

PLANTEAMIENTOS TEORICOS Y REALIZACION PRACTICA DEL PLAN CALVET

Miguel Seguí Aznar

Génesis del proyecto de Ensanche de la ciudad de Palma

A principios del siglo XIX Palma, como otras ciudades españolas, mantenía en lo esencial la estructura del siglo XVII. Se hallaba enteramente encerrada en el monumental anillo de sus murallas. Las puertas que comunicaban con el exterior seguían siendo las mismas y el trazado de sus calles apenas había sufrido alteraciones.

Pero la población creciente se encontraba ya ahogada por aquellos muros que no permitían un desarrollo horizontal de la ciudad. Se carecía de calles anchas, plazas espaciosas, mercados ventilados, aguas corrientes y alcantarillado conveniente. La falta de solares para la edificación se solventaba amontonando pisos, estrechando calles y convirtiendo en viviendas hasta las buhardillas y sótanos¹.

La vida en aquel medio resultaba imposible por lo que se buscaban terrenos de expansión en zonas extramuros, alejadas de la ciudad puesto que no se permitía construir libremente en las llamadas "*zonas polémicas*", es decir, hasta mil doscientos cincuenta metros del límite de las fortificaciones. Así surgieron, en torno a caseríos ya existentes, una serie de núcleos que, a pesar de su distanciamiento con la ciudad y de la falta de planificación y de infraestructura, crecieron rápidamente alcanzando en poco tiempo una superficie similar a la del casco antiguo².

A mediados del siglo XIX comienza a sentirse la necesidad de derribar las murallas como medida ineludible para solucionar los graves problemas que afectaban a la ciudad.

En 1854 se rompe por primera vez la unidad del recinto amurallado al abrirse una puerta entre la Lonja y la Casa del Chacón, es decir, frente a la actual calle del Consulado, con la finalidad de beneficiar al público que acudía al recientemente creado Mercado de Atarazanas³.

Con motivo de la caída del trono de Isabel II, en la sesión del 9 de octubre

de 1868, el regidor D. Gabriel Humbert pidió y fue acordado por el Ayuntamiento solicitar de la Junta Provisional del Gobierno de las Islas, el derribo de las murallas. Al principio todos los esfuerzos se encaminaron hacia la demolición de la parte que daba al mar, como medida de salubridad pública y para dar mayor amplitud al puerto comercial. Después de muchas tentativas, tropezando siempre con la resistencia obstinada del Ramo Militar, se consiguió, por fin, que el Presidente de la República, D. Estanislao Figueras, decretara en 1873 el derribo del trozo comprendido entre la puerta del Muelle y la de Atarazanas⁴.

El día 15 de febrero de ese mismo año empezaba la demolición entre el entusiasmo general, concluyéndose al poco tiempo. Allí quedó una amplia explanada que estuvo abandonada hasta que, con motivo de la Exposición Regional de 1910, se realizó el Paseo de Sagrera, según el proyecto del arquitecto Bennazar⁵.

Con esta reforma, sin embargo, no se solucionaba el problema de la ciudad, pues en los escasos terrenos ganados al mar apenas podía levantarse edificio alguno. Palma, entre tanto, continuaba creciendo verticalmente, en unas malísimas condiciones higiénicas, quedando una vez más demostrada la insuficiencia de un recinto pensado para las necesidades de una ciudad del siglo XVI.

Al mismo tiempo que se gestionaba el derribo de las murallas, se comienza hacia 1868 la tarea de ensanche parcial centrada en el arrabal de Santa Catalina. La formación del plano corrió a cargo del maestro mayor de obras militares Pedro de Alcántara Peña, con la colaboración del arquitecto Antonio Sureda⁶.

Con anterioridad a 1868 encontramos algunas referencias al tema del Ensanche. El antecedente más destacable, según Catalina Cantarellas⁷, es el del maestro Pedro de Alcántara Peña, quien en 1859 adjuntó al plano topográfico de la ciudad intramuros, presentado al Ayuntamiento, una memoria en la que señalaba la urgente necesidad de un ensanche para Palma, e indicaba los medios para armonizarlo con la regulación del interior de la ciudad.

El año 1885 marca, para Gabriel Alomar⁸, un momento importante en la historia urbana de Palma por publicarse durante el mismo el libro titulado *La ciudad de Palma*, cuyo autor era el ingeniero de caminos Eusebio Estada. En él se recogían las aspiraciones de la población de aquella época que podían sintetizarse en dos: librarse del encierro de las murallas y romper con la servidumbre de las "zonas polémicas", que como ya hemos dicho, impedían la edificación normal hasta una distancia de mil doscientos cincuenta metros. El libro tuvo una gran repercusión ya que se hallaba orientado a mentalizar a la gente para que pudiera llevarse a cabo el derribo de las murallas, demostrando la inutilidad estratégica de las mismas, la excesiva densidad de población del casco antiguo y sus deplorables condiciones higiénico-sanitarias.

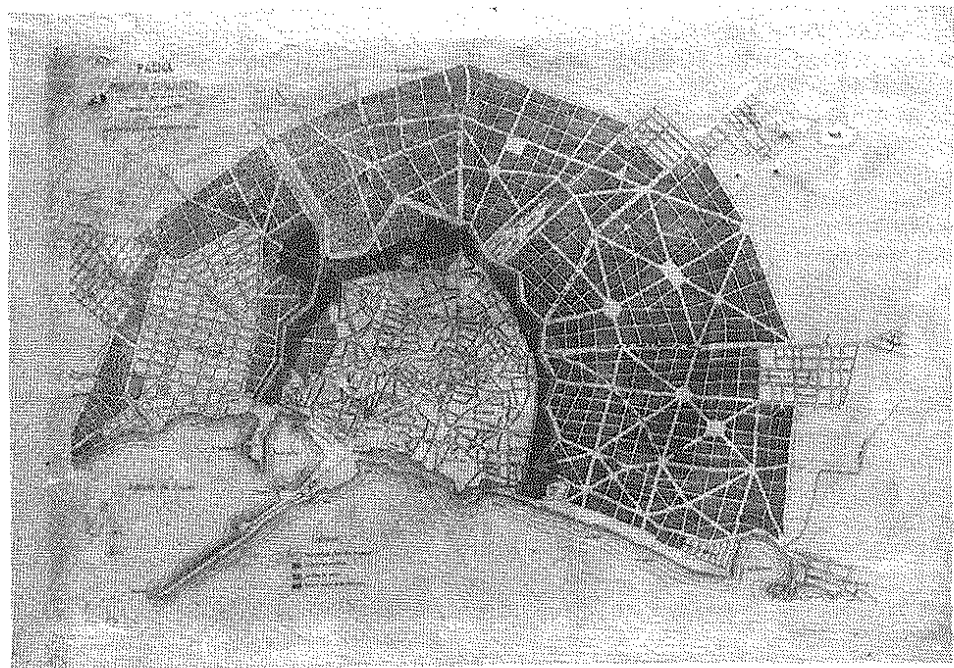
Las aspiraciones de la ciudad fueron cristalizando en una serie de gestiones que no dieron resultados apetecibles hasta que, por fin, se consiguió la ley de 7 de mayo de 1895 por la cual desaparecían las "zonas polémicas"⁹, y el Ramo de la Guerra cedía a la ciudad el recinto amurallado¹⁰. Siete años después, el 12 de febrero de 1902, se reunió el Ayuntamiento en sesión extraordinaria para dar cuenta de que el rey Alfonso XIII había firmado la Real Orden concediendo el inmediato derribo de las murallas¹¹.

Como es lógico, para autorizar la demolición de las fortificaciones se había exigido, tal como consta en la *Ley de cesión y derribo de las murallas* de 1895, la redacción de un proyecto general de Ensanche que ordenara urbanísticamente la

ciudad extramuros y que, a su vez, entroncase los arrabales que habían ido surgiendo en el exterior, con el casco antiguo¹².

Aunque la formación de un plano de Ensanche fue decidida por el Ayuntamiento en primer acuerdo en 1877, el concurso no llegó a convocarse hasta 1896.

El 30 de abril del año 1897, el alcalde Antonio Sbert y Canals publicaba una nota en la que se definía el concepto de ensanche, y daba las normas a las que debían sujetarse los concursantes. Este, según la citada nota, debía comprender “*un espacio anular, limitado en el sentido de los radios por las zonas marítimas de Levante y Poniente; en la parte interior por las calles que limitan el casco antiguo de Palma, y exteriormente por el contorno que definen, es Salt d’es Cá, las casas de Son Armadans, los límites del Sur de los caseríos de Son Espanolet y la Punta, casas de Son Pizá, Ca Dona Ayna, Can Domenje, molino d’en Perot, casas de la Punta, Son Costa, límite S.O. del Hostalet d’en Canellas, casas de Can Canals, Son Coch Vey, Son Coch Nou, límite O. de la Soledad, casas del Colomeret, Son Salvá, Cal Senyó Lluch, hasta la desembocadura del Torrente de Barbara, incluyendo en el ensanche los caseríos del Portixol, Molinar de Levante, Can Pere Antoni y San Onofre*”¹³. Se consideraban como existentes y no debían formar parte del proyecto, el casco antiguo, limitado por las murallas, y las barriadas de Son Alegre, Santa Catalina, el Camp D’en Serralta, La Punta, Son Espanolet, el Hostalet d’en Cañellas y la Soledad.



Bernardo Calvet. Plano de conjunto del proyecto de Ensanche de Palma.

El concurso fue ganado por el ingeniero de caminos, canales y puertos Bernardo Calvet y Girona¹⁴, cuyo *Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Palma de Mallorca*, redactado en 1897, fue aprobado definitivamente por Real Decreto de 22 de febrero de 1901¹⁵. Al concurso se había presentado, además, el proyecto del también ingeniero y arquitecto Pedro García Faria (1858-1927), barcelonés, considerado como uno de los continuadores más cualificados de la obra de Idelfonso Cerdá¹⁶.

Morfología urbana del Ensanche

Antes de abordar las cuestiones sobre la planimetría del Ensanche, Calvet debía determinar la superficie necesaria para el desarrollo del proyecto en un tiempo determinado. Para ello iba a tener en cuenta dos cuestiones fundamentales, la legislación sobre ensanches y el índice de crecimiento demográfico.

La ley entonces vigente para ensanche de poblaciones establecía que a los veinticinco años de iniciado el plan se debía retirar a los ayuntamientos las ayudas económicas para apoyar la ejecución de las obras¹⁷. Esta circunstancia hizo que Calvet limitara la extensión de la ciudad nueva a la necesaria para albergar el crecimiento aproximado de la población en ese espacio de tiempo. Suponiendo que las murallas se hubieran ya demolido, principal obstáculo al desarrollo de la ciudad, que la zona del Ensanche hubiera sido ocupada por las gentes de los suburbios y por el exceso de población del casco antiguo, y dando por supuesto también que hubieran desaparecido todos los inconvenientes que pudieran alterar el crecimiento normal de la población, sería aplicable, según Calvet, al caso de Palma, la teoría de Malthus sobre el crecimiento demográfico. Este afirmaba que las poblaciones libres de trabas se duplican cada veinticinco años. Por lo tanto, Palma, que en aquel momento contaba con 62.000 habitantes, pasaría a tener al cabo de 25 años unos 124.000. Asignando a cada uno de estos teóricos habitantes una superficie de cuarenta metros cuadrados, la futura ciudad exigiría una superficie global de cuatro millones novecientos sesenta mil metros cuadrados, de los que se debían descontar un millón veintitrés mil setecientos correspondientes al recinto antiguo, con lo que restaban para el Ensanche tres millones novecientos treinta y seis mil trescientos metros cuadrados, es decir, poco menos de cuatrocientas hectáreas.

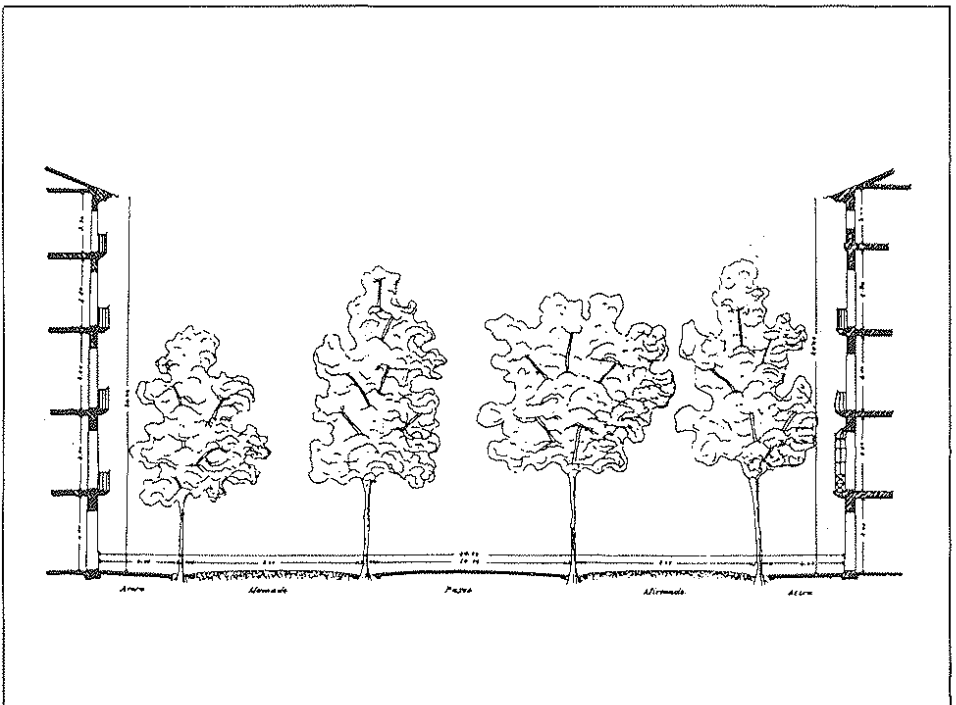
Una vez establecida la superficie a urbanizar, Calvet debía proponer el tipo de trazado que ordenara planimétricamente el desarrollo de la nueva ciudad. Denominador común de todos los ensanches realizados en el siglo XIX en el Mediodía europeo fue el trazado ortogonal, en planta de damero o parrilla. El plano ortogonal para ciudades fue, desde que en 1835 se organizó el Cuerpo de Ingenieros Civiles de Caminos, Canales y Puertos, la doctrina impartida desde su Escuela. Los ingenieros aplicaron sistemáticamente este tipo de planta a la hora de planificar ciudades, como puede apreciarse en los planes de ensanche españoles del siglo XIX, cuyos ejemplos más destacados son el Cerdá para Barcelona y el Castro para Madrid¹⁸.

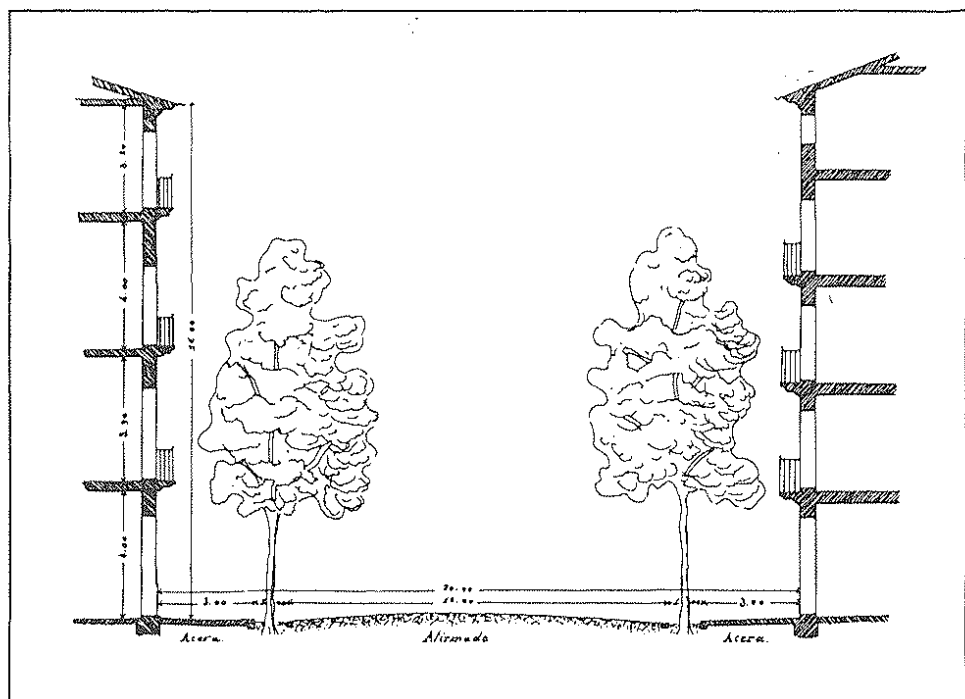
A pesar de su formación de ingeniero y del antecedente inmediato que supuso la urbanización en cuadrícula del arrabal de Santa Catalina, Calvet recurrió a otro tipo de trazado, cuyo modelo era sin duda el Plan Haussman de París, al que hacía referencia en la memoria que acompaña el proyecto¹⁹. La racionalidad y las cues-

tiones circulatorias y de comunicación justificaban, según el autor, la elección de esta planimetría y no la utilizada por Cerdá en el Ensanche de Barcelona²⁰.

Calvet imaginaba un Ensanche en forma de gran corona circular que abarcaba todo el contorno de la ciudad antigua, desde el Jonquet hasta el Molinar de Levante, quedando dividida en dos partes por el cauce del torrente de la Reina.

Para solucionar el problema de las comunicaciones²¹, proponía, en primer lugar, un sistema o red primaria, es decir, un conjunto de grandes vías, las radiales y las de ronda, las cuales dividirían la zona a urbanizar en una serie de cuadriláteros de forma semejante a la trapezoidal. Debemos señalar que las vías radiales no eran más que prolongaciones de las principales carreteras de la isla hacia el interior de la ciudad, incluso en ocasiones se mantenían sus antiguos trazados, lo que explicaría las pequeñas inflexiones en los ejes de las calles.





Perfil trasversal de las calles de segundo orden.

No obstante, a pesar de la implantación de este tipo de vías, subsistía el problema de las grandes distancias a recorrer para trasladarse de un punto interior de uno de los trapecoides a un punto análogo de otro distinto. Para subsanar este inconveniente, se establecía otro nuevo sistema de calles que eran clasificadas en tres grupos: radiales, diagonales y de ronda. Su misión consistía en subdividir los trapecoides, dejándolos convertidos en una serie de triángulos de área suficientemente limitada para que la vecindad no tuviera que recorrer grandes distancias para llegar a las grandes vías que comunicaban con cualquier punto de la población. Calvet estimaba que este trazado, utilizado también en París, era el más racional de los existentes, puesto que permitía el tráfico en todos los sentidos²². Se contraponía al de cuadrícula adoptado por Cerdá para Barcelona, al no ofrecer más que dos direcciones en ángulo recto a la circulación, aumentando sensiblemente los recorridos.

Tal como se establecía en la convocatoria, Calvet clasificó también las vías del Ensanche en función de su anchura que en ningún caso era inferior a diez metros. Indicaba además, la altura mínima de los edificios, nunca inferior a tres metros, y la máxima que variaba según la anchura de cada calle²³.

En primer lugar estaban las calles de tercer orden que subdividían las porciones del Ensanche. Presentaban una anchura de diez metros, con aceras a ambos lados de un metro y medio cada una, quedando por tanto siete metros para el paso de vehículos. En estas calles la altura de las casas podía llegar hasta doce metros, si bien como término medio proponía una altura igual a la anchura de la calle. Se-

guirían las denominadas de segundo orden, las cuales constituían la parte principal de la red de grandes arterias de comunicación, siendo su función la de unir barrios distantes entre sí. Su anchura era de veinte metros, con aceras de tres metros y otro metro adosado a cada una de ellas destinado a arbolado, restando pues doce metros para el tráfico rodado y tranvías. La altura de los edificios podía alcanzar como máximo dieciséis metros. Las llamadas calles de primer orden eran las de mayor movimiento. Su anchura de treinta metros permitía aceras de seis metros, uno para arbolado y los dieciséis restantes para la circulación de vehículos y tranvías. Calvet incluía en este grupo las vías radiales situadas en los márgenes de la Riera y las prolongaciones de las carreteras de Manacor, Inca, Estallench y Sóller hasta la bifurcación con la de Valldemossa. Veinte metros era la altura máxima permitida para las construcciones en estas calles.

Además de las calles antes citadas se proyectaban tres grandes paseos. El primero, de cuarenta metros de ancho, resultaba de la cubrición del torrente de San Magín. El segundo ocupaba los terrenos ganados al mar en la costa Sur, junto a la playa del Molinar, con una anchura provisional de cuarenta metros, y una longitud de seiscientos nueve metros; Calvet consideraba que daba su ubicación resultaría sumamente apropiado para el esparcimiento de la población, plantando abundante arbolado, estableciendo carriles para carruajes y peatones, y transformando la explanada de Can Pere Antoni en hipódromo y jardín.

Capítulo aparte merece el tercero de los paseos propuestos por Calvet, el denominado "*gran paseo de ronda*", de cuarenta metros de anchura y una longitud de dos mil cuatrocientos sesenta y un metros. Arrancaba de la fábrica del Gas y seguía el contorno exterior de las murallas —de ahí las ligeras inflexiones en su trazado—, hasta llegar al Hornabeque, después de haber cruzado la Riera, bifurcándose en las prolongaciones del camino de Son Rapiña y carretera de Andraitx. Calvet lo destinaba a paseo público, dividiéndolo en secciones comprendidas entre las vías radiales de más importancia que lo seccionaban. Su perfil transversal era de cuatro metros para cada acera, más otro metro a cada lado destinado a arbolado, seguidamente dos espacios de nueve metros de anchura para el tráfico ascendente y descendente, a continuación otras dos fajas de un metro para dos nuevas filas de árboles, y por último un paseo central de diez metros de ancho; precisamente este paseo podría interrumpirse en cada confluencia con las grandes vías radiales, rematando sus extremos por medio de fuentes, estatuas, monumentos, farolas, etc.

En cuanto a las plazas contenidas en el proyecto y que alcanzaban una superficie total de setenta y seis mil doscientos dieciocho metros cuadrados, Calvet no las consideraba estrictamente necesarias desde el punto de vista higiénico, al resultar suficientemente espaciosa las calles de primero y segundo orden, los paseos y los parques. No obstante algunas de ellas venían impuestas por el cruce de las grandes vías radiales, por la necesidad de ubicar los mercados, y también por una necesidad estético ornamental.

En la zona comprendida entre la carretera de Manacor y el mar se situaban dos plazas, una rectangular y otra circular, que no llegaron a realizarse debido a las posteriores modificaciones efectuadas en el trazado de esta parte del Ensanche. Entre las carreteras de Manacor e Inca se emplazaban tres plazas, dos rectangulares y una circular, que corresponden a las actuales de Pedro Garau, Gerónimo Moraes y García Orell. En el sector limitado por las carreteras de Inca y Sóller se disponían cuatro plazas; una frente a las estaciones, que debía ser puente de unión

entre el casco antiguo y la ciudad nueva. Una triangular no llevada a término, situada en la confluencia de las calles Balmes y Nuño Sanz; y otras dos actualmente denominadas de Alexander Fleming y del Cardenal Reig. Finalmente, entre la carretera de Sóller y el cauce de la Riera se proyectaban otras dos; una rectangular, en el espacio ocupado por la antigua plaza de toros, ya que Calvet estimaba conveniente trasladarla a otro lugar, y otra romboidal, actual Santa Payesa. En la zona Oeste del Ensanche no proponía la urbanización de nuevas plazas, puesto que las dos existentes en las barriadas de Santa Catalina y Camp d'en Serralta le parecían suficientes.

Como límite exterior de la zona del Ensanche se fijaba un "*camino de ronda*", de veinte metros de ancho, cuyo recorrido circunvalaba la ciudad desde el Jonquet hasta el Portixol²⁴.

Zonificación y servicios

A diferencia de otros proyectos de ensanche —como el de Cerdá para Barcelona— que modificaban el casco antiguo y desplazaban el centro hacia la ciudad nueva, el Plan Calvet, adaptándose a la normativa de la convocatoria, no abordaba la problemática de la ciudad antigua²⁵. Esta, intacta, si excluimos las superficies ocupadas por las murallas y fosos, seguiría constituyendo el núcleo central de la población donde tendrían sus ocupaciones las clases "*directoras*"²⁶.

En cuanto al Ensanche propiamente dicho, como hemos indicado anteriormente, quedaba dividido por el cauce de la Riera, en dos partes claramente diferenciadas, debiéndose asentar en cada una de ellas un tipo de población diferenciada por su actividad o profesión.

Esta distribución venía determinada básicamente por cuestiones circulatorias y de comunicación, que como ya hemos señalado, son las que prevalecen en la planificación del Ensanche.

En la zona Oeste no existían grandes arterias comerciales, sino que las vías de comunicación poseían una circulación poco intensa a pesar de su proximidad con el puerto, circunstancia que por otra parte hizo radicar el barrio de pescadores y marineros al Sur del arrabal de Santa Catalina. En cambio, en la zona Norte y Este confluían las grandes vías comerciales de la isla, por las que se efectuaba la mayoría de los servicios a la ciudad, como las carreteras de Sóller, Alcudia, Capdepera, la línea del ferrocarril, los caminos vecinales de Buñola y Molinar de Levante, etc.

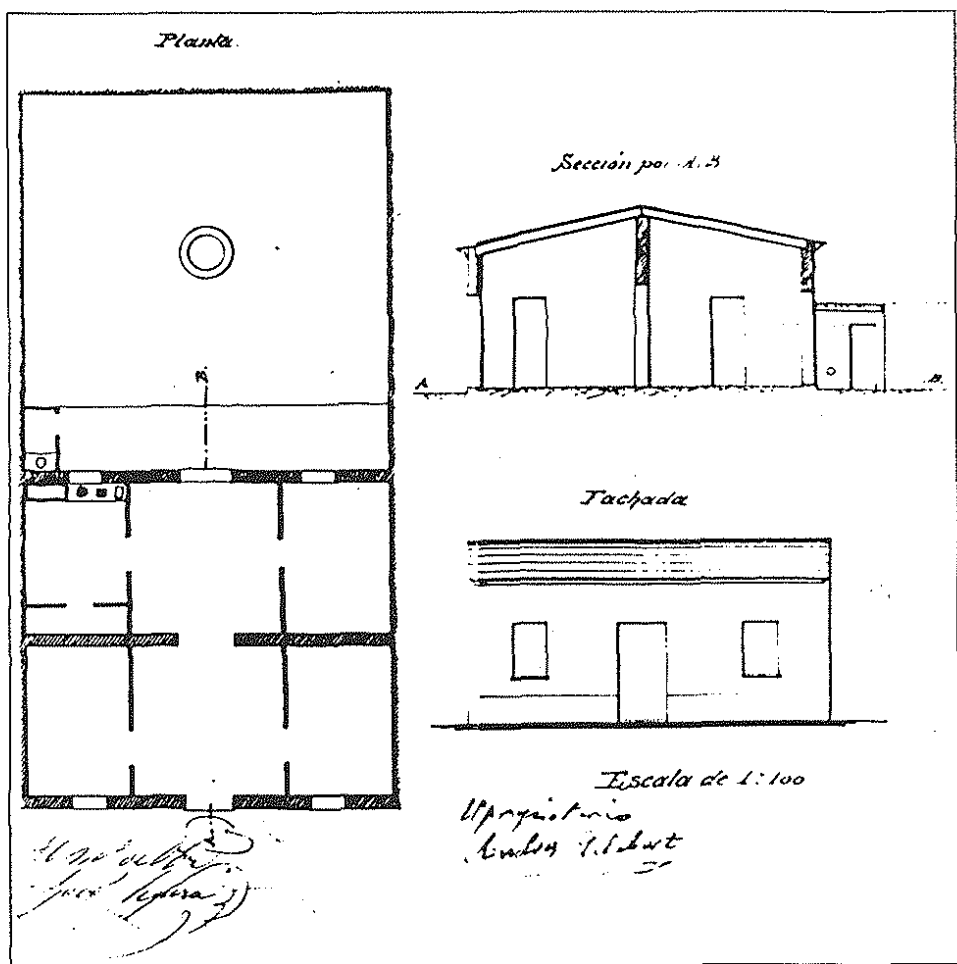
Dadas las diferencias entre ambas partes, Calvet propuso como zona industrial y comercial del Ensanche la Norte y Este, lo que suponía el trazado de nuevas vías de comunicación. En cambio reservó la zona Oeste para barrio residencial, donde se alojarían las clases pudientes, militares, profesiones liberales y personas que no tuvieran relación inmediata con la industria y el comercio.

Se pensaba, sin embargo, que la diferenciación entre ambas zonas no se marcaría de forma brusca, sino que existirían otras de transición. Estas enlazarían aquellas que tuvieran exagerados los rasgos anteriormente apuntados. Así, la parte más industriosa y comercial se desarrollaría entre la carretera de Sóller y Lluçmajor, y la más tranquila entre la Riera y el camino de Son Rapiña.

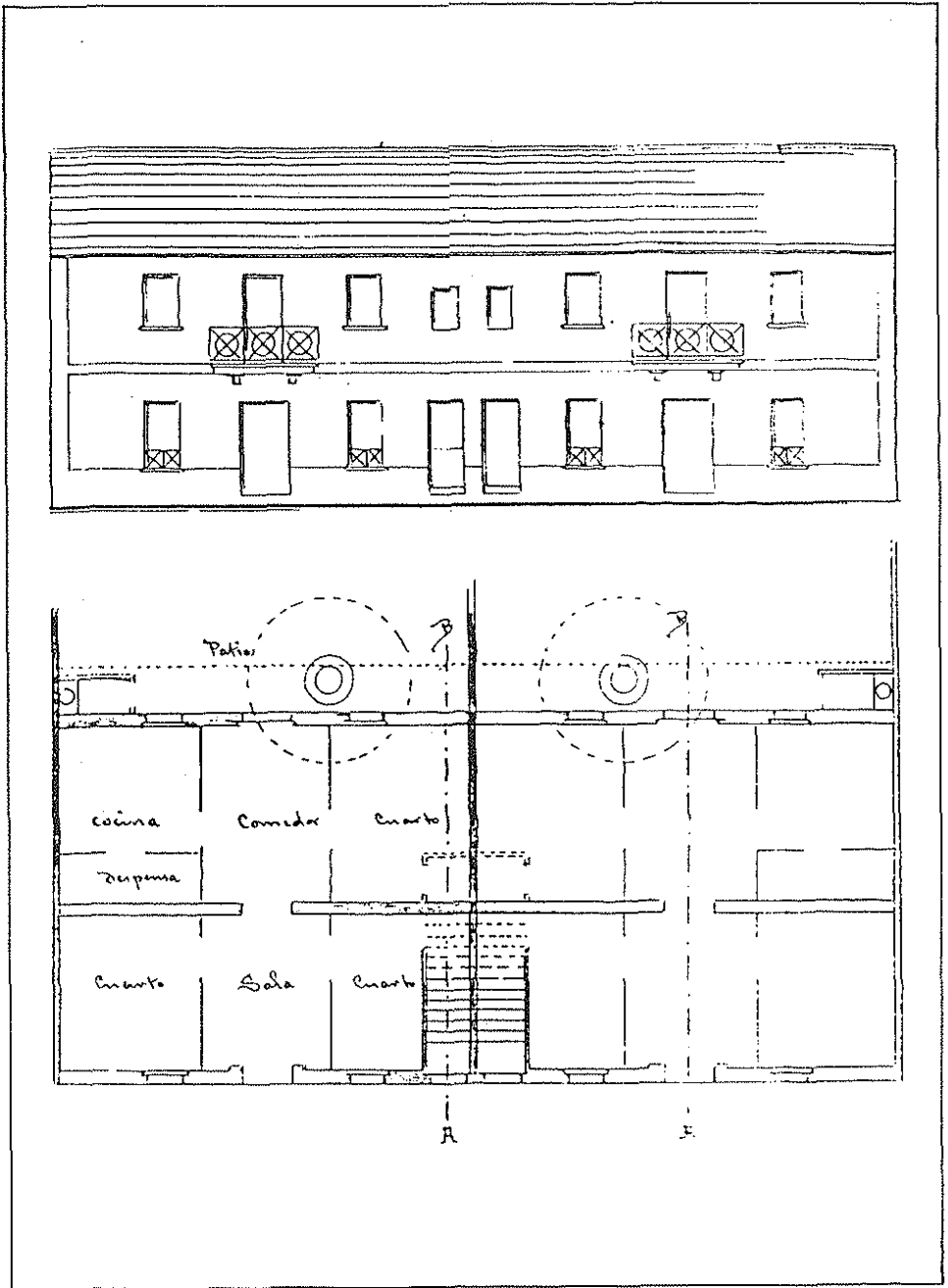
Siguiendo el programa al que debía ajustarse el proyecto de Ensanche, Calvet indicaba las zonas más apropiadas para la ubicación de los edificios públicos y las zonas verdes.

Proponía, en primer lugar, un mercado general, semejante al existente en la plaza de Abastos, en la plaza del Progreso de Santa Catalina. Otro en la zona comprendida entre el ferrocarril y la carretera de Sóller. Y finalmente otro también general entre la carretera de Inca y el mar, que podría desdoblarse en varios repartidos en las diversas plazas de la zona.

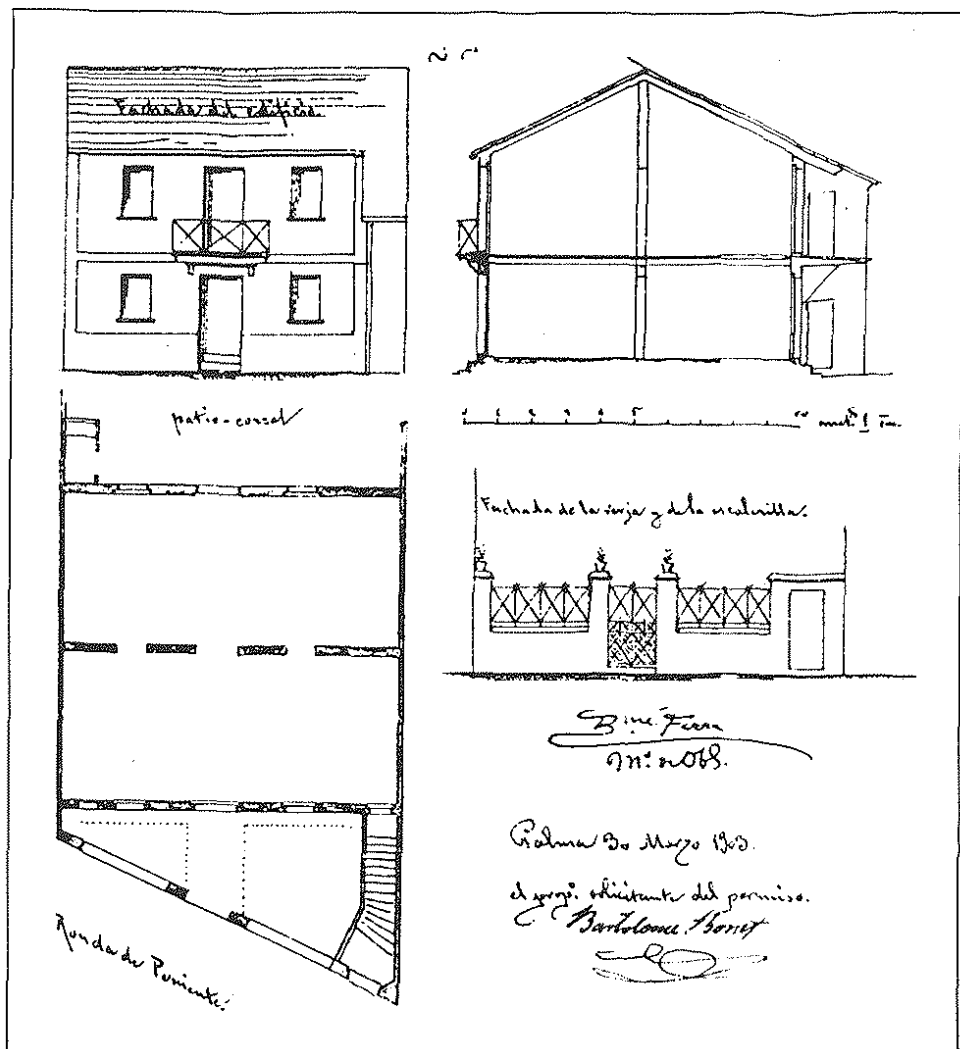
Las escuelas públicas las situaba en las zonas en que abundaban las calles de tercer orden, es decir, en los puntos apartados de la gran circulación, con el fin de no ocasionar estorbos a las horas de entrada y salida de los niños, y también para evitar accidentes. Ahora bien, no se fijaban taxativamente los emplazamientos, a fin de que, llegado el momento fuera el propio Ayuntamiento el que adquiriera los solares a bajo precio, evitando así cualquier tipo de especulación.



Tipología de Vivienda Unifamiliar. Característica del Ensanche.



Tipología de Vivienda Plurifamiliar. Característica del Ensanche.



Tipología de Vivienda de tradición decimonónica.

En los terrenos que quedaron libres tras el derribo de las fortificaciones, en las proximidades del gran paseo de ronda, pensaba situar las bibliotecas, juzgados, teatros, museos y depósitos municipales. Tampoco en este caso comentaba su ubicación exacta, puesto que, según la ley de derribo de las murallas de 7 de mayo de 1895, el Ramo de la Guerra debía escoger los terrenos de esta zona que necesitara para la construcción de cuarteles, obras de defensa y otros edificios de carácter militar²⁷.

Las iglesias las situaba en las proximidades de la vía de segundo orden de ron-

da, contigua al gran paseo. No precisaba tampoco sus emplazamientos particulares, pues Calvet era de la opinión de que, dados los sentimientos religiosos de la población, no faltarían personas que donasen manzanas enteras para este fin.

Para el observatorio astronómico que exigía un lugar elevado y apartado, aconsejó dos puntos, junto al camino de Son Rapiña en la proximidad del caserío de la Sinia d'en Gil, o cerca del molino d'en Perot.

Finalmente se indicaba, como emplazamiento apropiado para el matadero, la zona de Levante junto al mar, entre la playa y la carretera de Lluçmajor, ya que en aquel lugar no escaseaba el agua y resultaba fácil la eliminación de residuos.

En el proyecto de Ensanche, Calvet dedicaba a parques y jardines dos grandes zonas que por sus especiales características no eran adecuadas para la edificación.

El primero de ellos, de ciento sesenta y nueve mil trescientos cincuenta y un metros cuadrados de superficie, debía estar situado al Norte de la población, quedando limitado entre el nuevo cauce de la Riera, el camino de Jesús, el límite exterior del Ensanche y el gran paseo de ronda. Los terrenos a él dedicados eran según Calvet los menos ventilados y más húmedos de la zona del Ensanche; además su proximidad con el cementerio municipal los hacía impropios para la edificación.

El otro parque, de treinta y una mil doscientos metros cuadrados, quedaba emplazado al Oeste; entre el camino de Génova, Santa Catalina, Son Espanolet y el límite exterior del Ensanche. Se aprovechaba así la depresión del torrente de San Magín que exigía importantes obras para dedicarlo a zona edificable.

La ubicación de estas manchas verdes era la adecuada para servir de pulmón a la ciudad. No obstante, como ha señalado Gabriel Alomar, se nota a faltar una tercera en la zona Oeste, entre las estaciones y el mar²⁸. Tal vez Calvet, para subsanar esta carencia, propuso el trazado del paseo del Molinar, en los terrenos ganados al mar, y la transformación de la explanada de Can Pere Antoni en jardín e hipódromo, como lugares de esparcimiento de la población.

Aunque la ley de ensanche de poblaciones entonces vigente exigía que se trazaran en los planos las arterias de distribución de aguas potables, el Plan Calvet elude esta cuestión por diversos motivos. En primer lugar se desconocía de dónde debían arrancar las citadas arterias, ya que no se había determinado qué fuentes o caudales se emplearían para abastecer el Ensanche. Por otro lado, no se podía recurrir a las aguas destinadas al casco antiguo, por su escaso caudal y sus insuficientes condiciones higiénicas. En suma, no pudo acometer este problema por las dificultades expuestas. No obstante trazó la menor cantidad posible de contrapendientes en las vías, para evitar obras o disposiciones costosas al tender las cañerías.

Tampoco se detalla la red de alcantarillado, al ir íntimamente ligada a la de abastecimiento de aguas. Calvet se limitó a unas orientaciones de tipo general. Así, debía fomentarse el establecimiento de alcantarillas, evitando en lo posible la construcción de pozos negros, dado que no desaparecían con facilidad; éstas habían de construirse con materiales impermeables, de acuerdo con los adelantos modernos, dotándolas de agua suficiente para arrastrar todos los residuos.

La manzana y la tipología arquitectónica

Una de las aportaciones esenciales a la teoría de la ciudad fue la idea de manzana, tal como la concibió Cerdá, "*Primera entidad elemental de la edificación, por-*

que aun cuando el elemento más originario y natural sea la casa, como ésta se encuentra rarísimas veces formando una sola entidad aislada e independiente, funcionando por lo regular en combinación con otras, que forman en su conjunto la manzana, es mucho más sencillo y expedito hablar de dicho conjunto, estableciendo para él las reglas que se crean conducentes”²⁹. La manzana era, según Cerdá, el determinante del trazado de la calle a la vez que servía de módulo de toda la ciudad. Se refería a una manzana cuadrada que daba como resultado un plano ortogonal.

La idea de Calvet era diametralmente opuesta a la de Cerdá; para él las manzanas venían determinadas tanto en su área como en su forma por el trazado de las calles, y éstas a su vez, como ya hemos indicado, habían sido concebidas básicamente teniendo en cuenta cuestiones circulatorias. El resultado era una trama interna constituida por un conjunto de manzanas, de desigual superficie y de forma irregular, predominando las rectangulares, triangulares y trapezoidales.

Frente al valor homogéneo e igualitario representado por la manzana cuadrada de Cerdá³⁰, Calvet era partidario de la diversidad. “*De todo ha de haber en una población, desde las manzanas reducidas de trescientos cincuenta metros cuadrados que permiten a las clases acomodadas vivir en hotelitos aislados por calles de toda vecindad, hasta las manzanas de doce mil metros cuadrados que dan área suficiente para las grandes industrias*”³¹.

Aparte de tratar otras cuestiones relacionadas con la manzana, como su orientación o higiene, Cerdá mostró gran preocupación en su configuración, en su disposición interna y en el área que ocuparía la edificación, que no podría sobrepasar la mitad del espacio designado a patio o jardín. Calvet, con una concepción diferente del urbanismo en la que se tenía casi exclusivamente en cuenta el desarrollo de la ciudad horizontalmente, se limita a fijar como norma un espacio interno libre del veinte al veinticinco por ciento de la superficie total, aunque con cierta flexibilidad, “*pues sería un absurdo aplicarla a una manzana que se destinase a teatro, circo, iglesia, edificio público, casa de un potentado (en la que la holgura interior puede suplir sobradamente la falta de patios centrales), o a una manzana pequeña, y no sería menos temeridad el dividir las manzanas en solares y fijar los patios interiores*”³².

Su formación de ingeniero y su ya citada concepción urbanística hizo que Calvet se despreocupara del problema de la edificación, siempre que no afectase a la ocupación del suelo, o a cuestiones higiénicas o de servicios; como por ejemplo al tratar de la altura de los edificios en relación con la anchura de la calle, nos muestra las alternativas posibles para adaptar la altura de la construcción a los límites fijados³³. No obstante, los planteamientos estéticos, tipológicos o espaciales fueron olvidados por Calvet, si exceptuamos algunas referencias aisladas a la función estética del edificio público³⁴, o ciertas observaciones críticas a edificios ya existentes del casco antiguo, como la relativa al Teatro Principal, “*hecho dando puntapiés y menospreciando todos los principios de la Estética*”³⁵.

Juicios sobre el Plan Calvet

A la hora de valorar la obra de Calvet, hemos recurrido a los juicios emitidos por tres arquitectos-urbanistas mallorquines que vieron el plan de forma diferente, no sólo porque sus análisis fueron hechos con una perspectiva distinta, sino tam-

bién porque su formación les hacía concebir el urbanismo de manera no coincidente.

El primero de ellos que hizo alusión al tema, en un momento en que la realización del Ensanche era todavía incipiente, fue Gaspar Bennazar Moner (1869-1933), arquitecto municipal y autor del *Plan General de Reforma de Palma* (1916). Bennazar, que reducía básicamente sus propuestas a la solución de problemas de circulación e higiene mediante el trazado de grandes vías, elogiaba la obra de Calvet afirmando que *"su práctico desarrollo nos va demostrando sus excelencias"*³⁶.

Más profundos y críticos fueron los análisis efectuados por el arquitecto regionalista Guillermo Forteza Pinya (1892-1943), autor de numerosos escritos sobre urbanismo, no sólo referidos al caso concreto de Palma, sino también abordando cuestiones teóricas sobre la ciudad³⁷.

Sus concepciones urbanísticas, influenciales por Camillo Sitte en una primera etapa y posteriormente por el racionalismo, chocaban con los planteamientos de los ingenieros exclusivamente preocupados por cuestiones higiénicas y circulatorias a la hora de planificar la ciudad. Concretamente, al referirse a los planes de Cerdá y Calvet, se expresaba en estos términos: *"Si del monstruós eixamplament de Barcelona s'ha pogut dir que era una deshonra d'Europa, del nostre, si mentalment l'unim amb la renovació de Roma, amb el nou cementiri de Génova i altres engendres veïns, podem dir, sense por a equivocar-nos, que és una afronta del Mediterrani"*³⁸.

Forteza era partidario de la revisión del Ensanche de Palma, en unas fechas en las que empezaban a notarse las deficiencias de la ciudad nueva, que en muchas ocasiones no se debían a defectos del proyecto en sí, sino a la falta de organización previa y a la ausencia de ordenanzas sobre edificación por parte del Ayuntamiento. Las medidas que proponía iban encaminadas a solventar algunas cuestiones relacionadas con la zonificación y la estética del Ensanche, que según Forteza habían sido resueltas de forma poco satisfactoria. En primer lugar marcaba y delimitaba las zonas urbanas, pues consideraba necesario enlazar lógicamente los diversos organismos, los servicios de la ciudad. Las zonas que proponía eran las siguientes. La zona de negocios, con una superficie edificada hasta el ochenta por ciento en relación con el área total. La de vivienda, dividida a su vez en tres subzonas; la de casas de vecinos, la de chalets para clases pudientes, y la de viviendas baratas. Seguidamente citaba la industrial y comercial, que debían instalarse siempre en el lado opuesto a los vientos dominantes. Los locales y establecimientos insalubres habrían de situarse fuera de la población, separados de la misma por extensas plantaciones de árboles que actuaran como una cortina. Forteza señalaba también la importancia de las zonas verdes en el interior de la ciudad y de los campos de juego o jardines infantiles, debido sin duda a su condición de arquitecto escolar.

Como premisa fundamental para la vitalización del Ensanche proponía el embellecimiento de la zona. Para ello era partidario de una política de mejora estética y reforma exterior de todas las construcciones que desentonaran con el conjunto. Asimismo consideraba necesario introducir en los barrios que previamente se determinarían diversos motivos ornamentales, aparte de los preferentes y más indispensables de carácter práctico, como aceras y pavimentación asfáltica; estos motivos podrían ser calles porticadas, fuentes públicas, bocas de riego, quioscos, anuncios luminosos, etc.

Por último Gabriel Alomar en la década de los cuarenta, en una época en la que el plan según Calvet debía estar ya concluido, aborda su estudio con motivo

de la redacción del *Plan General de Alineaciones y Reforma* (1941), centrando sus críticas en los aspectos circulatorios, higiénicos, estéticos y legales³⁹.

Para Alomar, en el plano del Ensanche quedaba convenientemente resuelto el problema circulatorio. No obstante señalaba algunos defectos como la falta de rectitud de los ejes de las vías, la “*iarracionalidad*” de las plazas, y la falta de proporción entre la anchura de las calles y su aforo circulatorio.

Las cuestiones higiénicas, según Alomar, se tenían en cuenta en la razonada memoria del proyecto; sin embargo no habían sido traducidas en normas de aplicación práctica, como la reglamentación interior de la manzana, las zonas verdes, el establecimiento de zonas industriales o la organización urbanística del deporte.

Alomar hacía notar también la falta absoluta de intención estética en el Ensanche, que podría haberse subsanado con el emplazamiento de edificios singulares, arbolado, pavimentos dignos, etc.

Como ya lo había hecho Forteza, Alomar señala también algunas deficiencias que no se deben la plan en sí mismo, sino a la ausencia de una legislación municipal adecuada a la hora de su realización, lo que había “*contribuido no poco al antiurbanismo reinante en el Ensanche*”⁴⁰. Entre las disposiciones cuya falta más se hacía notar figuraba, según Alomar, la que debía limitar el área de la ciudad, no permitiendo edificar fuera de la misma; como consecuencia de esta carencia surgieron gran número de zonas extraradiales sin plan de conjunto, fuera de los límites del Ensanche, quedando en cambio en el interior áreas sin edificar. Otras disposiciones similares, como reglamentos relacionadas con la profundidad de los edificios para ordenar el interior de la manzana, o con la altura de las construcciones, no existieron o no tuvieron vigencia.

Tras su paso por el Massachusetts Institute of Technology⁴¹ donde se dio cuenta de que el urbanismo no tenía sentido sin la sociología⁴², aporta aspectos nuevos a la revisión del Ensanche. Así, Alomar era partidario de reemplazar la masa amorfa, sin contenido social, de calles y casas en que se había convertido la ciudad diseñada por Calvet, por una estructura orgánica, que contuviera “*los distintos grupos humanos que siempre tienden a formarse en el seno de toda comunidad biológica*”⁴³.

Lo fundamental consistía en dar mayor relevancia a los llamados grupos sociales primarios, especialmente al “*grupo vecinal*”, “*grupo formado por las familias, todas más o menos relacionadas entre sí, que habitan próximamente —lo que Santo Tomás de Aquino llamaba el vicus o vicinia domorum— y cuyas personas concurren habitualmente a determinados puntos, sean iglesias, comercios, espectáculos, etc., manteniendo por lo tanto un contacto habitual, más o menos frecuente*”⁴⁴.

El resurgimiento de la comunidad vecinal requería la estructura propia para albergarla y desarrollarla; ésta, según Alomar, sería el barrio. Para su limitación se tomaría como base las demarcaciones parroquiales ya existentes, y como elemento importante, en su centro neurálgico o de atracción, la iglesia parroquial “*con su campanario que simbolice la unidad del barrio y el reloj que sincronice sus actividades*”⁴⁵.

Estos planteamientos se avenían perfectamente con el programa del obispo José Miralles Sbert acerca de la construcción de nuevos templos en los barrios periféricos de Palma, aprovechando la situación de excepcional privilegio de la iglesia en los primeros tiempos de la postguerra. El plan de Miralles abarcaba la reanudación de las obras de edificios religiosos que se encontraban estancadas desde hacía mu-

chos años, así como la edificación de otros nuevos en lugares diversos de la isla. Todo, pues, apuntaba a una revitalización parroquial que asegurase el control eclesiástico de una ciudad en expansión⁴⁶. En 1937 el obispo Miralles nombró una comisión encargada de llevar a cabo los estudios necesarios para servir de base a su programa. La citada comisión, de la que formaba parte Alomar, elevó su informe al prelado en abril de 1938, y en la misma fecha se firmaba el decreto episcopal de *Nueva organización parroquial de Palma de Mallorca y su ensanche*, según el cual quedaba dividida la nueva zona de la ciudad en diez parroquias⁴⁷.

El Plan Calvet y su realización

No vamos a tratar aquí la historia y las vicisitudes por las que pasó el plan desde su aprobación en 1901 hasta 1941, fecha de su revisión por Gabriel Alomar. Tampoco daremos aquí cuenta detallada de que forma el Ensanche, durante este largo período de cuarenta años, fue creciendo progresivamente, indicando cómo y cuándo se realizaba la apertura de calles, la expropiación de terrenos o la venta de solares. Lo que nos proponemos, como conclusión después de haber expuesto a lo largo del trabajo el contenido del plan, es mostrar cuál fue el resultado. Se siguió la idea inicial del autor con ligeras variaciones, o bien se llegó a algo muy distinto de lo que en un principio se pretendía en la memoria.

Como ya lo indicamos con anterioridad, la superficie del Ensanche había sido calculada para las necesidades de Palma en un período de tiempo de veinticinco años. En 1940 parte del Ensanche estaba todavía sin cubrir, existiendo una importante zona despoblada situada al Este de la ciudad. No obstante, de haberse limitado por parte del Ayuntamiento las construcciones en el extrarradio, en aquella época estaría cubierta la totalidad del área del proyecto, aunque con una mínima densidad de población puesto que más del cincuenta por ciento de las construcciones eran viviendas unifamiliares de una sola planta⁴⁸.

La labor de urbanización se llevó a cabo también con más lentitud de la prevista. Entre 1925 y 1940 se efectuaban todavía importantes obras en el interior del Ensanche, encaminadas principalmente a la apertura y regularización de vías⁴⁹. Incluso en 1945 se trabajaba en la construcción de algunos tramos como el de la calle de Tomás Forteza, entre Juan Maragall y José Rover Motta, o en la regularización de algunas calles como la última citada⁵⁰. Los trabajos se realizaban por contratos, adjudicándose a constructores particulares mediante subastas públicas. Los terrenos necesarios, si excluimos los correspondientes a la superficie de las murallas, se adquirían por expropiación, aunque con frecuencia algunos propietarios los cedían gratuitamente al Ayuntamiento⁵¹.

En cuanto a la configuración de la ciudad mediante el trazado de las vías podemos afirmar, en términos generales, que se respetó el plano inicial si exceptuamos algunas variaciones como la efectuada en la zona de Pérez Galdós, en el actual polígono del Molinar de Levante, y en los terrenos de Can Vallori donde se levantó el asilo de las Hermanitas de los Pobres⁵². Sin embargo, llevando a cabo un análisis más detallado, se observa que la realización de algunas calles se hizo con no demasiado rigor; calles que en plano aparecen rectas en la realidad son quebradas, y hasta es frecuente encontrar errores considerables, del orden de varios palmos, en la anchura de diez a veinte metros⁵³.

Para nada se tuvo en cuenta las disposiciones que regulaban la altura de los edificios en relación con la anchura de las calles; como ya hemos indicado, más de la mitad de las construcciones del Ensanche tenían una sola planta. En 1937 la Corporación Municipal, “*a fin de evitar el desorden urbanístico que se venía observando en la zona del Ensanche*”⁵⁴, procedió a clasificar las vías según su importancia, determinando la altura mínima de las fachadas y su extensión longitudinal en cada una de ellas⁵⁵. Para las de primer orden, —las Avenidas y las Ramblas—, se fijaba la altura mínima en diecinueve metros, que correspondía a un edificio de planta baja y cuatro pisos. En las calles Aragón, Espartero, Gilabert de Centellas, Héroes de Manacor, Hornabeque, Infanta Paz, Ramón y Cajal, y 31 de Diciembre, clasificadas como vías de segundo orden, se establecía la altura en quince metros. Once metros eran los señalados para las calles de tercer orden, y siete y medio para las de cuarto orden, aunque en estas últimas se permitía una altura superior en fachadas de dieciocho o más metros. Las alturas mínimas de las edificaciones también se normalizaban en las plazas; en quince metros para las de Berenguer de Palou, Reig, San Miguel y García Orell; once en la de Pedro Garau, y siete en la de Guillermo Moragues y la de Can Barberi⁵⁶.

Estas disposiciones resultaron ser a la larga más perjudiciales que beneficiosas, pues al no fijarse la altura máxima de la fachada, las nuevas construcciones que fueron sustituyendo a las antiguas incumplieron también la propuesta de Calvet, en el sentido de igualar la altura de las casas con la anchura de las vías. Esto ha conducido a la proliferación en el Ensanche de calles oscuras y constreñidas entre grandes bloques.

Como pérdida importante del Plan Calvet debemos señalar una de las pocas zonas verdes de la ciudad que debía situarse en el Oeste, aprovechando la depresión del torrente de San Magín. También se redujo sustancialmente en superficie la otra mayor, emplazada entre el cauce de la Riera y el camino de Jesús, al construirse el complejo de los institutos y algunas instalaciones de carácter recreativo como el velódromo y el canódromo. No obstante el Ayuntamiento, para compensar dicha pérdida, dedicó algunos espacios a jardines públicos, que según el plan Calvet debían estar ocupados por edificaciones, como la plaza del General García Ruiz, urbanizada en 1941⁵⁷, o la explanada del Glacis de Santa Catalina, donde en 1935 se ubicó el grupo escolar Jaime I⁵⁸.

Aunque fuera un aspecto olvidado por Calvet, creemos oportuno a la hora de concluir el análisis del Ensanche hacer alguna alusión al aspecto estilístico de sus construcciones.

Al abordar esta cuestión debemos hacer una triple consideración. Por una parte, hay que señalar que el proyecto de Calvet se aprueba en 1901, lo que supone realizar con gran retraso una tarea decimonónica. Esto ocasiona que algunos lenguajes dominantes en ensanches españoles, como el modernismo en Barcelona, en el caso de Palma quede principalmente localizado en la ciudad antigua, arrabal de Santa Catalina, y en menor medida en la zona del Ensanche que correspondía a las fortificaciones; en esta última se encuentran la Casa Segura, la Casa del Bar Triquet, la Casa de la Espiga de Oro, la Casa del Bar Cristal, etc.

En segundo lugar debemos tener en cuenta la lentitud en su realización, lo que explica la falta de unidad estilística en las construcciones del Ensanche, ya que en este dilatado espacio de tiempo se han ido sucediendo diferentes lenguajes como modernismo, regionalismo, racionalismo y los estilos de la postguerra.

Finalmente, al mantener el casco antiguo como centro de la ciudad y como lugar privilegiado para las clases "directorales", las viviendas importantes con un cierto carácter o estilo, sobre todo en la primera fase de desarrollo del plan, se localizaron en la zona antigua o bien en sus inmediaciones, mientras que el Ensanche se cubría con casas sencillas sin un lenguaje definido.

NOTAS

1. ZAFORTEZA Y MUSOLES, D.: *La Ciudad de Mallorca. Ensayo histórico-toponímico*, Antigua imprenta Soller, Palma, 1953, t. 1, pág. 87.
2. Vid. CANTARELLAS CAMPS, C.: *La arquitectura mallorquina desde la Ilustración a la Restauración*, Institut D'Estudis Balearics, Palma, 1981, pág. 444.
3. ZAFORTEZA Y MUSOLES, D.: *Op. cit.*, pág. 81.
4. ZAFORTEZA Y MUSOLES, D.: *Op. cit.*, págs. 81-87.
5. Vid. SEGUI AZNAR, M.: *Propuestas urbanísticas de Gaspar Bennazar*, en el B.S.A.L., año XCVII, tomo XXXVIII.
6. CANTARELLAS CAMPS, C.: *Op. cit.*, pág. 482.
7. CANTARELLAS CAMPS, C.: *Op. cit.*, pág. 480.
8. ALOMAR ESTEVE, G.: *La reforma de Palma. Hacia la renovación de una ciudad a través de un proceso de evolución creativa*, Palma, 1950, pág. 32.
9. Con anterioridad a 1895 el Ramo de la Guerra había hecho algunas concesiones en relación con las zonas polémicas. En 1869 aprobaba el Ensanche de Santa Catalina y en 1893, por R.O., permitía un nuevo polígono para construcciones en las zonas polémicas, desde el Ensanche occidental de Santa Catalina hasta la carretera de Manacor. A.M.P. *Derribo de las Murallas*, L.P. 1068-1, carpeta 1, hoja 14-28-29.
10. Según la nota urgente del corresponsal en Madrid, fechada el 26 de junio de 1893, "el Congreso ha aprobado en sesión de hoy el proyecto de ley cediendo al Ayuntamiento de Palma el recinto de sus murallas, para que pueda proceder a su derribo en la forma que marca la mencionada ley, por la cual, además desaparecen inmediatamente las zonas polémicas, quedando Palma libre de todo obstáculo para su ensanche y desarrollo". A.M.P. *D. Murallas*, L.P. 1068-1, carpeta 1, hoja 10.
11. Vid. Bando del alcalde de Palma Enrique Lladó y Lladó en el que se anuncia el contenido de la R.O. y se invita al vecindario a la sesión extraordinaria del día 12 para que el acto que realice la Corporación sea sancionado por el pueblo. A.M.P. *D. Murallas*, L.P. 1068-1, carpeta 1, hoja 66.
12. Vid. *Ley de cesión y derribo de las murallas*, artículo 4.
13. Vid. *Definición de la zona del Ensanche*, párrafo 3º.
14. Bernardo Calvet y Girona (1864-1941). Ibicenco, fue alcalde de Palma entre 1906 y 1907, y posteriormente inspector de Obras Públicas. ROSSELLI, M.: *Gran Enciclopedia Catalana*, t. 4, Barcelona, 1973, pág. 169. Entre sus artículos podemos citar *Las calles de Palma*, en "El Ateneo", t. 1, 1890, págs. 165-185; *Theorie Matematiche des Assurances sur la vie*, en "El Ateneo", T. 1, 1890, págs. 371-377; *Las murallas de Palma deben derribarse*, en "El Ateneo", tomo II, 1891, págs. 39-45/70-81/113-124.
15. CALVET Y GIRONA, B.: *Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Palma de Mallorca. Memoria*, Tipo-litografía de Amengual y Muntaner, Palma, 1909.
16. Vid. TARRAGÓ CID, S.: *Los continuadores de Cerdá*, en "Ildefonso Cerdá (1815-1876)", Catálogo de la exposición conmemorativa del centenario de su muerte, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Barcelona, 1976.
17. CALVET Y GIRONA, B.: *Op. cit.*, pág. 50.
18. Vid. SORIA Y PUIG, A.: *La tradición de la cuadrícula en España*, en "Ildefonso Cerdá (1815-1876)".
19. Vid. CALVET Y GIRONA, B.: *Op. cit.*, pág. 57.
20. Vid. CALVET Y GIRONA, B.: *Op. cit.*, pág. 57.
21. Para el análisis de la red arterial de Palma véase BRUNET ESTARELLAS, P.J.: *Infraestructura de transportes y modelo territorial: crítica de la red arterial de Palma y de sus implicaciones metropolitanas*, en "Annals", nº 1, 1985.
22. CALVET Y GIRONA, B.: *Op. cit.*, pág. 57.
23. Vid. *Programa a que se deberán ajustar los proyectos de ensanche para Palma de Mallorca*, en la "Gaceta", 3 de junio de 1897, artículos 3º y 5º.
24. Migue! Forteza hace referencia (*Las carreteras de Baleares*, Ministerio de Obras Públicas, Madrid, 1958, pág. 137) a un anteproyecto de carretera de circunvalación de la ciudad; se incluía en el proyecto premiado en el concurso convocado por el Ayuntamiento en 1939. Gabriel Alomar propone (*La Reforma de Palma*, págs. 80-81) una Vía de Cintura para separar la zona urbana de la rural, y servir de enlace exterior entre las distintas carreteras radiales.

25. No obstante Calvet era consciente de los problemas del casco antiguo tal como se evidencia en su artículo *Las calles de Palma*, en "El Atenco", año I, nº 6-10, junio de 1890.
26. CALVET Y GIRONA, B.: *Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Palma de Mallorca*, pág. 79.
27. El Ayuntamiento en diciembre de 1901 se comprometía a adquirir y entregar al Ramo de la Guerra el terreno que necesitara para obras de defensa en las inmediaciones de la estación de ferrocarril del Pont d'Inca, a los efectos del artículo 3º de la ley de 7 de mayo de 1895. A.M.P. D. *Murallas*, L.P. 1068-1, carpeta 1, hoja 54.
28. ALOMAR ESTEVE, G.: *Memoria del Plan General de Alineaciones y Reforma* (Mecanografiada), 1941, pág. 37.
29. CERDA, I.: *Informe de la Junta Consultiva de la Policía Urbana sobre el anteproyecto de reforma interior de Madrid*, en "Revista de Obras Públicas", 1863, pág. 7.
30. Vid. TARRAGO CID, S. y SORJA Y PUIG, A.: *La ciudad igualitaria y Análisis del Plan Cerdá*, en "Ildefonso Cerdá (1815-1876)".
31. CALVET Y GIRONA, B.: *Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Palma de Mallorca. Memoria*, pág. 59.
32. CALVET Y GIRONA, B.: *Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Palma de Mallorca. Memoria*, pág. 79.
33. Véanse perfiles transversales de las calles y pasos del Ensanche de Palma, en CALVET Y GIRONA, B.: *Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Palma de Mallorca. Memoria*.
34. Vid. CALVET Y GIRONA: *Las calles de Palma*, págs. 182-183.
35. CALVET Y GIRONA: *Las calles de Palma*, pág. 183.
36. BENNAZAR, G.: *Memoria del Plan de Reforma de Palma* (mecanografiada), pág. 11.
37. Vid. SEGUI AZNAR, M.: *Guillermo Forteza, urbanista*, en "Mayurqa", 19.
38. FORTENZA, G.: *L'art de construir les ciutats i la reforma de Palma*, Imprenta Amengual i Muntaner, Ciutat de Mallorca, 1921, pág. 7.
39. Vid. ALOMAR ESTEVE, G.: *Memoria del Plan General de Alineaciones y Reforma*, págs. 31-38.
40. Vid. ALOMAR ESTEVE, G.: *Memoria del Plan General de Alineaciones y Reforma*, pág. 38.
41. Vid. ALOMAR ESTEVE, G.: *Memorias de un urbanista. 1939-1979*, Miquel Font Editor, Palma, 1986, págs. 37-40.
42. Vid. FERRA-PONÇ, D.: *Cultura i Política a Mallorca (IV)*, en "Randa", nº 5, pág. 177.
43. ALOMAR ESTEVE, G.: *La Reforma de Palma*, pág. 87.
44. ALOMAR ESTEVE, G.: *La Reforma de Palma*, pág. 88.
45. ALOMAR ESTEVE, G.: *La Reforma de Palma*, pág. 90.
46. Vid. FERRA-PONÇ, D.: *Op. cit.*, pág. 169.
47. Vid. *Memoria General sobre el estado de las obras de los nuevos grupos parroquiales en el Ensanche de Palma*. Archivo Diocesano de Mallorca, s/cl.
48. ALOMAR ESTEVE, G.: *Memoria del Plan General de Alineaciones y Reforma*, pág. 32.
49. Véanse las *Memorias de Secretaría* de estos años donde se especifican las obras realizadas: 1928, pág. 37; 1929, págs. 32-34; 1930, págs. 28-30; 1931, págs. 21-25; 1932, págs. 42-52; 1933, págs. 54-57; 1934, págs. 55-58; 1935, págs. 56-57; 1936, págs. 29-34; 1937, pág. 26; 1938, págs. 30-31; 1939, págs. 27-32; 1940, págs. 26-29.
50. *Memoria de Secretaría*, 1945, pág. 26.
51. Vid. *Memoria de Secretaría*, 1931, pág. 22; 1934, pág. 58; 1936, pág. 31.
52. Previos los trámites consiguientes y la aprobación de la Superioridad, por R.O. de 28 de abril de 1930, y con el fin de proponer, en terrenos de Ca'n Vallori, la construcción del nuevo Asilo de las Hermanitas de los Pobres, se aprobó el proyecto de supresión de dos calles señaladas en el plano general de Ensanche con los números 56 y 66. *Memoria de Secretaría*, 1930, pág. 31.
53. ALOMAR ESTEVE, G.: *La Reforma de Palma*, págs. 83-84.
54. *Memoria de Secretaría*, 1937, pág. 28.
55. La extensión longitudinal de las fachadas que se fijaba era idéntica para las vías de primero, segundo y tercer orden: edificaciones de una sola vivienda por planta, fachada de diez metros; dos viviendas por planta, fachada de dieciséis metros. No se especificaba en las vías de cuarto orden. *Memoria de Secretaría*, 1937, págs. 28-30.
56. *Memoria de Secretaría*, 1937, pág. 30.
57. *Memoria de Secretaría*, 1941, pág. 26.
58. *Memoria de Secretaría*, 1935, pág. 60.

