 1988).

cas británica –lugar de procedencia del 50% de la demanda, inmersa en el Thatcherismo senil– y alemana –en su reunificación–, la Primera Guerra del Golfo y la adaptación a las exigencias del mercado único europeo. La ocupación de la oferta de alojamiento llegó a ser de sólo la mitad en la temporada alta de 1991, reafirmando el desajuste por exceso de oferta que provoca la expansión inmobiliaria per se (Méndez, 1999: 142). «El resultado es que, por primera vez, aparecen crecimientos negativos en la oferta de plazas turísticas: si el año 1991 había 84.936, dos años después sólo había 80.525» (Cirer, 2001: 82). Con la quiebra de las promotoras, muchas propiedades inmobiliarias, y en especial apartamentos turísticos de reciente construcción con financiación hipotecaria, fueron embargadas y subastadas por las financieras. La caída de los precios de los inmuebles y la concatenación de impagos arrastró gran número de quiebras de asalariados, autónomos y empresarios (Cirer, 2002: 52).

El año 1993 fue el primero de recuperación, aumentando la afluencia de pasajeros en torno a 100.000 más cada año. A la inversa de lo sucedido hasta entonces, la economía de los países emisores se recuperaba, la peseta se devaluaba y la Guerra de Yugoslavia reducía la competencia.

Este relanzamiento económico, del llamado tercer boom (Rullan, 1998: 200), se basa en añadir la comercialización de viviendas y segundas residencias para el uso turístico, apartamentos, chalets y casaments a las modalidades de oferta turística tradicional. En consecuencia, la estancia media se ha acortado progresivamente de 11,7 días en 1989 hasta 8,7 días en 2002 (Blázquez y Murray, 2003). Los hoteles se modernizan y aumentan de calidad, adaptándose al modelo de «todo incluido», pero estancándose aparentemente su crecimiento en número de plazas, que sólo es del 13% entre 1990 y 2000 (Cirer, 2001: 79). La capacidad de alojamiento turístico resultante es de 79.864 plazas⁵, concentradas en los tres nodos del sistema urbano insular y en la costa meridional de Sant Josep de sa Talaia (figura 5 y tabla 1). Un tercer elemento cambiante es la concentración empresarial, que las favorece en la negociación con los intermediarios de una demanda más ajustada y posibilita su expansión exterior, especialmente en Centroamérica. Las cuatro principales cadenas hoteleras ibicencas (Doliga, Matura, Inshotel y Visa) concentran el 78% de las plazas de alojamiento de todas las cadenas (Méndez, 1999: 146). «Las cuatro mayores empresas (todas ibicencas) controlan el 44% de la oferta hotelera y el 26 % de la oferta de camas. Sólo una empresa (Doliga) controla el 21% de la oferta hotelera y el 12% de la oferta de camas. Esta cadena es la segunda de

todo Baleares después de la Cadena Sol.» (Méndez, 1999: 147)⁶. En este tercer boom, se relanza la construcción, especialmente de viviendas (Cirer, 2002: 53-54), que se ofrecen en alquiler a los mercados turísticos a través de Internet. La edificabilidad del suelo rústico –con licencias unifamiliares sin urbanización previa– se aprovecha para incorporar los chalets resultantes como oferta de alojamiento turístico de calidad, en un entorno rural de alto valor patrimonial; al igual que se hace con todo tipo de oferta de alojamiento de calidad. Estas «viviendas» quedan al margen de la oferta de alojamiento turístico legal; el esclarecimiento de este vacío legal no se ha resuelto, y se estima acoge entre el 28 y el 33 % de los turistas que se alojan en Mallorca (GaaT-Integral, 2000: 33). La economía turística continúa basándose mayoritariamente en la actividad constructiva: «El nivel de especialización turística es intensísimo... La construcción casi llega al 8%⁷ de la producción total... El sector servicios representa el 88% del PIB» (Cirer, 2002: 54). La raigambre pirata continúa con la generalización de la economía sumergida, especialmente en la contratación irregular de mano de obra, en la comercialización ilegal de alojamiento turístico y en el blanqueo de dinero negro mediante inversiones inmobiliarias.

Los ritmos de crecimiento de la capacidad de alojamiento residencial son del 3,1% de promedio anual entre 1997 y 2001. Este tipo de alojamiento representa el 68% del total (compuesto de residencial y turístico). En conjunto, la capacidad de alojamiento total alcanza a 247.000 plazas (2001), mientras el índice de presión humana –que representa la población flotante medias de sólo 146.000, con puntas de hasta 172.000 habitantes, para agosto de 2002 (Blázquez y Murray, 2003). Es decir, las viviendas construidas en Eivissa excede en un 44 % la demanda máxima de visitantes y residentes.

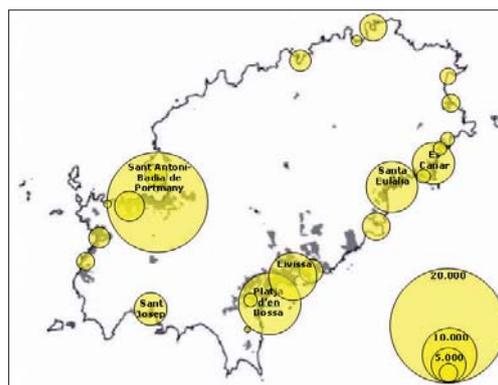


FIGURA 5: Distribución de la oferta de alojamiento turístico
FUENTE: Elaboración propia a partir de Conselleria de Turismo, 2000

⁵ Dades informatives 2005. El turismo a les Illes Balears. <http://www-2.finestraturistica.org/fintur/index.ct.jsp> (consultado en enero de 2006).

⁶ Doliga equivale a la agrupación hotelera Fiesta, que ocupa el tercer lugar de las empresas hoteleras de las illes Balears, en número de habitaciones (6.829), después de Sol-Melià (8.501 habitaciones) y Hotetur (7.391 habitaciones) (<http://www.alimarket.es/>, consultado en enero de 2004).

⁷ 12 % en 2004 (Riera, 2005: 197).

Tabla 1. Número de plazas de las principales zonas turística de Eivissa

Badia de Portmany-Sant Antoni de Portmany	18.108
Platja den Bossa	11.590
Santa Eulàlia	9.221
Eivissa-Ses Figueretes-Puig des Molins	8.460
Es Canar	6.974
Sant Josep de sa Talaia	4.500
Port des Torrent	3.669
Platja de Cala Llonga	3.158
Portinatx	2.933
Talamanca	2.178
Cala Gració	1.808
Sant Miquel de Balansat	1.550
Cala Tarida	1.519
Es Figuerol	952
Sant Agustí des Vedrà	903
Sant Vicent de la Cala	633
Ses Salines	402
Sant Carles de Peralta	382
S'Argamassa	372
Cala Llenya	322
Sant Joan de Llabritja	147
Cala Bassa	40
Sant Francesc de S'Estanty	16

FUENTE: Elaboración propia a partir de Conselleria de Turismo, 2000

El mito

La arquitectura popular ibicenca atrajo ya a principios del siglo XX la atención de arquitectos vanguardistas –particularmente funcionalistas–, que la descubrieron como «antigüedad viva» (Valero, 2001: 163) y como ejemplo a seguir. En su búsqueda de la simplicidad racionalista, interpretan la subsistencia autárquica ibicenca rural como austeridad: «Esas viviendas rurales nos impresionan por su belleza formal, como todo lo que es *bueno* y se ajusta simplemente a su objeto; y a pesar de ser construidas por simples campesinos comprenden todos los elementos necesarios al hombre exigente (...). Los campesinos, a pesar de ser analfabetos la mayor parte de ellos, están dotados del sentido importantísimo de la 'intuición', uniendo todas las partes en un conjunto armónico, sabiendo prescindir de vanidades y ostentaciones» (Broner, 1936). Josep Pla reivindicó el casament como herencia popular, pero denostó su exportación como «decorativísimo caprichoso»: «El hecho de que *ses cases* aparezcan como un conjunto de construcciones que se completan, ligadas por una armónica unidad superior, obedece a una intuición profunda de esa armonía, intuición amasada en las propias formas mentales y que raramente falla a los ibicencos. A quienes falla es a los arquitectos.» (1970: 536-539). Eric Muhle y Tisis König describen un ejemplo de esta casa como «pesada y orgánica, es a la vez funcional

y tiene gran calidad estética (...). El único embellecimiento, aunque tiene a la vez un fin práctico, es el cuidado blanqueo exterior...». El primitivismo autárquico de esta casa representa también la libertad individual, que no por más aclamada que nunca se hecha menos en falta, reclamando humanidad en la era del progreso tecnológico. Ferdinand Joachim y Philippe Rotthier (1991) proporcionan un detallado estudio arquitectónico de este hábitat primitivo con su reflejo antropométrico de la relación armónica de la cultura y el entorno, en un intento de civilizar el provenir a su imagen. «Recurrir a la tradición favorece a las personas mismas por la auto-determinación de sus necesidades y de sus formas de vida, permitiendo así, a un nivel individual, de grupo o de región, una autonomía cultural, económica y energética» (Joachim y Gevers, 2002: 140). Walter Benjamín, filósofo berlinés que huyó del fascismo y del progreso burgués –que le suponía la pérdida del aura con la modernidad (Valero, 2001: 25)–, se refugió en una de esas casas ibicencas, en sa punta des Molí de la Badia de Sant Antoni entre mayo y julio de 1932. Su vivencia de esa estancia se describe como un «...sueño antiguo. En diferentes textos nos habla de ella: destaca su 'sobriedad' desnuda, la ausencia de cualquier tentación decorativa –frente a la casa burguesa, llena de detalles ornamentales e inútiles–; se refiere a 'su ingeniosa ordenación del espacio (...)'»; descubre la ausencia de vidrio, ni siquiera las ventanas lo tienen, lo que permite, según explica en una carta, poder ver mejor, más limpiamente, el paisaje» (Valero, 2004: 107). Una arquitectura que preserva también el tiempo para el aburrimiento, requisito de la transmisión de la experiencia y de la creatividad, que apreció en el don de contar historias; «... quien no se aburre no sabe narrar.» (Benjamín, 2005: 42). Lógicamente, la antigüedad viva de la Eivissa rural y arcádica atrajo a quienes se habían instalado en la modernidad con más convicción: «... un dadaísta como Haussmann o un joven arquitecto como Sert. O a un filósofo moderno como Benjamín.» (Valero, 2000: 17).

El grupo de Arquitectos y Técnicos Españoles para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea (GATEPAC) se interesó desde su creación (1930) por la arquitectura ibicenca, de la mano especialmente de Josep Lluís Sert, Raoul Haussmann, Erwin Broner y Germán Rodríguez Arias –quien proyectaría el paseo marítimo del puerto de Eivissa en 1959. El *estilo ibicenco* (ver figura 6) se instaure por «...su sencillez, su primitivismo y su aire moderno...» (Costa Ferrer, 1961), en una mezcla de tintes racionalistas y neopopulares. El artista Josep Costa Ferrer «Pícarol» fue pionero de esta exportación de la arquitectura ibicenca, promoviendo el complejo residencial de Cala d'Or en Santanyí, Mallorca. Josep Costa compró los terrenos en 1933 para desarrollar un pequeño pueblo de artistas a orillas del mar, con el diseño urbano de Felipe Bellini (Seguí Aznar, 2001: 34-55).

Ya en los años 1950, Eivissa se convierte en el

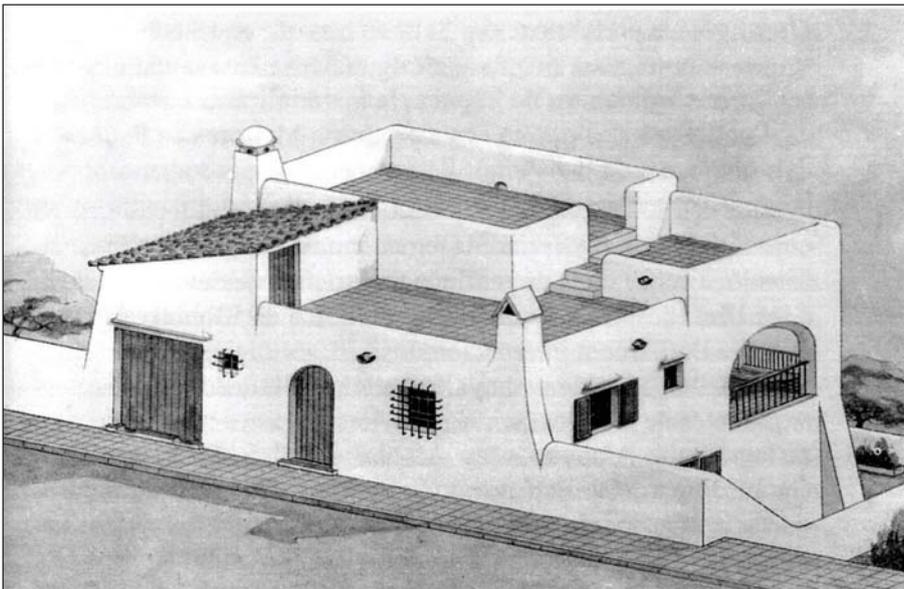


FIGURA 6: *Estilo ibicenco* en Cala d'Or, Mallorca

Fuente: archivo GIST

emblema y el refugio de la vanguardia hippie –esquiva del poder, el progreso y el capitalismo–, de la mano de su vivienda rural arcádica. Incluso su disposición dispersa contribuye: «La ubicación de estas casas, dispersas por toda la isla, les proporcionaba la discreción y la libertad necesarias para, por ejemplo, tomar drogas y poner en práctica sus liberales relaciones amorosas.» (Valero, 2004: 228). Por su mediación se reconstruye la autarquía payesa en el olvido secular, alejados de cualquier convencionalismo burgués y recobrando el aura de los objetos artesanos que transmiten experiencia (Valero, 2001: 102). De esta experiencia nueva del «tiempo» se destila el ocio creativo y la libertad individual. Ese «mito robinsoniano de la libertad individual y el aislamiento del mundo» (Valero, 2001: 69), convierte Eivissa en «...una escala privilegiada en la ruta Tánger, Katmandú y Nirvana» (Van der Voort, C., citado en Valero, 2004: 92). La película «More», de Barbet Schroeder, entre otras «convierten a Ibiza en la meta de un viaje iniciático donde se adquiere la experiencia de una vida alternativa» (Rogenberg, 1990:7). A ese rebufo, se amplía el espectro de participantes de mayor estatus y esnobismo glamoroso. Emil Schillinger abrió el hotel «El Corsario» en Dalt Vila y emprendió la iniciativa de constituir el grupo artístico «Ibiza 59», formado por artistas entre los que se encontraba Erwin Broner. Celebridades mundiales de la época coincidían en las terrazas de El Corsario: Onassis, Laurence Oliver, Grace Kelly, Romy Schneider, Vincent Price... (Planells, 2002: 49). La creación artística no era sólo bohemia; incluso, contribuyó a la promoción institucional franquista con la Bienal de Arte Internacional de 1964, dedicada a conmemorar el XXV aniversario de su Victoria (Rodríguez, 2003).

En los círculos vanguardistas, la creación artística se estimulaba mediante el consumo de absentia y

hashís, en un entorno soleado y, sobre todo, barato (Planells, 2001: 41). «El mito internacional de Ibiza, que tuvo principalmente en el movimiento hippie de los años sesenta su máximo impulsor y difusor, fue creado en los años treinta por intelectuales y artistas que hicieron de la isla un espacio alternativo, tal vez un poco por casualidad, pero un espacio en el que era posible escribir o pintar libremente, bañarse desnudo, tomar hachís y, sobre todo, sentirse intérprete de la naturaleza en una especie de Arcadia perdida y felizmente encontrada.» (Valero 2001: 66). Más es así en la España de la posguerra, «A finales de los años cincuenta, muchos jóvenes españoles desembarcaron en la isla huyendo de la presión social franquista de sus propias familias.» (Valero, 2004: 99).

Hoy día, el peregrinaje turístico busca la jarana desenfundada de las discotecas *after hours*, sin tapujos al comercio y consumo de derivados anfetamínicos, o la desinhibición para romper moldes y normalizar las extravagancias. Los denominados «spring breakers» norteamericanos (quinceañeros que se pegan sus primeras juergas en pandilla en México), tienen su equivalente europeo en Eivissa, especialmente procedentes de Gran Bretaña y con destino a Sant Antoni –concentrándose en el extremo del puerto conocido como el *West End*, a semejanza del barrio de ocio nocturno de Londres. Es ocio que «hace como que», en un simulacro postmoderno de pastiche evasivo e irreal, de inhibición y renuncia ante el esfuerzo que implica la utopía: «A menudo, la utopía ya no es más que un pobre asunto de fin de semana, pero los resultados son espectaculares. Las drogas de diseño, el *chill out* y los crepúsculos a la orilla del mar parecen concentrar hoy todos los elementos del viejo mito: su decorado teatral.» (Valero, 2004: 33).

Los cambios de uso del suelo

Los municipios ibicencos mantienen una cierta equidistribución de la extensión total de la isla, a excepción de Vila de Eivissa que tiene su jurisdicción administrativa reducida al entorno inmediato de la ciudad y sus antiguos huertos (tabla 2).

Este primer dato clarifica el distanciamiento de Vila de Eivissa en términos de variación porcentual del uso del suelo de artificialización urbana, durante el boom turístico. Este municipio llega a tener casi la mitad de su término (46%) artificializado por la urbanización y las canteras (tabla 3).

TABLA 2: Extensión de los municipios ibicencos

<i>Municipio</i>	<i>Superficie en km²</i>
Eivissa	10
Sant Antoni	127
Sant Joan	119
Sant Josep	159
Santa Eulàlia	152

FUENTE: INE

TABLA 3: Cambio de ocupación del suelo municipal de Eivissa

1956						
	<i>Artificialización urbana</i>	<i>% sobre ext. municipal</i>	<i>Agrícola</i>	<i>%</i>	<i>Forestal</i>	<i>%</i>
Eivissa Vila	77,55	7,0	692,81	62,3	341,22	30,7
Sant Antoni	100,94	0,8	7.793,30	61,5	4.767,56	37,7
Santa Eulàlia	108,18	0,7	10.164,40	66,5	5.008,92	32,8
Sant Joan	19,61	0,2	5.868,56	48,3	6.256,48	51,5
Sant Josep	58,88	0,4	8.330,71	53,2	7.267,34	46,4
<i>Eivissa</i>	<i>365,16</i>	<i>0,6</i>	<i>32.849,8</i>	<i>57,8</i>	<i>2.3641,5</i>	<i>41,6</i>

1973						
	<i>Artificialización urbana</i>	<i>% sobre ext. municipal</i>	<i>Agrícola</i>	<i>%</i>	<i>Forestal</i>	<i>%</i>
Eivissa Vila	265,18	23,09	551,20	49,6	295,20	30,7
Sant Antoni	199,35	1,6	7.625,85	60,2	4.636,60	37,7
Santa Eulàlia	357,86	2,3	9.869,05	64,6	5.054,56	32,8
Sant Joan	40,49	0,3	5.753,56	47,4	6.350,60	51,5
Sant Josep	368,38	2,4	8.054,72	51,4	7.233,83	46,4
<i>Eivissa</i>	<i>1.213,30</i>	<i>2,2</i>	<i>31.854,40</i>	<i>56,0</i>	<i>23.770,8</i>	<i>41,8</i>

1995						
	<i>Artificialización urbana</i>	<i>% sobre ext. municipal</i>	<i>Agrícola</i>	<i>%</i>	<i>Forestal</i>	<i>%</i>
Eivissa Vila	492,19	44,3	346,56	31,2	272,83	24,5
Sant Antoni	419,82	3,3	7.273,59	57,4	4.968,39	39,2
Santa Eulàlia	1.007,70	6,6	9.310,59	60,9	4.963,22	32,5
Sant Joan	136,56	1,1	5.553,49	45,7	6.454,63	53,1
Sant Josep	1.132,10	7,2	7.516,59	48,0	7.008,23	44,8
<i>Eivissa</i>	<i>3.188,30</i>	<i>5,6</i>	<i>30.000,80</i>	<i>52,8</i>	<i>23.667,30</i>	<i>41,6</i>

2000						
	<i>Artificialización urbana</i>	<i>% sobre ext. municipal</i>	<i>Agrícola</i>	<i>%</i>	<i>Forestal</i>	<i>%</i>
Eivissa Vila	511,52	46,0	327,23	29,4	272,83	24,5
Sant Antoni	460,00	3,6	7.233,08	57,1	4.968,72	39,2
Santa Eulàlia	1.028,50	6,7	9.296,97	60,8	4.956,00	32,4
Sant Joan	164,05	1,4	5.536,30	45,6	6.444,30	53,1
Sant Josep	1.156,20	7,4	7.498,19	47,9	7.002,55	44,7
<i>Eivissa</i>	<i>3.320,30</i>	<i>5,8</i>	<i>29.891,80</i>	<i>52,6</i>	<i>23.644,40</i>	<i>41,6</i>

FUENTE: Blázquez y Murray, 2003

Los intervalos temporales analizados por Antoni Pons (2003), detallados a nivel municipal (Blázquez y Murray, 2003), constatan las oleadas de crecimiento urbanístico, en extensión de suelo de artificialización urbana –urbanizado, campos de golf o canteras– de los tres booms turísticos. En el primer boom, 1956-73, multiplica por 4 su extensión, destacando el municipio de Sant Josep, en que lo hace por 6 (500%). El segundo boom, 1973-95, el de la proliferación de los apartamentos, sigue con el crecimiento del suelo artificializado, que se multiplica por 2,6 para toda la isla. En cambio, el breve periodo analizado del tercer boom, 1995-2000, muestra poca extensión del suelo artificializado, sólo el 3,6% de crecimiento, aunque como hemos visto, sí crece la capacidad de alojamiento residencial, que combina más su uso con la ocupación turística.

El crecimiento demográfico (1991-2001) es del 22 %, inferior a la evolución de la capacidad de alojamiento (1991-2001), que crece en un 26 %. El porcentaje de viviendas desocupadas disminuye (del 51 % en 1991, al 43 % en 2001⁸) (tabla 4). El fuerte incremento del precio de la vivienda (126 % de 1991 a 2000) contribuye a explicar la deriva de viviendas a usos no residenciales, sean turístico-residenciales o financiero-especulativos.

Sant Josep, tiene el mayor porcentaje de superficie ocupada por la urbanización, tras Vila de Eivissa por la razón antes mencionada. Su dinámica demográfica también es la más intensa, lo cual se explica por su extensión costera, desde la Platja den Bossa hasta la Badia de Portmany, y por su promoción de urbanizaciones turístico-residenciales extensivas (figura 7).

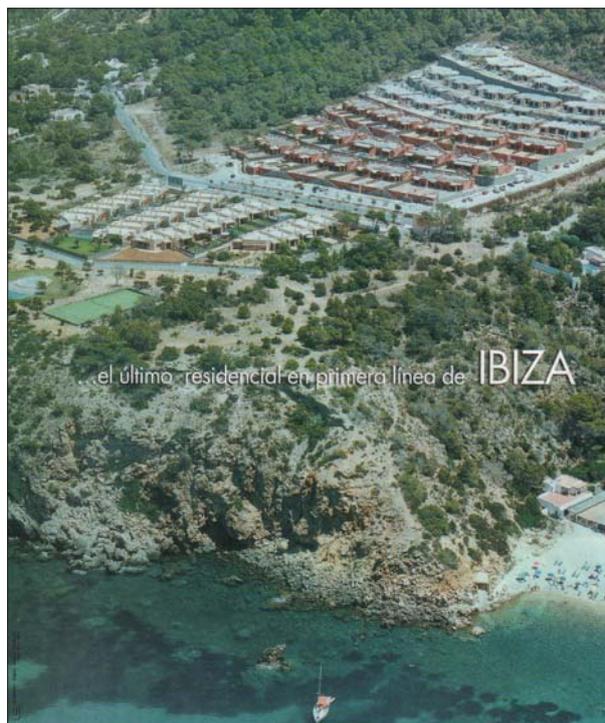


FIGURA 7: El complejo residencial de Cala Molí es un ejemplo de urbanización extensiva del litoral de Sant Josep. Recientemente, octubre 2005, se amplió invadiendo un área natural de interés especial

FUENTE: propaganda en una revista de aerolíneas españolas

TABLA 4: Dinámica demográfica de la vivienda de los municipios ibicencos

	Eivissa Vila	Sant Antoni	Santa Eulàlia	Sant Josep	Sant Joan	Total
Viviendas 1991	14.859	7.805	13.683	7.586	2.516	46.449
Viviendas 2001	19.750	8.990	15.778	10.466	3.470	58.454
Población 1991	29.935	13.558	15.557	9.704	3.555	72.309
Población 2001	34.826	15.081	19.808	14.267	4.094	88.076
Viviendas no principales 1991	5.323	3.715	8.707	4.554	1.344	23.643
Viviendas no principales 2001	6.943	3.281	8.444	5.444	1.179	25.291
Precio medio de la vivienda 1991	525	429	357	574	488*	475
Precio medio de la vivienda 2000	938	1.037	1.105	1.162	1.110	1.070

FUENTE: Censos de Población y Viviendas del Instituto Nacional de Estadística y Roca y Roca, 2003.* dato para el año 1993

⁸ Según Roca y Roca, 2003, el porcentaje de vivienda no principal en 2000 era del 55 %, con el cual se ratifica el análisis que relaciona su crecimiento con el desarrollo turístico-residencial del tercer boom.



FIGURA 8: Evolució del sòl urbà, 1956–2000

FUENTE: GIST

Dado que los cinco municipios ibicencos se definen sin un patrón homogéneo⁹, el mejor análisis que podemos hacer es el del conjunto de la isla, para la cual destaca el hecho de que el suelo urbano aumenta aceleradamente entre los años 1956 y 1973, en 866 ha (con una tasa anual del 7'4%), mientras entre los años 1973

y 2000, aumenta en 2.086 ha (lo que supone una tasa anual del 3'7%). Este aumento de extensión se hace a costa de la pérdida de suelo agrícola en mayor medida que de suelo ocupado por vegetación natural (figura 8).

⁹ De diferente extensión y diversidad interna: por un lado Vila de Eivissa es casi sólo ciudad, Sant Antoni y Santa Eulària asumen el segundo orden de rango, aunque de carácter eminentemente turístico, y Sant Josep y Sant Joan son ficticias jurisdicciones sobre el poblamiento disperso y la urbanización turística litoral.

El sistema de asentamientos resultante

La estructura territorial es fruto, especialmente, de la superposición del sistema urbano y de las principales infraestructuras de transporte. A continuación se detallan las características del primero, con la peculiaridad de la edificación de viviendas unifamiliares aisladas –de uso urbano, turístico-residencial– en el suelo rústico; y las principales infraestructuras de apoyo, para el transporte (aeropuerto, autopistas y puertos) y de equipamiento turístico, en el caso de las playas.

El sistema urbano

Eivissa Vila fue la ciudad única de la isla, ligada históricamente a su función administrativa –de sede del poder–, cercana a las Salinas, a la principal huerta y con el puerto de enlace con el exterior. El resto de la isla

era un «fragmento perdido de la antigüedad» (Valero, 2004: 24), «...ya que la Antigüedad seguía viva allí, intacta, en su mundo rural.» (Valero, 2004:26).

En la actualidad, la red urbana de Eivissa pivota sobre su ciudad primera, Vila de Eivissa. El área funcional de ésta –definida por los desplazamientos diarios por motivos laborales o de acceso a equipamientos y servicios, que incluye Platja den Bossa, Jesús, Puig den Valls y Sant Jordi (figura 9)– acoge a más del 50% de la población residente (38.000 habitantes¹⁰) de la isla. Sant Antoni y Santa Eulàlia, también como tales áreas funcionales, se reparten otro 20% y 10% (ver figura 8). La concentración demográfica en las cabeceras es del 75% en Eivissa, 90% en Sant Antoni y del 50% en Santa Eulàlia (Plan Territorial Insular d'Eivissa i Formentera, PTIEF¹¹, memoria: 21-24). La población mantiene un patrón de distribución diseminado (21%)¹², especial-

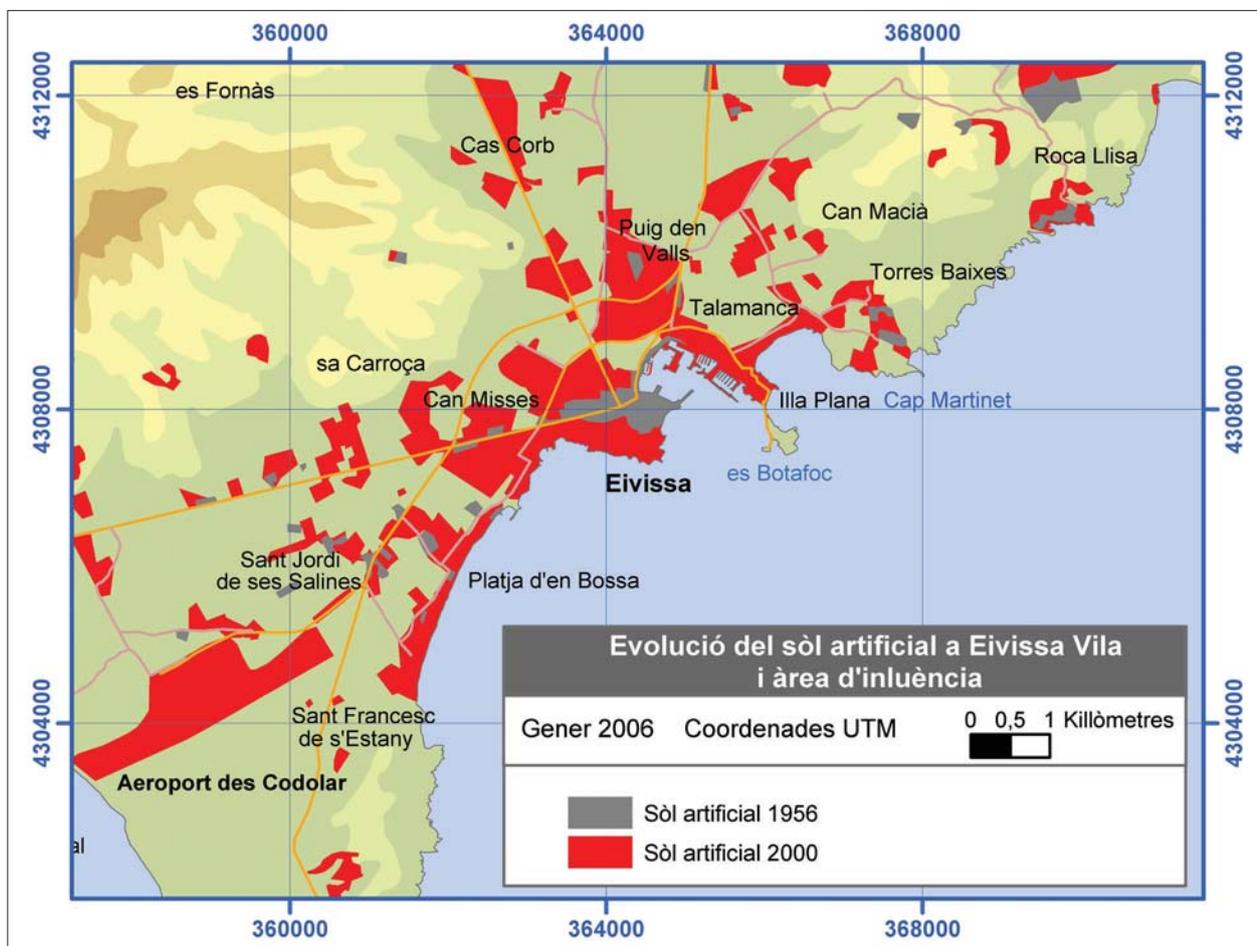


FIGURA 9: Evolución del suelo urbano, 1956–2000 en el área funcional de Vila de Eivissa

FUENTE: Archivo GIST

¹⁰ La revisión del padrón municipal, a 1 de enero de 2004, la actualiza a 56.469 hab.

¹¹ La tramitación del Plan Territorial Insular de Eivissa i Formentera, PTIEF (aprobado por el pleno del Consell de Eivissa i Formentera el 21 de marzo de 2005 i publicado en el BOIB n° 50, de 31 de marzo de 2005) proporciona memorias que se citan en la bibliografía.

mente en los municipios de Sant Joan y de Sant Josep (73% y 38%)¹³ –ratificando su caracterización como jurisdicciones administrativas sobre el poblamiento disperso y la urbanización turística litoral. La población activa de Vila de Eivissa se concentra en actividades del sector servicios (72%) y menor peso de la construcción (15%) y de la industria (10%). Esta distribución varía poco en las otras dos cabeceras funcionales.

El poblamiento tradicional es esencialmente disperso, pero la transformación turística ha promovido el crecimiento intensivo en nuevas áreas urbanas en la periferia de la ciudad y los núcleos de Sant Antoni y Santa Eulàlia; así como en la urbanización intensiva del litoral turístico, especialmente en la costa este (Vallès, 2000: 327). El Avance del PTIEF (Jerarquización y núcleos: 8) identifica 68 núcleos, más allá de las 22 entidades de población censales y de los 5 municipios. Adoptando como unidad de observación el núcleo, el sistema de asentamientos urbanos mantiene la primacía de Vila de Eivissa (30.000 hab.) y Sant Antoni (11.000). El siguiente rango, de entre 5.000 y 10.000 hab., agrupa la capital funcional restante de Santa Eulàlia, y el núcleo de Sant Jordi de Ses Salines. Éste pertenece al área funcional de Vila de Eivissa, a medio camino del aeropuerto; acoge urbanizaciones extensivas de chalets como sa Carroca y el resort turístico de Platja den Bossa, además de población diseminada. El quinto núcleo es Jesús, situado al este de Vila de Eivissa que incluye la urbanización de Talamanca. Sant Agustí de Vedrà –perteneciente al municipio de Sant Josep– es del mismo intervalo de rango (1.000-3.000 hab.), e incluye los núcleos turístico-residenciales de Cala de Bou y Cala Tarida, en la conurbación de la Badia de Portmany, al oeste de Sant Antoni. Los restantes 62 núcleos acogen al 20 % de la población restante¹⁴.

Las dos áreas de asentamiento turístico compacto de la isla –las de mayor capacidad de alojamiento al margen de los principales núcleos urbanos– se sitúan en torno a Santa Eulàlia –entre Punta Arabí y Cap Roig–, y al oeste de Sant Antoni –entre Cala Vedella y Cala Bassa (figura 5). Sus características principales son la «disposición caótica de las implantaciones turísticas» y su «alto grado de estacionalidad de la actividad turística» (PTIEF, memoria: 25).

El avance del PTIEF realiza un análisis multicriterio del sistema de asentamientos urbanos (Diagnóstico integrado de jerarquización de núcleos: 19-29), para el que toma los de población mayor a 999 hab. –con algunas excepciones– y analiza combinadamente: su peso demográfico, su entidad administrativa, la presencia de equipamientos sanitarios, asistenciales, educativos,

TABLA 5: Jerarquía del sistema de asentamientos urbanos de Eivissa

Valor del índice global	
Eivissa	22
Sant Antoni	18
Santa Eulàlia	15
Sant Josep	9
Sant Joan	8
Platja den Bossa	10
Cala de Bou	10
Sant Jordi	11
Puig den Valls	10
Sa Carroca	7

FUENTE: PTIEF, avance, diagnóstico integrado de jerarquización de núcleos: 25-26

deportivos, infraestructura viaria y aeroportuaria.

Sus resultados (tabla 5) confirman la polaridad urbana de Vila de Eivissa, con un índice global de 22, que domina las vías de comunicación exterior (puerto y aeropuerto) e interior, vertebrando radialmente la red viaria básica. El segundo lugar de esta jerarquía urbana lo ostenta Sant Antoni, a sólo 4 puntos de distancia de Vila, favorecido por su puerto de pasajeros y mercancías, comunicado regularmente con Dènia y Barcelona. Su protagonismo turístico, que se remonta al periodo de entreguerras, y su cercanía a la Vila de Eivissa, contribuyen a su alto nivel urbano. Santa Eulàlia acoge un centro sanitario y un instituto de enseñanza secundaria, situada en el tercer nivel con 15 puntos.

En el cuarto nivel, con valores inferiores a 12, destacan las dos cabeceras municipales restantes: Sant Joan y Sant Josep; que, sin embargo, son superadas en puntuación por los nuevos núcleos de actividad turística intensiva: Platja den Bossa, conurbada con Eivissa Vila, y Cala de Bou, conurbada con Sant Antoni. Sant Jordi, Puig den Valls y sa Carroca son ya barrios de Eivissa Vila.

Los *casaments* devienen chalets, favorecidos por la desprotección del suelo rústico

José Vargas Ponce, en 1783, cifró la dispersión del hábitat rural en torno a 1.950 casas; el Archiduque Luis Salvador de Austria, hacia 1860, en 3.330; y Joan Vilà, en 1960, lo hizo en 4.000 viviendas rurales (2002: 38). La dispersión de la población alcanzó una media del 62% en los años 60 (Vallés, 1973: 9), reduciéndose hasta el 21% en nuestros días (Nomenclator 2004); aun-

¹⁴ La actualización de estos datos a partir del padrón de 2004 casi no modifica su jerarquía: Vila de Eivissa (40.589 hab.), Sant Antoni (13.053), Sant Jordi de ses Salines (5.396), Santa Eulàlia (6.535), Sant Agustí des Vedrà –vénda que acoge el núcleo turístico de Cala de Bou, que es el núcleo actual verdadero– (4.492) y Jesús (4.241, repartidas en las urbanizaciones de la costa este al norte de Vila de Eivissa).

¹² Muy por encima del de Mallorca y Menorca (6 %), aunque un tercio del formenterense (62 %).

¹³ Nomenclator, según la revisión del padrón municipal de 1 de enero de 2004 (<http://www.caib.es/ibae/demo/nomenclator/>).

que la proliferación de chalets aumenta orientándose al uso turístico y de segundas residencias (43%, contando también las que se declaran como vacías en el Censo de población de 2001).

La proliferación de viviendas en el suelo rústico, analizada para el avance de las Directrices de ordenación territorial de las Illes Balears, en 1996 (Rullan, Manchado y Marcús, 1998: 139), proporcionó la cuantía de 14.473 edificaciones residenciales para ambas islas pitiusas (figura 10). El estudio determinó que el planeamiento vigente en 1996 permitiría la construcción de 41.593 viviendas en el suelo rústico pitiuso. Según la memoria del Avance del PTIEF, ya aprobado con aún más edificabilidad del suelo rústico, la isla de Eivissa podría dar cabida a 33.200 viviendas rurales (p. 155-157).

La normativa urbanística ibicenca es más permisiva que la del resto de islas Baleares por lo que respecta a la edificación de viviendas unifamiliares en suelo rústico. Esta transigencia se enraíza en la fragmentación del suelo rústico, y en el derecho que se atribuye a la vivienda en la explotación autárquica del casament, a partir de la herencia de la legítima. Con

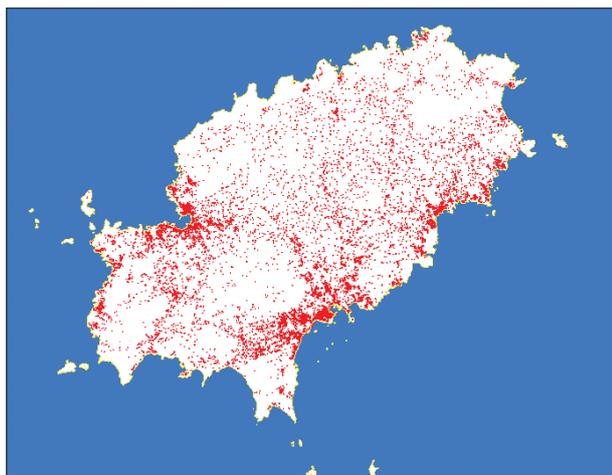


FIGURA 10: Edificación de la isla de Eivissa
FUENTE: GIST, a partir del Mapa Topográfico Balear

todo, se amplía la base de la especulación turístico-inmobiliaria entre la población autóctona, que se convierte en privilegiada por la propiedad del suelo y conivente con la permisividad política. Los precios del suelo rústico rondan los 18 euros el m² (Neus Prats, com. pers. diciembre de 2004). A modo de ejemplo, Eivissa es en la única isla en la que los espacios naturales son edificables¹⁵. La cultura del expolio -escudada en la propiedad privada- se ejemplifica en el lema «La tierra es mía», que se exhibía por parte de un asistente al pleno del Consell de Eivissa i Formentera en el que se aprobó la «Moratoria»¹⁶ (Josep Marí Ribas, «Agustinet», com. pers., diciembre 2004).

La edificabilidad del suelo rústico se ha reconocido mediante procedimientos legales de desprotección de espacios naturales. La aprobación definitiva del PTIEF disiente del propósito de su avance, accediendo a la edificabilidad de las Áreas Naturales de Especial Interés, Áreas de Interés Agrícola y de los Conectores Ecológicos (PTIEF memoria: 40). En un juego legal en el que no se repara en medios, la antes mencionada Ley 10/2003 también rebaja la extensión del Parque Natural de Cala d'Hort de 2.773'3 ha. protegidas a 234'2 ha., lo cual supone el recorte del 91'6% del espacio natural protegido¹⁷ durante la legislatura 1999-2003, en que gobernó el *Pacte de Progrés*¹⁸. También la Ley 8/2003¹⁹ rebaja la protección urbanística de espacios naturales, posibilitando su edificabilidad -cosa prohibida en el resto de islas-, para viviendas unifamiliares aisladas; y deroga la «moratoria» de campos de golf que impulsó el *Pacte de Progrés*²⁰.

Tales rebajas suponen en algunos casos la necesaria modificación posterior de más legislación con el propósito de evitar las incongruencias. Así, se ha aprobado una ley de rebaja de la protección territorial para las islas de Eivissa y Formentera²¹ que modifica la Ley 6/1997 de suelo rústico para incrementar la edificabilidad del suelo rústico, incluso en los espacios naturales de más alto nivel de protección (ANEI-ANP), exonera al PTIEF del cumplimiento de ciertos aspectos de la Ley 6/1999²², de la Ley 9/1999²³ y de la Ley 1/1991²⁴. La ley balear de conservación de la naturaleza²⁵ cuestiona la superior-

¹⁵ Esta desprotección se perpetró mediante una ley de «acompañamiento a los presupuestos», Ley 10/2003, de 22 de diciembre, de medidas tributarias y administrativas (BOIB n° 179 ext. de 29 de diciembre de 2003).

¹⁶ Norma Territorial Cautelar, de 27 de octubre de 2000 (BOIB n°132 ext. de 28 de octubre de 2000)

¹⁷ Decreto 24/2002, de 15 de febrero (BOIB, n° 23, del 21 de febrero de 2002).

¹⁸ La legislatura 1999-2003, con gobiernos insulares y autonómicos del denominado Pacte de Progrés, representó un colofón al proceso de planificación territorial, congruente con la práctica gubernativa desde el inicio de la democracia, y consistente en la protección de espacios naturales y la limitación del crecimiento urbanístico (por ejemplo mediante la Ley 9/1999 que hizo inedificables los espacios naturales). Contrariamente, el gobierno autonómico y los insulares de Mallorca, Eivissa y Formentera de la presente legislatura planifican en pro del crecimiento urbanístico y de las infraestructuras -como es el caso de las autopistas-, desprotegiendo también los espacios naturales y el suelo rústico.

¹⁹ Ley 8/2003, de 25 de noviembre, de medidas urgentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo de las Illes Balears (BOIB n° 168 de 4 de diciembre de 2003).

²⁰ Ley 4/2000, de 22 de marzo, de Moratoria de Construcción y Ampliación de campos de golf en las Islas Pitiusas.

²¹ Ley 11/2005 de 7 de diciembre, de medidas específicas y tributarias para las islas de Eivissa y Formentera en materia de Ordenación Territorial, Urbanismo y Turismo (BOIB n° 188 de 15-12-2005).

²² Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias (BOIB n° 48, de 17 de abril de 1999).

²³ Ley 9/1999, de 6 de octubre, de medidas cautelares y de emergencia relativas a la ordenación del territorio y al urbanismo a las Illes Balears (BOIB n° 128 de 12 de octubre de 1999).

²⁴ Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de las Islas Baleares (BOCAIB n° 31, del 9 de marzo de 1991).

²⁵ Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de espacios de relevancia ambiental (LECO) (BOIB n° 85 del 4 de junio de 2005)

dad de los Planes de Ordenación del Medio Natural, como también lo hace el PTIEF, en su disposición adicional 2ª, invocando la mencionada Ley 10/2003. La disposición adicional 10ª del PTIEF, establece la necesidad de modificar la disposición transitoria de la Ley 9/1999, para permitir el reconocimiento de las solicitudes de construcción de viviendas unifamiliares aisladas que quedaron sin efecto con la protección territorial que promovió el *Pacte de Progrés*.

Por otro lado, en un alarde de cinismo o de patética irresponsabilidad, también se reconoce «la incapacidad del sistema institucional para mantener la disciplina urbanística» (PTIEF, memoria: 32). Esta permisividad está estrechamente relacionada con el lucrativo mercado financiero basado en la construcción y en la comercialización de estas residencias, bendecidas por el mito de la arquitectura rural y del paisaje privilegiado. A modo de ejemplo, la isla de Tagomago se puso en venta por 6 millones de euros, mientras el chalet de la Illa Murada, del Port de Sant Miquel, se alquila a razón de 200.000 euros al mes (Josep Antoni Prats, com. pers., diciembre de 2004). Mediante este tipo de alquiler turístico de viviendas, entre el 28% y el 33 % de los visitantes pernoctan fuera de establecimientos turísticos reglados (Integral-GaaT, 2000: 33).

A este mercado se aproximan personajes del negocio musical como Mike Oldfield, Noel Gallagher o Michael Cretu, que aprovechan el entorno privilegiado del medio rural ibicenco para enriquecer sus creaciones artísticas, pero sin atender a otras razones urbanísticas que

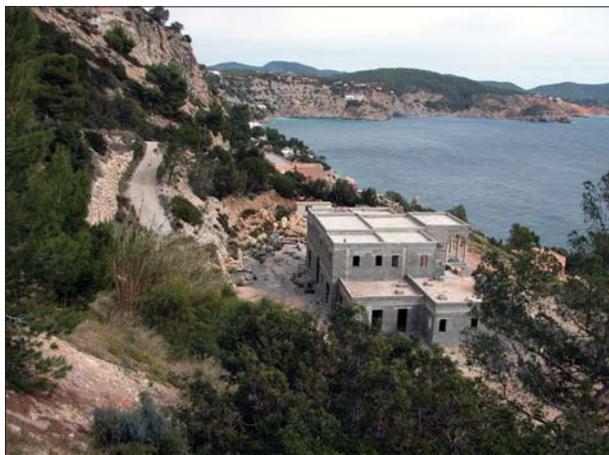


FIGURA 11: Edificación en el acantilado estructural de Los Parques de es Cubells

FUENTE: GIST, febrero de 2005

las puramente egocéntricas.

La urbanización de Los Parques de es Cubells, junto al cabo de Cala Llentrisca, ejemplifica el «urbano ibicenco», que surge como consecuencia de este proceso de parcelación sistemática del suelo rústico, para la construcción de chalets, sin la preceptiva urbanización. El enclave que ocupa es Lugar de Interés Comunitario (Directiva 92/43 de la CEE²⁶), Área natural de especial interés (Ley 1/1991²⁷) y fue Parque Natural (figura 11).

El aeropuerto en vías de ampliación

Ya se ha expuesto la importancia de la construcción del aeropuerto de es Codolar para el lanzamiento de Eivissa como destino turístico internacional. La infraestructura actual dispone sólo de una pista de aterrizaje. La limitación de operaciones que esto supone implica el freno al aumento de la estacionalidad, dada la alta concentración estival de la afluencia turística. El planteamiento de su posible ampliación se ha previsto en las DOT²⁸, mediante la conversión de la pista de rodadura en pista de aterrizaje pero sin ampliar su extensión actual. Este proyecto está en tramitación por parte de la autoridad competente, Ministerios de Fomento y Defensa²⁹, y se plantea sobre una proyección futura del tránsito de pasajeros cifrada en 7 millones para el año 2015.

El tráfico actual del aeropuerto es de 4.164.647 pasajeros –entradas y salidas–, de los cuales 1.585.684 son turistas entrantes (2005)³⁰.

Las nuevas autopistas de la controversia

La funcionalización turística de las islas Balears añade, en este tercer boom, usos residenciales para extranjeros que incrementan y acortan sus visitas, para las que llegados al aeropuerto necesitan desplazarse en coche hasta las viviendas de uso turístico que salpican la isla. La administración pública secunda este modelo de transporte con la construcción de dos nuevas autopistas, a partir de la ciudad-puerto de Eivissa. El ensanche de la ciudad se abre en un escaso ángulo de 45° hacia el oeste, entre el humedal de ses Feixes al norte y los promontorios de es puig des Molins. Su trazado ortogonal se estructura a partir de sus dos principales ejes de comunicación con la isla, que atraviesan los fértiles llanos vecinos: la carretera PM-801 que la comunica con ses Salines, Sant Jordi, el aeropuerto des Codolar y Sant Josep (Avenida d'Espanya), y la carretera C-731 de Sant Antoni (Avenida Ignasi Wallis). Ambas carreteras están

²⁶ Directiva 92/43/CEE del Consejo de las Comunidades Europeas, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (DOCE, n° L 206, del 22 de julio de 1992, p. 7-50).

²⁷ Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de las Islas Baleares (BOCAIB n° 31, del 9 de marzo de 1991).

²⁸ El artículo 50 de la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias (BOIB n° 48, de 17 de abril de 1999) remite la posible conversión de la pista de rodadura en pista de vuelo al PTIEF; mientras su artículo 64.1 no autoriza la ampliación, en extensión, de esta infraestructura.

²⁹ Pla Director del Aeropuerto de Eivissa, aprobado por Orden Ministerial de 31 de julio de 2001.

³⁰ Dades informatives 2005. El turismo a les Illes Balears. <http://www-2.finestraturistica.org/fintur/index.ct.jsp> (consultado en enero de 2006).

siendo convertidas en autopistas, en consonancia con lo establecido estatalmente por el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 y con lo propuesto por el nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020. La anchura previa de estas carreteras es de 10 metros, que pasaran a ocupar un máximo de 36,5 metros tras el desdoblamiento. El movimiento social contrario a estas infraestructuras de transporte, por la transformación territorial que promueven, se ha visto acallado en parte por la expropiación del suelo a precio de mercado, a razón de 8 euros/m² (de los cuales el 60% son de pronto pago en el momento de firmar el acta de ocupación) (Antoni Marí, com. pers. diciembre de 2004) y por el ninguneo al que les somete los gobiernos insular y balear. El elevado coste de estas autopistas –221 millones de euros en la adjudicación del nuevo acceso al aeropuerto de 6 kilómetros desde Eivissa– se pretendía financiar mediante un convenio, firmado entre los gobiernos balear y central el sábado 13 de marzo de 2004, entre los atentados del 11 en Madrid y las elecciones generales del 14. En la actualidad, este convenio está en suspenso, denunciado unilateralmente por el gobierno estatal. En cualquier caso, su construcción se financia por parte de las empresas concesionarias, que recuperaran su inversión mediante el sistema de «peaje a la sombra» (a razón de 600.000 euros/km/año, durante 25 años); evitando así las limitaciones que se imponen al endeudamiento del erario público, y el escándalo de su desmesurado coste.

El ensanche de la ciudad, sobre el llano de Vila, se cerraba con la vía de circunvalación, E-10, Avenida de la Pau, que ha sido, hasta ahora, la única carretera interurbana de cuatro carriles de la isla (IMD 10.000-30.000 vehículos / día). Su inclusión de facto en la trama urbana, debida a los sucesivos ensanches, ha dado lugar a la petición de su cesión al municipio, por parte del Ayuntamiento de Vila de Eivissa. Este proceso de expansión ha promovido la construcción de la segunda vía de cintura de la Vila de Eivissa, E-20, que es la tercera autopista en construcción en estos días.

Los puertos de todo pelaje

Sa Canal, embarcadero de sal en el Parque Natural de ses Salines, se baraja como opción alternativa para el transporte marítimo de pasajeros con Formentera, que hoy día se realiza entre el puerto de Eivissa y el de la Savina en Formentera. El enlace con esta «Segunda Vía» se establecería hasta el actual puerto formenterense de

la Savina; mientras se propone incrementar las infraestructuras portuarias de Formentera con un nuevo puerto en el núcleo turístico de es Pujols, estableciendo la travesía hasta el puerto de Vila de Eivissa por el este del islote de S'Espalmador y de la punta de es Trucadors, sorteando así el violento viento de *Llebeig*, SW (norma 48.c.1 del PTIEF).

Sa Caleta, situada junto a la playa de es Codolar y que en la actualidad acoge una cincuentena de alcobas tradicionales para varar embarcaciones de recreo, se barajaba como posible ubicación de un nuevo puerto industrial, para desplazar lejos de la ciudad de Eivissa el tráfico de mercancías. Sin embargo, actualmente se promueve la ocupación interna del dique de Botafoc, en Eivissa, con 77.000 m² de marina seca ganada al mar, para trasladar ya ese tráfico de pasajeros y de mercancías de la Marina, en la fachada marítima de Vilade Eivissa.

También se plantea la ampliación del puerto de Sant Antoni, además de la construcción de otros dos puertos deportivos muy cercanos, en el Port des Torrent y en Punta Xinxó. Otros proyectos de puertos deportivos se plantean en es Viver (municipio de Eivissa) y en Cala Corral (junto a Cala Tarida en el municipio de Sant Josep).

Las playas menguantes

El primer boom turístico se caracteriza por la urbanización intensiva sin urbanismo, construyendo edificios en altura a poca distancia del mar. En este modelo universal y fordista del «sol y playa», se edifica preferentemente la costa de playa arenosa, ocupando los sistemas dunares con calles, edificios y paseos marítimos, y el litoral con puertos y escolleras que interfieren la deriva litoral de la arena. La consecuencia inexorable es la pérdida de superficie de playa, que si se llega a recrecer con aporte artificial añade turbidez al agua. Por otro lado, la falta de dotación urbanística elemental puede suponer el vertido de aguas residuales al mar, con el agravamiento de la pérdida de calidad del agua para el baño.

El atractivo turístico de las aguas baleares se debe a que son pobres en nutrientes, y por ello muy transparentes, y a que la arena natural es muy gruesa y calcárea, de lo cual deriva su blancura. Para mantener estos atributos indispensables para la calidad turística, la depuración de aguas residuales cubre el 72 % del volumen de agua suministrada (análisis disponible para el año 2000

TABLA 6: Tipos de costa y urbanización litoral de las islas Pitiusas

	Escalón	Acantilado estructural	Acantilado marítimo	Playa de guijarros	Playa de arena
% de extensión	22,64	44,97	17,12	2,23	13,04
% urbanizado	30,37	8,88	5,46	11,42	21,31

Fuente: Blázquez y Murray, 2002

en Blázquez y Murray, 2002) y casi no se realizan recrecimientos artificiales de playas.

Sólo el 13% de la costa pitiusa (31 km) está formada por playas, que se han urbanizado en un 21 % (6,5 km) (tabla 6).

La más extensa de las estudiadas (Blázquez y Murray, 2003), de un conjunto de 18 playas de Balears, es la Platja den Bossa. La franja tierra adentro de la playa, de 500 metros de profundidad, tiene el 52% de su extensión urbanizada. Muestreos de frecuentación de esta playa ofrecen máximos diarios de 7.731 usuarios, con la presencia punta de 4.520 bañistas, momento en el cual disponen de una media de 15,7 m² de superficie de playa por usuario (Mas y Blázquez, 2005).

La explotación turística de las playas es otro lucrativo negocio controlado también por las familias caciquiles. Las concesiones públicas para la explotación de sus zonas de baño –con la instalación de chiringuitos, tumbonas, sombrillas, etc.– se convierte en una prebenda más de las élites empresariales, que las negocian en subcontrata³¹.

La crisis ecológica y territorial que compromete la habitabilidad y la sostenibilidad

La primera ocupación humana de Eivissa ya supuso una primera gran crisis ecológica; provocó la extinción de especies de aves, entre las que abundaban las ocas, *Anser sp.*, –algunas de ellas endémicas–, los cuervos, *Corvus corax*, las grallas, *Pyrhacorax pyrrhacorax*, y destacaba el águila marina, *Haliaeetus albicilla*, como gran depredador. Su destino fue la alimentación de la especie recién llegada, más súper depredadora, y de la nueva fauna que la acompañaba –en especial mamíferos alóctonos silvestres. La fauna ibicenca prehumana estaba desprovista de mamíferos terrestres. También se alteró el paisaje vegetal, que se supone estaba dominado por el pino ródano o negral (*Pinus pinaster*).

Su segunda mayor crisis ecológica, de origen humano, se produce en la actualidad y se debe al desarrollo turístico y de las infraestructuras. En ella se comprometen, al menos, tres aspectos socioambientales esenciales: la viabilidad de su economía, la calidad de vida de su población y el equilibrio ecológico.

Por lo que respecta a la viabilidad económica, la imagen del mito insular arcádico se degrada debido a la creciente urbanización. Dado que el producto esencial de atracción turística es la calidad del entorno, el exceso de urbanización degrada también la cuota de mercado, que cambia a peor. Su gasto turístico disminuye acusando el exceso de oferta.

En segundo lugar, la población ibicenca se re-

siente de la pérdida de calidad del entorno, aunque luego la dinámica electoral más bien no lo refleje. Desde 1977 se suceden las movilizaciones populares en defensa de los espacios naturales. Este conservacionismo cuajó en la creación del Grup d'Estudis de la Naturalesa (GEN) en 1982, integrándose posteriormente en el Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa (GOB). En los últimos tiempos, su principal actividad hace frente a la proliferación de autopistas y a la extensión edificatoria de «urbano ibicenco».

Por último, aunque de mayor importancia, la contribución ibicenca a la crisis ecológica deviene del consumo insostenible de hidrocarburos y materiales no renovables, así como por la producción de residuos. El requerimiento de combustibles fósiles sitúa a Eivissa a la cabeza de las islas Baleares, con 3,3 toneladas equivalentes de petróleo por persona, 2 décimas por encima de la media balear. El desarrollo de nuevas infraestructuras, como las de desalación –ya en funcionamiento en Vila d'Eivissa y en curso de ejecución en Santa Eulàlia– y la construcción de autopistas, alientan el crecimiento urbanístico que liga la proliferación de chalets y el coche, sin asumir su evidente vínculo con el consumo de hidrocarburos no renovables y el coste energético del consumo de todo tipo de materiales. Eivissa y Formentera son las únicas islas del archipiélago que gestionan sus residuos sólidos urbanos exclusivamente mediante el vertido controlado³². El reciclaje se aplicó a menos del 2 % de los residuos producidos en 1999, y aumentó al 5 % en 2001, debido a la disminución del



FIGURA 12: La sociedad ibicenca cuestiona el crecimiento de la principal puerta de acceso a la isla, acusando el agobio
FUENTE: Gen-Gob/Vicent Roig-Francolí (Franky), 2002

³¹ Un intento progresista de regulación de esta ilegalidad motivó fuertes tensiones políticas en la primavera de 2003.

³² Según el Plan director sectorial de residuos urbanos de Eivissa y Formentera (Decreto 46/2001, de 30 de marzo).

40% de su volumen total (Blázquez y Murray, 2003).

La oposición a la ampliación del aeropuerto ejemplifica la campaña ecologista para hacer frente a los tres compromisos socioambientales enunciados (figura 12).

Las propuestas de futuro del Plan Territorial Insular de Eivissa y Formentera

El PTIEF deroga las «moratorias urbanísticas»³³ y recupera 7 sectores de suelo urbanizable, derogados por las Directrices de ordenación territorial (DOT)³⁴. Los parámetros de crecimiento futuro alcanzan el máximo permitido por las DOT, el 10% de la superficie conjunta del suelo clasificado como urbano y urbanizable (norma 37 del PTIEF). Su reparto es proporcional para cada municipio, aplicando la misma fórmula de cálculo; lo cual supone que no se aplican las medidas de reequilibrio territorial previstas por las DOT (art. 33). El avance del PTIEF calculaba que este crecimiento representaría 24.270 plazas nuevas (p. 183-184); cuando sólo el suelo urbano no edificado (vacante) es capaz de albergar 112.000 nuevas plazas (PTIEF, avance: 181). El listón es, por consiguiente, de 136.000 nuevas plazas, a añadir al actual parque de 247.000; sin contar con la edificabilidad no agotada del actual parque construido. Todo ello mientras el PTIEF establece un escenario demográfico potencial de sólo 102.200 habitantes para el año 2011 (PTIEF avance: 181).

El PTIEF también da cobertura legal a lo que denominamos «urbano ibicenco», consistente en la urbanización difusa e irregular en suelo rústico, mediante su reconocimiento como «núcleos rurales» (Cap. IV PTIEF). Excluye de la inedificabilidad buena parte del suelo rústico antes protegido (Áreas Naturales de Especial Interés, Áreas de Interés Agrícola y Conectores

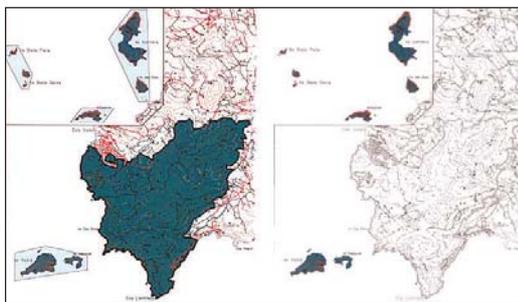


FIGURA 13: Reducción de la extensión del Parque Natural de Cala d'Hort en 2003

FUENTE: <http://www.gobmallorca.com/parcdellevant/intro.htm>

³³ Normas Territoriales Cautelares del Consejo de Gobierno del Govern de les Illes Balears aprobada el 7 de abril de 2000 y las del Consell de Eivissa i Formentera aprobadas el 27 de octubre de 2000 y el 20 de enero de 2003, que pierden su vigencia con la Disposición derogatoria del PTIEF.

³⁴ Artículo 27.2 del PTIEF, acogiéndose al Art. 1 de la Ley 8/2003 y a la D.A. 24 de la Ley 10/2003.

³⁵ Ley 7/2001, de 23 de abril, del Impuesto sobre las Estancias en Empresas Turísticas de Alojamiento, destinado a la dotación del Fondo para la Mejora de la Actividad Turística y la Preservación del Medio Ambiente (BOIB número 52, de 1 de mayo de 2001). Blázquez, 2003 abunda en esta materia.

Ecológicos), regulando generosamente los alojamientos turísticos en suelo rústico, mediante la reducción de la parcela mínima exigible hasta 50.000 m² para hoteles rurales (con un máximo de 50 plazas) y 25.000 m² para agroturismo (de 24 plazas, como máximo), con la motivación de «adaptar a su realidad parcelaria y escala territorial una normativa autonómica [el Decreto 62/1995, sobre prestación de servicios turísticos en el medio rural] establecida en función de otras magnitudes territoriales» (PTIEF, memoria: 53).

Las modificaciones legales previas a la aprobación del PTIEF (Leyes 10/2003 y 8/2003) también han supuesto la desprotección del parque natural de Cala d'Hort, que pasa de 2.773,31 Ha. a 234'2 Ha. (una reducción del 91'6%) (figura 13).

Itinerario de la salida de campo

Proponemos una visita a algunos de los enclaves más emblemáticos de la isla, en un circuito que la circunvala en sentido horario. Salimos de la Vila de Eivissa hacia poniente, recorriendo su litoral meridional hasta Sant Antoni. Atajamos cruzando sus llanos hasta Santa Eulalia para volver al inicio de la ruta, dejando por visitar Els Amunts, la sierra mejor conservada que habrá de merecer una nueva visita.

Saliendo de la ciudad de Ibiza

La salida de Eivissa nos conduce al Pla de Sant Jordi, que acoge las salinas y el aeropuerto. El llano de Sant Jordi se abre al mar al este por la Platja d'en Bossa, que es la mayor de la isla con una superficie de uso y reposo de casi 71 ha. Su entorno ha concentrado buena parte del crecimiento hotelero de la isla; los municipios en que se encuentra, Eivissa y Sant Josep, albergan casi la mitad (47%) de la capacidad de alojamiento turístico de la isla (según datos de 2004), y el resort turístico de la propia playa lo constituyen unas 11.590 plazas (2000), con el 15% de la oferta de Eivissa.

La iglesia fortificada de Sant Jordi está documentada ya en el siglo XIV. La capilla de La Revista y la iglesia de Sant Francesc son del siglo XVIII, construidas para dar servicio a los trabajadores de las salinas. Todas muestran, una vez más, el intento eclesiástico dieciochesco de jerarquizar el poblamiento disperso, en

éste caso, de agricultura de regadío, en las cercanías del humedal de ses Salines. Tanto la capilla de Sant Francesc como el complejo turístico ruinoso de «Isla Blanca» se querían convertir en la antesala turística de Ses Salines, mediante la inversión de la «ecotasa»³⁵, de breve aplicación (2001-2003).

La excepcionalidad de los ambientes palustres en el bioma mediterráneo, da lugar a su protección –por lo general reactiva, ante amenazas de artificialización– mediante figuras de conservación de la naturaleza; éste es el caso de las Salinas de Eivissa y Formentera, Reserva Natural desde 1995 y posteriormente asumida como Parque Natural por el Gobierno de las Illes Balears en 2001³⁶.

La urbanización de sa Revista nos muestra un primer ejemplo de chalets modernos formando un entramado de edificaciones sin urbanización, en lo que hemos venido a denominar «urbano ibicenco», de camino a la playa de es Cavallet.

Primera Parada: sa Canal

El Puerto de sa Canal es de carga tradicional de la sal, para la exportación, y se plantea como «Segunda Vía» portuaria de conexión interinsular con Formentera, que se distingue entera en el horizonte. Las instalaciones de almacenamiento y transporte de la sal ilustran el importante papel que esta industria tiene para la isla.



FIGURA 14: Espigón de carga de sal en sa Canal
FUENTE: GIST, diciembre de 2004

Recorrido entre ses Salines y Cala d'Hort

De vuelta al interior de la isla, atravesamos las instalaciones del aeropuerto de es Codolar. Sus orígenes son tan precarios que en 1951 una orden ministerial lo cerró al tránsito aéreo, por el mal estado de sus instalaciones. Ya en pleno boom turístico, en 1968, Abel Matutes Juan emprende la construcción del hotel «Ínsula Augusta» en Platja den Bossa, peligrosamente alineado con la prolongación de la pista y bajo la trayectoria de los aviones; hasta 1971, fecha en que se destruye dicho hotel, el Ministerio del Aire no da por cumplidas las servitudes aeronáuticas (Cirer, 1999). En la actualidad registra un tránsito anual de 4.164.647 pasajeros (2005), procedentes mayoritariamente del Reino Unido (37 %), Alemania (18 %) e Italia (18 %)³⁷.

A un extremo de la playa de es Codolar, encontramos sa Caleta que en la actualidad acoge una cincuentena de casetas tradicionales para varar embarcaciones de recreo. Este enclave se barajó como posible ubicación de un nuevo puerto industrial, para desplazar aún más lejos de la ciudad de Eivissa el tráfico de mercancías.

Junto a sa Caleta se encuentra también el yacimiento arqueológico del poblado fenicio del siglo VII A.C., en el que se fundía hierro, introduciéndolo así en la cultura talaiótica de las Gimnesias, que por entonces sólo trabajaba el bronce. Este yacimiento se incluye en el Patrimonio Mundial de la Humanidad, declarado por la UNESCO, con Dalt Vila y las comunidades marinas de *Posidonia oceánica* del Parque Natural de Ses Salines de Eivissa y Formentera.

La iglesia de es Cubells proporciona un excelente mirador sobre un conjunto de chalets sobre fuertes pendientes frente al mar: Vista Alegre de sa Caixota y Parques de es Cubells, originalmente promovida por Jacques Portret y comprada recientemente por una empresa participada, posiblemente, por el empresario catalán Miquel Roca i Junyent. La legalidad de



FIGURA 15: Efectos de los corrimientos de tierras en la urbanización de «Vista Alegre» en sa Caixota
FUENTE: <http://web.intercom.es/jaduarde/caixota.html>, consultada en diciembre de 2005

³⁶ Ley 17/2001, de 19 de diciembre (BOIB nº 156, de 29 de diciembre de 2001).

³⁷ Dades informatives 2005. El turismo a les Illes Balears. <http://www-2.finestraturistica.org/fintur/index.ct.jsp> (consultado en enero de 2006).

³⁸ El Parque Natural se creó por el decreto 24/2002, de 15 de febrero (BOIB nº 23, de 21 de febrero de 2002) pero se desprotegió en su mayor parte mediante la Disposición Adicional 17ª de la Ley 10/2003, de 22 de diciembre, de medidas tributarias y administrativas (BOIB nº 179 ext. De 29 de diciembre de 2003).



FIGURA 16: El *cassament* de Ses Païsses, con el islote de es Vedrà en segundo plano
Fuente: archivo GIST, octubre de 2005

esta última urbanización está más que en entredicho, ubicándose sobre un espacio natural protegido y, brevemente en un Parque Natural³⁸. Éste es, por consiguiente, un buen ejemplo de «urbano ibicenco», que desoye la precaución ante riesgos de desprendimientos y corrimientos del terreno (como los sucedidos en la urbanización Vista Alegre de sa Caixota, el 19 de septiembre de 2005, tras un aguacero de 150 mm en 24 horas, figura 15), además de desobedecer la legislación urbanística. Los chalets en venta pueden llegar a rondar precios de 2.700.000 euros (Neus Prats, com. pers. diciembre de 2004).

El *casament* de ses Païsses de Cala d'Hort representa un ejemplo de arquitectura rural payesa, vestigio de poblamiento autárquico, hoy excusa y emblema de la ciudad difusa y del «urbano ibicenco». Su enclavamiento inspiró la denominación russyoliiana de Eivissa como la «Isla Blanca». El estatus de propiedad privada de los *casaments* ha disuadido las iniciativas políticas de explotárselas como atractivo turístico (Ferrer, 2002: 87). Esta casa que visitamos es, como excepción a la norma, propiedad del Consell de Eivissa y Formentera. La propiedad pública incluye el yacimiento de una casa tardoromana, de entre los siglos V a VIII, y una necrópolis púnica.

Segunda Parada: es Vedrà

Estos islotes, todavía protegidos, se utilizan como símbolos de la espiritualidad del paisaje. Un patrimonio que se «ama a muerte» con la urbanización intensiva del litoral y de los espacios naturales.

La urbanización de Cala Carbó es el extremo del hinterland turístico-residencial de Sant Antoni, atraído por el magnetismo d'es Vedrà. Cala d'Hort todavía está sometida a la amenaza de más artificialización, con la construcción de un campo de golf, como excusa para urbanizarla. El intento de protección como Parque Natural duró tan sólo 2 años (2002-2003), hasta que se

consumó su desprotección.

Recorrido entre Cala d'Hort y Sant Antoni

Las Serres de Sant Josep acogen un conjunto de urbanizaciones intensivas, frente a los conjuntos de islotes (es Vedrà, sa Conillera, etc.) que les embellecen las puestas de sol: Cala Carbó, Cala Vedella, Cala Molí, Cala Tarida, etc.

Atravesamos las parroquias de Sant Josep y de Sant Agustí, desde donde se nos ofrece una amplia panorámica de Sant Antoni, una muestra más del poblamiento disperso sobre el pla de Sant Antoni, y la huerta, como en el caso de Buscastell. El paisaje demuestra la intervención ilustrada en pro de la intensificación del uso agrícola que extendió los frutales de secano, y en especial el almendro.

Tercera Parada: Sant Antoni

En nuestra llegada al núcleo turístico de Sant Antoni, atravesamos los barrios de Cala de Bou, que acoge mayoritariamente a población inmigrante y temporeros, ocupada en el sector turístico.

El núcleo urbano de Sant Antoni es de reciente aparición. Joan Vilà cita documentos que determinan la presencia de sólo 20 casas en 1845 (2001: 215), apareciendo aquí las primeras residencias turísticas en los años 1930.

Las costas peninsulares –las sierras de Dènia, junto a los cabos de Sant Antoni y la Nau– se avistan desde el puerto de Sant Antoni. La línea marítima es regular con los puertos de Dènia y Barcelona, con un movimiento de 116.507 pasajeros y 30.989 toneladas de mercancías en 2005.

Además de plantearse la ampliación del actual puerto de Sant Antoni, también se barajan sendos proyectos de puertos deportivos en el Port des Torrent y en Punta Xinxó.

La fachada marítima de ses Variades ofrece el úl-

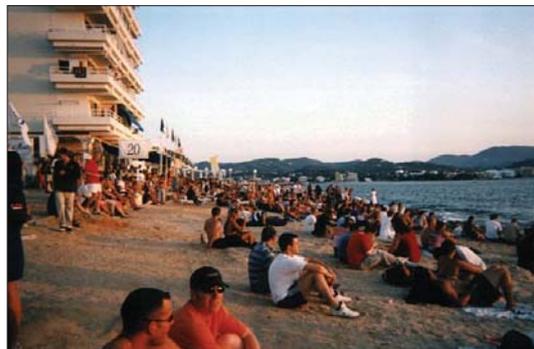


FIGURA 17: Atracción narcoléptico-musical de la puesta de sol tras el islote de sa Conillera, desde el «Café del Mar» en Sant Antoni
FUENTE: <http://nykkybanks.net/albums/Ibiza-2004/CafeDelMar.sized.jpg>

timo reducto libre de edificaciones del núcleo, aunque ya tiene aprobada su urbanización. Este lugar ofrece espectaculares vistas a la puesta de sol tras el islote de sa Conillera; este atractivo reclamo contribuye al éxito de el «Café del Mar», que se ha popularizado también por las grabaciones de música *Chill out*. Próximo a esta zona, se encuentra el barrio del *West End* que se caracteriza por atraer narcoturismo hooligan, especialmente británico.

Recorrido entre Sant Antoni y Santa Eulàlia

La carretera de Sant Antoni a Eivissa, en proceso de ampliación, atraviesa los llanos de Portmany y Buscastell. Dejamos Els Amunts, que es la región montañosa del norte de Eivissa, a nuestra izquierda. Sant Rafael y Santa Gertrudis ocupan el centro de la isla, equidistantes entre los tres núcleos principales de la isla. Esta centralidad, para la que se añade el desarrollo viario con autopistas, ha atraído algunas de las principales discotecas (Privilege y Amnesia), que aprovechan la lejanía a los núcleos urbanos para ofrecer horarios *after hours*.

Atravesamos las dos carreteras que comunican radialmente Vila de Eivissa con Sant Miquel y Portinatx, en el corazón de Els Amunts.

El llano de Santa Eulàlia conserva algunos usos de suelo de regadío, que agruparon, excepcionalmente, población en el núcleo de Balàfia (5 casas y 2 torres de defensa), como estrategia defensiva.

Cuarta Parada: Santa Eulàlia

El núcleo urbano de Santa Eulàlia también es de reciente aparición, en este caso, la cita de Joan Vilà establece la presencia de sólo 50 casas en 1845 (2001: 215). Los barrios de Ca na Ribes, de ensanche residencial y Siesta, de urbanización extensiva, ejemplifican el crecimiento de este tercer núcleo urbano de la isla.

La iglesia de Santa Eulàlia, del siglo XVI, culmina el Puig de Missa a modo de fortaleza-refugio. Su ábside es la mitad de una antigua torre de defensa y su atrio porticado con envigado de madera de sabinas y de pino cumplió la función de ágora rural, como sucede con las otras iglesias parroquiales del *foravila* ibicenco

Recorrido entre Santa Eulàlia y vila de Eivissa

La carretera costera, que nos conduce a Eivissa, define un trazado en espina de pez sobre el litoral, comunicando las urbanizaciones de Cala Llonga, sa Roca Llisa –con los, hasta ahora únicos, campo de golf y vertedero legal de residuos sólidos urbanos de la isla– y Talamanca.

Llegando a la Vila de Eivissa se cierra el triángulo urbano principal, del cual la ciudad de Eivissa es la única que concentra los servicios urbanos (administrativos, aeroportuario, portuario, etc.), siendo Sant Antoni y Santa Eulàlia de función mayoritariamente turística.



FIGURA 18: Iglesia de Sant Mateu d'Albarca, como muestra del estilo arquitectónico de las parroquias rurales ibicencas

FUENTE: Archivo GIST, mayo 2005

Conclusiones

El sistema urbano de Eivissa pivota sobre la capital insular, que acoge la centralidad de las vías de comunicación internas y externas. Otras dos cabeceras municipales, Sant Antoni y Santa Eulàlia, se acogen al siguiente rango de primacía urbana, aupadas por la especialización turística. Dos núcleos turísticos de nueva planta, ligados a la presencia de playas, los siguen en el ranking: Cala de Bou, al oeste de Sant Antoni, y Platja den Bossa, al oeste de Vila de Eivissa.

Pese a todo, el 21% de la población de la isla vive en hábitat disperso, que tiene su origen en el *casament* rural y a la que se añade la construcción de viviendas unifamiliares aisladas en el suelo rústico, para uso turístico-residencial. Sant Josep es el municipio que ostenta el máximo porcentaje de suelo urbanizado (7%), después de Vila de Eivissa (46%), que tiene una superficie de menos de 10 km², por lo cual es un «municipio-urbe» atípico.

La vivienda rural tradicional, el *casament* simboliza el mito rural ancestral, que parte del individualismo para derivar en la actualidad en liberalismo especulativo, abandono narcoturístico discotequero o escapismo hippie.

La construcción de viviendas ha aumentado a un ritmo medio del 3% anual, alimentada por su rentabilidad financiero-especulativa (el precio medio del m² de vivienda aumentó en un 126 % entre 1991 y 2000). Prueba de ello es que entre el 45% y el 55 % estaban vacías o se declaraban para su uso como segundas residencias. Una pequeña parte de este crecimiento urbanístico, pero de alto impacto ambiental, se produce en suelo rústico, sin excluir los espacios naturales que concentran el mayor atractivo paisajístico. Los agentes privados del suelo han influido en las instituciones políticas para la desprotección de los espacios naturales, en favor de sus expectativas especulativas. Una primera consumación de este ultraje se produjo en 2003 con la rebaja de 2.500 ha. de la extensión del Parque Natural de Cala d'Hort, y con el alzamiento de la prohibición de parcelación sistemática del resto de espacios naturales protegidos, en ese mismo año.

En su conjunto, la nueva urbanización planificada por el PTIEF y la edificabilidad del suelo urbano vacante permiten doblar el censo actual de viviendas.

Los nuevos proyectos de construcción de infraestructuras coadyuvan en este proceso de crecimiento urbanístico suicida: la ampliación del aeropuerto, tres nuevas autopistas (PM 801 al aeropuerto, C-731 a Sant Antoni y E-20 de segundo cinturón de Vila), un nuevo puerto de mercancías y pasajeros en sa Caleta para comunicarla con Formentera y más puertos deportivos.

De no cambiar la tendencia de insostenibilidad, la «isla blanca» de Santiago Russinyol se convertirá en masiva urbanización decadente, como ya sucede en tantos otros lugares.

Bibliografia

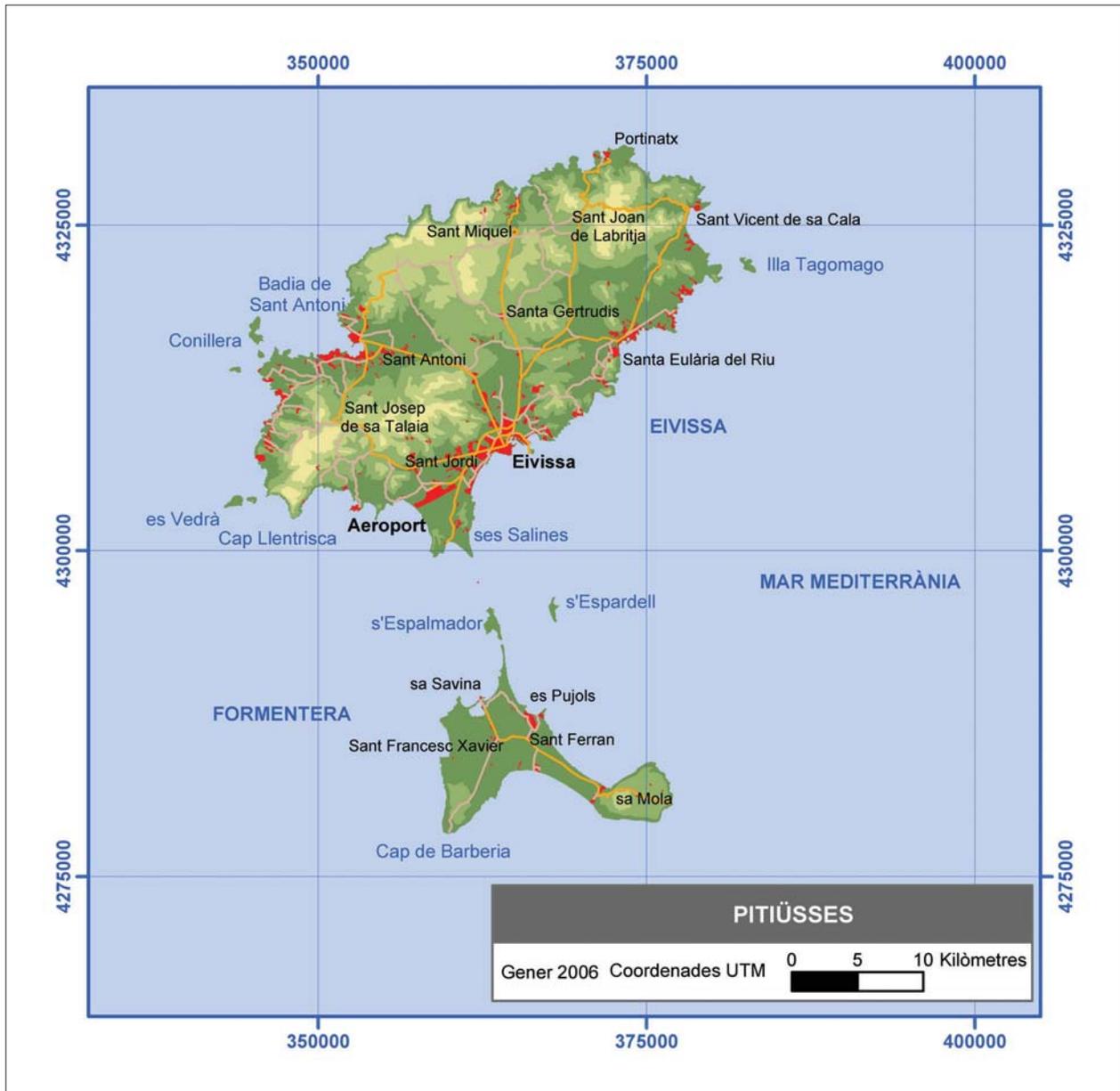
- Alcover, J.A.; Llabrés, M. y Moragues, Ll. (coord.) (2000). «Les Balears abans dels humans». Mon. Soc. Hist. Nat. Bal., nº 8. Sa Nostra-SHNB, Palma.
- Alomar, G. (2001). «Flora endèmica i microareal de Pitiüses». Grimalt, M. y Prats, J.A. (coords). *Les Pitiüses. Terres i gent*. Patronat de l'escola municipal de Mallorca, Manacor, pág. 63-75.
- Benjamín, W. (2005). *Historias y relatos*. El Aleph, Barcelona.
- Blasco Ibáñez, V. ([1909] 1919). *Los muertos mandan*. Prometeo, Valencia.
- Blázquez, M. y Murray, I. (Dir.) (2002). *Indicadors de Sostenibilitat del turisme de les Illes Balears. 1998-2000*. Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears, Palma. Versió en CD-ROM.
- Blázquez, M. (2003). «A qué se destina la ecotasa?». Santos Solla, X.M. (ed.). *La Geografía y la gestión del turismo. Actas del Coloquio de Geografía del turismo, ocio y recreación. Santiago de Compostela, 7-8 de noviembre de 2002*. Universidad de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela: 127-133.
- Blázquez, M. y Murray, I. (Dir.) (2003): *Indicadors de Sostenibilitat del turisme a les Illes Balears. Memòria del projecte 2002-2003*. CITTIB Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears, Àrea de Sostenibilitat, Palma. (versió en CD-ROM)
- Broner, E. (1936). «Las viviendas rurales en Ibiza». *AC*, núm. 21. Recogida en Julbe, F. (dir.). *Arquitectura y espacio rural en Ibiza*. Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears / Demarcació d'Eivissa i Formentera, Eivissa: 174-175.
- Buades, J. (2004). *On brila el sol: turisme a Balears abans del boom*. Res Publica, Eivissa.
- Buades, J. (2005). «Balears, paradís turístic: saqueig, aculturació, consens». *Col·loqui Història, memòria als Països Catalans*, Banyoles, novembre de 2005.
- Cardona, J.E.; Espinosa, J.; Martínez, O.; Palerm, J.C. y Prats, J.M. (2005). «Annex II: Estatus de l'avifauna Balear». *Anuari ornitològic de les Balears 2004*. Vol. 19. Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa, Palma.
- Cirer Costa, J.C. (1999). «Codolar, aeroport des». *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*, vol. 3: 187-190.
- Cirer Costa, J.C. (2001). «Evolució de l'oferta de places turístiques a Eivissa i Formentera. 1950-2000". Cirer Costa, J. C. (dir). *Estudis sobre el turisme a Eivissa i Formentera*. 2. Ed. Mediterrània, Eivissa: 73-93.
- Cirer Costa, J.C. (2002). *L'economia d'Eivissa i Formentera en el segle XX*. Edicions Documenta Balear, Palma.
- Cirer Costa, J.C. y Vilàs Gil: (2004). «Matutes Juan, Abel». *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*, vol. 8: 191-193.
- Cirer Costa, J.C. (2004). «Matutes Torres, Abel». *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*, vol. 8: 194-195.
- CITTIB (2004): *El Turisme a les Illes Balears. Dades Informatives 2004*. Conselleria de Turisme, Govern de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- Costa Ferrer, J. (1961). «Memoria personal de Cala d'Or». *Santanyí*, nº 93, 15 de julio de 1961. Citado en Seguí Aznar, M. (2001).
- Davies, M. y Manonelles, T. (2002). «Agua, suelo y corsarios. Aportación inicial sobre las modalidades de asentamiento rural en Eivissa». Julbe, F. (dir.). *Arquitectura y espacio rural en Ibiza*. Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears / Demarcació d'Eivissa i Formentera, Eivissa: 143-153.
- Ferrer Abárzuza, A. (1998). *Arquitectura tradicional eivissenca*. Quaderns d'Arqueologia Pitiüsa, nº 4, Consell Insular d'Eivissa i Formentera, Eivissa.
- Ferrer Abárzuza, A. (2002). «Les cases pageses com a recurs patrimonial turístic». *Estudis sobre el turisme a Eivissa i Formentera*, núm. 3: 79-91.
- Ferrer Abárzuza, A. (2003). «La història». Grup d'Estudis de la Naturalesa, GEN-GOB Eivissa. *El parc natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera. El tresor ecològic de les Pitiüses*. Genial Edicions Culturals, Eivissa, pág. 16-35.
- Ferrer, A. (coord) (2001): *Estudi del sòl vacant a les Illes Balears (2000)*. Conselleria d'obres Públiques, Habitatge i Transport, Govern de les Illes Balears, Palma de Mallorca.
- Guijarro, J.A. (1984). «The climate of Eivissa and Formentera». Kuhnert, H.; Alcover, J.A. y Guerau d'Arellano, C. (ed.). *Biogeography and ecology of the pitiusic islands*. Dr. W. Junk Publishers, La Haya: 119-135.
- Integral Consultores y Gabinet d'Anàlisi Ambiental i Territorial (2000). *Estudi de recerca dels canals de comercialització de l'oferta turística no regulada*. Centre d'Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears y Conselleria de Turisme del Govern de les Illes Balears.
- Joachim, F. y Gevers, V. (2002). «Las raíces del futuro». Julbe, F. (dir.). *Arquitectura y espacio rural en Ibiza*. Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears / Demarcació d'Eivissa i Formentera, Eivissa: 125-141.
- Joachim, F. y Rothier, Ph. (1991). *Eivissa. El Palau Pagès. Assaig sobre les formes i les tècniques de l'hàbitat arcaic*. Edicions del Taller d'Estudis de l'Hàbitat Pitiús, Sant Josep (Eivissa).
- Joan i Marí, B. (1999). «Canvi demogràfic i substitució lingüística a les illes Pitiüses». *Territoris*, núm. 2: 103-111.

- Macabich, I. (1965). *Historia de Ibiza*. Recogido en Julbe, F. (dir.). *Arquitectura y espacio rural en Ibiza*. Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears / Demarcació d'Eivissa i Formentera, Eivissa: 159-160.
- Mas, Ll. y Blázquez, M. (2005). «Anàlisi de la freqüentació d'ús a les platges i estudi de paràmetres de sostenibilitat associats». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, nº 45: 15-40.
- Mayol, M. (1984). «La conservación de la vida Silvestre en las Pitiusas». Kuhnert, H.; Alcover, J.A. y Guerau d'Arellano, C. (ed.). *Biogeography and ecology of the pityusic islands*. Dr. W. Junk Publishers, La Haya: 669-680.
- Méndez Reyes, T. (1999). «Economía del turismo en Eivissa y Formentera». *Territoris*, núm. 2: 131-156.
- Móra Feragut, G. (2000). «Eivissa. Geografia. Sectors productius. Sector terciari». *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*, vol. 4: 335-343.
- Muhle, E. y König, T. (2002). «La arquitectura rural en Ibiza como forma de construcción aglutinada». Julbe, F. (dir.). *Arquitectura y espacio rural en Ibiza*. Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears / Demarcació d'Eivissa i Formentera, Eivissa: 67-111.
- Pla, J. (1970 [1950]). *Mallorca, Menorca e Ibiza*. Destino, Barcelona
- Pla Territorial Insular d'Eivissa i Formentera. Avanç*. Consell Insular d'Eivissa i Formentera. Versión en CD-ROM.
- Pla Territorial Insular d'Eivissa i Formentera. Memòria*. Consell Insular d'Eivissa i Formentera. Disponible en <http://www.cief.es/pti2004/definitiu/index.htm> (consultada en enero de 2006).
- Pla Territorial Insular d'Eivissa i Formentera. Normativa*. Consell Insular d'Eivissa i Formentera. Disponible en <http://www.cief.es/pti2004/definitiu/index.htm>. BOIB nº 50, de 31 de marzo de 2005.
- Planells, M. (2002). *El nacimiento de Babel. Ibiza años 60*. José Ferrer (Gasifred) y Vicent Guillamó, Ibiza.
- Pons Esteva, A. (2003). «Evolució dels usos del sòl a les illes Balears». *Territoris*, núm. 4: 129-145.
- Porcel, B. (1968). *Viaje a las Baleares menores*. Taber, Barcelona.
- Prats i Serra, J.A. (2000). «Eivissa. Geografia. Medi humà. Poblament». *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*, vol. 4: 323-325.
- Prats i Serra, J.A. (2001). «Població i organització territorial». Grimalt Gelabert, M. i Prat i Serra, J.A. (coords.). *Les Pitiuses. Terres i gent*. Patronat de l'escola municipal de Mallorca, Manacor, pág. 76-99.
- Prats i García, E. (2001). «L'agricultura a les illes Pitiuses». Grimalt Gelabert, M. i Prat i Serra, J.A. (coords.). *Les Pitiuses. Terres i gent*. Patronat de l'escola municipal de Mallorca, Manacor, pág. 100-112.
- Riera, A. et al. (2005): *Informe econòmic i social de les Illes Balears 2004*. «SA NOSTRA» Caixa de Balears, Palma.
- Riutort, B. y Valdivielso, J. (2004). «Canvi social i crisi ecològica a les Illes Balears». Valdivielso, J. (ed.). *Les dimensions socials de la crisi ecològica*. Edicions UIB, Palma: 283-316.
- Roca Cladera, J. y Roca Cladera, J.N. (2003). *Llibre blanc de l'habitatge de les Illes Balears. 1990-2000*. Govern de les Illes Balears, Palma.
- Rodríguez Branchat, R. (2003). *Avantguarda artística i societat a Eivissa (1933-1985)*. Res Pública, Eivissa.
- Roig-Francolí, V. «Franky» (1998). *Naturalment, amb humor!*. Grup d'Estudis de la Naturalesa-GOB Eivissa, Eivissa.
- Rogenberg, D. (1990) *Ibiza, una isla para otra vida*. Centro de Investigaciones Sociológicas y Siglo XXI de España, Madrid.
- Rullan Salamanca, O. (1998). «De la cova de Canet al tercer boom turístic. Una primera aproximació a la Geografia Històrica de Mallorca». *El medi ambient a les Illes Balears: qui es qui?*. Caixa de Balears/Obra Social i Cultural, Palma: 171-213.
- Rullan, O.; Manchado, A. y Marcús, A. (1998). «La captación del gradiente residencial en suelo rústico. Una propuesta metodológica ensayada en las Islas Baleares». *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, vol. XXX, núm. 115: 125-144.
- Rullan Salamanca, O. (1999). «Crecimiento y política territorial en las Islas Baleares (1955-2000)». *Estudios Geográficos*, Tomo LX, nº 236: 403-442.
- Sánchez, R. (2003). «La industria de la sal». Grup d'Estudis de la Naturalesa, GEN-GOB Eivissa. *El parc natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera. El tresor ecològic de les Pitiuses*. Genial Edicions Culturals, Eivissa, pág. 36-39.
- Sansano, L. (2004). «Etnografia». GEN-GOB Eivissa. *Es Amunts d'Eivissa. Vida, cultura i paisatge*. GEN-GOB Eivissa, Eivissa, pág. 87-108.
- Sauer, C. (1942). «Introducción a la geografía histórica». *Revista Chilena de Historia y Geografía*, núm. 92: 352-380.
- Seguí Aznar, M. (2001). *La arquitectura del ocio en Baleares. La incidencia del turismo en la arquitectura y el urbanismo*. Leonard Muntaner Editor, Palma.
- Torres García, A. (2000). *Memoria d'un mestre saliner*. Institut d'Estudis Eivissencs, Eivissa.
- Torres Planells, M. (1999). «La dona en la indústria eivissenca». *Territoris*, núm. 2: 113-121.
- Valero, V. (2000). «Introducción». Selz, J. *Viaje a las islas pitiusas*, TEHP, Eivissa.
- Valero, V. (2001). *Experiencia y pobreza. Walter Benjamín en Ibiza, 1932-1933*. Ediciones Península, Barcelona.
- Valero, V. (2004). *Viajeros contemporáneos. Ibiza, siglo XX*. Editorial Pre-textos, Valencia.

- Vallès Costa, R. (1973). «El poblamiento en las islas de Ibiza y Formentera». *Saitabi*, XXIII: 1-14.
- Vilà Valentí, J. (1961 [2001]). «Las salinas de Ibiza y Formentera». *Territoris*, núm. 3: 191-204.
- Vilà Valentí, J. ([1962] 2001). «Ville et campagne dans l'Île d'Iviça», *Territoris*, núm. 3: 205-218.
- Vilà Valentí, J. ([1962] 2002). «Campo y ciudad en la isla de Ibiza». «. Julbe, F. (dir.). *Arquitectura y espacio rural en Ibiza*. Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears / Demarcació d'Eivissa i Formentera, Eivissa: 37-45.
- Vilà Valentí, J. i Vallès, R. (dir.) (1979 [2001]). «Excursión a la isla de Ibiza. Octubre de 1979». *Territoris*, núm. 3: 355-374.
- Vilàs: (1999a). «Contraban». *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*, vol. 3: 285-286.
- Vilàs: (1999b). «Corso». *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*, vol. 3: 331-338.
- Vallès, R. (1995). *El món agrari tradicional. Un intent de comprensió de l'Eivissa rural*. Editorial Mediterrània, Eivissa.
- Vallès, R. (2000). «Eivissa. Geografia. Medi humà. Sistema urbà». *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*, vol. 4: 325-329.
- Villangómez, M. (1957). *Llibre d'Eivissa. Paisatge-història-antologia*. Editorial Selecta, Barcelona.
- Wallerstein, I. (1996). «La reestructuración capitalista y el sistema-mundo». SOSA, R. (ed.). *América Latina y el Caribe. Perspectivas de reconstrucción*. ALAS-UNAM, México, p. 69-85.

Páginas web

- IBAE Institut Balear d'Estadística: www.caib.es/ibae/ibae.htm (consultada en septiembre de 2005).
- INE Instituto Nacional de Estadística: www.ine.es (consultada en septiembre de 2005).



LA ISLA DE EIVISSA

VARIABLES GEOGRÁFICAS¹

<i>Extensión</i>	569 km ²	<i>Km. de costa</i>	239 km.
------------------	---------------------	---------------------	---------

VARIABLES DEMOGRÁFICAS

EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA Y DENSIDAD²

	1960	1970	1981	1991	2000	2004
<i>Población de derecho</i>	34.339	42.546	59.933	72.231	89.611	106.220
<i>Hab/km²</i>	60	75	105	127	157	187

POBLACIÓN DE HECHO EN TEMPORADA ALTA³

1999	134.328
2001	131.407
2002	120.530
2005	172.629

LUGAR DE NACIMIENTO DE LA POBLACIÓN (2002)⁴

<i>Illes Balears</i>	<i>Resto de CCAA</i>	<i>Extranjero</i>
50,8 %	35,2%	14,2 %

VARIABLES TERRITORIALES

Ocupación del suelo (2000)⁵

<i>Extensión suelo urbano</i>	2.616,74 has.
<i>Extensión suelo urbanizable</i>	1.180,66 has.
<i>Suelo protegido</i>	1.926,27 has.
<i>Suelo rústico común</i>	51.176,33 has.

La edificación residencial⁶

<i>Nº de viviendas</i>	58.454
<i>% residencia principal</i>	52,8
<i>% segunda residencia</i>	22,6
<i>% viviendas vacías</i>	20,6

VARIABLES TURÍSTICAS⁷

Plazas turísticas (2004)

<i>Total</i>	80.746
<i>% hoteles</i>	43,16
<i>% apartamentos</i>	30,02
<i>% otras</i>	20,60

Afluencia turística (2004)

<i>Número de turistas</i>	1.795.178
<i>Estancias turísticas</i>	17.711.192

VARIABLES AMBIENTALES⁸

<i>Requerimientos combustibles fósiles (2001)</i>	291.098,34 Tep
<i>Facturación electricidad (2004)</i>	630.134 MWh
<i>Requerimientos urbanos H₂O (extracción) (1998)</i>	8,49 Hm ³
<i>Requerimientos urbanos H₂O (desalación) (2003)</i>	6,4 Hm ³
<i>Producción Residuos Sólidos Urbanos (2001)</i>	86.487 Tm
<i>Recogida selectiva % (2001)</i>	1,68 %
<i>Parque de vehículos (2003)</i>	88.007 unidades

VARIABLES ECONÓMICAS⁹

<i>Presupuesto Consell Insular (2006)</i>	29.300.000 euros
---	------------------

¹FUENTE: IBAE (2005).

²FUENTE: IBAE e INE (2005).

³FUENTE: Blázquez y Murray, 2003.

⁴FUENTE: IBAE (2005).

⁵FUENTE: Ferrer, 2001 de las dos primeras variables, y elaboración propia a partir de Blázquez y Murray (2003) de los datos de Suelo protegido y Suelo rústico común.

⁶FUENTE: INE, (2005).

⁷FUENTE: CITTIB, 2004.

⁸FUENTE: Blázquez y Murray, 2003, excepto Facturación electricidad y Parque de vehículos, cuya fuente es IBAE (2005).

⁹FUENTE: Riera et al., (2005).

De la Pitiusa Mayor a la Menor, de Eivissa a Formentera

Onofre RULLÁN SALAMANCA

Departament de Ciències de la Terra – Universitat de les Illes Balears

E-mail: orullan@uib.es

Llunyana i just a tocar
sola i fent-nos companyia
cap a la part de migdia
Formentera ens clou la mar

*Marià Villangómez
La miranda, 1977*

Pensado en aquellos geógrafos-viajeros que todavía tienen el privilegio de controlar su agenda, la organización del coloquio ha preparado un apéndice para quienes estén interesados en visitar la cuarta y última isla poblada de las illes Balears: Formentera.

La visita a la pitiusa menor puede realizarse, en un solo día, saliendo a primera hora de la mañana del domingo 25 de junio y regresando a última hora del mismo domingo. Por supuesto que un reconocimiento completo de la isla requiere, como mínimo, dos días. No obstante con uno ya será suficiente para programar otro viaje para más adelante.

Varias compañías marítimas conectan las dos islas desde el llamado muelle de Formentera, en la zona SW del puerto de Eivissa, al sur del Club Náutico. En el mismo muelle se encuentra la estación marítima de Formentera donde podemos conocer horarios y adquirir los billetes.

La Pitiusa Menor

La isla de Formentera, la más sureña de las illes Balears, es la que ha presentado mayor resistencia a la ocupación humana. La última de las desocupaciones constatada se dio cuando el «peligro turco» acechaba las costas baleares. Especialmente en el siglo XVI Formentera se convierte en un refugio pirata que sirve de lanzadera para los ataques contra Eivissa. Ya a finales del XVII, en 1695, el ibicenco Marc Ferrer obtiene la «Primera gracia real» para establecerse en la isla y, desde entonces, el proceso de recolonización ya no se interrumpirá.

La colonización reciente de Formentera, como no podía ser de otra manera, seguirá el patrón ibicenco de hábitat disperso. Un patrón autarquizante que los ilustrados, con el obispo Abad y Lasierra a la cabeza, intentan reconducir hacia la concentración en torno a las iglesias rurales del XVIII. Sin embargo la modernización económica promovida por los ilustrados chocaba con las inercias de la arcaica sociedad ibicenca que se implantaba en Formentera. En este sentido, en 1787, el ilustrado José Vargas Ponce¹ se queja de que los agricultores de Formentera «sólo siembran el trigo que

¹ Vargas Ponce, José (1787): *Descripciones de las islas Pithiusas y Baleares.* - Imprenta de la viuda de Ibarra, Hijos y Compañía. - Madrid.

necesitan». Un comportamiento contradictorio con los tiempos modernos que fomentaba la Ilustración.

Esta sociedad arcaica que en gran medida seguía presente a mitad del siglo XX (Vilá, 1950), la extraordinaria belleza natural de la isla y el eco de los ilustres viajeros de la década de 1930 son algunos de los factores que ayudan a entender uno de los fenómenos que más han publicitado la sureña Formentera: la afluencia hippy de la década de 1960. Una afluencia contracultural que, seguramente sin conocer la obra de Vargas Ponce, se maravillaba de una sociedad que «sólo sembraba el trigo que necesitaba». El año 1969 es el de máxima llegada de «peluts» (melenudos) como eran conocidos entonces los hippies. Incluso se ha apuntado la teoría de que una parte importante de los que se instalaron en Eivissa podrían ser viajeros que, con destino a la mítica Formentera, fueron retenidos por el franquismo en el puerto de la capital pitiusa. Ello en un momento en que el movimiento contracultural proveniente de California o París desconcertaba al régimen fascista.

De alguna manera estos visitantes, de costumbres y pelajes decorados con abundancia de flores, servirán de reclamo al turismo que, ya en la década de 1970, revolucionará la sociedad y el territorio de Formentera. King Crimson (autor de *Formentera Lady*), Bob Dylan, Pink Floyd, Pau Riba, etc. son algunos de los visitantes que, con su presencia, ayudaron a «colocar Formentera en el mapa». Los operadores turísticos y agencias de viajes harían el resto.

Para hacer posible el desarrollo turístico, en 1972, Formentera se conecta por cable a la central eléctrica de Eivissa, en 1982 se instala un segundo enlace con una potencia nominal doble que la del primer enlace, en 1985 se construye la desaladora, en 1987 se amplía el puerto de la Savina, en 1998 y 1999 se instalan dos turbinas de gas de 25 y 14 MW... Un carrusel de crecimiento tendente a «sembrar más trigo del que se necesita».

Hoy la isla de Formentera cuenta con 7.668 plazas turísticas regladas (2005) -más que la población de derecho- y la ocupación de hecho en temporada alta suele superar los 30.000 habitantes. Unos visitantes entre los que, desde principios de la década de 1990, suelen ser mayoría los italianos.

De Formentera se ha dicho que presenta una doble o triple insularidad (Formentera, Eivissa, Palma) y una mayor estacionalidad como consecuencia, precisamente, de su mayor grado de insularidad. Tales características han sido, de hecho, las que han permitido a la pitiusa menor mantener un ambiente natural menos degradado que el resto de las illes Balears pobladas. Insularidad y aislamiento como principales activos de la singularidad formenterense, insularidad y aislamiento que las políticas de «inversión e infraestructuras» pretenden soslayar y, con ello, balearizar definitivamente lo que el marketing turístico vende y difunde como «el último paraíso del Mediterráneo», a conquistar... Pero iniciemos nuestro viaje hacia Formentera, hacia el sur.

La salida desde Eivissa

La avenida de Santa Eulàlia separa el muelle de Formentera de la parte del ensanche llamado es Pratet. Se trata del segundo fragmento de ensanche que, con trama ortogonal, fue aprobado en 1915. Sin embargo, como permite comprobar la fotografía aérea de 1956, no se edificará hasta las décadas de 1960 y 1970.

Al norte de la estación marítima de Formentera se encuentra el Club Náutico ibicenco que, fundado en 1925, es el decano de las actividades náutico-deportivas de las Pitiüses.

Al oeste del Club Náutico podemos ver lo que queda del antiguo prat de Vila y ses Feixes, el ámbito natural y patrimonial más interesante de la zona actualmente sometido a una fuerte presión urbanística, tanto por parte del propio puerto como por parte de diferentes intentos urbanizadores.

La salida del puerto de Eivissa nos deja a babor la zona del paseo Marítimo y, a estribor, la ciudad histórica con la Marina, sa Penya y Dalt Vila. Una vez superado el dique de Botafoc, gracias a que la zona de es Soto no está urbanizada, podremos observar la muralla de la ciudad en una excelente perspectiva desde su flanco sur.

El trayecto

Los minúsculos islotes de es Daus, la illa Negra, sa Corbeta, la illa de ses Rates, el Malví Petit, el Malví Gros y l'Esponja, nos acompañaran desde el puerto de la capital pitiusa hasta el sur de la isla de Eivissa.

Ya fuera del puerto aparecen, sucesivamente de este a oeste, la zona turística de la platja d'en Bossa, la planicie de ses Salines y el aeropuerto y los relieves del Corb Marí y el puig des Falcó, de 120 y 136 m respectivamente. Al sur de estos relieves las puntas de

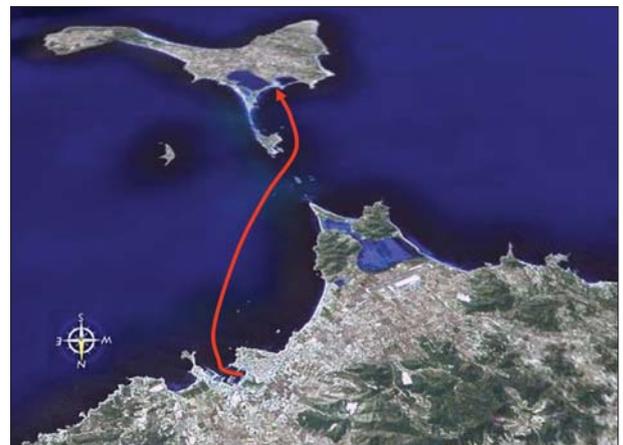


FIGURA 1: El trayecto entre Eivissa y Formentera por es Freus
FUENTE: Elaboración propia a partir de Google Earth

la Rama y de ses Portes representan los extremos más meridionales de Eivissa. A partir de ahí, un ininterrumpido cordón de islotes nos conducirá a Formentera. Diferentes freos entre los islotes -es Freus (figura 1)- han sido una ruta de paso no exenta de dificultades para la navegación cuanto, sobretudo en invierno, dominan los vientos de poniente y NE.

Las 11 millas (algo más de 20 km) que separan los puertos de Eivissa y Formentera son recorridos por los modernos y rápidos barcos de pasajeros en apenas 30 minutos. Los ferrys convencionales tardan algo más, una menor velocidad que, todo sea dicho, nos proporciona la calma necesaria para la comprensión geográfica, para captar correctamente el paisaje interpitiuso.

El recorrido nos profundiza en los dominios de la aridez, los tomillares y los paisajes llanos. Se trata, como podrá apreciar el viajero, de un paisaje tremendamente sugerente y atractivo y, a la vez, difícil de captar fotográficamente por lineal y horizontal.

El trayecto transcurre por donde se disponía la unión entre la «paleo-Eivissa» y la «paleo-Formentera» hasta que la erosión postmiocénica redujo la Gran Pitiusa a archipiélago. Del antiguo cordón de unión entre ambas islas dan fe, entre otros, un importante número de testigos en forma de islotes y diversas líneas tombólicas, desde el sur de Eivissa al norte de Formentera (Costa-Cuerda-Rosselló, 1985).

El resultado es, como decíamos, un paisaje donde dominan las líneas horizontales sobre las verticales, tanto si dirigimos nuestra mirada hacia babor (E) o estribor (W), donde dominan freos e islotes tabulares, como si lo hacemos hacia proa (S), donde la disposición también tabular de la propia Formentera nos aparece encallada en la línea del horizonte. La excepción a la horizontalidad nos la proporciona la visión hacia popa (N), donde tanto los mayores relieves ibicencos como, especialmente, la espectacularidad de es Vedrà en el SW de la isla de Eivissa, rompen la dominante llana.

La isla de Eivissa está separada, en línea recta, tres millas (5,5 km) de la de Formentera, lo que separa la punta de ses Portes -punto más meridional de Eivissa-

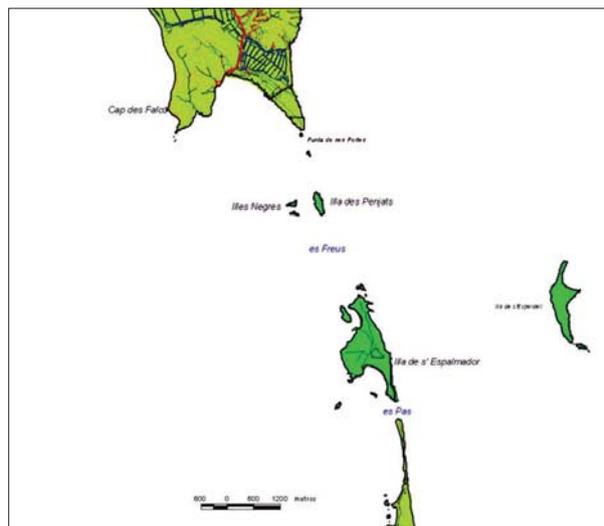


FIGURA 2: Los freos e islotes interpitiusos

de es Trucadors -punto más septentrional de Formentera- (figura 2).

Aproximándonos al paso de es Freus, la torre de ses Portes -situada sobre la punta homónima- marca el primero de los freos, el freu Petit, entre aquella y el pequeño islote llamado en Caragoler. Siguiendo hacia el sur, entre en Caragoler y el islote de es Penjats (con ses illes Negres a poniente), el freu d'Enmig.

El faro des Penjats (1856) está separado unos 1800 m del siguiente hacia el sur, el far d'en Pou (1864) en la illa des Porcs, adosada ya a s'Espalmador. Estos 1800 m constituyen el llamado freu Gros que, atravesándolo, nos sitúa al NW de Formentera donde encontraremos el puerto de la Savina. Mientras tanto, hacia el este podemos observar los islotes, algo separados de es Freus, de s'Espardell y s'Espardelló, reservas marinas en el interior del parque natural.

Superado el freu Gros y el far d'en Pou nos encontramos ya a la altura de s'Espalmador que, con sus cerca de 200 has, es el mayor de los islotes formenterenses.



FIGURA 3: S'Espalmador con la torre de sa Gordiola
FUENTE: Archivo GIST (2006)

El frente occidental de s'Espalmador (figura, 3) nos muestra la potente serie (18 m) pleistocena de limos rojos y arenas dunares, un cubrimiento cuaternario que se asienta sobre una base de conglomerados terciarios de burdigaliense. Antiguo lugar de refugio corsario y, más recientemente, de contrabandistas estuvo ocupada por pescadores (atuneros) y, en el siglo XIX, colonizada por agricultores. Sobre los acantilados pleistocenos puede observarse la torre de sa Gordiola erigida en el siglo XVIII.

S'Espalmador se encuentra separado apenas unos 40 metros de la punta des Trucadors, es el llamado pas des Trucadors que, en determinadas condiciones marítimas, ha podido ser atravesado incluso en carro.

Más hacia el sur, a continuación del paso que separa s'Espalmador de Formentera, se encuentra la franja de Trucadors, una alargada línea tombólica de 1,5 Km. de largo por unos 20 de media de ancho. Sin duda uno de los parajes más espectaculares de la isla que decora, entre otros, las salas del aeropuerto ibicenco des Codolar. Después de es Trucadors varios islotes se anteponen a las playas de ses Illetes y el Cavall d'en Borrás. Estos parajes, con la platja de Llevant al otro lado del tómbolo (E), son las tan fotografiadas playas de Formentera (ver figura 12 del capítulo 8 y figura 4) en las que sus cristalinas aguas presentan un gradación de tonos que van del blanco de las orillas arenosas al azul esmeralda de las zonas algo más profundas.

Los recuentos de frecuentación de estas playas han arrojado cifras de 550.000 visitantes (1999) con puntas de diarias, en agosto, de más de 5.000 personas. Unos visitantes que suelen acceder motorizados y que ocupan 16.000 m² de aparcamientos distribuidos en 19 zonas. Por mar la afluencia es también muy importantes, el 6 agosto de 2000 se contabilizaron 629 embarcaciones² ancladas en siete diferentes campos de fondeo y provenientes tanto de Eivissa como de los puertos deportivos alicantinos. Sin duda estos altos índices de frecuentación constituyen una de las principales amenazas para las playas de Formentera, un claro ejemplo de la posibilidad efectiva de «morir de éxito».



FIGURA 4: Platja de ses Illetes
FUENTE: Archivo GIST

² La información sobre frecuentación tanto terrestre como marítima ha sido facilitada por el personal de la Reserva Natural de ses Salines de Eivissa y Formentera.

Entre las playas del norte de Formentera y la punta de sa Pedrera, que ya podemos divisar por estribor, nos aparece el puerto y núcleo urbano de la Savina, gozne de unión de Formentera con Eivissa y, desde Eivissa, con el resto del mundo. Los relieves de fondo de la Mola (SE) y el cap de Barbaria (SW) nos enmarcan la Savina.

La principal puerta de entrada a Formentera, la Savina, está flanqueada por otras dos piezas fundamentales de la geografía formenterense, los dos estanques que constatan el hundimiento de la fase distensiva post orogénica que siguió al mioceno: al este el estany Pudent (397 has y 2 metros de profundidad máxima), conectado al mar por una estrecha acequia artificial y, al oeste, el estany des Peix (100 has), conectado directamente al mar por sa Boca. Sa Boca es una apertura de apenas un metro de calado que, sin embargo, ha permitido el resguardo de las embarcaciones desde tiempo inmemorial. Ambas lagunas, la aportación más importante de la pitiusa menor al parque natural de ses Salines de Eivissa y Formentera, pueden verse en algunos de sus tramos conforme nos acercamos al puerto.

El puerto de la Savina

El puerto de la Savina –frecuentemente llamada Cala Savina- debe su nombre a una sabina (*Juniperus phoenicea*), la especie más característica de la isla, que coronaba un antiguo islote hoy unido a tierra por los muelles y explanadas del puerto. De hecho el puerto antiguo estaba en el interior del estany des Peix hasta que fue desamortizado en el XIX y subastado en 1898 con la condición impuesta a quien ganara la subasta de construir un dique de unión al islote de la Savina, con ello se abrigaba lo que será el puerto moderno. Las instalaciones se inauguraban en 1901 abrigando una superficie de agua de 3,5 has (1,1 de tierra). En 1928 es declarado puerto de Interés General pasando su gestión del ayuntamiento de Formentera al estado.

El puerto y núcleo de la Savina ha sido el principal centro impulsor de la lenta pero constante transformación experimentada por la isla a lo largo del siglo XX. De hecho, en 1933 se aprueba el «plan de urbanización y alineaciones de la Sabina» que, a modo de plan de ensanche, daba salida al crecimiento que se estaba dando en su entorno gracias, fundamentalmente, a la actividad comercial de puerto.

La técnica urbanística de los ensanches llegaba a Formentera 32 años después de que lo hiciera en Palma (1901) y 21 después del primer ensanche planificado para la ciudad de Eivissa (1912). Y lo hacía en el puerto de Formentera –la Savina-, no en su capital -Sant Francesc-. Y es que el crecimiento urbanístico, tanto en

la década de 1930 como en la actualidad, es un fenómeno exógeno, no endógeno. Un fenómeno demandado desde el exterior y que, consecuentemente, se implanta primeramente en el punto de contacto del exterior con la isla, su puerto.

El plan de ensanche de la Sabina de 1933 sería el único aprobado por la corporación municipal hasta que, en 1989, se aprueban la aún vigentes Normas Subsidiarias.

A lo largo del siglo XX se han llevado a cabo diferentes reformas y ampliaciones de las instalaciones portuarias hasta alcanzar las actuales 6,1 has de aguas abrigadas y 7,17 de instalaciones de tierra que, entre otros, incluyen una explanada con funciones de helipuerto para uso de la consejería de sanidad. Entre las infraestructuras portuarias se incluyen dos instalaciones deportivas, Marina de Formentera -desde 1984- con 114 amarres y Formentera Mar -desde 1993- con otros 90.

El crecimiento portuario y urbano de la Sabina se vio favorecido, inicialmente, por la exportación de la sal producida en las dos salinas cercanas al estany Pudent y, posteriormente, como consecuencia del desarrollo turístico.

La visita a Formentera

Un día en Formentera puede plantearse de muy distinta manera según sea el tipo de transporte interior elegido por el visitante: a pie, en bicicleta o motorizado.

Visita a pie

A pie pueden visitarse las inmediaciones de los estanques Pudent y des Peix, el puerto y núcleo de la Savina, al tiempo que podemos bañarnos en la playa des Cavall d'en Borràs, ses Illetes o Llevant. Se trata de una visita tranquila que nos permitirá ver las magníficas lagunas, nadar y comer en la abundante oferta del puerto de la Savina.

Visita en bicicleta

En el puerto de la Savina podemos alquilar bicicletas que nos permitirán movernos por el norte de la isla. Una alternativa muy aconsejable consiste en bordear las 397 has del estany Pudent, parando en es Pujols (donde se encuentra el primer hotel de la isla, el Rocabella, inaugurado en 1955), en el sepulcro megalítico de Ca na Costa (1700-1900 a.C.) y en las salines d'en Marroig y d'en Ferrer (inactivas desde 1983). El estany Pudent, que aparece en la documentación del siglo XVII como el estany dels Flamencs, debe su elevada salinidad a la falta de conexión directa con el mar. En el



FIGURA 5: Las playas, estanques y salinas del norte de Formentera

FUENTE: <http://www.euspaceimaging.com>

Imagen de 2003 en la que pueden observarse los dos estanques de Formentera, las playas del norte de la isla y la isla de s'Espalmdor.

siglo XVIII se abre la Sèquia para poder compensar el déficit que supone la mayor evaporación con respecto al agua que llega a la laguna gracias a la escorrentía y a algunas surgencias como la des Brolls.

Desde las salines d'en Marroig no debe perderse la oportunidad de visitar las playas de ses Illetes, Llevant

y es Trucadors. En ellas encontraremos varios chiringuitos donde se puede comer. El itinerario es de unos 16 Km. que se recorren sin dificultad alguna ya que se trata de un camino completamente llano (figura 5).

Si no paramos a disfrutar de las playas puede comerse en el puerto de la Savina y, por la tarde, seguir paseando por la orilla de las 100 has del estany des Peix, hasta sa Boca. A partir de ahí tendremos que deshacer el recorrido ya que, como dijimos, el estany des Peix está directamente conectado al mar. En el estany des Peix, en verano, suelen fondear más de 350 embarcaciones. Unas embarcaciones, de reducido calado y eslora, que se han incrementado especialmente a partir del momento en que el nuevo puerto de la Savina «desalojó» a estas pequeñas embarcaciones propiedad de los habitantes de la isla.

De vuelta puede visitarse Can Marroig y los acantilados de la costa que une la punta de sa Pedrera con la punta de la Gavina. Esta segunda etapa añade otros 12 km. a nuestra jornada ciclista.

Visita motorizada

Motorizados³ podemos recorrer toda la isla sin dificultad, apenas 26 kms separan el extremo oriental de la isla –cap de la Mola- del suroccidental –cap de Barbaria-. Podemos aprovechar para visitar los pueblos del siglo XVIII (Sant Francesc, Sant Ferran, el Pilar de la Mola), los sistemas dunares, las famosas higueras apuntaladas (figura 6) los espléndidos sabinars, los interesantísimos varaderos tradicionales que se reparten por toda la costa, la arquitectura tradicional o, si lo preferimos, recorrer los bien señalizados caminos verdes de la isla.

A lo largo de la isla percibiremos el rastro hippy que, desde la década de 1960, ha ido formando el icono más conocido de la isla de Formentera⁴.



FIGURA 6: Figuera estalonada (higuera apuntalada)

FUENTE: Archivo GIST

³ Si nos decidimos por las dos ruedas la oferta de ciclomotores es más que abundante. Si preferimos las cuatro ruedas en Formentera hay una importante flota de descapotables –Meharis- ideales para recorrer la isla si el tiempo acompaña.

⁴ Para más información sobre la isla ver el encarte adjunto «Formentera» y el punto 2 de la segunda parada de la visita guiada a la ciudad de Eivissa, capítulo 9 de la presente guía.

Formentera

Pep Prats

La isla de Formentera, a pesar de sus relativamente reducidas dimensiones y a pesar también de su proximidad a la de Eivissa (con la cual conforma el grupo denominado Pitiüses), tiene unas características geográficas bien definidas y una personalidad propia y diferenciada del resto de las Baleares.

La extensión de la isla, sin contar islotes ni estanques, es de unos 77 kilómetros cuadrados, con lo cual es la menor de las habitadas de las Baleares. De todas formas, la «pequeñez» de un territorio siempre es relativa, y en el contexto mediterráneo podemos encontrar multitud de ejemplos de islas habitadas con una superficie aún sensiblemente inferior a la de la denominada «Pitiusa menor» (especialmente en la zona oriental, pero también en las cercanías de la península Itálica (Lipari, Stromboli, Capri...) o incluso en la cercana costa valenciana (la isla de Tabarca o Plana).

Ocupa la posición más meridional del archipiélago, lo que le confiere también unos rasgos geográficos particulares, especialmente en campos como la climatología o la botánica. Este factor también es el que ha condicionado su desarrollo histórico, porque durante siglos Formentera ha sido una tierra de frontera. Al fin y al cabo, se trata del territorio insular más cercano a las tierras africanas, un objetivo perfecto para los ataques piráticos. Probablemente esta situación fronteriza, no siempre bien reflejada en las crónicas históricas, es clave para entender muchos de los hechos acaecidos en el pasado. Formentera fue conquistada por las tropas catalanas, junto con Eivissa, el año 1235, pero dos siglos después las condiciones precarias, especialmente de falta de seguridad, en las que sobrevivían sus moradores aconsejaron su abandono, que se mantendría hasta finales del siglo XVII, cuando se produjo el último y hasta ahora definitivo repoblamiento.

El relieve es relativamente simple. Formentera está formada por dos promontorios elevados y una larga y estrecha franja que los pone en contacto. De ahí su forma extravagante. Como estos promontorios tienen una superficie tabular no encontramos en la isla montaña alguna, lo cual da lugar a un particular paisaje donde predominan las líneas horizontales. En cierta medida, recuerda

más a la zona sur de Menorca o la sudeste de Mallorca que a la propia Eivissa.

El promontorio del extremo oriental, conocido como la Mola, se eleva bruscamente sobre el mar, dando lugar a unos acantilados que se alzan imponentes hasta cerca de 200 metros, en algunos puntos de forma completamente vertical, como en las cercanías del faro de la Mola, punto de peregrinación para contemplar unos increíbles amaneceres. En la parte occidental el otro promontorio se va elevando progresivamente hacia el sur, donde también forma espectaculares acantilados, en el llamado cabo de Barbaria; hacia el norte, en cambio, el terreno va descendiendo tanto hacia el nivel del mar que acaba formando una zona de lagunas litorales (el *estany des Peix* y el *estany Pudent*), aprovechada en parte por el hombre para reconvertirlas en salinas, hoy abandonadas.

Prácticamente todas las tierras de Formentera son de origen cuaternario, a excepción de los materiales miocénicos que encontramos formando parte de los acantilados de la Mola o el cabo de Barbaria. Predominan abrumadoramente los materiales calcáreos, lo que da lugar a abundantes fenómenos cársticos, la presencia de calcarenitas en la costa (aprovechadas como material básico de construcción durante siglos) y la aparición de costras superficiales que han tenido que ser apartadas una y otra vez para poder dar uso agrícola a las tierras que se esconden debajo de ellas, y con las cuales se han ido construyendo las paredes de *pedra seca* que marcan profundamente el paisaje de la isla.

Climáticamente, y como no podía ser de otra manera, Formentera es una isla plenamente mediterránea. En todo caso cabe destacar, si la comparamos con el resto de Balears, que en ella se acentúa la sequía veraniega, disminuyen la precipitaciones totales acercándose a unas características semiáridas (no se llega a los 400 mm de precipitación anual media) y, sobre todo, la gran irregularidad de estas lluvias. La incertidumbre de la llegada del agua ha marcado la vida de los formenterenses, haciéndoles la vida un poco más difícil si cabe, porque la disponibilidad de agua potable ha sido (y es todavía) una de las grandes problemáticas de la isla. Sin acumulaciones subterráneas importantes (hay pocos pozos), el único recurso tradicional era la recogida del agua de lluvia en *aljubs* y cisternas, un sistema que sólo ha podido ser mejorado mediante la implantación de sistemas de desalación del agua del mar (1985).

La tendencia a la aridez, el factor insular y la influencia humana marcan, por tanto, el paisaje, y también las características básicas de la vegetación natural: su poca densidad, el poco desarrollo de las asociaciones de plantas, el predominio de los arbustos sobre los árboles y la necesaria adaptación a unas

duras exigencias de falta de agua y de suelos poco ricos. Cabe destacar la riqueza de diversas formaciones dunares, en las que destacan los sabinares, con algunos ejemplares realmente monumentales.

El repoblamiento de finales del siglo XVII, y a lo largo del XVIII, se hizo con familias ibicencas y, lógicamente, la distribución de las viviendas se hizo siguiendo los modelos de la pitiusa mayor: la casa se ha de situar tan centrada como sea posible dentro de las tierras de la propiedad. Una forma de distribución que se mantendrá hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XX, cuando el desarrollo turístico, con lo que supuso de rotura de los lazos de las familias con la tierra, y con la llegada de un gran número de inmigrantes, provocó el crecimiento de núcleos de población alrededor de las iglesias (Sant Francesc y Sant Ferran, no tanto en el Pilar de la Mola) y la aparición de núcleos de población estacional (el más importante, es Pujols). Además, se han parcelado un gran número de fincas donde se han construido casas unifamiliares.

Formentera cuenta ya con más de 7.000 habitantes, y sigue creciendo a buen ritmo. De estos, cerca de la mitad son inmigrantes, de los cuales algo menos de la mitad (cerca de un 20% del total, por tanto) provienen del extranjero (predominando los centroeuropeos). De hecho, este crecimiento de la población es uno de los peligros que acechan el equilibrio precario en que se encuentra la relación entre habitantes y recursos naturales de la isla.

La economía se basa en la actividad turística y todas aquellas que dependen de ella (construcción, comercio...). Con la llegada del turismo de masas se pasó de una economía basada en la agricultura, la ganadería, la pesca y la industria salinera a una absoluta dependencia del turismo. Una actividad que se concentra en unos pocos meses del año y que, seguramente en un porcentaje mayor que en el resto de las islas, se basa en pequeñas empresas de carácter familiar, aunque los hoteles pertenecientes a grandes cadenas también han hecho su aparición y ya concentran en sus manos un buen número de plazas. En pleno verano, la población real de la isla puede superar con facilidad los 30.000 habitantes, entre los cuales durante los últimos años han destacado los italianos, que en buena medida han sustituido a los alemanes y a los ingleses.

Formentera es, por tanto, un pequeño paraíso amenazado por su propio éxito. El turismo de masas que ha traído prosperidad y ha evitado que sus habitantes puedan dejar atrás el tradicional recurso de la emigración para poder subsistir es también el que amenaza con romper los equilibrios ecológicos en los cuales, a su vez, se basa el atractivo para los visitantes. Una ecuación complicada que condiciona el futuro.

Bibliografía

- AAVV (2000): Formentera: història i realitat.- Universitat de les Illes Balears.- Palma.- 217 pgs.
- AAVV (2002): Formentera.- en *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*, Vol 6 (91-259).- Consell Insular d'Eivissa i Formentera/ Res Pública Edicions.
- Costa, M.; Cuerda, J.; Rosselló, V. M^a (1985): Formentera i els estanys. Panorama geocològic des del quaternari. *Cuadernos de Geografía*.- València, 75-96.
- Morell, M. (Director) (1992): *Estudio integrado de la isla de Formentera. Bases para un ecodesarrollo*. Madrid.- MOPU y MAB-UNESCO.
- Vilà Valentí, Juan (1950): Formentera. Estudio de Geografía Humana.- *Estudios Geográficos*.- Madrid, 389-442.
- Vilà Valentí, Juan (1953): Ibiza y Formentera, islas de la Sal.- *Estudios Geográficos*.- Madrid, 363-408.

De Eivissa a Dènia: cerrando el círculo

Alícia BAUZÀ VAN SLINGERLANDT

Departament de Ciències de la Terra – Universitat de les Illes Balears

E-mail: orullan@uib.es

La salida desde Eivissa

El final perfecto para cerrar el recorrido que hemos realizado a lo largo de todo el archipiélago balear, es volver a tierras peninsulares realizando la travesía de 55 millas (101,8 km.) que une la isla de Eivissa con el puerto de Dènia (Figura 1), lo que supone aproximadamente dos horas.

Al salir del puerto de Eivissa, mirando hacia estribor (derecha), nos aparecen de inmediato los pequeños islotes que se encuentran frente a este tramo de costa: Illa Negra, Illa de ses Rates, etc. Así mismo, podemos observar el litoral SW de la isla Pitiüsa.

En primer lugar vemos la Platja d'en Bossa, uno de los centros turísticos más importantes de la isla -y que sería el equivalente a la playa de s'Arenal de Palma-, por su proximidad al principal núcleo de población de la isla y desarrollo turístico. Un poco más a lo lejos se ven diferentes elevaciones, como el Puig Gros (419 m.),

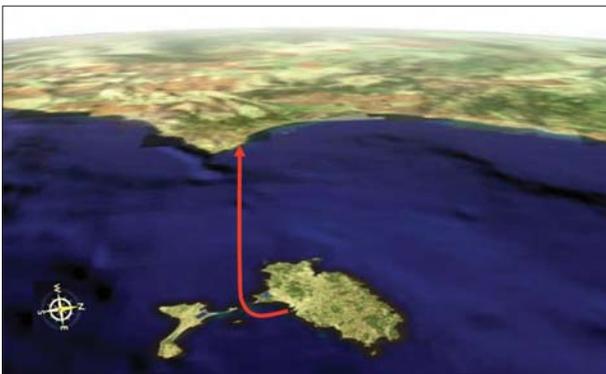


FIGURA 1: El trayecto Eivissa-Dènia
FUENTE: Elaboración propia a partir de Google Earth

que conforman el extremo NE de la Serra de Sant Josep de sa Talaia.

Seguimos avanzando y aparece una primera torre de vigía, situada en la Punta des Corb Marí, que se prolonga a partir de la falda del Puig d'Abaix (163 m.). Nos encontramos ya dentro de los límites del Parque Natural de ses Salines que, con sus 2.838,44 has. ocupa el extremo S de la isla d'Eivissa y el N de Formentera (Figura 2).

Reserva Natural desde el año 1995, y Parque Natural desde el 2002, la protección de esta zona húmeda fue la primera gran batalla ecologista de las Pitiüses. Se inició en el año 1975, cuando se redactaron diferentes planes parciales de urbanización que permitían la construcción de miles de plazas de alojamiento en el área (Ferrer, 2003).

Pasamos ahora por es Freus -arrecifes que unen las dos islas Pitiüses- lo que nos permite divisar a babor (izquierda), el islote de s'Espalmador (243,54 ha.) y, a estribor (derecha), la Punta de sa Torre de ses Portes, ambas con torre de defensa. Los islotes que encontramos en toda esta área albergan importantes colonias nidificantes de aves marinas, como son la gaviota de audouin o corsa (*Larus audouinii*), y la pardela balear (*Puffinus mauretanicus*). La primera es una gaviota endémica del mediterráneo, y la segunda es una subespecie endémica balear. También se puede apreciar en ses Salines una notable avifauna propia de zonas húmedas, como por ejemplo el flamenco (*Phoenicopterus ruber*). En definitiva, se puede decir que estos islotes presentan una impresionante diversidad biológica altamente especializada, y con gran número de endemismos de flora y fauna (Torres, 2003).

Rodeamos ahora el Cap Falcó, y vamos bordeando la costa que nos lleva hasta el extremo SW de la isla de Eivissa. Destacan en este tramo las playas de es Codolar y sa Caleta, es Jondal, sa Caixota y la Cala des Cubells,

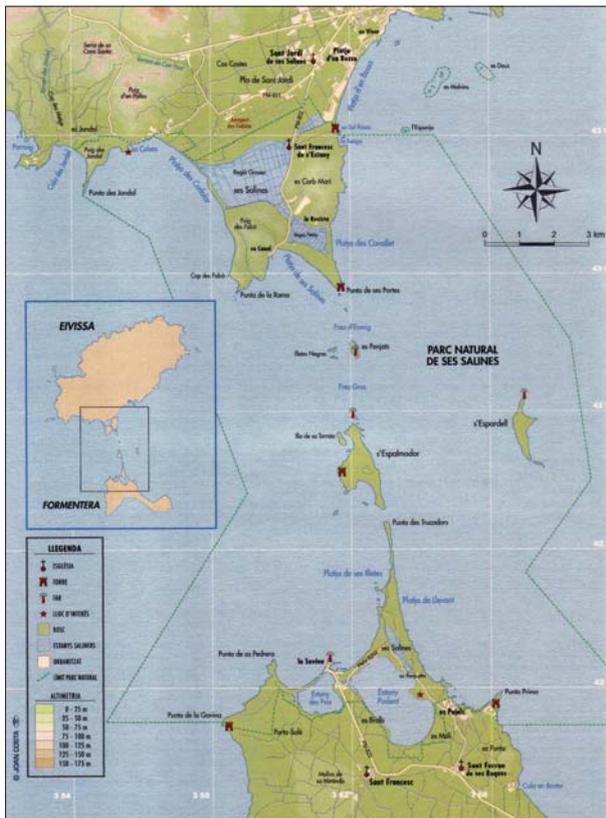


FIGURA 2: El Parque Natural de ses Salines (Eivissa y Formentera)
FUENTE: Torres, 2003: 9

alternadas por diferentes salientes de tierra: Punta des Jondal, la Punta de Prorroig, el Cap Negret y el Cap Llentrisca. Como telón de fondo, la Serra de Sant Josep de sa Talaia.

En el extremo SW nos encontramos con es Vedrà, el islote más emblemático de toda Eivissa por su peculiar morfología. Se encuentra frente al Cap Blanc, tras el cual se sitúa Cala d'Hort. Esta zona (un total de 2.773,3 has), fue protegida en el año 2002 bajo la figura de parque natural por el gobierno autonómico progresista (1999-2003), pero tan sólo un año después, con el retorno al poder del partido conservador, la superficie del parque se redujo en un 91,6%, quedando limitada a 234,2 has. Dicha desprotección se produjo mediante la ley de acompañamiento a los presupuestos: Ley 10/2003, de 22 de diciembre, de medidas tributarias y administrativas (BOIB nº 179 ext. de 29 de diciembre de 2003).

Nos alejamos ahora ya de la Pitiüsa mayor para dirigir el rumbo hacia tierras valencianas. Hacia el Nse puede divisar un corolario de islotes -ses Bledes- y la isla deshabitada de sa Conillera. Ésta preside la parte meridional de la bocana del puerto de Sant Antoni, que también tiene conexión con el puerto peninsular. Este puerto tiene la misma categoría que el de Ciutadella, en el sentido que dependen de la administración autonómica (*Ports de les Illes Balears*) y presentan un creciente flujo de pasajeros y mercancías.

El trayecto

Dènia y las illes Balears tuvieron una estrecha relación histórica, ya que el archipiélago formó parte del Reino de Taifa, del que Dènia fue capital durante el siglo XI. La vinculación histórica entre ambas localidades se ha mantenido a través de lazos comerciales y culturales. Hoy en día, la línea marítima que une el municipio alicantino y la mayor de las Pitiüses supone un movimiento de 220.106 pasajeros anuales, casi un 14% del total de movimientos de pasajeros que registra el puerto de Eivissa (Autoritat Portuària, 2004). No en vano, Dènia es el punto de la península más cercano al archipiélago balear -55 millas (101,8 km) la separan de Eivissa, 60 millas (111,1 km.) de Formentera y 128 millas (237 km.) de Mallorca-. El debate energético balear también tiene su eco en las tierras del País Valencià, ya que las opciones de abastecimiento energético que propone el Plan Energético Balear -gas y cable eléctrico-saldrán de las costas de Dènia, el primero, y de la central termoeléctrica (en construcción) de Sagunto, el segundo, en dirección al archipiélago balear.

Dènia: un castillo con vistas a la mar

El municipio de Dènia se localiza dentro de los límites administrativos de la Comunidad Valenciana, al N de la provincia de Alicante, concretamente a 86 km. al NW de la capital provincial, Alicante, y a 103 km. al SE de la ciudad de Valencia. Ocupa una superficie total de 66,2 km², sobre la que se asienta una población total de 41.431 habitantes (2005).

Los dos principales límites naturales de la ciudad de Dènia son los 20 km. de costa mediterránea cercanos al Cap Sant Antoni, donde se encuentra la Reserva Marina del mismo nombre, y el macizo del Montgó (753 m.). Éste último fue declarado Parque Natural en el año 1987 (2.150 has.), y abarca parte del municipio de Dènia y también del de Xàbia. En el siglo pasado, su cima se utilizó para establecer el meridiano de París.

Uno de los elementos más emblemáticos de la ciudad lo constituye el castillo de origen islámico, situado sobre una colina de 66 m. de altura en el centro histórico de la ciudad (Figura 3). El castillo de Dènia fue edificado por los musulmanes entre los siglos XI y XII, pero presenta un estilo árabe con influencias de estilos posteriores, así como también de restos romanos anteriores.

Estuvo en uso durante varios siglos, llegando al siglo XIX en un estado ruinoso. Esto provocó su rendición ante las tropas francesas tras la invasión napoleónica. Aunque una Real Orden el año 1859 ordenó su derribo, éste pudo evitarse, en parte, al pasar a propiedad privada. A mediados del siglo XX, en el año 1952, pasó a ser de propiedad municipal y se inició su rehabilitación.

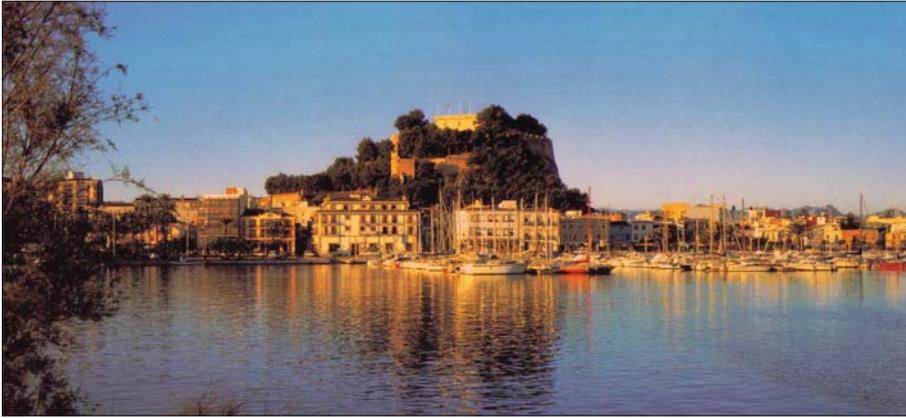


FIGURA 3: El Castillo de Dénia
FUENTE: Concejalía de Turismo de Denia (2005)

Aunque existen vestigios que indican un poblamiento ibérico (*Diniu*), el origen de Dénia como población es romano. A partir de textos clásicos y restos arqueológicos, se ha sabido que en el siglo I a.C. las tropas de Sertorio establecieron en *Dianium* una base naval. El Alto Imperio fue un período de esplendor para la ciudad, pasando de *Civitas* estipendiaria a *Municipium*. En el siglo VII (636-693 d.C.), durante el reinado visigodo, fue sede episcopal dependiente de Toledo.

Pero fue en el siglo XI, durante la época musulmana, cuando *Daniyya* alcanzó su máximo esplendor, al convertirse en la capital del Reino de Taifa creado en 1010 por el amirí Alí Ibn Muyaheed que, anexionándose las illes Balears, lo convirtió en un importante centro marítimo y comercial, llegando incluso a acuñar su propia moneda. Esta independencia finalizó en el año 1076, con el destronamiento de Muyaheed, pasando a depender de los Banu Hud de Zaragoza.

En el año 1244 se produce la conquista cristia-

na, convirtiéndose en condado bajo la Casa de Gandía, en el año 1356, y volviendo a la Corona bajo el reinado de Alfonso el Magnánimo. A finales del siglo XV ascendió a la categoría de marquesado, para después recibir el título de ciudad bajo el reinado de Felipe II y con el duque de Lerma, quinto marqués de Dénia. Éste impulsó la expulsión de los moriscos, lo que llevó al despoblamiento y ruina del marquesado.

La ciudad participó en la Guerra de Sucesión, siendo la primera en proclamar rey al archiduque Carlos, la derrota del cual provocó una segunda crisis en Dénia. Finalmente, en el año 1804 se produce la reincorporación a la Corona.

Ciudad de tradición pesquera y comercial, destaca, en relación a esta segunda, el esplendor adquirido durante la segunda mitad del siglo XIX gracias al comercio de la pasa, y del que son testimonio las casas señoriales que aún se conservan en algunas de sus calles. A principios del siglo XX se produce una crisis en el co-



FIGURA 4: La ciudad de Denia a los pies del Montgó
FUENTE: Archivo GIST (2005)

mercio de las pasas, convirtiéndose el turismo, a partir de los años 1960, en el sector económico principal. Hoy en día constituye uno de los principales centros turísticos de la Costa Blanca, formando parte del continuo *urbanizador* del litoral mediterráneo español.

Bibliografía

Torres, L. (2003): «La geografía». En GEN-GOB Eivissa: *El Parc Natural de ses Salines d'Eivissa i Formentera. El tresor ecològic de les Pitiüses*. Genial Edicions Culturals, Eivissa.

La llegada a Dènia

El aviso de *¡Tierra a la vista!* puede darse casi dos horas después de la salida del puerto de Eivissa, momento en que se divisa el Cap de la Nao (120 m. de altura) –punto más oriental del País Valencià-, donde se encuentra un faro de vital importancia para la navegación en el Mediterráneo occidental. Progresivamente se van haciendo visibles el Cap de Sant Antoni y, finalmente, la Serra del Montgó que, a pesar de ser Parque Natural, no ha podido librar a sus laderas de la «lava urbanizadora». Tras ésta se adivina la Serra de Castell de la Solana, y un poco más hacia el N, la Serra de Segaria.

Pasados algunos minutos podemos ver también el castillo de Dènia, que queda hacia la derecha del puerto, donde nos encontramos, en primer término con el puerto pesquero y comercial. En la parte izquierda del puerto se sitúa el puerto deportivo. Más al fondo, el núcleo urbano, que se ha extendido en un continuo hasta la falda del macizo del Montgó (Figura 4), respondiendo al acelerado proceso de urbanización propio de las zonas costeras y turísticas. Al N del puerto de Dènia se encuentran las playas más turísticas y masificadas – les Marines-, y al S la zona menos masificada de la playa de les Rotes.