

Paseos de circunvalación y ordenación periférica en Mahón

Amador Ferrer

La búsqueda de soluciones integradas a los problemas urbanísticos planteados en el complejo ámbito periférico de la ciudad de Mahón es la mayor preocupación del nuevo Plan General de Ordenación, recientemente aprobado. Al reconocimiento de los tradicionales déficits de conectividad e infraestructura viaria, debe añadirse la consideración de una corona periférica sumamente desarticulada, heterogénea y carente de directrices de ordenación. El plan retoma la sentida necesidad de una vía de circunvalación, capaz de ofrecer una alternativa adecuada a los tráficos intersectoriales, y la convierte en un elemento capaz de resolver, también, a la vez, la ordenación urbana de la periferia, dándole una forma comprensible.

La conexión intersectorial entre los diferentes barrios de la ciudad ha sido, y es todavía, el mayor problema urbano de Mahón. Un problema reiteradamente planteado pero nunca resuelto, cuya naturaleza ha sido entendida sólo en contadas ocasiones. Mahón es una ciudad de estructura radiocéntrica. El potente centro urbano, al reunir todas las actividades administrativas y comerciales, el acceso al puerto y los itinerarios de interés turístico, constituye el área con mayor intensidad de uso y concentración de población. El esquema circulatorio (gráfico 2) es, en este sentido, significativo: todas las carreteras que afluyen a la ciudad desde los diferentes sectores de la isla reproducen el esquema radiocéntrico de la misma. Esta organización viaria no ha dejado de incrementar progresivamente las tensiones sobre el área más central, llegando a colapsar su funcionamiento en determinados períodos. El análisis del conjunto de la red viaria soporte (gráfico 3a) revela una muy escasa proporción global de suelo destinado a viario (apenas el 20 % del suelo ocupado) y una dotación de vías urbanizadas claramente insuficiente para algunos de los sectores externos al centro. Sin embargo, las características más llamativas de la red de calles actual derivan de su absoluta ausencia de organización, de la falta de jerarquía funcional, de la escasa claridad en los itinerarios..., de la carencia, en definitiva, de una forma propia.

Los problemas de la red de calles reflejan, en cualquier caso, un desorden de naturaleza urbana más general. El Plan General de Ordenación dedicó una gran atención al examen de las áreas periféricas de la ciudad (el plano titulado "Los márgenes de la ciudad", aquí reproducido —ver gráfico 4—, refleja en síntesis este análisis), valorando los compromisos existentes, las intervenciones en curso y los crecimientos por sectores. La rápida evolución de esta franja marginal de la ciudad había ido generando una multiplicidad de operaciones parciales e incompletas, dando lugar a un permanente estado de conflictividad urbana y social. La falta de vínculos de planeamiento entre los distintos sectores, la heterogeneidad de las ordenaciones (pequeños polígonos de viviendas, casas en hilera, desarrollos suburbanos sobre caminos agrícolas, áreas superdensificadas por operaciones especulativas, grandes "sinias" vacías, etc.), su relativa independencia funcional, son características urbanísticas comunes en esta franja. Pero, precisamente por su debilidad e inseguridad, éste ha sido siempre el ámbito más sensible a las intervenciones propuestas por el planeamiento urbanístico. La apuesta por una intervención fuerte aquí debiera llevar no únicamente a resolver sus propios problemas específicos, sino a recomponer la ciudad entera. La opción que presenta el plan descansa en esta hipótesis de partida.

El examen del proceso de planeamiento anterior demuestra hasta qué punto el problema de la conexión intersectorial ha estado siempre presente en la historia urbana de Mahón. Ya en el Plan Claret, en 1944, se propone un gran arco periférico que une el nuevo ensanche de la población hacia el sector este con la carretera de Sant Lluís, complementando con el enlace entre esta carretera y la de Ciutadella a través de una nueva vía. El plan de 1944 relaciona así, a través de una gran circunvalación, la ciudad existente y la propuesta, con indiscutible acierto. Esta opción, sin embargo, sería hoy insuficiente, debido a la actual dimensión de la ciudad. El Plan General aprobado en 1975, en cambio, propone dos vías de ronda de

gran amplitud y dudoso trazado, con claros problemas de conexión con las carreteras de acceso a la ciudad; dichos trazados se plantean, por otro lado, con cierta independencia del resto de elementos urbanos, dificultando el proyecto de los suelos que compromete (ver gráfico 5). Por último, la propuesta de variante del MOPU plantea una traza inaceptable, con encuentros oblicuos con la carretera de Sant Lluís y con Cos de Gràcia/Verge de Gràcia, y una difícil entrega a la carretera de Ciutadella. Sin embargo, el peor defecto de esta propuesta es su gran autonomía de concepción proyecto, basada exclusivamente en los requerimientos de circulación rodada y previsión de tráfico (y aun éstos se han demostrado equivocados). Una actuación en este sentido anularía las posibilidades de recomposición de la periferia de la ciudad, hipotecando para siempre el futuro urbano de Mahón (ver gráfico 6b).

El nuevo plan propone una diversidad de actuaciones en el ámbito de la ciudad periférica, simultaneando diferentes escalas de tratamiento. Así, las propuestas de nuevos trazados viarios, reajustes de la red de calles existente, itinerarios peatonales o espacios para aparcamiento, son parte de las opciones de planeamiento sobre los márgenes de la ciudad. Estas integran también reordenaciones de la edificación, proyecto de los espacios libres y definición de las áreas de equipamiento urbano. La ordenación conjunta del sector (gráfico 1)



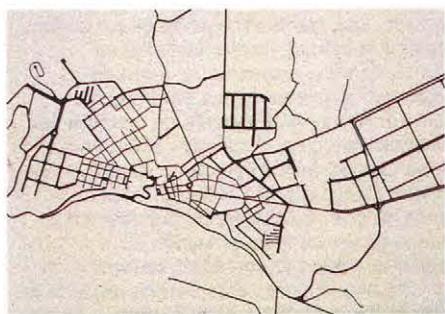
1. Plan General de Mahón, 1987. Esquema general de la ordenación.

2. Mahón: esquema circulatorio derivado de la actual red de calles y accesos a la ciudad.

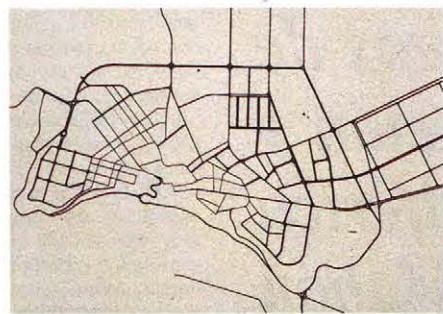


se expresa quizás con mayor nitidez en el esquema de la nueva ordenación viaria (gráfico 3b). La idea de un orden general al cual referirse en la recomposición parcial de las distintas piezas preside la propuesta ya desde sus inicios (gráficos 8 y 9). Elementos clave en esta dirección son las soluciones estudiadas para el gran recinto de la "sinia" Costabella, la extensión urbana sobre la carretera de Sant Lluís, la ordenación proyectada para los terrenos del antiguo Cuartel de Santiago o para los propios desarrollos urbanos apoyados en los Paseos de Circunvalación.

Si examinamos con mayor detalle esta última pieza (gráficos 8 y 10), observaremos que integra el proyecto de trazado del anillo de Paseos y las áreas residenciales, verdes y de equipamiento unidas a ellos. El sistema de Paseos de Circunvalación constituye, en efecto, el elemento básico de la nueva estructura viaria. El plan reconoce así la validez del problema ya planteado en el Plan Claret de 1944 y



3a. Esquema de la red de calles actual.



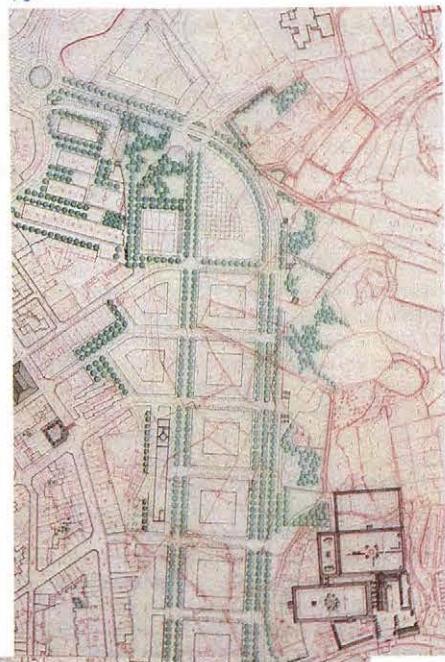
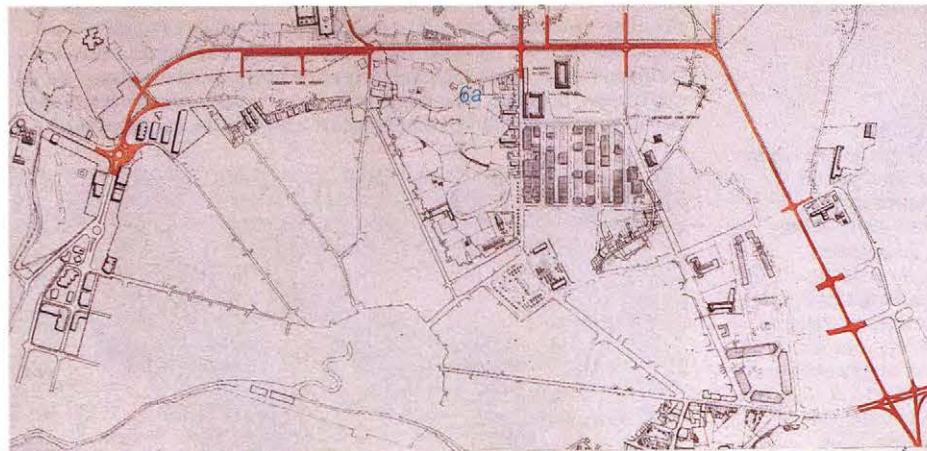
3b. Esquema de la red de calles propuestas.



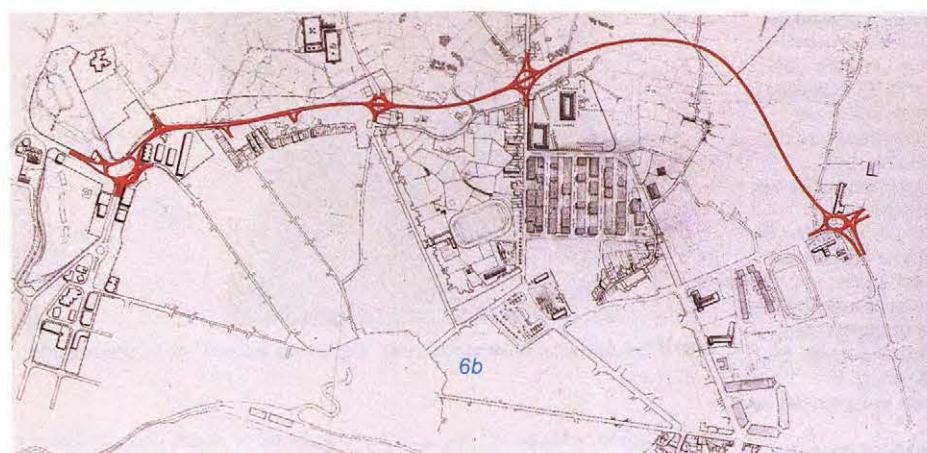
4



7a

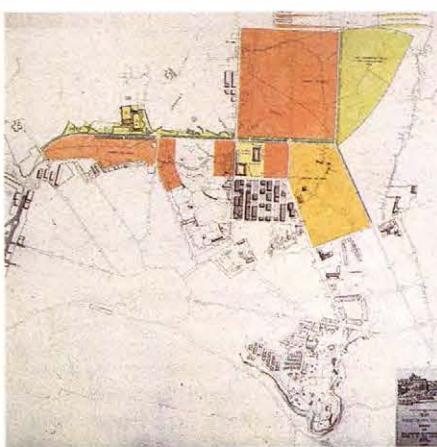


10

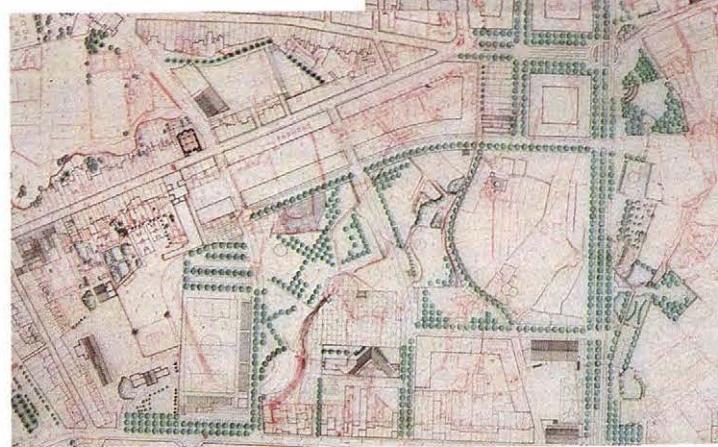


6a. La traza propuesta por el nuevo Plan General 1987.

6b. La traza prevista en el anteproyecto de red arterial del M.O.P.U.



9. Dimensionado de los nuevos desarrollos urbanos en relación con la traza de los paseos en el Avance de Plan.



4. Los márgenes de la ciudad han concentrando intervenciones urbanísticas y crecimientos parciales poco relacionados entre sí.

7a. Alternativas estudiadas. Tramo I.

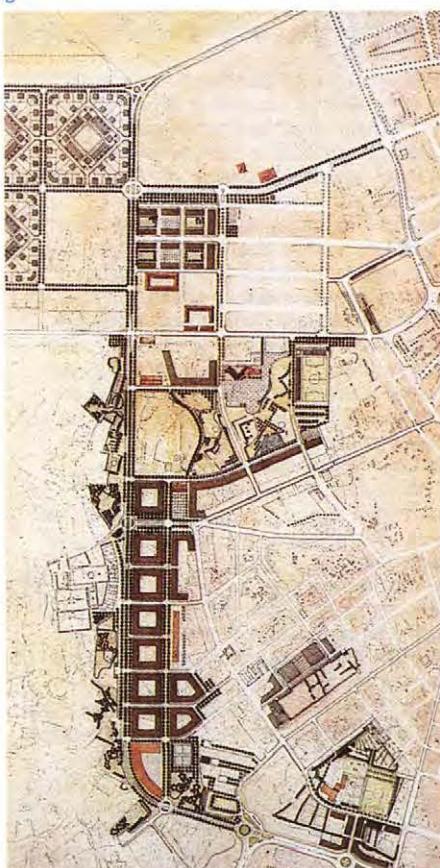
10. Detalle de la ordenación urbana en el área de los paseos de Circunvalación en la versión finalmente aprobada.



7b



8



5. *Alternativas de conexión intersectorial en el planeamiento urbanístico anterior: Plan Claret (1944) y Plan General 1975.*

7b. *Alternativas estudiadas. Tramo II.*

8. *La traza de los futuros paseos de Circunvalación no es independiente del orden propuesto para los suelos sobre los que debe asentarse el crecimiento próximo de la ciudad.*

sucesivamente, aplazado hasta hoy. La alternativa propuesta, sin embargo, supone proyectar conjuntamente el sistema de vías circunvalatorias y los nuevos crecimientos urbanos previstos para Mahón.

La directriz básica de la ordenación ha sido elegida entre otras varias previamente estudiadas (gráficos 6a, 7a y 7b). Viene dada por una recta de algo más de un kilómetro de longitud perpendicular a la que define la carretera de Sant Lluís, de fuerte impacto territorial. La traza permite recoger sin excesivas complicaciones las carreteras provenientes de Es Castell, Sant Lluís, Sant Climent y Ciutadella. Sobre la misma traza se reconducen, asimismo, las directrices de las calles de acceso al núcleo urbano; una de ellas —la Avenida Padre Claret—, es obligada a incidir perpendicularmente sobre los Paseos, facilitando la ordenación interna de los terrenos del Cuartel de Santiago. En el extremo este, un gran arco permite evitar un tramo ya construido de la vía de ronda propuesta en 1975, que se desecha, y enlazar directamente con la calle Fort de l'Eau, retomando con facilidad su propia directriz. En el extremo opuesto, más allá de la "sinia" Costabella, los Paseos pierden este carácter para bordear un área de crecimiento no programado y atravesar el Polígono Industrial de Mahón. Un pequeño ajuste en el enlace con la carretera de Ciutadella permite la prolongación del vial hasta la carretera de Fornells y el puerto, haciendo así posible la circunvalación completa a la ciudad. La conexión con la carretera de Ciutadella se produce de forma obligada en el único punto posible. Desgraciadamente, la presencia de una gran edificación escolar en el lugar donde esta conexión sería óptima, la hace inviable. Debido a ello, tuvo que aceptarse una sección muy justa, aunque suficiente, para el tramo de paso a través del polígono industrial. Por el mismo motivo, la prolongación hacia la carretera de Fornells debe salvarse mediante un vial auxiliar.

La rotundidad de la traza, la regularidad y normalidad de sus encuentros con las carreteras de acceso a Mahón y con la red de calles secundarias no es, sin embargo, independiente del orden que para el suelo se propone. Un orden basado en la regularidad geométrica y formal que deriva de la consideración de la tipología edificatoria tradicional en Mahón, del tamaño de las operaciones inmobiliarias comunes en la ciudad y de una larga discusión sobre óptimos funcionales y de gestión. Las manzanas cerradas de tamaño medio (65 x 65) que traducen este orden, facilitan la transición entre lo existente y lo nuevo. La inserción del nuevo tejido se produce en los vacíos intersticiales, sin excesivos traumas para los suelos ya ocupados, a los que complementa y direcciona. Esta nueva estructura urbana deberá contribuir a la recualificación progresiva de la periferia ya construida.

Los Paseos de Circunvalación tratan sobre todo de aportar una nueva identidad a la ciudad. Han sido concebidos como un espacio urbano con imagen propia. En su tramo central rectilíneo, los Paseos se erigen en vía de borde urbano. La previsión de una amplia faja de espacios públicos ajardinados, especialmente en dicho tramo, pone en relación la ciudad y el territorio no edificado contiguo. El empeño en estudiar el detalle de la entrega no es anecdótico: responde a la voluntad de visualizar esta idea de límite de la ciudad, de final proyectado. Una vía de doble y desigual fachada: una urbana, densa y continua, y la otra vacía, vegetal y variable. En el punto medio del tramo recto, la gran penetración rural de la "sinia" Costabella, ofrece un espacio muy sugestivo, una insólita cuña verde en el centro mismo de la ciudad. Una ordenación en hilera dispuesta sobre la directriz de Cos de Gràcia, acompaña y enmarca el futuro parque.

El uso simultáneo de los Paseos como canal distribuidor de circulaciones internas intersectoriales y como vía perimetral de tráficos de paso, no presenta problema alguno, dada la relativa irrelevancia de estos últimos. El análisis efectuado pone de relieve que el problema circulatorio no se ubica tanto en su intensidad de funcionamiento potencial —de la cual extraer el dimensionado de la vía—, como en la carencia general de diversidad y capacidad de la red. El aumento del número de itinerarios alternativos, la simplificación de los encuentros, entregas y cruces y, sobre todo, la claridad de la estructura general de calles, son las bases sobre las que debe resolverse la buena conexión entre las partes. Por otra parte, el sistema de Paseos, concebido como elemento ordenador de los nuevos crecimientos y como eje direccional alternativo al centro urbano (es decir, como soporte de los grandes equipamientos urbanos, zonas comerciales, edificios administrativos y áreas de recreo de la ciudad), debe asimismo contribuir a aminorar el enorme peso de actividad que actualmente gravita sobre aquella área central.

Amador Ferrer Aixalá
Arquitecto

Equipo redactor del Plan:
Isabel Castiñeira, Amador Ferrer, Joaquim Sabaté,
Enric Serra y Lluís Vives, arquitectos; Carlota
Barceló, abogado; Susanna Castells, M. Lluïsa
Felip, Joan Forgas, Manolo Franco, Joan Enric
Pastor, Francesc Ragués y Ton Salvadó,
colaboradores.