

onada

Quadern de debat

Número 98 - juny-juliol 2002 - 3,60 euros

Aparcament Porta Santa Catalina

Milloram Palma de dalt a baix



Un parking
3 plantes d'aparcament subterrani
122 places per a residents
234 places de rotació



Un parc infantil
Més espai verd
Més zones per a vianants
Jocs infantils

SMAP Treballam per millorar la ciutat. Disculpin les molèsties Palmavialliure

Ajuntament de Palma

►► Una ciutat agreujada



grava-te'ls al cap!

012

012 

atenció ciutadana

Informació general i serveis

El telèfon 012 informa sobre els diferents serveis i organismes de la Generalitat de Catalunya i sobre infinitat de serveis d'arreu del país.

112

 **112** 

emergència

Ambulàncies, bombers i policia

El telèfon 112 facilita l'accés dels ciutadans de Catalunya als serveis d'emergències. Un únic telèfon per a totes les emergències.

*Molt per fer
molt per viure* →



Generalitat de Catalunya

www.gencat.net

4 hemeroteca i editorial

5 informe

Ciutadans agreujats, un curs per a la reflexió.

Per Sebastià Verd.

10 ciutat

Palma ciutat a bocins.

Entrevista a Pere Rabassa, per Constanza Forteza.



16

"Una soga de cotxes ens ofega".

Entrevista a Miquel Àngel Llauger, per Gina Garcías Sansaloni.



22

Voluntariat ciutadà.

Taula rodona amb Rosa Bueno, Margalida Buades, Antoni Mir i Antoni Tarabini per Magdalena F. Mulet



28

"Palma ara és incòmoda, lletja i de catàleg".

Entrevista a Joan Pascual, per Magdalena Cortés.

34

Una història de lluita.

Entrevista a Antònia Andani, per Juanjo Sánchez.



40

Una ciutat desdibuixada que perd la memòria.

Entrevista a Marià Mayol, per Antoni Oliver.

45 la clau d'ONA

ona Quadern de debat

n. 98, juny-juliol 2002

Edita: Fundesba, SL.

Directora gerent: Sinfo García Gómez.

Director: Sebastià Verd.

Consell assessor: Mateu Carrió (arquitecte), Bartomeu Bennassar (teòleg), Antoni Fleixes (economista) Jaume Garau (psicòleg), Sinfo García (dir. gerent Fundesba), Empar Rocabruna (economista).

Secretària de redacció: Magdalena F. Mulet.

Redacció i col·laboradors: Jordi Calleja, Magdalena Cortès, Gina Garcías, Maria Ferrer, Constanza Forteza, Miquel Massutí, Antoni Oliver, Joana Ma. Roque, Antoni Rosselló, Juan Antonio Sánchez i Jaume Rosselló.

Disseny i muntatge: Eparrutx, tel. 971 420 966 - Palma

Impressió: Imp. Homar. Tel. 971 43 08 61 - Palma

Administració i Publicitat:

Fundesba, S.L. c. Francesc de Borja Moll, 10, entresòl b.
Tel. 971 71 16 61 - Fax 971 71 91 94. 07003-Palma de Mallorca.

Dipòsit legal: PM-608-1992

Preu: 3,60 euros - Subscripció: 36 euros per any (10 números)

(Jaume Rosselló és l'autor de les fotografies d'aquest número)

Tarja de subscripció

En

Adreça

Ciutat Tel

C/c. Banc o Caixa d'Estalvis

Signatura:

Per a subscripcions, copiau aquesta tarja i adreçau-la a **Fundesba, SL.**
c. Francesc de Borja Moll, 10, entresòl b. 07003-Palma de Mallorca, o
telefonau al 971 71 16 61 - Fax 971 71 91 94 - e mail: fundesba@jet.es

Palma, sense remei?

Els ecòlegs urbans consideren que les ciutats, i Palma no és una excepció, funcionen com a ecosistemes i, per això mateix, són o poden ser motiu d'anàlisi ecològica. I com qualsevol altre ecosistema tenen les seves pròpies regles naturals, que si es trenquen poden arrossegat la població al caos, és a dir, a posar en perill les més elementals normes de convivència. Quelcom d'això passa, precisament, a la capital de Mallorca i, per això mateix, ha sorgit un moviment de protesta, els ciutadans agreujats, que s'han mobilitzat, encara tímidament, però amb l'esperança de poder posar les coses al seu lloc. El seu objectiu és dissenyar un projecte de ciutat, capaç de restituir l'ecosistema per tal de poder gaudir de la que només fa una dècada era distingida per *El País* com la població amb major qualitat de vida de tot l'Estat. Què ha passat per regular tant en tan poc temps?

Cal dir d'entrada, que no pretenen culpar de la situació actual a tal o qual dirigent polític o partit, tot i que sabem perfectament qui ha governat el municipi en aquest temps, sinó que volem anar més enfora. Quan l'ecosistema falla, els problemes no són únicament i exclusiva d'un determinat grup, sinó del conjunt, d'una societat que ha perdut el rumb. El fort creixement urbanístic dels darrers anys i la manca d'inversions socials han determinat un fenomen preocupant: la pèrdua de referències. El resultat és una ciutat desestructurada on la major part dels seus elements pateix un greu mancança d'integració. Una ciutat que esdevé progressivament insostenible, que deixa de ser una ciutat habitable per convertir-se en un simple lloc de pas. Una ciutat on els ciutadans han deixat de ser ciutadans per convertir-se en simples vianants d'uns carrers que cada pic són més difícils d'identificar.

I és que, com deia l'ecòleg Salvador Rueda a una conferència pronunciada a Palma, "hi ha una gran diferència entre una comunitat urbana i un agregat d'edificis i carrers densament transitats". A un ecosistema urbà l'home és el principal protagonista, però no sempre és el subjecte que surt més ben parat, sobretot davant una mala o inexistent planificació. Rueda esmentava precisament, com l'home ha passat de ser ciutadà, a unes ciutats pensades per ser viscudes, a ser només un vianant, quan la major part de les ciutats es reserven a l'automòbil i la persona hi esdevé un individu de pas, per les voravies o en cotxe, per anar de la casa a la feina i es converteix en una simple peça en l'engranatge d'una societat individualitzada.

En qualsevol cas, hi ha molts de models de ciutat i, pel que fa a Palma, sembla que ens haguem decantat cap al pitjor dels models coneguts. L'ecosistema urbà de Palma fa aigua per tots els costats, enmig d'una total absència de planificació i, com a conseqüència, sotmès a un procés de revisió urbana farcit de contradiccions. Com exemple, la darrera reforma circulatòria que pretén restringir el trànsit pel centre històric, una mesura que des del punt de vista ecològic i de preservació del patrimoni cultural, ha de ser benvinguda, però que topa amb una manca de projecte que fa que aquesta conversió dels carrers per a vianants, aquesta recuperació de la ciutat, no es faci per als ciutadans sinó pels aparcaments, en definitiva pels cotxes i per als vianants. I com hem après, una cosa són els ciutadans que formen part principal de l'ecosistema i una altra els simples vianants que no ajuden precisament al sistema sinó que el distorsionen.

Com a ecosistema, Ciutat és un absolut fracàs. Però el pitjor -segons transcedeix de les opinions recollides en aquest número d'ONA- és que no hi ha alternativa a la vista. En definitiva, una situació per a la qual sembla que no hi ha remei.

LA CIMERA DEL MEDI AMBIENT I L'ANTIGLOBALITZACIÓ

Aquesta pàgina d'**El Mundo/El Día de Baleares** il·lustra la ressenya d'un esdeveniment important que va tenir lloc a Mallorca: la reunió de ministres de medi ambient de la Unió Europea, en la qual, per primera vegada, es planteja la necessitat d'eliminar el CO₂ de l'atmosfera. El president de la Unió Europea, Jacques Delors, presidí tota la cimera el ministre espanyol de Medi Ambient, Carlos Arias, de torejar l'anticimera, la ja habitual com acompanya les activitats oficials de la Unió Europea. Els ministres de Medi Ambient d'alt nivell es plantegen amb participació de tots els països de la Unió Europea. En aquesta ocasió, endemés, hi haguéreu representants de les Illes Balears, terres de l'Ebre que protestaren contra el desaprofitament del riu i el seu impacte hidroclògic nacional. També es parlà d'eliminar el CO₂ de l'atmosfera, mostraren al seu favor, tot i que Matas votava, a favor, però, de "la filosofia" i no de la realitat.



LA VAGA GENERAL

Aquests dies ocupa la premsa la vaga que ve o que, millor dit, ja haurà vengut quan s'hagi publicat aquest número d'ONA. Una vaga convocada pels sindicats contra la reforma laboral aprovada pel govern del PP i que a les Illes Balears ha sembrat de temor els fixos-discontinus -devers seixanta mil- que podrien no cobrar de l'atur durant els períodes sense feina. Des del Partit Popular s'ha

assegurat que no serà així, però avui per avui la major part dels experts laborals que s'han pronunciat coincideixen a afirmar que la reforma afectarà molt greument el mercat laboral illenc.

Altra cosa és que es dictin normes complementàries o que es faci una interpretació a favor dels fixos-discontinus. De moment, allò que sembla més probable, com diu el **Diari de Balears**, és que els treballadors de les Illes perdin 120 milions d'euros pel "decretàs".



ELS IMMIGRANTS EN EL PUNT DE MIRA

Tal volta més a fora que no a les Balears, on les patronals encara reclamen un contingent major d'immigrants per treballar que a les Illes. En qualsevol cas, però, la immigració és avui per avui una de les principals preocupacions dels ciutadans de la nostra comunitat, segons una recent enquesta feta per GADESO. I no parlem del que passa a Àustria o Itàlia, amb noves normatives per regular la immigració, o dels resultats electorals recents de França i Holanda...

Sense anar més enfora, el Partit Popular també ha fet conèixer la seva intenció de fer més restrictiva la llei d'estrangeria i, de moment, com recull **Última Hora**, ja ha donat instruccions perquè la policia estableixi més controls. Només a les Balears hi hauria devers 3.000 immigrants il·legals amb expedients oberts d'expulsió.



UNA PASSA ENDAVANT CAP A LA NORMALITZACIÓ

Mentrestant des del Pacte de Progrés s'ha volgut donar una passa més en la defensa del català. Així, com es diu a aquesta informació del ***Diario de Mallorca***, des de la Vicepresidència del Govern i des de la Conselleria d'Educació i Cultura s'ha recordat la obligatorietat de retolar i etiquetar els productes en subratllen els consellers nacionalistes, el entitat i el Govern no fa més que defensar Illes a poder ser atesos en la seva pròpia



Ciutadans agreujats, un curs per a la reflexió

Sebastià Verd

Ja fa alguns anys que la Fundació per a la Cultura del Poble promou debats interns, primer amb un nombre reduït de participants i posteriorment de manera més oberta, sobre el comportament ètic de la societat. Aquests debats, que se celebren cada mes, han donat lloc a l'edició de diferents fullets sota el títol de "Converses a Son Roca". L'informe que vos oferim aquí, avui, és la continuació de la tasca d'aquests anys passats que enguany, aquest curs,

s'ha concretat en una llarga reflexió sobre la ciutat actual, sobre la Palma que vivim i patim. La idea sorgí amb l'aparició pública d'un moviment anomenat Ciutadans agreujats que reuní entitats ciutadanes de molt diferent signe davant un estat que disgustava tant els coparticipants de la iniciativa com nosaltres mateixos. Des de novembre ençà, cada mes hem reunit un ponent procedent d'aquests grups i el resultat, en resum, és aquest:



Obres a la Porta de Santa Catalina.

1. PALMA PERD EL RUMB

La primera conversa, amb l'arquitecte Pere Rebassa, va dur a una conclusió clara: Palma ha perdut el rumb, no sap cap on va. No ho sap ningú. Fins fa poc sí que se sabia, encara que no a tothom li agradés. L'evolució de la ciutat havia seguit un itinerari més o menys previsible des que a principis del segle passat s'esbucaren les murades i la Sala donà el vistiplau a l'anomenat Pla Calvet que definia les actuacions a fer, entre altres indrets, a l'Eixampla. El Pla Calvet i posteriorment el Pla Alomar intentaren definir un model de ciutat, però res no impedí l'aparició de l'anomenat desenvolupisme que acabaria per fer malbé la costa mallorquina i per condemnar Palma a la monstruositat d'un eixampla que l'ofega Ciutat i que invalida qualsevol possible equilibri.

Calvet definí un eixampla modèlic, amb carrers de deu metres on no es podien fer més de dos o tres pisos i on les illetes de cases eren reduïdes. Per part seva, Alomar introduí al centre algunes de les reformes que millor definirien la Palma actual, com Jaume III, la plaça de l'Olivar o la zona de Velázquez... però a partir dels anys seixanta, en concret a partir del pla del 63, arribà el caos. Les autoritats municipals veren venir una època d'expansió i ordenaren per prescindir de qualsevol trava que impedís el boom. Els carrers de deu metres dissenyats per Calvet ja no tenguieren només tres alçaries sinó que arribaren a set, més àtic i sobreàtic. La població de Palma rebé la primera gran allau immigratòria que, a més, coincidí amb la primera forta invasió del cotxe que, a poc a poc, acabà sent gairebé l'únic transport per als ciutadans. L'Eixampla perdé aleshores tota la seva personalitat i, per tant, l'oportunitat de lligar el seu creixement en el context d'una ciutat socialment i urbanística equilibrada.

Ja en els anys setanta, el Pla Ribas Piera intentà un canvi de rumb i modificà algunes de les principals infraestructures, però l'ajuntament d'aleshores -ja cap a les acaballes del franquisme- no va prendre cap mesura per controlar les llicències que se sol·licitaren per evitar les restriccions del pla. D'aquesta manera l'especulació s'avançà i impedí la racionalització prevista. No seria fins el 85 quan, amb l'esquerra a l'ajuntament, s'intentà un pla democràtic. Es posà ordre en alguns dels serveis essencials, però no es resolgueren els problemes de conjunt i, fins i tot se'n crearen de nous: la ubicació de la Universitat per exemple. En aquest sentit, lamentablement, l'expansió de Palma semblava un cop més condemnada a seguir la línia dels interessos privats i no les que manava el seny.

El desenvolupament urbanístic de Palma no obeeix les regles establertes. La UIB s'ubicà a la carretera de Valldemossa sense seguir cap directriu, com en el seu temps succeí amb l'aeroport. I amb els accessos a la ciutat, que en lloc de fer-



se per l'interior, segueixen la ruta del sud, a vorera de mar, per davant la Seu i condemnaren el passeig Marítim a ser una carretera. I com, més recentment, amb la construcció d'El Corte Inglés a les Avingudes que va provocar que el centre de Palma es traslladàs cap a aquest gran magatzem. Ara el centre comercial de la ciutat es mou cap a les Avingudes i és ara, precisament, quan es veu que hagués estat important establir l'entrada a Palma pel nord, per la plaça d'Espanya i no pel sud. Ara hi ha un moviment que podria servir per corregir aquest error: es tracta de transformar l'entrada, el polígon de GESA i el Parc de la Mar, en un bulevard i desviar l'autopista cap a la via de cintura però tenim el port que exigeix la construcció d'un túnel... A més a més, això precisaria el segon cinturó de ronda, que podria afavorir un nou desenvolupament urbà en lloc de servir de contrapès. I, sobretot, ningú no assegura que els plans prevists per l'ajuntament es duïguin a terme íntegrament. Hi ha prou exemples de projectes inacabats com per desconfiar.

I és que l'urbanisme a Palma, si qualche moment seguí un pla, ha deixat de fer-ho. Es fa un urbanisme mitjançant convenis que afavoreixen l'interès privat. És el que passà al seu moment amb El Corte Inglés i que ara sembla haver-se estès amb escreix. El polígon industrial de Son Oms es podrà edificar més per poder finançar la Falca Verda -la ventafocs de tots els plans urbanístics de Palma- però a costa d'incrementar el preu dels solars. El nou hospital de Son Llúter es va construir a Son Ferriol on ningú no ho havia previst i, en canvi, es va rebutjar la proximitat de l'Estadi Balear. I s'ha construït sense cap estudi previ d'accessos. Igual que la presó. El Centre Penitenciari es va fer aferrat a la via de cintura perquè era l'únic terreny on, en aquell moment,

no hi havia oposició i perquè, evidentment, era a la venda.

La ciutat antiga s'ha deixat degradar, però ara la rehabiliten a preus molt elevats, que no són a l'abast de la població jove. Es vol evitar el trànsit de cotxes pel centre, perquè els carrers no suporten la densitat actual de vehicles, però es construeix una xarxa d'aparcaments soterranis que segueixen la ruta de les antigues murades, que així s'aixequen novament per establir fronteres entre el centre i un eixampla mal resolt. Les obres molesten, destorben la vida quotidiana, però és que, a més a més, una moderna concepció de la comunicació urbana mai no recomanaria una solució com aquesta que funcionarà més com un imant de trànsit que no solucionarà el seu problema.

2. UNA CIRCULACIÓ CAÒTICA

Parlar de mobilitat a Palma és fer-se ressò d'una malaltia que gairebé no té cura. És tal la proliferació del cotxe, omnipresent com a solució al transport, que constitueix una barrera pràcticament insalvable per a la convivència ciutadana. Les ciutats foren des dels seus orígens un factor decisiu per al desenvolupament de les relacions socials i econòmiques, però en el nostre cas hi ha factors que dificulten aquest objectiu: problemes d'habitatge, entrebancs per al petit comerç, places que ja no són àgores sinó llocs de pas, on la gent va de pressa. La ciutat, antigament acollidora, es transforma en agressora. I enmig d'aquesta situació ens trobam amb un urbanisme que no ha afavorit les comunicacions entre les diferents zones de la població (UIB, polígons monofuncionals, etcètera).

En aquest context, fins a quin punt el cotxe

influeix en la degradació de la convivència? Aquesta és la pregunta que es va fer l'enginyer de camins, Miquel Àngel Llauger. La resposta ve condicionada, evidentment, per un seguit de dades que, com a mínim, conviden a la reflexió: només en deu anys, entre 1989 i 1999 el parc automobilístic de Balears va créixer en un 47%, per passar de 352.000 cotxes a 519.000. En el mateix període el nombre d'autobusos s'incrementà en un 24% i el de motos en un 35%. No hi ha dades concretes sobre Palma, però si extrapolem els 700 vehicles per 1.000 habitants, ens trobam que la ciutat acull més de 200.000 cotxes que necessiten un total de 1,2 milions de metres quadrats, cinc-cents quilòmetres de vehicles quan els carrers només en permeten 150.

D'altra banda, el cotxe s'ha convertit en el primer agent de contaminació, consumeix el 24% de tota l'energia emprada a les Illes i contribueix, per tant, a l'escalfament del planeta a causa de l'emissió de CO₂. Hom ha calculat que Mallorca va emetre el 1999 9,7 milions de tones de gasos contaminants i això fa que per poder absorbir-los

centre i altres tants a l'eixample, la qual cosa provoca que gairebé la meitat dels estacionaments siguin il·legals i provoquin problemes a la circulació tant de persones com de vehicles. Un problema pel qual no hi ha una solució, perquè la xarxa d'aparcaments soterranis que es fa no sembla que posi remei a la situació sinó que servirà d'imant per atreure encara més cotxes cap al centre.

La solució només pot venir d'un canvi de mentalitat pel que fa a l'ús del cotxe. S'ha de convèncer els ciutadans que el transport privat no només és menys aconsellable des del punt de vista social, sinó que és més car. Per això s'ha d'articular un nou transport públic, més eficaç i imaginatiu. I també s'han de fixar mesures urbanístiques que convidin a passejar per la ciutat. Les voravies són massa estretes, en la seva major part no es pot caminar en parella i, endemés, des de fa un grapat d'anys les obres s'han convertit en un maldecap per a tots els ciutadans. Són obres en alguns casos injustificables i, sobretot, mal planificades. I, d'una manera especial, vivim a una ciutat bruta,

3. UN PATRIMONI CULTURAL MALMENAT

El patrimoni no només és la Seu, el Castell o la Llotja, tot i que puguin ser les peces més valuoses, sinó tot el conjunt de la ciutat. Ara mateix, al carrer de Constitució es construeix un aparcament soterrani. Ben segur que a l'excavació sorgiran restes arqueològiques importants, no grans esglésies o monuments, sinó restes dels habitatges que hi havia, per exemple, el 1403, l'any de la riuada. Restes que poden aportar informació complementària sobre la vida a Palma al llarg de la seva història, però per a la qual les autoritats municipals no semblen tenir gaire estima. Els que s'expressaven així eren Joan Pascual i Gabriel Barceló, directius d'ARCA, l'Associació per a la Revitalització dels Centres Antics, que es mostra molt preocupada per la situació del patrimoni cultural de la ciutat.

Una preocupació que s'ha fet més evident arran de les obres dels aparcaments que envoltaran Palma tot seguint el perímetre de la murada renaixentista, de l'esbucament de la qual justament celebrem enguany el centenari. Fa ja massa anys que la ciutat antiga pateix l'oblit, primer dels mateixos ciutadans i de l'Administració i després, quan es presenta un moviment que tendeix a la rehabilitació o construcció de nous habitatges, de la manca de sensibilitat davant la història. La piqueta passa per sobre de les restes arqueològiques sempre que aquestes suposen un impediment per afavorir la construcció d'un aparcament o d'un habitatge de luxe. Segons els responsables d'ARCA perquè els responsables municipals deuen ser incults, ja que si no ho fossin no destruirien aquestes restes, la propietat cultural de les quals pertany a tota la societat.

Hi ha la Comissió del Patrimoni, però les queixes contra el seu funcionament sovintegen i així, dia rere dia, la ciutat que tots hem conegut desapareix sota les màquines excavadores, les grues o la moda: places enrajolades sense personalitat, que canvien la fesomia urbana. No es tracta, evidentment, de deixar Ciutat com un museu, perquè ha de ser per viure i l'adaptació a les necessitats del segle XXI són inevitables, però ben segur que hi ha el terme mitjà. Els centres han de ser viscuts, però per això mateix han de tenir identitat. Avui, promotors, arquitectes, economistes... la societat sembla haver perdut el nord i sacrificar-ho tot als doblers.

Precisament és ara, quan la ciutat antiga registra una injecció de doblers tan important, procedents dels fons municipals i de diferents projectes europeus, que el compromís de les autoritats municipals i dels promotors privats amb la ciutat ha de ser més estret que mai. La ciutat ha de ser habitable, però si no tutelam el canvi perdrem la memòria històrica i sense memòria el fracàs és segur.



necessitaria una superfície boscosa equivalent a quatre vegades i mitja l'extensió de l'illa. El problema és que l'ús de l'automòbil es podria reduir, amb mitjans de transports públics, sobretot si tenim present que la mitjana dels desplaçaments en vehicle privat és de menys de dos quilòmetres.

Segons un estudi de mobilitat encarregat per l'Ajuntament de Palma, el 53% dels desplaçaments cap al centre de la ciutat es fan en transport privat, el 24% en públic i el 23% a peu. Això fa que els carrers es col·lapsin, perquè els aparcaments existents, devers 10.000 places són insuficients. Se'n necessitarien més del doble al

on la neteja dels carrers és inexistent o, com a mínim, insuficient.

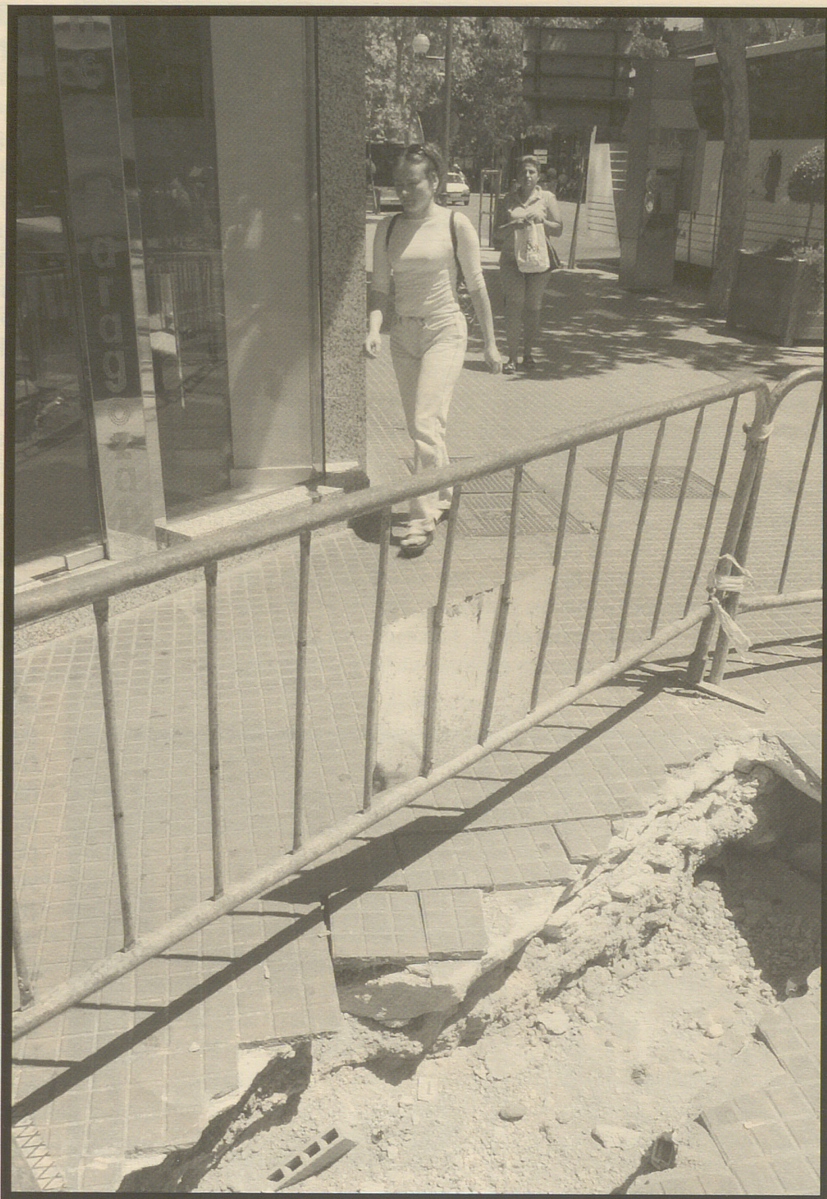
Com a solució al transport públic s'ha de pensar en una coordinació amb el tren o serveis d'autobusos per carretera que comuniquen Palma amb la resta de localitats de Mallorca, també són necessaris nous serveis ferroviaris, inclòs l'accés a la Universitat. Es podria pensar en tramvies i, fins i tot, en un metro lleuger tot i que la idea d'un metro ha quedat hipotecada pels aparcaments soterranis construïts a les Avingudes. És una més de les contradiccions d'una política municipal que no se sap cap on va.

Hi ha molts d'exemples de tot el que s'ha dit: ara fa cent anys els palmesans es felicitaven per l'enderrocament de les muralles, un fet que va ser identificat amb el progrés. El problema és que aquesta mateixa mentalitat, més pròpia del segle XIX que no del segle XXI, encara és viva. Ara, amb els aparcaments, s'intenta repetir la història i hi ha molt poques coses a fer. L'oposició ciutadana és minsa. ARCA i la resta d'associacions ciutadanes demanen empara de la Comissió del Patrimoni, però sovint aquesta és governada per polítiques possibilistes. Un exemple: les torres del Temple. El promotor de la restauració pretén consolidar un afegit del segle XIX quan la fitxa corresponent a la seva declaració com a Bé d'Interès Cultural diu que s'ha de reposar l'aspecte original.

Un altre: el bastió de Santa Margalida. La porta de Santa Margalida es va esbucar per ampliar el carrer de Sant Miquel. Les restes quedaren enterrades i fa poc es varen redescobrir amb la demolició de l'edifici Batle -per cert, obra d'una arquitectura modernista que aconsellava la seva preservació- sense que tampoc el bastió no aconseguís ser protegit. Certament les restes de l'antiga fortificació poden ser vistes des de l'interior de l'edifici que s'hi ha construït damunt, però l'ajuntament no només autoritzà la construcció sinó que firmà un conveni per facilitar que la propietat incrementàs l'edificabilitat com a compensació.

Palma i no només Palma pateix una miopia absurda, perquè quan el turisme reclama la conservació del patrimoni aquí el destrueix. Palma és fruit d'un llegat en el qual els musulmans i els jueus deixaren una forta petjada i, no obstant això, es perden carrers. La reforma de sa Gerreia és, pot ser, el darrer front que convertirà la ciutat en un parc temàtic quan, en lloc de reinventar la història, hom hagués pogut conservar l'existent.

Davant això no podem sinó admirar els palaus, les esglésies, els grans monuments que indubtablement hi ha, però que malgrat tot són l'excepció enmig d'un conjunt patrimonial que recull la tradició cultural de tot el poble mallorquí. Davant aquest horitzó, associacions com ARCA investiguen, difonen el patrimoni i, sobretot, denuncien els atemptats i destruccions que l'especulació i la incultura han fet possibles i que, al capdavall, converteixen els ciutadans en persones agreujades.



4. LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA, HIPOTECADA

Vista la situació, no és estrany que des que es reinstaurà la democràcia municipal fins avui, les associacions ciutadanes hagin anat deixant pel camí moltes tones d'il·lusió. En aquest sentit, segons confessa la presidenta de la Federació d'Associacions de Veïns, Rosa Bueno, des de Cort s'ha afavorit la divisió, s'ha impulsat la creació d'una xarxa alternativa d'associacions dòcils amb el poder i tot plegat ha contribuït a incrementar el divorci existent entre la política i la societat.

Mentre el poder polític sigui més receptiu a la pressió econòmica que no a les demandes ciutadanes no hi ha res a fer. Així s'aixeca El Cortes Inglés, no s'actua sobre el baluard del Príncep, tal com s'havia promès o es fan obres sense to ni so: la ciutat convertida en un desgavell i sense que les associacions siguin escoltades. "El cas de la porta de Santa Catalina ja és d'UVI". L'ajuntament es nega a fer cas als veïns que reclamen la conservació dels pins de la plaça.

I el pitjor és que no hi ha una imatge clara sobre el que es vol fer amb Ciutat. No hi ha anà-

lisi ni reflexió. Hom pot afirmar que Palma necessita una sobre-dosi de rehabilitació per reaccionar, rehabilitació no només del centre històric sinó de l'eixample i de la perifèria. Lluny han quedat aquells temps en què el moviment ciutadà feia crítica de la ciutat. Ara, l'han marginat, vivim a una societat no participativa, hipotecada.

És evident que Palma necessita ser repensada, s'han de fer nous projectes de convivència, però repensar la ciutat té un cost polític que segurament ningú o quasi ningú no vol assumir.

5. UNA SOCIETAT MANCADA DE VALORS

En qualsevol cas, per a una anàlisi exacta de la ciutat, cal tenir present el seu creixement al llarg dels darrers trenta o quaranta anys. La població gairebé s'ha triplicat i ha donat lloc al naixement d'una perifèria despersonalitzada on ha anat a parar la major part de la immigració. Aquesta ciutat, a principis dels anys setanta, tot coincidint amb el final del franquisme, va assistir a l'aparició d'un fort moviment ciutadà, molt reivindicatiu que reclamava i en part aconseguí els equipaments socials bàsics. Uns equipaments que es completaren amb la constitució del primer ajuntament democrà-

tic, amb el primer pacte d'esquerres de les Balears, i amb el disseny urbanístic d'una ciutat ideal que incloïa algunes idees utòpiques com la rehabilitació integral del Puig de Sant Pere que no només volia recuperar les cases, sinó que aquestes fossin per als veïns de tota la vida.

En aquells moments les associacions de veïns varen ser molt útils i se'ls ha de reconèixer, però en opinió del sociòleg Antoni Tarabini, moltes coses han canviat. La ciutat d'avui és diferent i la societat també. I, evidentment, també ha canviat l'ajuntament, l'objectiu primordial del qual ja no són les qüestions socials. En canvi, pot ser que no hagi canviat gaire o que no s'hagi adaptat a les noves circumstàncies, aquest moviment ciutadà que tant va fer per la ciutat en els anys de la transició i primers de la democràcia. Han de baratar el xip.

Palma és diferent. Devora les barriades d'immigració dels anys seixanta i setanta ha sorgit una nova perifèria residencial que s'estén per als municipis veïns. El Pla Mirall ha refet el centre seguint uns criteris que han fet que els preus dels habitatges facin impossible que els joves puguin accedir a les noves rehabilitacions. Per altra ban-

da, els primers veïns de Son Gotleu, Son Cladera, Son Oliva, etcètera, quan eleven la seva posició social abandonen els barris i deixen les cases a la població amb menys poder adquisitiu. La conseqüència és la degradació social.

A més a més, una recent enquesta de GADESQ mostra com la principal preocupació dels ciutadans són ara els immigrants, seguida per la seguretat ciutadana, les drogues i els preus de l'habitatge. Hom diria que som davant els primers símptomes de manca de cohesió social, de possibles col·lisions socials el motiu de les quals seria la falta d'integració dels nous immigrants. És un tema molt perillós, però que s'ha d'abordar abans que no sigui tard. Ho hauria de fer la municipalitat, però és evident que l'actual equip conservador no té intenció de fer aquesta feina, de mane-

això afegim els problemes de fracàs escolar i la precarietat laboral -dues qüestions que, d'altra banda, estan íntimament lligades- ens trobam davant un horitzó carregat d'incògnites. Què serà d'aquesta societat d'aquí a vint anys?

Només una consideració final. Fa dos anys la societat mallorquina estava preocupada pels alemanys, ara ho està pels negres. Pot semblar incoherent i ser injust, però la realitat no s'ha d'amagar. S'ha de saber, per exemple, que tota societat té uns límits d'acollida, tant pel que fa al territori com a la cultura i, també, per a l'economia. I quan se superen els límits, llavors no queden més que tres alternatives: la coexistència, l'assimilació o el conflicte. L'alternativa ideal seria la integració, però la història recent demostra que aquesta és difícil. No obstant això, cal insistir-hi.

fora els recursos que garanteixen la seva supervivència -aliments, aigua, energia, materials d'obra, etcètera- les sortides són traumàtiques: residus, aigua bruta, CO₂...

Palma és una de les ciutats amb major creixement d'Europa en un dels territoris de major increment poblacional. El consum energètic del 2001 va créixer un 8%, el d'aigua dolça un 4%, els residus entorn del 7%... produeix 2,2 quilos de fems per persona i dia. El transport privat és massiu. Ja s'ha dit que és una de les ciutats més motoritzades del món, només superada per Mèxic i Singapur.

Però els problemes ambientals no acaben aquí. Fora del nucli urbà, el terme municipal també pateix les conseqüències de l'expansionisme urbanístic i de la necessitat de la ciutat de colonitzar el seu entorn. Així veim com els espais natu-

rals de Xorri i Puntiró, tot i que siguin les zones més ben conservades, sofreixen l'impacte de les parcel·lacions. Per la seva part, la zona de la serra de Tramuntana proliferen les pedreres, les urbanitzacions, inclosos camps de golf i incendis. També queden algunes petites zones humides com la de ses Fontanelles i una petita bassa a l'aeroport, que es podrien recuperar. I, finalment, es Carnatge, l'únic espai lliure de la costa en el municipi de Palma, amenaçat d'arruïnar-se per la construcció d'un passeig marítim que pot fer malbé els dipòsits de fòssils quaternaris.

Queda, finalment, l'espai rural, envoltat ara per noves amenaces: el segon cinturó de ronda i l'ocupació residencial del territori, així com els aparcaments de cotxes de lloguer, problemes que s'ajunten als ja existents: des de la construcció de l'aeroport amb la constant amenaça d'ampliació, a la macrodepuradora de Sant Jordi, la Universitat, el ParcBIT o Son Reus, convertit en una extensa zona de serveis amb la incineradora, l'abo-

cador, la ciutat dels residus, la central tèrmica.

En definitiva, falten zones verdes, zones de passeig -si exceptuam el bosc de Bellver- hi ha igualment problemes greus de neteja: Palma va ser pionera en la recollida selectiva però ha quedat estancada, han sorgit nous problemes de contaminació com és la telefonia mòbil. Palma ha perdut qualitat de vida i seguretat. Ha girat l'esquena al litoral, que està urbanitzat pràcticament en el cent per cent i la intensitat de trànsit ha arribat fins i tot a la mar. Una pèrdua de qualitat ambiental que determina la qualitat de vida i provoca una pèrdua d'entusiasme dels ciutadans cap a la pròpia ciutat.

Palma és avui una ciutat incòmoda, que molts pocs dels seus habitants tenen com a pròpia. Hi viuen, però no se senten integrats amb cap projecte de vida col·lectiva. La ciutat, per tant, és inexistente.



ra que és obligació de l'oposició i, en general, dels moviments ciutadans.

Però ni l'oposició ha actuat amb eficàcia, ni les associacions han registrat el canvi generacional que els permetria un nou alè vital, més adaptat a una ciutat deformada que té necessitats molts més primàries que no estrictament ideològiques. Una ciutat deshumanitzada i mancada de cohesió, sobre la qual l'esquerra té una visió excessivament conservadora. No n'hi ha prou d'actuar de bombers davant els problemes que sorgeixen, sinó que falta una visió de conjunt, un projecte de Ciutat que avui per avui és inexistent.

Palma és una successió de barris, de zones que no tenen cap comunicació entre si, està plena de ciutadans que no "baixen a Ciutat", com es deia abans, més que quan hi ha focs d'artifici. No hi ha cap sentiment de ciutadania, no hi ha una consciència de pertànyer a una col·lectivitat i si a tot

I per això fa falta inculcar nous valors a la societat, uns nous valors presidits per la solidaritat i pel respecte a la cultura de tots, a la de la terra d'adopció en primer lloc i després a la de cadascun dels col·lectius que conformen la societat del futur.

6. UNA FACTURA AMBIENTAL MASSA CARA

Des d'un punt de vista mediambiental la ciutat tampoc no funciona. Aquesta és la conclusió a la qual arriba la portaveu del GOB, Aina Llauger, que destaca el creixement urbanístic i el trànsit com a principals problemes, però també l'ocupació de l'espai rural i l'escàs zel que hi ha envers els espais protegits. D'entrada cal dir que, en general, les ciutats, com a ecosistemes, són improductives perquè mentre que necessiten introduir de

Palma, ciutat a bocins

Entrevista a Pere Rabassa

per Constanza Forteza

La ubicació de la universitat a la carretera de Valldemossa no és reversible. Es vulgui o no, ens penedim o no, la seva presència ha creat un polígon educatiu, ha atret altres urbanitzacions com el ParcBIT i, en una via inadequada, ha creat un trànsit diari descomunal. Val més, per tant, plantejar-se, abans que els fets consumats tornin a imposar-se, algunes qüestions. Per exemple, serà reversible la reforma del Moll Vell?, podrem en un futur llevar aquesta espècie de megaport, ja projectat, davant la Seu? I l'actual política d'aparcaments, que du tants de cotxes cap al centre, es podrà canviar? I l'actual reforma de sa Gerreria, no convertirà el centre més genuí en una filera de cases uniformades tipus "Poble espanyol"? Són les preguntes que es fa l'arquitecte Pere Rabassa, per demanar a continuació que la planificació de la ciutat es faci sense presses, que es pensi en el conjunt urbà com un tot i que hi hagi molta més comunicació amb els ciutadans. Rabassa considera que Palma és encara una ciutat on val la pena viure, a pesar que pensa que els pacients i callats ciutadans tenen tota la raó de considerar-se agreujats i que, en temes com els esmentats i tants d'altres, hauriem d'anar molt més alerta.

Pere Rabassa Sansaloni va néixer a Palma l'any 1948. Arquitecte per la Universitat de Barcelona, on va donar classes fins l'any 1979, té un despatx en el centre antic des d'on ha efectuat nombrosos projectes tant per a particulars com per a l'Administració, molts d'ells centrats en el patrimoni del centre antic. Ha participat, per exemple, en la rehabilitació de s'Escorxador de Palma, i ara treballa en la recuperació del conjunt monumental de la Fortalesa de Pollença. Ha rebut, entre d'altres, els premis de rehabilitació atorgats per l'Ajuntament de Palma l'any 1985. Ha ocupat, en diverses etapes, diferents càrrecs al Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Balears, on ara es responsabilitza de la vicesecretaria. És membre del Grup d'Opinió d'Arquitectes, grup creat per obrir un debat sobre el futur urbanístic de la ciutat que expressa amb freqüència el seu parer a través d'articles als diaris.



-Parlar de ciutadans agreujats, és un excés verbal o aquesta ciutat realment genera ciutadans empenyats i crispats?

-Realment crec que sí, que els ciutadans de Palma es poden considerar agreujats. En primer lloc, perquè quan hi ha conflictes s'haurien de solucionar amb comunicació, i hi ha una manca de comunicació notable pel que fa a les actuacions, fonamentalment les urbanístiques, de la ciutat. Aquest seria un aspecte. Després, per ventura les coses que ens arriben no només no les coneixem prèviament, perquè no s'han explicat adequadament, sinó que, a més a més, resulta que no agraden. I són actuacions molt mal organitzades, un té sempre la sensació, en les qüestions urbanístiques de la ciutat, que tot es fa amb improvisació, amb moltes presses, amb una execució dispar, i tot això justifica que el ciutadà pugui estar bastant despistat i, a la fi, agreujat.

-Palma, millora o empitjora? Perquè potser que, entre el renou, les obres i els conflictes, acabem per perdre la perspectiva.

-En tot allò que fa referència a la vida del vianant, a la d'aquell que fa la ciutat a peu, clar, potser hagi millorat. Clar que parlem ara del centre històric, perquè sempre tenim la tendència a identificar la ciutat amb el nucli històric. Ara bé, el que deia, el vianant veu com la seva posició és millor. Tot i que podem fer una crítica relativa al desordre, a la desorganització, podem criticar l'heterogeneïtat dels paviments que s'instal·len a un lloc o a l'altre, el fet que no hi hagi bones solucions i que, si n'hi ha, siguin aïllades. Però, és clar, si feim un sumand, un resum, hauríem de dir que les coses no van pitjor, van millor. Però, ja dic, tot es fa aïlladament, puntualment, sense organització. De manera que potser que no empitjori, però el que sembla clar és que podria millorar molt més. Si les infraestructures són noves, això és una millora, si els paviments es renoven també ho és, si augmenten les superfícies per a vianants, si hi ha més enllumenat, al marge que ens agradin o no els fanals, també és millorar. Per tant, milloram. Després hi ha coses que s'han d'analitzar a poc a poc, coses per a les quals és contraproductiu anar amb presses, projectes per als quals, segurament, no s'ha de córrer tant. Si pensam, per exemple, en el Parc de les Estacions, és una pena que hagi tengut un procés tan traumàtic per als ciutadans i que, finalment, tenguem l'evidència que s'ha fet malament. I allà hi ha molts de doblers, que s'han invertit mentre els ciutadans patien molt; i ja veurem quins són els resultats. I això és una pena, això s'hagués pogut fer millor. I si parlem de la història del Born, torna a ser una pena que es faci d'aquesta manera i que no s'hagi elaborat un projecte més acurat, més clar, més viu, que s'adapti més a una concepció global de la zona, a l'eix del Born amb el passeig Marítim.

UNA SOLUCIÓ PER AL BORN

-La reforma del Born no és una espècie d'experimentació, "un vegem què passa"?

-Sí, perquè per ara només han pintat les ratlles. Però el Born és un espai importantíssim, que no s'ha estudiat com toca, no s'han plantejat les alternatives que podrien aplicar-se. I no hi ha hagut un debat públic.

-En un article recent, vostè plantejava una alternativa a la reforma actual del Born, proposava que la circulació anàs pel mig, que es

respectassin els arbres, que es deixassin per als vianants els laterals i que, d'aquesta manera, es creàs un eix clar amb el passeig Sagrera.

-Sí, defensava que el Born té una solució, si més no era una proposta que jo pens és més bona, perquè aquesta via és de les més importants que tenim a Palma, és una via que ha de ser clara i ara no ho és. El fet que la meua proposta suggereixi que el trànsit passi pel mig no significa de cap manera tocar l'estructura física que té el Born ni la qualitat espacial ni les seves característiques històriques. Recuperar els costats crec que és una bona alternativa, fins i tot diria que és més respectuosa, perquè en un dels costats, al costat de Sant Feliu, gairebé es torna a repetir un born, perquè hi ha arbres. A més, la circulació de la part del mig del Born podria ser la que volguéssim, des de la més restringida fins a la que avui hi ha. És un tema que es podria valorar. Però si la circulació anàs pel mig també es podria alliberar la plaça de la Reina, que avui, tot i ser emblemàtica, és un espai congestionat per on els vianants, reduïts a unes voravies estretes, no poden passar. Amb la circulació central a aquesta plaça, perquè jo llevaria la divisió de la part central, tota la història de les jardineres i de l'enllumenat, es podria mantenir la línia amb el passeig. Aquesta zona hauria de tenir la possibilitat, en un moment donat, de manifestar-se com un dels millors espais de la ciutat. D'espais com el Born, la plaça Major, se n'ha de tenir molta cura, perquè la gent hi va, són centres urbans. El Born és l'accés per antonomàsia cap la ciutat antiga, puja a la part més representativa de la ciutat, la zona de la Catedral, comunica amb l'ajuntament, el parlament, amb la ciutat alta. I és un espai deixat una mica de la mà de Déu, on sí, es fan reformes, però d'aquella manera, improvisades, de qualsevol manera, sense profunditzar i, una altra vegada, sense debat.

-Aquest és el tema de fons, el fet que no hi hagi una articulació, un projecte global que afecti el nucli antic i les seves comunicacions?

-Tot s'ha fet a bocinets. I com a exemple, basta veure la diversitat de paviments emprats. Però el tema del centre antic és molt clar, fins i tot hi ha documents que l'analitzen, documents rigorosos. La via de Jaume III, el carrer Unió, la Rambla..., aquesta és una via estructural. La del Born és una altra. I Conqueridor, Cort, Colon i el camí cap a sa Gerreria, és una altra. Entorn d'aquestes vies hi ha unes illetes, que són barris, i no està malament que aquestes illetes tinguin una circulació restringida i controlada; bé, pensar en aquests termes no és tan mal de fer, no és tan complicat aplicar una concepció global sobre aquesta trama. Aquestes vies delimiten el centre antic, perquè, entre el Born i Jaume III, hi ha el barri de Sant Pere; i entre Unió i la Rambla, hi ha Sant Jaume i els carrers adjacents, i cap a la Seu, sa Calatrava. Tot queda entre aquestes vies estructurals. Una bona planificació sobre una estructuració clara pot tenir bons resultats. És clar, aquí hi ha el tema d'acostumar el ciutadà a fer la ciutat a peu, a trepitjar la ciutat i a no entrar el cotxe a la ciutat històrica. Travessar Palma caminant pot ser molt fàcil, només ens mancava que el transport públic funcionàs. Caminar per la ciutat seria boníssim de fer, veure la ciutat i fer salut. Però també és cert, com indicava abans, que Palma no és només el centre històric. Hi ha tot un eixampla, en el qual no ens fixam massa. I aquí és on hi ha necessitat d'aturar-se. I Palma és també una façana marítima que, bé, també l'hem de pensar.

COTXES I APARCAMENTS

Considera que veurem immediatament com el centre antic es reconverteix en zona per a vianants?

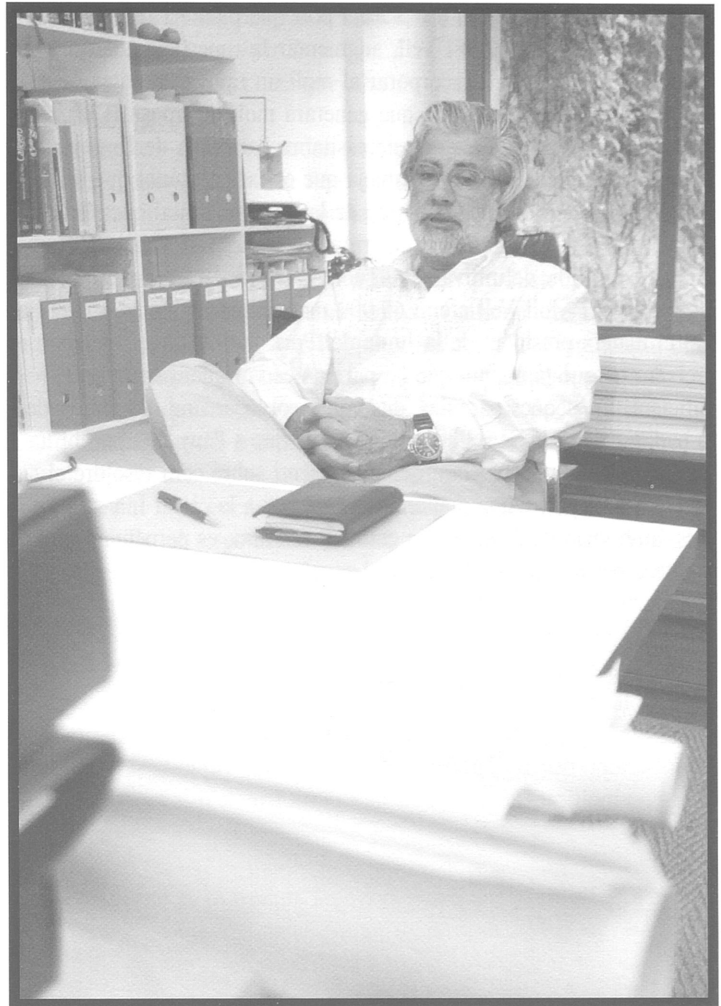
-Sí, sí. Això no és cap problema. Els comerciants s'hauran d'adaptar, encara que allò que s'haurà de pensar és com fer atractiu aquest centre i com facilitar-hi el transport públic. I, pel que fa al comerç, potser que el canvi el beneficiï, perquè algunes zones es potenciaran i milloraran. El centre històric ha d'anar cap a aquesta solució, fins i tot necessàriament, perquè els carrers de Palma no estan pensats, ja no per augmentar la circulació, sinó ni tan sols per suportar el trànsit normal i corrent. I és que havíem arribat a alguns extrems..., a casos de circulació insuportable. Passar pel carrer que uneix la plaça de Santa Eulàlia amb la plaça de Sant Francesc, un carrer que no fa tres metres i mig, passar caminant quan circulava un autocar i una filera de cotxes, i potser el cotxe de cavalls davant..., la veritat és que no sé com hem aguantat això tant de temps. Al cap i a la fi, pens que els mallorquins, o els habitants de Palma, som molt sofrits, callam, callam i callam. Fins que arriba al punt que el camió que passa, perquè materialment no hi havia espai, et trepitja un peu.

-Deixar el centre per als vianants i els residents significa fer aparcaments a la perifèria del nucli antic. Encara que es facin fora del centre històric, també se'n fan, cas de Santa Catalina, dedins, de manera que se segueix fomentant que els cotxes vagin cap al centre i el col·lapsin.

-La qüestió és fer aparcaments, no només a lesAVINGudes, que seria el límit, sinó també al mateix eixampla, la zona que, radialment, pot satisfer les necessitats d'aparcaments que tenen aquests barris i, a la vegada, donar possibilitats de deixar el cotxe a la perifèria i entrar a peu. En relació als aparcaments que es fan en el centre, s'ha de dir, i en concret en el cas que cita de Santa Catalina, que es venen com si fossin per als veïnats però, realment, el que provocaran serà una aflluència externa de cotxes. Crec que hem de fixar la nostra atenció a l'eixampla, que demana una reestructuració que, necessàriament, ha d'afectar el trànsit. L'eixampla, clarament abandonat, requereix una política d'equipaments, de transports i d'aparcaments per a tots aquests habitatges que es feren en els anys seixanta, setanta i fins i tot en els vuitanta. Edificis per als quals no era obligatori fer places d'aparcaments. Doncs bé, en veim la conseqüència cada dia, els cotxes són al carrer, acumulats. Si anam més enllà, diria que la norma actual de l'ajuntament, que és la d'un aparcament per a cada habitatge de cent i busques metres quadrats, ja no és suficient, perquè en un habitatge familiar fàcilment hi ha dos i, fins i tot, tres cotxes. La mesura actual ja és insuficient i se suma a una edificació d'anys enrere per a la qual no es varen preveure infraestructures.

-La bicicleta no com a vehicle de passeig sinó com alternativa al trànsit és una utopia en una ciutat com Palma o té possibilitats de ser realitat?

-No, no, podria ser una realitat, podria funcionar. És clar, jo no som un expert, però veig el recorregut que han fet a Calvià, devora la carretera antiga..., això és un bé de Déu. Pensar en els pobres turistes que es movien a peu entre Santa Ponça i Peguera, allò feia por. I, en canvi, ara, aquell vial, on pots anar a passejar, o desplaçar-t'hi en bicicleta, és boníssim. Palma, si llevam la part alta, és una ciutat



plana, per tant, no presenta problemes per circular en bicicleta. Avui matí parlava amb un tècnic municipal sobre la possibilitat que un dia s'arribàs al polígon de Son Castelló a través del túnel del tren de Sóller i que es pogués utilitzar aquest túnel en bicicleta. Perquè si un analitza el trànsit que hi ha al polígon de Son Castelló, també és un tema que fa por. I parlem d'un polígon, d'un espai que se suposa que ha d'estar alliberat, on s'ha de poder aparcar i descarregar..., és incompreensible.

EL MEGAPORT

-Com valora la proposta de la Junta del Port d'ampliar el Moll Vell, d'augmentar la seva activitat portuària?

-Bé, en principi, la proposta que va fer l'ajuntament per a la primera línia, el Pla especial de la zona de Llevant, el de la zona de GESA, crec que era positiva; es podia formular alguna crítica en relació a com es va fer la proposta, però bé, era una alternativa positiva. És a dir, convertir en un bulevard allò que ara és una autovia, des de la Seu fins a la via de cintura, és un avanç. Semblava que, finalment, entràvem en raó i que començàvem a planificar una via de cintura que, quan arriba a l'autopista de l'aeroport, es convertia en un distribuïdor de trànsit cap als diversos punts de la ciutat, de manera que permetia que el passeig Marítim deixàs d'exercir aquesta funció. Molt bé, feta aquesta proposta meravellosa per part de l'ajuntament, a continuació ens surt l'Autoritat Portuària, una autoritat una mica singular, perquè el seu nom ja ho és, i ens diu que no, que alerta, que aquí necessitam tenir una activitat, que no podem prescindir-ne. I

surt amb una modificació del pla del port que planteja fer un canvi d'usos de la zona del Moll Vell, augmentar la superfície guanyada a la mar d'aquesta zona i incorporar al moll un tipus d'activitat, la de les línies marítimes regulars, que generarà molt de trànsit. Clar, a partir d'aquí també indica que necessitaran l'arribada de l'autovia per a aquesta activitat. Per tant, planteja que es faci un túnel que serà costosíssim. Però és que, al marge de la inversió brutal que s'haurà de menester, fer aquesta via subterrània fins al Moll Vell implicarà que es consolidi, definitivament, l'activitat portuària a aquesta zona. Es vol que el Moll Vell creixi 60.000 metres quadrats més, i, com ja diu el mateix president de la Junta del Port, facilitar que segueixi creixent perquè ja apunta que l'espai que es vol guanyar no serà suficient. En poques paraules, ens volen col·locar una illa enmig de la badia, davant la Seu. És terrible pensar que a l'any 2002 no hi ha una visió de futur més clara que ens orienti sobre com resoldre el problema del port d'una manera coherent per a la ciutat i, a més a més, amb visió de futur. Si les coses es fan així, es perpetuarà una hipoteca per al front de la ciutat. Aquest serà el futur. Crec que l'ajuntament hauria de fer seu aquest problema i impulsar que el Moll Vell deixi de créixer, que, ans al contrari, es descongestioni, encara que sigui progressivament. Des de qualsevol punt de vista seria molt més lògic que les activitats portuàries anassin al dic de l'Oest i que, si és necessària una connexió amb la via de cintura, es fes a Portopí, des de Paraires i el dic de l'Oest. Aquesta seria una connexió molt més lògica, molt més curta i molt més barata.

-Des de temps immemorials es parla de reduir el trànsit del passeig Marítim. Quan es va construir la via de cintura ja es deia que alliberaria de cotxes la primera línia i encara som a les mateixes. Ara l'alternativa inclou la possibilitat d'anar cap enrere?

-Sí, clar que sí. Fins i tot ja es podria haver prohibit el pas dels camions pesants, que continuen passant tranquil·lament, potser perquè s'estimen més gaudir de la vista de la mar i travessar tota la línia, que anar per la via de cintura. I això, que és regulable cent per cent, no s'arregla, es permet, i significa deixar de banda una planificació que pensàs a reduir progressivament els carrils i, potser en deu anys, deixar-lo sense trànsit. I que, al cap i a la fi, el passeig Marítim fos de veritat un passeig, que fes honor al seu nom.

-S'arribarà a un punt d'irreversibilitat en aquest tipus de planificacions, arribarà un moment en què no podrem canviar allò que s'ha fet, que ja haurem perdut el passeig Marítim?

-En general, les coses solen ser bastant reversibles, encara que n'hi ha que no ho són. Per exemple, la universitat no és reversible. I el Moll Vell, segons el que es faci, també serà irreversible. Lògicament, si es fa un túnel com el que es pretén, aquí difícilment hi haurà una reversibilitat. El tema de la universitat és claríssim, darrera la UIB ha anat el ParcBIT, encara que el ParcBIT ja ho sabem, fa deu anys que arrossega i no aixeca el cap. I és clar, l'estat de la carretera converteix anar a la universitat en una autèntica epopeia. Evidentment, hi ha solucions, però són complicadíssimes. Si tenim en compte que la universitat ja hi és, que en aquella carretera ja hi ha una ciutat, un polígon educatiu especial, jo he arribat a pensar que potser la solució seria, precisament, potenciar aquest eix; és a dir, en lloc de deixar créixer allò de qualsevol manera, ja que tenim la situació que tenim, doncs potenciar l'eix per a altres activitats. Ja que feim un eix, doncs, reforçar-lo i dotar-lo. Com en el cas de l'autopis-

ta d'Inca, amb uns pobles, del Raiguer i del Pla, que han vist un foment de les seves activitats gràcies a l'autopista.

CIUTAT DE CARTÓ-PEDRA?

-Què pensa de la reforma de sa Gerreria?

-Sa Gerreria és un misteri, no sabem què serà. El que es fa és anar en contra de tot, llevar una estructura urbana medieval, o llevar-la sense que ens adonem massa, per tenir un gran aparcament soterrani i, damunt, una espècie de poble espanyol. Això pot ser un exemple de llibre d'allò que no és adequat. Tal volta ens carregam un patrimoni que és clarament important. Una estructura de carrers antiga no es resol fent una estructura única, i tenc por que es pugui caure en aquesta uniformitat. Al Puig de Sant Pere i a sa Calatrava, la planificació va respectar l'estructura tradicional urbana, es va parlar amb la gent, es va mantenir la xarxa viària i, fins i tot, les propietats dels residents. Anem a veure com quedarà la ciutat, a veure si el que es fa és façanisme, cases de cartó-pedra, tal i com ja podem observar a qualche banda de Palma. Aquest és el pitjor insult que podem dirigir a Palma, és a dir, fer una ciutat de mentida. Jo m'estimaria més anar a poc a poc, amb més dificultats i, si hem de fer reformes com la de sa Gerreria, fer de veritat una estructura nova, que es vegi clarament que és nova. Al meu entendre, repetir, amb més o menys fidelitat, l'estructura vial anterior, però per fer edificis únics amb aspecte de ciutat antiga, això és un perill.

-L'estètica del Pla Mirall, els elements nous del mobiliari urbà, les restauracions luxoses però imposades, tots aquests elements no caminen cap a aquesta ciutat de cartó-pedra?

-Tot això són perills. Ara mateix acaben de col·locar les jardineres que hi havia davant Cort a la plataforma que hi ha davant Santa Eulàlia. Encara que això és res, perquè són més fàcils de retirar. Ara bé, la utilització del patrimoni per servir a aquesta espècie de *new look* de luxe, pot ser perillosa. Clar, les normes possibiliten el mal gust. Hi ha una espècie de respecte, de falsa veneració, per allò que s'ha encunyat com a "autèntic" que, de vegades, fa que el resultat final sigui una mica repugnant. I tot això és perquè les normes ho permeten o perquè els serveis d'inspecció municipal no ho controlen, potser perquè estan saturats. Només responen a allò que és immediat o a les denúncies, però no fan un control de veritat. És com el tema del sòl rústic, del qual ens queixam molt; però el problema real del sòl rústic és la infracció urbanística. La qüestió no és tant si s'ha de fer una casa cada catorze mil metres o si hem de menester més metres, no, no, el problema és la manca de control i la permissivitat. I amb les actuacions de patrimoni passa una mica això.

-A Palma, a la història de la ciutat, quedarà un abans i un després de Rodríguez?

-Això algú ho hauria d'analitzar. Encara que qui diu un abans i un després de Rodríguez, també podria dir un abans i un després de Ripoll. Cada consistori té uns personatges que afecten la configuració de la ciutat, personatges que influeixen en la mateixa configuració de la ciutat i també en tot allò que, sent detalls, fan la imatge de la ciutat. Clar, si parlem de Rodríguez parlem d'una política d'aparcaments, aquesta és la política que marcarà la ciutat. I tendrem per al futur el producte deixat per una persona que pensa d'una determinada

manera. I no vull dir que no s'hagin fet coses positives, però avui en dia és perillós anar tan segur, tan directe, amb solucions que poden significar pèrdues de patrimoni. És evident que, a la plaça de Santa Catalina, no hi cap necessitat de fer un aparcament, que hi ha lloc bastant a prop per fer-lo sense haver de tocar una plaça que és patrimoni. I el que tendrem serà un soterrani i un enjardinat damunt, cosa que difícilment mantindrà la idiosincràsia que té ara.

AUTÈNTICA NECESSITAT DE DEBATRE

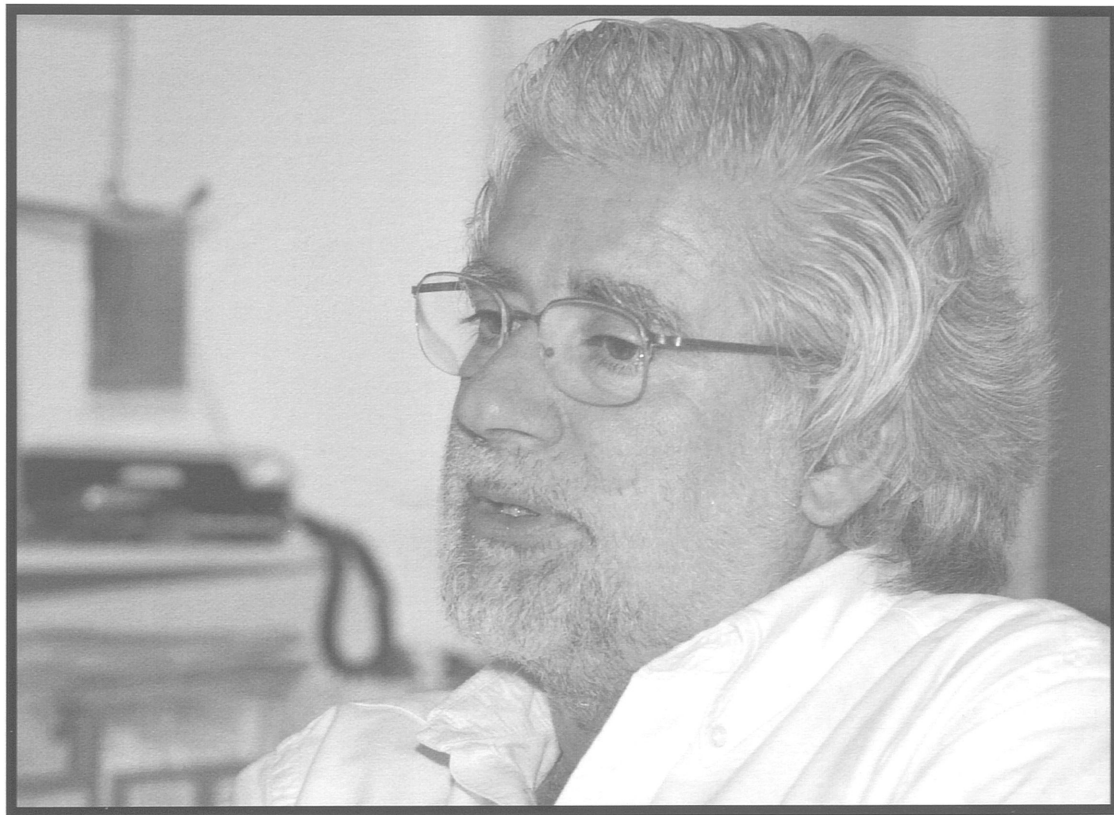
-Vostè pertany al Grup d'Opinió d'Arquitectes, una iniciativa que, dins un conjunt de ciutadans tan apàtics, crida l'atenció. I també forma part de la junta del Col·legi d'Arquitectes, corporació a la qual, de vegades, se li demana una presència més activa en els debats ciutadans.

-El Grup d'Opinió va sorgir com a conseqüència d'una primera iniciativa, quasi espontània i subscrita per un grup molt nombrós d'arquitectes, de rebuig al Parc de les Estacions. I, ja un any després, el grup va treure un manifest a favor de Palma. Tot va sorgir perquè un grapat d'aquelles persones ens volguérem ajuntar, més que res perquè teníem autèntica necessitat de parlar, de no quedar als nostres despatxos observant com passaven coses que no ens agradaven. Teòricament, nosaltres som els més preparats per opinar sobre la ciutat, perquè és la nostra professió, treballam l'arquitectura i l'urbanisme. El cas és que sentírem la necessitat vital d'opinar i, més o menys, ho hem intentat fer, a través de comunicats i d'articles. El grup té ara la participació d'una dotzena d'arquitectes, que ens reunim periòdicament; també ha rebut el suport d'altres arquitectes, que potser no participin tan directament però que tenen el mateix parer. I crec que és una experiència molt positiva, ja que ha estat una manera de comprovar que hi ha molts de ciutadans que opinen igual i que, a més, agraïxen aquest tipus de reflexions. En definitiva, es tracta que tothom pugui opinar i que del debat s'extreguin les millors solucions. Ressuscitar el debat gairebé s'havia convertir en una necessitat vital, i també en una obligació. En relació al Col·legi, és evident que és més difícil, encara que també s'intenta, perquè creim que una institució d'aquestes característiques ha d'intervenir d'una manera independent, ha de poder canalitzar allò que pensam. El debat és imprescindible, per ventura perquè els polítics, sempre afectats pels condicionaments dels seus partits i de la mateixa política, moltes vegades no poden fer les coses que realment farien si poguessin.

-En unes jornades sobre territori, un col·lega seu va dir que els

arquitectes han de fer projectes "amb ulls i cara", projectes que ningú no tengués vergonya de firmar. D'on ve aquest consell, és una recriminació a l'arquitectura que s'ha fet i que es fa?

-Els arquitectes, com tots, poden ser bons o dolents, n'hi ha de més implicats o menys implicats. Però els arquitectes no són els responsables de la situació, no tenen un tant per cent molt elevat de responsabilitat. La responsabilitat és una mica de tots, per no dir dels polítics, que són els que ens representen. Els productes que surten, surten perquè els permeten les normatives i allò que hem aprovat entre tots. Crec que és bo que l'arquitecte s'impliqui i que tenguí una mentalitat afinada, però, un edifici, que ens pot agradar més o menys, de vegades no està en funció de la qualitat de l'arquitecte sinó de la qualitat del promotor, de l'Administració i, fins i tot si anam a aquest extrem, de la mateixa qualitat de la feina. L'arquitecte és un element més, encara que, dins el procés constructiu, és la punta de la piràmide, el responsable. És que, vegem, potser en el cas d'un edifici sigui més dolent que sigui alt que no que sigui lleig. És a dir,



és més important que no tenguí certa intensitat edificatòria que no que els balcons tinguin barana de ferro, que segueixi o no la moda o que ens agradi més o menys. Crec que hem d'aprendre a valorar la qualitat de la ciutat amb criteris que vagin més enllà dels estilístics. Clar, tots volem que de cada vegada els edificis siguin millors. Jo estic convençut que l'arquitectura serà de cada vegada millor, perquè els professionals són millors. I també, perquè les normatives i els usuaris seran més exigents.

-I creu que Palma és una ciutat on encara val la pena viure o, com fan molts, de la qual s'ha de fugir?

-No, ni d'enfora, crec que és una ciutat on encara val la pena viure. El que passa és que hem d'anar molt alerta.



"Una soga de cotxes ens ofega"

Entrevista a Miquel Àngel Llauger

per Gina Garcías Sansaloni

Fa poc el vàrem poder veure a la multitudinària manifestació antiglobalització celebrada a Palma, "Un altre medi ambient és possible", amb el seu nét en braços.

Miquel Àngel Llauger, el pare, l'exregidor, l'exdirector provincial del MOPU, l'expresident de la ucedé balear, no ha perdut la frescor vital que proporciona la curiositat oberta i la il·lusió quotidianament renovada que l'han dut a veure, ara, les coses d'una altra manera. Amb aquests ulls observa una ciutat que voldria més benèvola amb els seus habitants, rebutja l'aprofundiment d'una capitalitat que per a altres és irreversible i proposa solucions obertes, meditades, serenes per a una Palma que ja no és ni el somni del pepé, cada vegada més enfollida, ofegada per cent vint quilòmetres de cotxes alineats com una soga.

Miquel Àngel Llauger (Palma 1926), és enginyer per la Universitat de Madrid. Llevat d'un destí molt fugaç a Ciudad Real, sempre ha treballat a Palma, primer, era l'any 1953, a la Prefectura d'Obres Públiques, on va romandre durant 25 anys, els set darrers -des del 1969- com a enginyer en cap del Servei de Carreteres. L'any 78, poc abans d'aprovar-se la Constitució, va ser delegat del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme, càrrec que ocupà fins a l'any 1983, en què es feren les transferències de Carreteres, Obres Públiques i Obres Hidràuliques. Del 1983 fins al

1991, quan es va jubilar, va ser cap del Gabinet Tècnic de la Conselleria d'Obres Públiques. Va ser regidor de l'Ajuntament de Palma entre l'any 1966 i el 1973. Tinent de batle de Circulació i Transports durant quatre anys i durant tres més, primer tinent de batle i tinent de batle d'Urbanisme. "Va ser una experiència maca. Estar dins l'Ajuntament ajuda a veure les coses", diu.

A l'àmbit de la política cal ressenyar que va ser membre fundador, el 1973, de Convergència Democràtica Balear, i, més tard, del Partit Popular promogut per José María Areilza, que després

s'integrà a la Unió de Centre Democràtic, partit del qual Llauger va ser president a les Balears. "Vaig tenir la idea que UCD era una mescla de tres ideologies, socialdemòcrata, liberal i un poc democràcia cristiana. Tres grups distints. UCD va complir una missió, en bona part va fer possible una transició política sense traumes, una Constitució perdurable, i crec que va complir una missió que em va permetre deixar la política sense amargura. Crec que vaig respondre a allò que les circumstàncies em demanaren en aquell moment. Sense més ambicions".

-Fa trenta anys vostè va ser regidor de Palma. En tot aquest temps la ciutat ha canviat molt. Vostè també ha canviat.

-La ciutat ha canviat molt i jo crec que també he canviat molt. A mi m'han fet molt de bé els meus fills, he après moltes coses d'ells. M'ha fet molt de bé la meua dona, que sempre ha tengut una mentalitat més avançada que jo, més progressista. I els meus fills, sobretot els dos ecologistes! El fet és que jo sempre he pensat que arriba un moment en què un ha d'aprendre de la gent jove, i jo he procurat mantenir un esperit obert. No crec que es pugui dir que jo m'he aferrat a una manera de pensar. Jo crec que una de les assignatures que no ens ensenyen, i que ens haurien d'ensenyar, és aprendre a tornar majors, a tornar vells. És una cosa que val la pena. Per a això fa falta tenir un esperit obert. Totes les coses noves tenen quelcom de bo. Jo crec que sí, que he canviat. Tal volta tenc un esperit més crític que abans i tenc a la vegada més comprensió, una tolerància molt gran... I Palma, Palma també ha canviat molt, però jo crec que així com el canvi personal meu ha estat progressiu, a poc a poc, el canvi de Palma ha estat massa ràpid. Palma ha passat en molt pocs anys de tenir 100 mil habitants a tenir-ne 350 mil. Ha canviat en algunes coses per a bé, i en altres no tant bé.

-Ha perdut harmonia.

-Ha patit massa agressions i ara ha tornat agressiva cap a les persones que hi viuen. La meua filla, a una conferència que va fer a Fundesba, va dir que un dels indicadors de la bona situació mediambiental d'una ciutat, del nivell de benestar i de confiança col·lectiva, és el nombre d'ancians i d'infants que hi ha tot sols al carrer, jugant, asseguts a una plaça... A Palma no hi ha llocs on vegis nins que juguin tot sols. Ha tornat una ciutat incòmoda per als vianants, on el cotxe ho domina tot. És una ciutat que fins i tot sociològicament té problemes greus, a causa de la immigració, de la multiculturalitat, i perquè s'han accentuat algunes tensions heretades de fa temps, en el tema cultural, de la llengua... D'altra banda, des del punt de vista urbanístic, jo crec que Palma no té un model, la major part de la gent no sap cap on va Palma.

PALMA, DESORDENADA

-Després de dotze anys de governar-la, tan sols no és la ciutat que voldria el Partit Popular?

-Vaig bastant a Barcelona i tenc la impressió que aquella és una ciutat amb un model clar. Sembla que Palma no. Surten cases com a bolets, es fan les coses sense una planificació, surt la idea de la façana marítima, es planta l'estació d'autobusos sense una planificació prèvia que prevegi una interconnexió fàcil. Totes les qüestions, urbanisme, medi ambient, circulació, patrimoni, societat... estan íntimament lligades i aquí, en lloc de plantejar-se un pla general es deixen a l'ou desordenadament. Palma pateix una crisi, estructural ja, de manca de definició.

-Què li ha succeït?

-Diversos fenòmens: el creixement de la població, una política urbanística no gaire encertada en certs casos, que no ha procurat fer barriades amb un bon grau d'autosuficiència i que ha concentrat funcions importants en llocs allunyats i monofuncionals, la submis-

sió al model de vida consumista i, com a factor de gran importància, la saturació provocada pel vehicle motoritzat.

-En quina mesura el cotxe ha distorsionat la ciutat?

-La ciutat va néixer com a lloc de trobada, de convivència, és l'àmbit que afavoreix el desenvolupament de les persones en tots els sentits: cultural, econòmic, social... Avui en dia, Palma ha perdut bona part d'aquesta funció, sobretot en l'aspecte de la convivència. Tenim blocs de pisos on els veïnats no es coneixen, el petit comerç de tracte familiar quasi s'ha perdut i els carrers i les places han deixat de ser les àgores gregues per transformar-se en el jaç sorollós d'un flux cada cop més intens de cotxes que hi circulen, o en el dipòsit incòmode dels vehicles aparcats... El cotxe ha condicionat la convivència ciutadana. Sembla que ens trobam al capdavant de les ciutats motoritzades, amb més de nou-cents cotxes per cada mil habitants. Una autèntica barbaritat. Per a la majoria de la població, la ciutat és un lloc de treball que exigeix desplaçaments continus, com més ràpids millor, del qual s'ha de fugir els caps de setmana per anar a cercar la pau del camp o la congestió de les carreteres. Ara dins Palma hi ha tres-cents mil cotxes.

L'OFEGOR

-Que ens ofeguen...

-Mallorca, l'any 1999 va emetre a l'atmosfera un total de nou milions de tones de CO₂, de les quals dos milions eren produïdes pel sector de l'automoció. Avui l'emissió produïda pel trànsit arriba a les 2.500.000 tones. No em cal a mi parlar de les malalties pulmonars dels gasos contaminats, però basta saber que els estudiosos del concepte anomenat "petjada ecològica" calculen que per eliminar tot el CO₂ que produïm necessitaríem un bosc 4,5 vegades equivalent a la superfície de l'illa. I hem de comptar que ens ofeguen també els renous, els accidents, el consum d'energia.

-Els automobilistes asseguruen que empren el cotxe, perquè no els queda més remei.

-L'estudi de mobilitat que ha fet el mateix Ajuntament de Palma explica que només un 23% dels ciutadans accedeixen al centre a peu, un 24% en transport públic i un 53% en cotxe privat. Cada dia 82.000 vehicles entren al centre, dels quals 26.000 són de pas i 56.000 van al centre (un 34% per fer gestions, un 29% per treball i un 7% per compres). Cada dia travessen la via de cintura per entrar a Palma 206.000 cotxes.

LA IMPOSSIBILITAT D'APARCAR EL 50% DE VEHICLES

-Amb aquestes xifres és possible fer aparcaments suficients?

-Si tenim en compte el nombre de cotxes forans que entren diàriament a Palma podem calcular que a la ciutat hi ha simultàniament devers 300.000 cotxes. Si tots s'aturassin a un moment determinat ocuparien 1.800.000 metres quadrats, i en fila, una longitud de 125 quilòmetres. És evident que no hi ha lloc per a tots: al centre de Palma hi ha 10.000 places, sense comptar les que es fan ara: Un 32% a garatges privats, un 32% a zona d'ORA i un 27% a aparcaments públics. A l'entorn del centre hi ha 31.000 places (un 36% privades,



un 4% a aparcaments públics, un 11% a zona blava i un 41% en zona no regulada). Això significa que un 50% dels usuaris que estacionen al centre durant el dia ho fan il·legalment, i causen evidents problemes als vianants i als altres cotxes. El dèficit de places per a residents i d'ocupació nocturna és de 1.500 places al centre i de 9.000 als voltants. Així que és ben evident que hem de reduir el nombre de cotxes que circulen i aparquen a Palma perquè la ciutat pugui ser habitable i neta.

-I més austera.

-Un automòbil amb un únic passatger consumeix el doble d'energia que un autobús per passatger, 20 vegades més que el tren i 53 vegades més que la bicicleta. I hem de tenir en compte que la meitat del combustible es consumeix en desplaçaments urbans de menys de dos quilòmetres, amb velocitats que no superen els 12 o 15 quilòmetres per hora.

EL VIANANT

-Quines són les conseqüències d'aquestes xifres per als vianants i per a la ciutat?

-La primera és la reducció de les voravies: els carrers de Palma tenen unes voravies molt estretes. N'hi ha poquíssimes que facin més d'un metre i mig d'amplitud, i a més estan ocupades per pals indicadors, màquines expenedores de tiquets d'ORA, semàfors, papereres... Resulta que una persona no pot caminar devora una altra per passejar i conversar.

-Solució?

-Una de les coses que s'hauria de fer és una batalla per recuperar els carrers per als vianants. Ara els carrers tenen una amplada aproximada de deu metres, dels quals tres són per a dues voravies d'un metre i mig, i set per a la calçada, dels quals, quatre són ocupats per dues fileres de cotxes aparcats. Jo proposaria suprimir una de les fileres d'aparcaments i amb aquesta superfície poder eixamplar fins a dos metres les voravies.

-I per als carrers més estrets?

-Al centre històric s'haurien de suprimir els aparcaments en general i mantenir-los només per a residents. Com que les cases antigues no en tenen, s'haurien de fer aparcaments subterranis per als residents. Les distàncies entre les Avingudes i el centre no són tan grans com

per no poder anar a peu. S'ha de poder transitar pel centre, però no aparcar. Un altre tema: els tècnics de circulació, quan dissenyen una instal·lació de semàfors només pensen en els cotxes, de forma que projecten una ona verda que facilita la fluïdesa dels vehicles, a costa dels vianants, que són els grans sacrificats. Més del 75% dels cotxes que circulen per dins Palma tenen un sol ocupant. És una despesa d'energia absurda, innecessària. Un 80% dels cotxes que van a la universitat tenen un sol ocupant. Això no hauria de ser possible.

LA MALAURADA INÈRCIA

-Com s'ha arribat a aquesta situació?

-Per ventura hi ha més d'un factor: l'elevat nivell de vida d'aquesta ciutat, l'esperit consumista, un cert afany d'ostentació i la manca d'un sentiment solidari, en el sentit de no parar esment en els perjudicis que l'automòbil causa als altres. No som conscients de la contaminació i de les molèsties que causam. Contribuïm a la destrucció de la capa d'ozó.

-Què li sembla la política de transport públic de l'Ajuntament de Palma?

-Sembla que hi ha un intent de millorar-lo. L'EMT ha comprat uns autobusos que almenys sembla que no són tan contaminants com els anteriors, no fan fum, no fan renou, sembla que són ràpids. Jo no sé si el plantejament dels itineraris és adequat a les necessitats de la gent, però crec que tal volta haurien de ser més barats i s'hauria de millorar el servei i les freqüències.

-És possible acostumar la gent al gust pel transport públic?

-S'hauria de fer un estudi de costos. Hi ha hagut ajuntaments, pel món, que han proporcionat transport públic gratis. I ho han fet després d'un estudi molt seriós dels costos i dels beneficis. Han calculat la reducció del transport privat que aquesta mesura suposaria. L'estalvi municipal en eixamplar els carrers, en semaforització, en policia municipal, en accidents, en salut pública... compensa de sobres el dèficit del transport públic gratuït. És un càlcul de conjunt, de mirada àmplia.

-És possible recuperar el tramvia?

-S'han fet estudis sobre la viabilitat del tren o d'un metro lleuger, per anar a la universitat o a l'aeroport i la Platja de Palma. No sé si s'ha pensat que ara aquesta idea ha tornat inviable a causa de la construcció de tots els aparcaments que es projecten al cinturó de les Avingudes, i que omplen d'obstacles un possible tren o un metro lleuger. S'ha hipotecat el futur de cara a una possible connexió subterrània que travessi Palma.

EL PLA D'APARCAMENTS

-Aquesta podria ser una crítica al pla d'aparcaments subterranis en el cinturó de les Avingudes, dissenyat per l'Ajuntament de Palma. Però, diferents col·lectius ciutadans n'han fet d'altres, des del punt de vista circulatori, urbanístic, patrimonial... què n'opina, vostè?

-En principi preveure uns aparcaments dissuasius de la penetració

del cotxe dins la ciutat antiga, em sembla positiu. Que la gent no passi de les Avingudes per anar a fer gestions al centre de Palma em sembla bé. Al centre la gent ha d'anar a peu o en transport públic. Fer una corona d'aparcaments de rotació, per tant, em sembla bé. A la vegada, crec que l'ajuntament hauria de rescatar els aparcaments de rotació que hi ha dins el centre històric i oferir-los als residents, per tal d'eliminar cotxes dels carrers i poder ampliar zones per als vianants. Quant a l'eixampla de Palma, tal com sosté l'arquitecte Pere Rabassa, també hi ha manca d'aparcaments i hi ha barris, com el de Blanquerna, amb una de les densitats més grans de Palma, que necessiten aparcaments per a residents. En principi jo crec que la política d'aparcaments que es fa no és dolenta, tot i que té alguns riscos, com la dificultat futura de fer un tramvia o un metro per les Avingudes. Quant a la qüestió urbanística i patrimonial, és evident que qualsevol projecte d'excavació al centre històric de Palma es trobarà amb restes arqueològiques. Això sempre planteja un problema. S'ha de veure el valor de cada resta. És un problema que han de resoldre els tècnics. Jo no crec que s'hagin de conservar totes les restes si no tenen un valor crucial. S'han de poder fotografiar, estudiar, dibuixar, divulgar... Però per això hi ha una Comissió del Patrimoni que representa els diferents interessos que hi ha a Palma, i que a la vista dels informes tècnics ha de decidir.

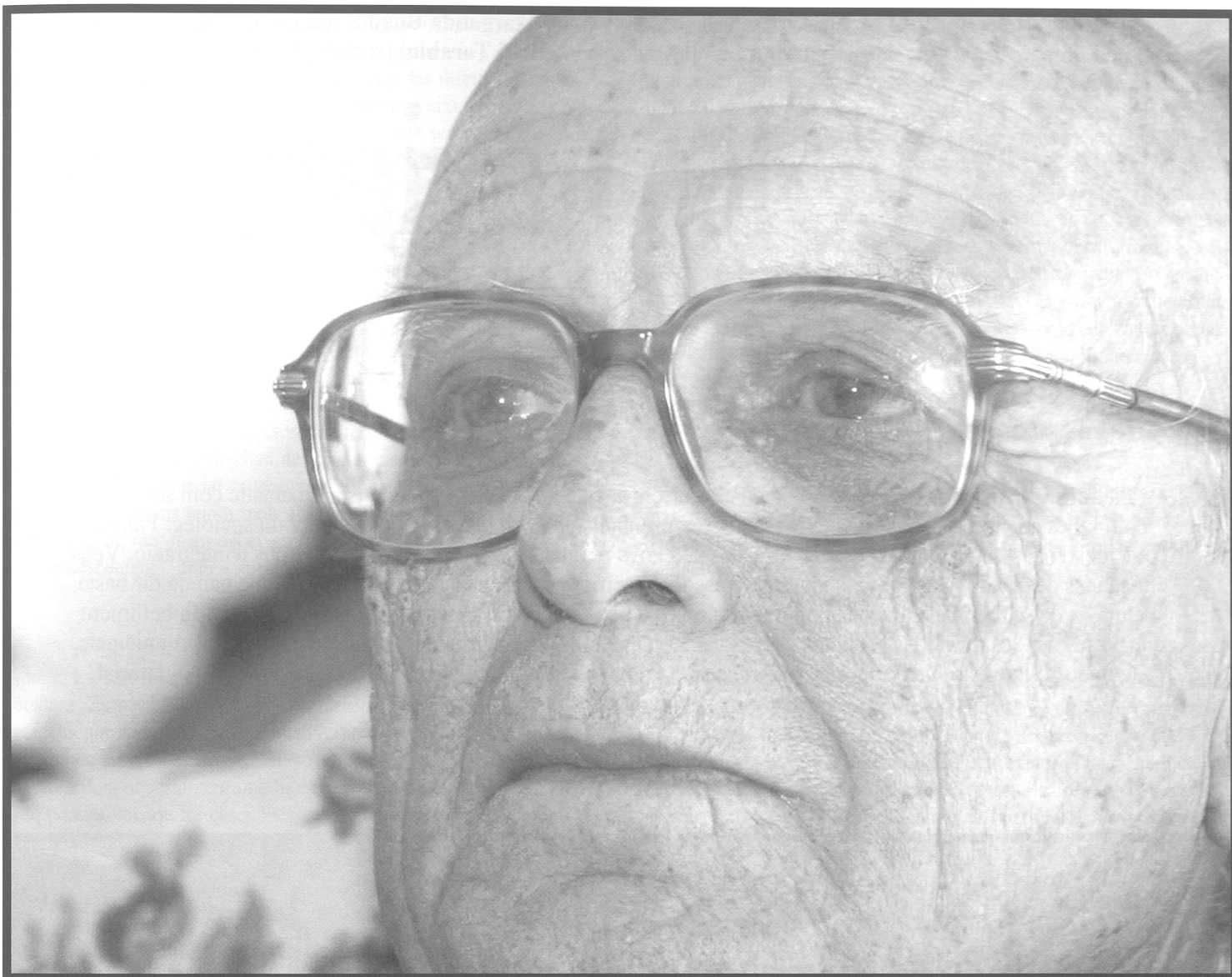
-Vostè està tranquil, confiat, de la bondat de les decisions municipals, i de la Comissió del Patrimoni?

-No massa. Jo veig dins aquests organismes nostres, més que una discussió serena, un enfrontament continu de tipus polític, o millor dit, partidista. Veig molt poques mostres d'equanimitat, d'estudis en profunditat. No em sent massa defensat ni massa protegit.

ELS POLÍGONS

-Els anys setanta, els barris de Palma es varen especialitzar. Varen néixer els anomenats polígons monofuncionals, que han creat molts de problemes, sobretot de mobilitat. Són ara un problema irresoluble a curt o mitjan termini?

-Basta veure els embussos circulatoris al barri de Son Rapinya, on es concentren les escoles privades, o a la sortida de la carretera de Valldemossa, que condueix a la universitat, un recinte de 15.000 persones que s'omple i es buida diàriament. Dificilment un servei de transport col·lectiu pot solucionar aquests problemes. Els polígons industrials provoquen els mateixos embussos a hores punta. Per a la universitat s'hauria d'haver aprofitat el centre històric. Ara, per ploure sobre banyat es crea el ParcBIT. El crea el Govern de les Balears prescindint totalment de la voluntat municipal. Es crea el ParcBIT i jo vaig estar molt d'acord amb la ironia d'Elies Torres quan va presentar al concurs d'idees una reproducció del poble de Sencelles. Torres volia dir que amb els mitjans tecnològics que hi ha: fibra òptica, Internet, no hi ha cap necessitat de crear un poble per als professionals de les noves tecnologies. Afortunadament el Govern de Progrés va eliminar la zona residencial. A més d'innecessari és grotesc fer una població "monotípica", això no és un lloc per conviure. Jo no sé quin futur tindrà el ParcBIT, però no em sembla un projecte del qual estar massa orgullós. Quant als polígons industrials, jo intentaria fer petits polígons disseminats, de forma que el creixement no agreujés els problemes de congestió que provoquen els polígons actuals.



-L'especialització de les diferents zones de Palma és mortífera?

-Jo diria que actua en contra de la desitjable vivificació dels diferents barris de Palma. La gent que viu als barris ha de venir al centre per qualsevol cosa. Els barris haurien de ser més autosuficients. I aquest concepte, l'hauríem de traslladar a escala d'illes. Palma no pot continuar sent el centre de serveis de Mallorca. El fet que s'hagi creat un hospital comarcal a Manacor ha alleugerit molts de problemes. S'haurien de fer molts d'hospitals comarcals, més centres comercials, descentralitzats.

PROPOSTES AL PRÒXIM CONSISTORI

-Què li demanaria a un pròxim govern municipal?

-Una aposta clara i decidida a favor dels transports col·lectius: reestudiar els itineraris, les freqüències, el preu del bitllet, els

bitllets combinats, el tipus de vehicles, els diferents modes de transport, etc., a favor dels vianants: donant-los preferència en la circulació, per crear més espais per a l'oci tranquil, la lectura i els jocs infantils, augmentar la xarxa de vies sense trànsit roda: a favor d'una major autosuficiència de les barriades i d'una millor distribució dels equipaments; d'una major disciplina ciutadana en la circulació i l'aparcament; d'una més gran consciència ambiental de la gent especialment dels més joves; d'una reducció progressiva de l'aparcament en superfície als carrers estrets i d'ampliació de les voravies; d'una millor connexió entre el transport urbà i l'insular; d'una limitació del creixement de Palma en superfície, compatible amb la creació de més habitatges socials, i finalment, d'una major importància de la planificació, per evitar improvisacions, manca de coordinació, presses en l'acabament d'obres en raó d'unes eleccions i modificacions generalment "puntuals" que no se sap bé a quins interessos responen.

Taula rodona amb **Rosa Bueno** (Federació d'Associacions de Veïns), **Margalida Buades** (portaveu del GOB) **Antoni Mir** (president de l'Obra Cultural Balear) i **Antoni Tarabini** (sociòleg)

Voluntariat ciutadà

La transformació que ha sofert Palma en els darrers anys, tant des del punt de vista urbanístic com social i cultural és analitzada a aquesta conversa per representants de distintes associacions i per un sociòleg: Palma, coincideixen, és una ciutat que esdevé dura, on una nova realitat s'hi incorpora sense cap tipus d'integració. Veus ciutadanes des de diferents àmbits i amb interessos específics es troben "agreuats" i creuen que han de dir basta. Palma ha de ser per als ciutadans i no per als cotxes o per als turistes, o per als ... Basta de plans d'embelliment que no resolen les qüestions bàsiques d'una societat que creix sense harmonia. Demanen als governs municipals, sigui quin sigui el seu color polític planificació a favor de Ciutat. Demanen i exigeixen, des d'un voluntariat ciutadà, sensibilitzat a l'hora de governar.



ONA: Per què "Ciudadans Agreujats"?

Bueno: Aquesta percepció és la que tenguérem les diferents entitats que formam part de la plataforma que s'anomena així, perquè arriba un moment que des de diferents àmbits hi ha una sensació de saturació, d'ofegament, o si més no així ho percebem els que volem reflectir aquesta situació. La gent està enfadada. Hi ha gent que s'enfada amb el que passa al seu voltant: la ciutat no funciona, i això ja es reflecteix ara als mitjans locals. La gent telefona a la ràdio o escriu cartes als diaris per queixar-se d'unes situacions que ja no suporta. La ciutat és inhabitable, el transport públic no funciona, hi ha problemes a la sanitat... i a partir d'aquesta percepció és quan les entitats que formam els col·lectius que representen un ampli espectre de la societat civil, ens unim i volem relacionar-nos i parlar-ne per canviar la situació. La Plataforma de Ciudadans Agreujats és una aportació més de totes les que es poden fer. I encara que no entràssim a parlar sobre si s'han de canviar els polítics, el que tenim clar és que s'ha de canviar la manera d'administrar la ciutat, sens dubte. I els ciutadans tenim molt a dir... perquè quan els ciutadans parlen, i tenen raó, aconsegueixen coses. Volem canalitzar tots aquests descontents, amb l'objectiu de canviar les coses.

CANALITZAR INQUIETUDS

Buades: En cert moment fa la sensació que Palma no és per als ciutadans. És per als polítics, per als turistes... però no per als ciutadans que la viuen, que l'estimen... que la pateixen. Per això, les entitats que tenen més bagatge en segons quins temes varem decidir canalitzar tota aquesta gent que hi és, però que tot i el seu descontent no té possibilitats de fer coses més enllà d'una crida telefònica a una ràdio. I a través d'aquesta canalització, el que volem bàsicament és demanar sensibilitat. No parlem de canvis polítics, sinó que es governi amb sensibilitat, perquè crec que ara mateix no n'hi ha a l'hora de decidir què es vol per a la nostra ciutat. El govern municipal a aquests moments no pensa en els ciutadans.

Mir: Jo per començar vull assenyalar que l'Obra Cultural Balear es planteja fer pinya amb tots aquests col·lectius, que són molt diversos, en temes d'interès col·lectiu. Aquestes són posicions que no tenen res a veure amb la política de partit, perquè el nostre àmbit és el civil. En particular a l'OCB volem parlar d'un tema com és l'idioma. L'idioma no se salvarà, sobretot amb la situació catastròfica del seu retrocés social, si no és amb l'aportació i la col·laboració de la societat i en conseqüència de la majoria de les forces polítiques que representen la majoria de la societat. Aquesta és una qüestió de principi i una necessitat ineludible per a l'idioma. Per tant, des de l'Obra Cultural, allò que demanen i reclamam i exigim i volem en la qüestió lingüística és la implicació de tot l'espectre polític i democràtic en una causa comuna i beneficiosa per a tota la societat: l'idioma. En el cas de Palma, vull dir que no hem de considerar només la ciutat de Palma sinó la conurbació ciutadana que agafa des de Lluçmajor fins a Calvià, tota la costa, on hi ha la major part de la població de l'illa i on el canvi demogràfic ha estat, possiblement, el que més s'ha modificat en els darrers anys. D'aquestes darreres 106 mil persones que han vingut en els darrers sis anys, segons les dades estadístiques, bona part resideix a aquesta zona, i per tant bona part del futur de l'idioma també depèn en bona part de la utilització que facin de l'idioma els ciutadans d'aquesta àrea, aquesta massa urbana. El paper dels ciutadans és cabdal, però jo crec que ho és sobretot el dels líders polítics i socials. Per tant des de l'Obra fem una crida. Els

líders públics i els ajuntaments haurien de ser capdavaners en dos grans temes: un és l'exemple i el lideratge en la represa del català com a llengua d'ús social i l'altre en polítiques d'acolliment des d'una òptica intercultural i de país que llui per la seva absència. Si els ajuntaments de Palma, Calvià i Lluçmajor duguessin una tasca decidida endavant ja tendriem molt guanyat. Ara, aquestes institucions que hem esmentat, duen endavant una política lingüística clara, decidida, coneguda per la població?, la resposta és no. Ho tenen com a objectiu explícit del seu programa de govern?, donen exemple de lideratge? Novament, no. Deixen molt que desitjar i com a ciutadans agreujats en aquest tema, encara que no sigui la paraula més adequada, desitjam que hi hagi unes majories municipals que siguin del color que siguin, però que donin exemple en l'ús i en la defensa d'aquest idioma.

PÈRDUA DE PATRIMONI

Bueno: La llengua és senya d'identitat, és cultura i és història, i hi ha manca de sensibilitat envers la seva defensa. I si parlem de senyes d'identitat, podem parlar també de tot el patrimoni, tot aquest que ara perdem a la ciutat de manera irreversible. Quan varen caure les murades va desaparèixer un tipus de ciutat, aleshores en nom del "progrés", i ara en nom del progrés també li peguen una mena de ganivetades a la ciutat. I es romp el que forma part de la nostra ciutat i esdevé una ciutat estranya. La plaça Major, Santa Eulàlia, Constitució... com han quedat?, i això també és perdre patrimoni i senyes d'identitat. Palma d'aquí uns anys no podrà ser reconeguda pels mallorquins... aquest fet hauria de fer reaccionar la gent. No podem quedar de braços creuats. Les nostres places i carrers perden la seva personalitat. I per recuperar o, millor dit, per conservar tot això com en el cas de la llengua fa falta sobretot sensibilitat i actuacions decidides que els ciutadans no tenim més remei que demanar de manera contundent. Crec que haurem de ser més radicals, més agosarats, perquè no podem quedar de mans plegades mirant el futbol per la televisió.

I les associacions cíviques tenim un bagatge d'experiència que hem de posar al servei de la ciutat i dels ciutadans per poder vèncer la passivitat. Les associacions cíviques, tot i ser petites i mancades de pressuposts, encara que estiguin integrades per voluntariat tenim una gran capacitat de poder incidir. Els ciutadans agreujats volem ser capaços de donar una passa més enllà.

Tarabini: Però els ciutadans no ens movem, ens canvien la ciutat, i si la ciutat el lloc de viure i conviure, en canviar-la a la llarga ens canvien la manera de viure i de conviure, però no ens queixam... Ens lamentam que no hi ha lideratge polític, hi estic d'acord, però tampoc no hi ha líders socials. En aquests moments el ciutadà és un senyor que es queixa molt poc, només quan té un problema davant ca seva. No ens hem d'enganyar. Els ciutadans no es mouen. I les entitats ciutadanes?, a aquests moments, quina funció tenen?, no en teoria, sinó a la pràctica, és a dir, quin lligam realment tenen amb els ciutadans? Crec que és necessari fer aquesta autocrítica.

Buades: Sí, és veritat que el ciutadà no es mou, però no es mou tal volta per miopia, perquè ara mateix Palma és una ciutat rica on encara es viu relativament bé, i el que ara empenyoram és el futur. Crec que és obligació explicar que allò que es fa actualment tal volta sigui pa per avui i fam per a demà. Perquè el que ara es fa convertirà la nostra ciutat en un espai dur on farà molt mal viure en un futur no tan llunyà.



Rosa Bueno.

Tarabini: D'acord, però com mous la gent, si no hi ha cap tipus de lideratge polític ni social? Això és terriblement perillós. Si no som capaços de fer comprendre a la gent el que passa, no hi ha cap capacitat per transformar res. Quan ens temerem no tindrà remei. Les associacions haurien de ser capaces d'incidir en els ciutadans i ara mateix, no som capaços. Les entitats són grups de quatre il·lustrats, gent de bona voluntat que no aconsegueix els instruments per arribar als ciutadans. Encara que òbviament la meua conclusió no és que ens podem anar a ca nostra, ans tot el contrari. Insistesc, quina capacitat tenim de mobilització? d'arribar a la gent?, jo no don la culpa a ningú, però és un fet. I no podem dir que els mallorquins som diferents, perquè això és un doi. Els mallorquins som com els altres! No en faltaria d'altra! I per això la majoria municipal es

repetirà, no pel color, sinó perquè hi ha una inèrcia i la gent no es mou per res.

MOLTS DE FRONTS OBERTS

Bueno: Jo crec que "contra Franco vivíamos mejor", vull dir amb això que abans teníem un objectiu comú, una idea de combatre quelcom que no volíem. Ara no és així. En aquell moment volíem un canvi i hi va haver un canvi, una economia que fa afavorir el canvi, també. I es pogué dotar la ciutat d'unes infraestructures, els veïns es mobilitzaven, encara que tampoc no era que tothom participàs. Ara com que la situació és millor, la gent no és tan solidària hi ha molt de pa i circ... i això ho afavoreixen totes les institucions.

No hi ha lideratge social perquè hi ha oberts molts de fronts als quals s'ha de donar resposta. I ens trobam que les administracions no tenen cap interès, no l'han tengut mai, perquè hi hagi una consolidació de les entitats civils, de les organitzacions ciutadanes, etc. Les administracions tenen a la seva disposició uns mitjans increïbles, uns mitjans que utilitzen al seu voler. I nosaltres no tenim mitjans per contrarestar les agressions que rep el ciutadà, que es retreu a ca seva, no tenim mitjans.

DESIL·LUSIÓ SOCIAL

Buades: I a més hi ha molta desil·lusió social. La gent, i em refereixc a la que està conscienciada, ja no creu que si surt al carrer, per dir-ho d'una manera gràfica, canviarà res.

Bueno: La gent es mou per coses molt concretes i molt properes. Per què la gent s'ha mogut i ha dit no al tema de la Porta des Camp?

Tarabini: Encara que parlem de lideratges socials i de ciutadans, jo també vull parlar de polítics, perquè és inevitable, i a més se suposa que els polítics són els representants dels diferents grups de ciutadans. Però clar, parlem de polítics com si parlàssim d'una altra cosa. Se

suposa que els partits, sobretot els de l'esquerra, perquè jo això de partits de progrés no sé què vol dir, volen tenir representació per després comptar amb la gent a l'hora de prendre decisions. Però això no és així actualment. I això és un problema molt greu. Els partits són també minories, minories molt poc arrelades a la realitat social, i jo no parl de mala voluntat, però el fet és que el contacte real amb la població només es produeix en el moment electoral, i això provoca que hi hagi molta desil·lusió. I això és perfecte: si la gent està desmotivada, i desil·lusionada, han fet el negoci del segle. La gent només es mou pel que passa davant ca seva. I jo no sé si hem de parlar manco de situacions globals que no motiven ningú i fer una pedagogia i una feina amb les coses concretes per fer entendre a tothom a partir de les coses més tangibles que no passen per atzar, sinó perquè darrere hi ha determinades forces. És una labor de



Margalida Buades.

pedagogia. He arribat a aquesta conclusió absurda, és una qüestió de pedagogia.

I ara passa que un club de petanca reuneix més gent que tots nosaltres junts, i encara que això també està bé perquè també és entramat social, resulta que uns senyors, que d'altra banda són els que hem triat, ens ho desmunten tot.

Buades: Hi ha una altra variant: es tracta de la rapidesa amb què tot canvia. Mentre pensam i organitzam una acció, una pedagogia com deies, les coses ja han canviat. I nosaltres també necessitam tenir aquesta rapidesa per adaptar-nos als canvis.

Mir: Jo estic en absolut desacord amb el que diu Tarabini. Contrapo-

sar un club de petanca a les associacions aquí representades és una fal·làcia. Tot el que no és representació política, és societat civil. I tota, absolutament tota, el món de l'esport també, cohesiona, relaciona, manté unida la gent... i per tant el que dóna sentit finalment a totes aquestes entitats, a la seva feina, són els objectius comuns, i per tant l'ideari, els objectius que una associació com l'OCB té, i que per sort no són el seu patrimoni exclusiu, poden ser també assumits per un club de petanca, per continuar amb l'exemple que citaves, i això és el que volem. I el mateix passa amb objectius com la defensa del patrimoni cultural, o de qualsevol altre. I crec que com més articulació cívica hi hagi, millor per a la societat. És un factor clau del món occidental.

Tarabini: Jo hi estic d'acord, però...

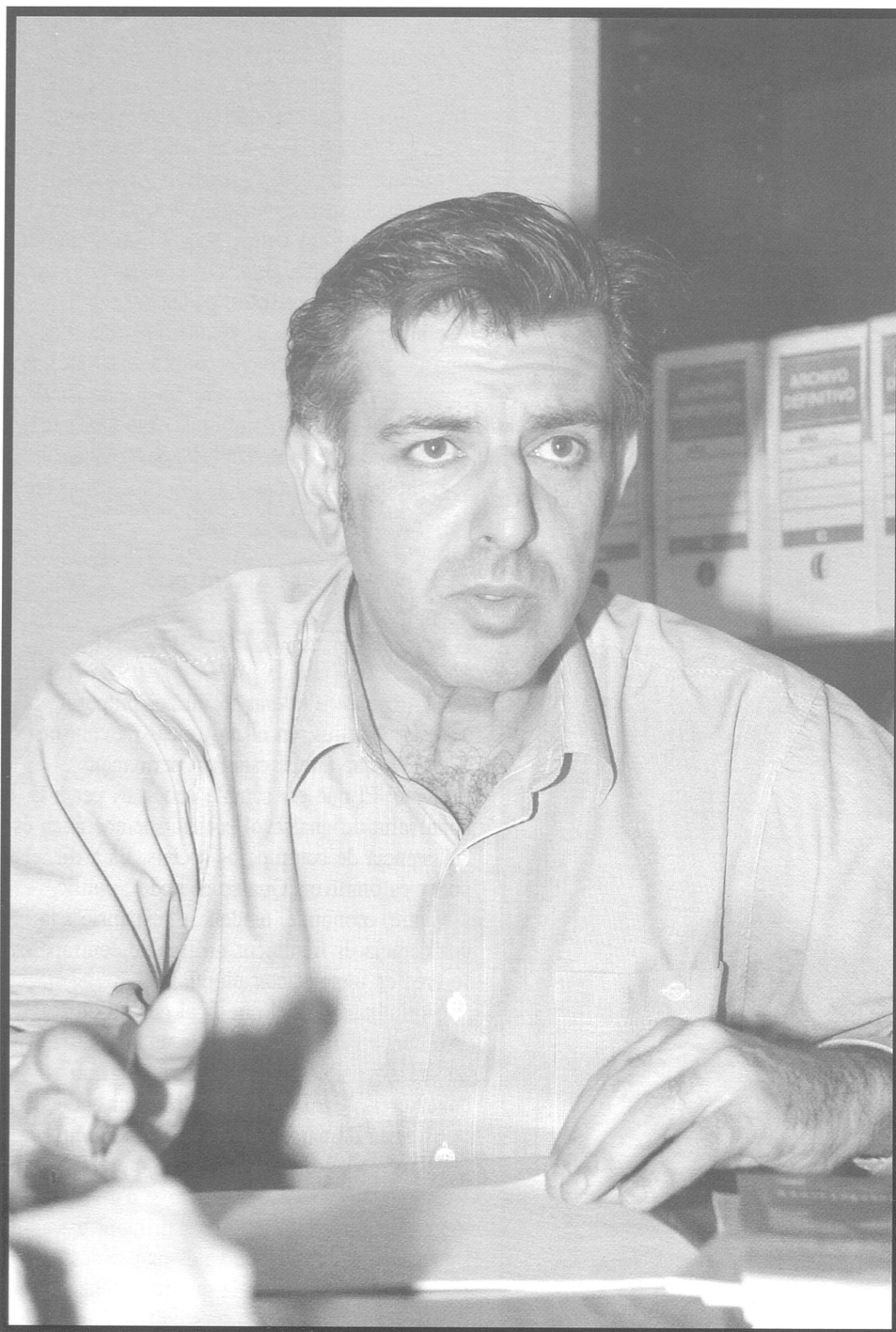
UNA SOCIETAT DIFERENT

Mir: Ara manca liderat social per proposar aquests objectius, en el nostre cas de cultura i d'idioma, que també estan en permanent evolució. El que em sembla necessari per a la bona salut de qualsevol societat democràtica és l'existència de contrapesos socials. És a dir, el poder és omnívor. Qualsevol poder, polític, mediàtic, econòmic, tendeix a l'expansió i la democràcia és finalment un lloc de contrapesos. Jo crec en una societat plural.

Per altra banda, i pel que fa al que ha dit Rosa, "No conec Palma", aquesta és una apreciació que és extensible a tot Mallorca, aviat no coneixerem Mallorca, és una societat que es transforma de manera brutal a molts de nivells, i la societat s'hauria d'interrogar sobre quina és la Mallorca que ve, perquè al marge d'un caire específic sigui cultura, sigui patrimoni o llengua, la Mallorca que ve és una societat radicalment diferent de la que hem coneguda fins ara. És una societat més complexa demogràficament, plurilingüe, amb un fenomen de convivència de cultures molt particular i en constant transformació... que no té model i que

ha de partir de l'esquema de drets i deures que ens hem fixat. Aquesta no és una qüestió qualsevol. I els ajuntaments ho haurien de tenir clar. Haurien de saber, com a institucions més properes als ciutadans, que han de dissenyar plans i agafar el tema per les banyes, perquè aquesta nova situació afecta l'habitatge, la qualitat de vida, els recursos sociosanitaris, l'educació. La bomba demogràfica d'aquests darrers anys transforma l'illa, però no només lingüísticament o culturalment sinó en tots els aspectes. Les experiències d'acolliment intercultural, les poques que hi ha, són municipals. I els ajuntaments s'haurien de plantejar aquest tema com una prioritat.

Tarabini: D'una banda estic d'acord que un club de petanca també és



Antoni Mir.

articulació social, de gent que té un objectiu comú: jugar a petanca. Però d'altra vull dir que als Estats Units hi ha quaranta mil milions d'associacions: de pentanca, de gent que du les ungles llargues, de gent que té un ca dàlmata, de gent grassa,... de gent... i els Estats Units no són una societat més vertebrada i més cohesionada ni més democràtica. I alerta!, perquè actualment hi ha un interès perquè la gent només s'associï, s'articuli així, a través d'un club de petanca. Perquè gent que pensi i que discuteixi el model no interessa a les institucions.

En segon lloc, has tocat un tema que dona per fer un monogràfic: la interculturalitat. I aquesta qüestió o es planteja de manera seriosa o ens esclatarà a les mans... I a mi no em preocupa tant de manera immediata, perquè la gent quan ve el que vol és un treball i un

habitatge, però una vegada estabilitzada hi haurà una segona fase, que afectarà les maneres de conviure. Les maneres de relacionar-se llengües, cultures, religions. Com farem un lloc comú de convivència a la vegada que defensam les diferències? tot això encara no s'ha plantejat ni tan sols com a reflexió seriosa. I jo proposo que, com que les administracions, i això és comprensible, han d'ocupar-se de tot el que és immediat, les associacions cíviques creem aquests llocs de reflexió. Llocs oberts que ens permetin si més no parlar-ne. I hem de saber que aquesta és sempre una situació conflictiva, i del que es tracta és que el grau de conflictivitat sigui suportable.

Mir: Vull fer una crítica als polítics. A les darreres legislatures, en general la política ha perdut nivell, i ho dic per això que parlàvem ara de manca de reflexió sobre temes que són cabdals.

Tarabini: Cony, clar que sí! Fa uns anys a tots els partits, de tot color, hi havia persones d'una certa entitat intel·lectual, d'un cert pes, amb els quals hi estaves d'acord o no, però que tenien un discurs de nivell, amb què estaves d'acord o no. I ara hi ha hagut una "renovació", però en principi renovació no era inventar res, no s'ha d'inventar la història, ni s'hauria d'haver oblidat, en nom d'una renovació vegetativa per edat. Per exemple, i jo sempre parlaré dels meus, on són els Fèlix Pons o Aguiló o altres... i això no és una reivindicació d'edat, perquè és un error.

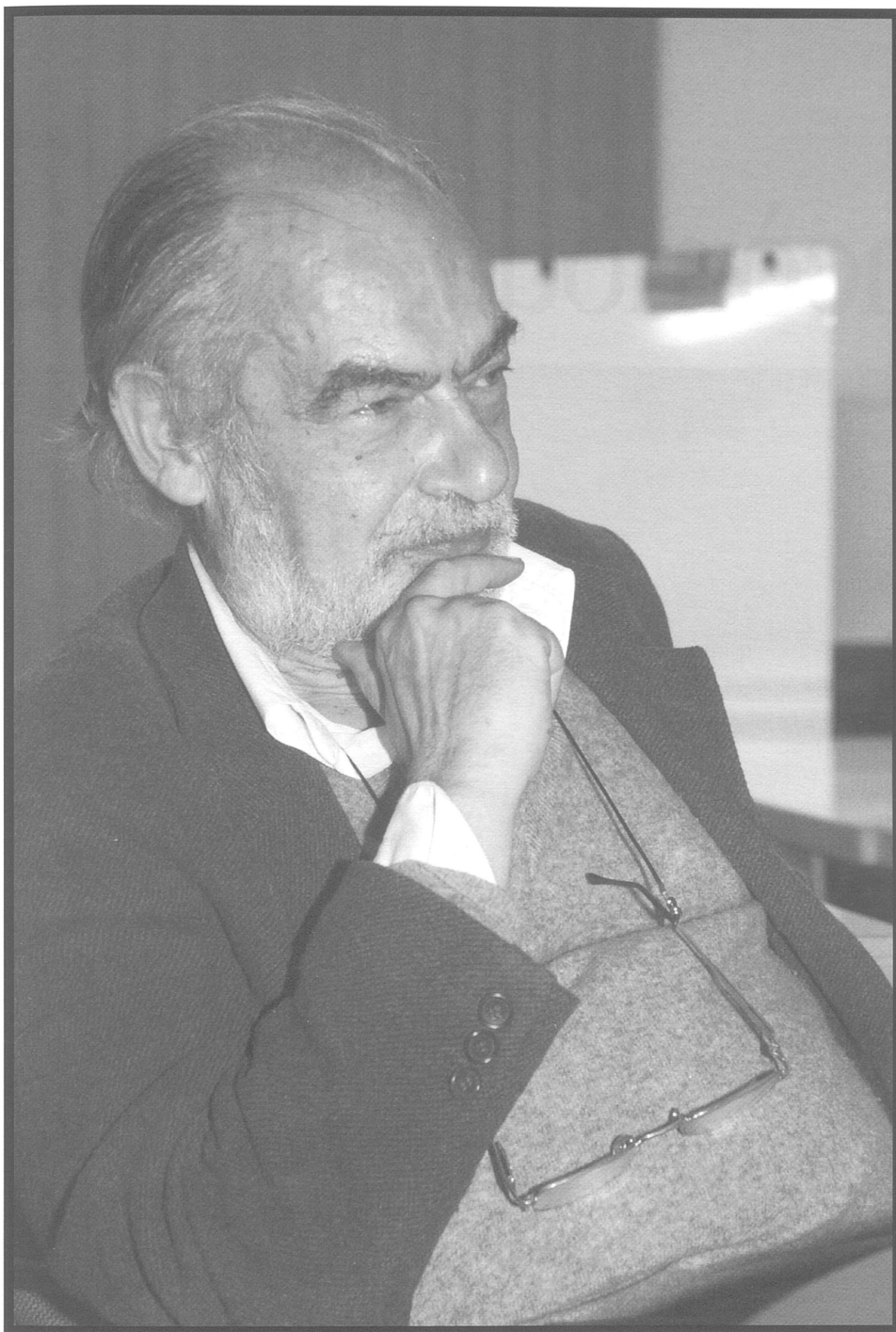
GESTIONAR L'IMMEDIAT

Bueno: Els polítics s'han convertit en purs gestors del més immediat, i no hi ha un projecte de país més enllà de les pròximes eleccions. I clar, així no es consoliden models ni societats. La compartimentació social afavoreix els partits que van a la conquesta de parcel·les per assegurar vots a les parcel·les conquerides. I el ciutadà ha estat un consentidor, començant per la gent gran, un col·lectiu que té un gran potencial, una

gent que podria treballar a favor de la ciutat i que constantment volen neutralitzar amb paelles i excursions. Igualment els joves... o les associacions de veïns. I aquesta compartimentació social ha estat molt ben treballada i així és molt difícil vertebrar una societat civil perquè tenen els mitjans.

Hem de ser tal volta més valents. Hem de rompre, hem de ser més agosarats. O potser és que encara no hem trobat l'element que ens mobilitzi "en contra" o millor "a favor", m'estim més ser positiva, que ens uneixi a tots.

Buades: Tenim un gran llast perquè no interessa que els ciutadans pensin, però els que pensen i es mouen i fan coses són ciutadans sacrificats. Fer coses requereix "sacrifici". Avui la vida és molt



Antoni Tarabini.

complicada, família, treball. La gent no té molt de temps i participar i unir-se i lluitar per les coses requereix un temps i un esforç complementari, un "sacrifici".

Bueno: Sacrifici o alliberament, què vols que et digui!

Tarabini: Jo vull tornar al que parlàvem abans per donar una dada sobre la nova societat que ens espera. Darrerament hem fet una enquesta i a un 59,1% dels ciutadans el que més els preocupa és la immigració (que són els no comunitaris, perquè no s'han referit als alemanys o als castellanoparlants). Per als ciutadans aquest és el principal problema. El segon és la droga i l'alcohol i el tercer la

inseguretat. Alerta amb aquest tema si no l'agafam per les banyes!

A una societat molt rica comencen a sortir uns problemes que són d'ordre de cohesió social... evidentment continuen preocupant també les carreteres i les infraestructures, però preocupen altres coses el caràcter de les quals és totalment diferent, el salt és qualitatiu.

Els ciutadans agreujats hem de reflexionar sobre tot això, i ja no deman solucions sinó parlar-ne.

Mir: Des d'una comunitat com la nostra, és obvi que no tenim capacitat econòmica o competències per resoldre temes com l'estrangeria, per exemple, però sí que podem tenir capacitat política per posar el tema sobre la taula, per parlar-ne, per dir a la societat què fa falta i què no volem. I en aquest sentit hem de fer una crida a l'activisme i al compromís dels ciutadans.

Buades: A la responsabilitat social.

Mir: Però hem de saber quin compromís demanam a la gent. Perquè, per fer autocrítica vull dir que la societat canvia molt ràpid i tal volta les organitzacions, i ho dic per la nostra, també han de fer un esforç per adaptar-se ràpidament als canvis, i no pensar que perquè una cosa ha funcionat fins ara ho continuarà fent, això no és així. La sensibilitat social també canvia. Per exemple una societat que fins fa poc valorava molt el treball ha passat a valorar sobretot l'oci, la cultural de l'oci i hem de ser sensibles també a aquests canvis nosaltres mateixos, perquè conscienciació i potencial a la societat civil n'hi ha.

Bueno: Hi comença a haver aquestes iniciatives de llocs de trobada i de reflexió. Per exemple, Espai obert, on una gent es reuneix d'una manera oberta al Casal de la Federació, i hi ha moviments que treballen, organitzacions no governamentals que treballen al camp de la solidaritat directa. I podem comptar amb les entitats, que tenim possibilitats de transmetre

les alternatives i d'oferir espais perquè la gent pugui entrar en contacte.

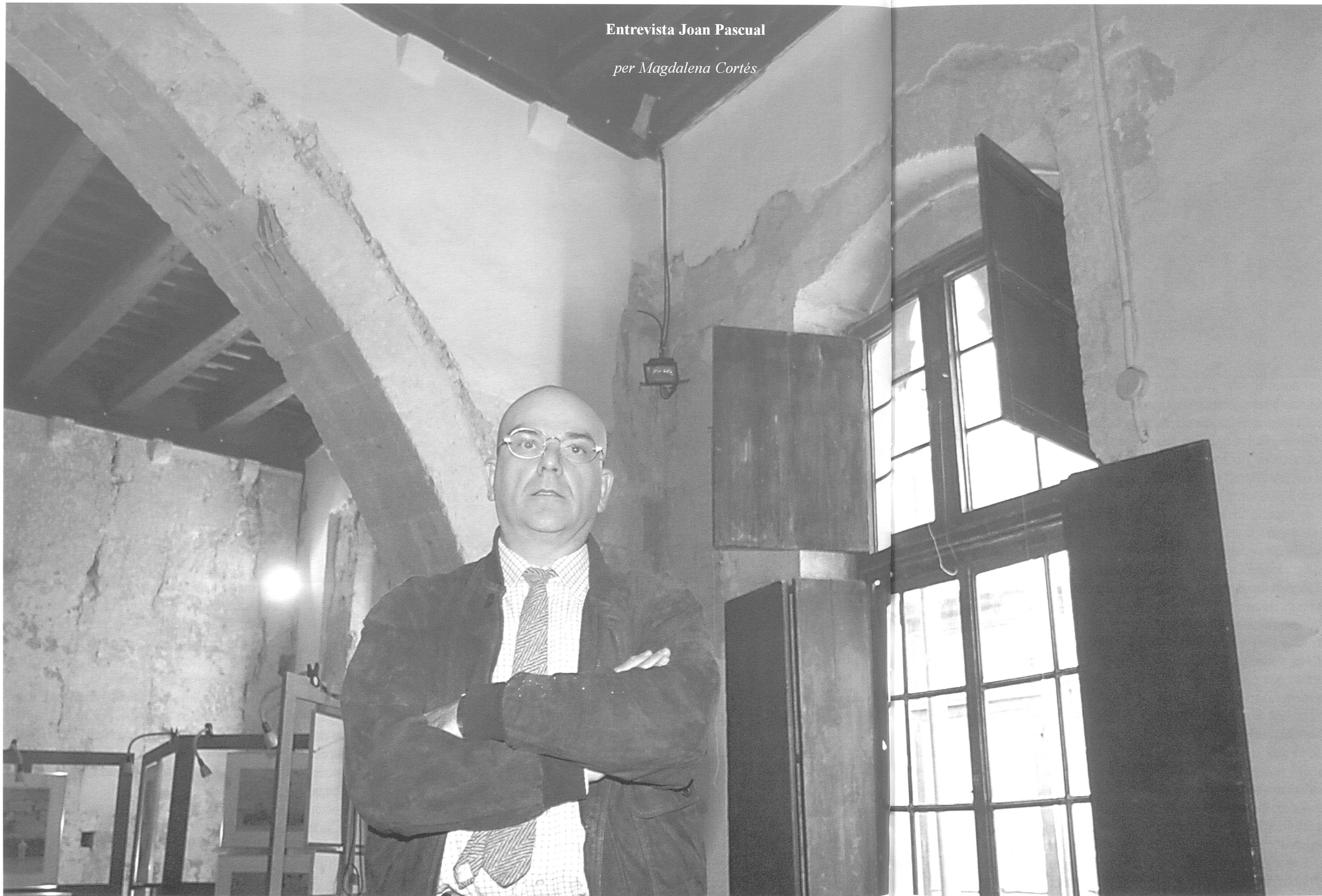
Tarabini: Una altra cosa que passa és que sí, hi ha grups que fan coses però que es pensen únics, i tenen la sensació de solitud, i jo no és que digui que hi hagi d'haver plataformes però han d'entrar en contacte entre ells. Hem de cercar espais comuns i greuges comuns i l'espai comú és la ciutat... els bancs no poden estar en fila, perquè la gent no es pugui ni mirar a la cara.

Bueno: Arriba un moment que la gent no vol que posin bancs a la seva plaça perquè la gent no pugui seure.

"Palma ara és incòmoda, lletja i decatàleg"

Entrevista Joan Pascual

per Magdalena Cortés



Palma bull de forats i grues. ARCA, per desgràcia, surt de cada vegada més als diaris per denunciar i per defensar el patrimoni arqueològic que els polítics no tenen ulls per veure. Joan Pascual m'escarrufa quan em diu amb seguretat "el tema dels aparcaments ens sembla nefast i ho pagarem amb sang". Amb sang. Pascual compara el que es fa ara en nom del progrés i de la modernitat a la destrucció de la murada de la ciutat fa cent anys. La dinàmica dels quatre anys no li cau bé al patrimoni, per a Pascual a Palma li fa falta un pla a llarg termini i un consens envers el futur de la ciutat. Dins d'aquest panorama, la nota positiva és la revalorització del casc antic en els últims anys que ha afavorit la rehabilitació del seu patrimoni arquitectònic. Pascual, en nom d'ARCA, ret homenatge a totes les persones anònimes que s'han dedicat a mantenir un patrimoni sense ajuda de ningú, i també crida l'atenció sobre la necessitat que la normativa protegeixi els interiors de les cases. Preservar la façana no és suficient. "La casa parla, et diu moltes coses del que hi ha passat. I a l'hora d'intervenir-hi hem d'escoltar el missatge que arrossega de tots els segles".

Joan Pascual Bennàssar va néixer a Palma l'any 1942. Té estudis de filosofia i psicologia a la Universitat Complutense de Madrid. Treballà durant vuit anys com a creatiu a agències de publicitat i també com a docent. Des del 1980 és funcionari de la Comunitat Autònoma a l'Arxiu de Presidència. L'any 90 és nomenat secretari general i portaveu d'ARCA (Associació per a la Revitalització dels Centres Antics).

ARCA es creà l'any 1987 per un grup de persones que estimaven Palma i estaven desencisades de la política. En un primer moment els integrants eren més nostàlgics, però en els últims anys s'hi ha incorporat gent més jove que, a més de donar importància a la memòria històrica, fa passes per a un redescobriments de la ciutat. Entre les seves activitats hi ha la investigació del nostre patrimoni, la difusió del llegat cultural i la denúncia dels atemptats i destruccions d'allò que ens han deixat els nostres avantpassats i que no ens pertany. ARCA forma part de les Comissions de Centre Històric de Palma, Inca i Sòller i de la Ponència Tècnica de la Comissió Insular de Patrimoni Històric de Mallorca. Ha impulsat el Fòrum del Patrimoni de Mallorca, que reuneix quinze associacions de defensa ciutadana activa a favor del llegat patrimonial. També organitza activitats per donar a conèixer el llegat jueu de Mallorca. Aquesta associació compta ara amb 800 socis.

-Què és el més característic del nostre centre antic?

-Al nostre centre, de qualche manera, el caracteritza que és obra de molts de segles, de molta gent i de moltes cultures. Jo crec que és un deure dels científics cercar totes aquestes empremtes.

Els primers pobladors com a grup diferenciats que hi va haver aquí varen ser els jueus precisament, aquest grup tan infravalorat, tan menyspreat i silenciats durant molt de temps. A partir d'aquí arriben els catalans, els pisans,... i tothom es va anar mesclant per crear el producte que avui som els mallorquins.

Per tant, tota la història nostra és una història de mestissatge i una història d'enriquiment, per això el fenomen dels alemanys a nosaltres no ens fa una por especial. Nosaltres parlem del "foraster assenyat" que vol dir que quan anam a un altre lloc, el primer que hem de fer és intentar conèixer la història d'allà on som i també aportar-li elements. Donar i a la vegada rebre, aquesta interacció és el més característic de la Mediterrània i és totalment enriquidora.

-La nostra és una història d'amor-odi envers del nostre patrimoni, i més concretament, em refereix al casc antic de Palma.

-A aquesta ciutat s'han donat una sèrie de conjuncions. Els anys vuitanta hi hagué molt poca inversió, una legislació que no deixava pujar els lloguers... i darrera de tot això, sobretot, una gran ignorància i una falta d'estimació als tresors que hi ha a Palma. En aquell moment tot el que era antic es vivia com una cosa feixuga, cara de mantenir, incòmoda.... És un poc la metàfora de les murades: la gent de Palma va celebrar que s'esbucassin les murades de Ciutat i avui ens adonem que va ser una barbaritat, però en aquell moment la població vivia la murada com un verdader collar que els tancava i que no els deixava respirar, fins i tot deien que estava relacionat amb la salut.

Els anys noranta ja podem dir que s'ha creat quasi tot el contrari. S'ha vist que el patrimoni també és un producte comercial i, al mateix temps, les possibilitats que tenen els centres antics. I alerta! s'hi ha d'estar damunt, no sigui cosa que, amb tantes ganes de treure'n profit, les intervencions siguin massa possibilistes, massa "a veure què hi treim", i això és molt perillós.

-Què s'ha conservat millor i per quins motius?

-El que s'ha conservat millor és la part monumental. Ara, aquesta és una idea totalment exhaurida perquè una església o un monument fora del seu entorn, aïllat, envoltat de jardineres amb flors és una cosa inadmissible. Les catedrals les hem de veure dins dels barris artesans, senyorials, etc., que les possibiliten.

El nostre model de barri, que hem tengut sempre a Mallorca, és el barri multiclassista. El barri uniclassista, com per exemple Son Vida, necessita un guarda a la porta, perquè els pobres no vagin a molestar els rics. Un barri degradat com pot ser Son Banya també necessitarà guardes, perquè crea un microclima molt significatiu. El barri creatiu, el barri mediterrani és el que hi té moltes classes ficades: un capellà, un aristòcrata, un alt funcionari, artesans, servidors..., així és el barri que ha creat la ciutat que nosaltres tenim.

-Quines són les èpoques que s'han valorat manco i, en conseqüència, de les que es conserven poques restes?

-El segle XIX és un segle mal considerat i també el racionalisme, s'han perdut molts d'edificis. Totes les fàbriques que existien també

s'han perdut. D'acord, no són peces de primera, però comparades amb què? Sempre hem de mirar les coses referenciades amb nosaltres mateixos, clar, comparat amb la Pedrera tal volta no, però si comparam amb el que Mallorca té del Modernisme, o de racionalisme, cal que es conservin.

Si apures, aquí edificis de primeríssima no és que n'hi hagi molts, coses que pertanyin a l'enciclopèdia de l'arquitectura de la humanitat... La Seu, el castell de Bellver, sa Llonja... Tot és molt relatiu. Per tant, nosaltres defensam molt l'aspecte entranyable que té el patrimoni. Ara, per exemple, a un poble nosaltres lluitam perquè es conservi una sinia, una canaleta, una església senzilla,... perquè són els referents d'aquest poble i la gent, avui en dia, necessita saber d'on és i així valorar el discurs dels seus avantpassats.

"LA REHABILITACIÓ NO ÉS UNA CIÈNCIA EXACTA"

-El difícil és compaginar el canvi constant que pateixen les ciutats amb la conservació de les arrels culturals.

-La ciutat és viva i per tant, guanya i perd contínuament. Hem de procurar que perdi el menys possible. En relació amb altres èpoques de la història, vull assenyalar que ara hi ha una sensibilitat molt especial que arranca pràcticament del segle XIX. L'home contemporani té una sensació de pèrdua, perquè el nostre paisatge, tant natural com urbà, es capgira molt ràpidament. Com més progrés, més sensació de pèrdua. D'aquí sorgeix una voluntat de protegir i de cada vegada es fa més.

-Les sigles d'ARCA es refereixen a la revitalització de centres antics. Quina diferència hi ha entre rehabilitar i revitalitzar?

-Rehabilitar seria amb l'objectiu de donar-li una utilitat, i revitalitzar seria per donar-li vida. Tota iniciativa que es faci en relació al centre històric hauria de ser tot pensant que és un lloc perquè la gent hi visqui. L'objectiu seria que allò ha de ser usat per persones, en principi com a habitatges i en segon lloc per a usos immediats.

-Quins són els límits?, fins on es pot intervenir? Fins on s'ha de conservar?

-La restauració i la rehabilitació no són una ciència exacta, fa molt mal dir fins on es pot intervenir, fins on es pot pujar, fins on es pot augmentar el volum... La cura de la natura és més fàcil de vendre, perquè la gent sap que la natura no s'ha de malmenar, però la rehabilitació, restauració i conservació de centres i de patrimoni físic... diguem que és un producte més mal de vendre, perquè tret de la destrucció pura i dura, les males intervencions sempre entren dins del terreny d'allò que és opinable. En aquest sentit, nosaltres consideram que com més creixi l'estimació al nostre llegat històric, més podrem exigir en la conservació.

-A l'hora de catalogar el patrimoni, en queden moltes coses fora que considereu que mereixen ser conservades?

-La tendència actual, tant aquí com a la resta d'Europa, és de cada vegada a exigir més. Una de les coses per les quals lluitam és perquè es respectin les fitxes actuals i, a més, perquè s'actualitzin cada cinc anys per poder protegir més coses, com entorns, interiors, ús... En relació a altres autonomies, proporcionalment, tenim declarats pocs béns d'interès cultural, per la categoria de les peces que tenim.



Una de les batalles que tenim ara és el respecte dels interiors dels edificis. Tothom sap que no s'ha de tomar una església gòtica, però en allò que ja no ens posam tan d'acord i tampoc no queda molt reflectit a les normatives és el respecte dels interiors de les cases. Es conserven les façanes però a l'interior es poden fer conilleres o uns hotelets. D'aquí a vint anys ja no estaran de moda els hotels, haurà canviat l'expectativa del mercat però ja ens haurem carregat els interiors, els estucs, els guixos, el paper pintat, els domassos, la distribució volumètrica... Això són reptes que ARCA té plantejats als àmbits on té presència física, que són la Ponència Tècnica de la Comissió Insular de Patrimoni i la Comissió de Centre Històric de Palma, Inca i Sóller. A part d'això hem creat el Fòrum de Patrimoni de Mallorca i estam en contacte amb moltes d'institucions.

-Estam molt enrere pel que fa a la rehabilitació del nostre patrimoni?

-Aquí observam un fenomen molt interessant que és el fenomen de la iniciativa privada. La iniciativa privada, tot i que sigui amb finalitat de lucre, ha fet un gran esforç. Avui en dia molta gent, fins i tot modestament, dins d'un àmbit petit, restaura i fa vertaders esforços. Jo vull retre un homenatge a aquelles persones, no tan sols a les que ara han comprat per veritable estimació a l'arquitectura tradicional i fins i tot han hagut de demanar crèdits, sinó també a aquelles persones que tenen patrimoni per família i que fan un gran esforç per mantenir allò que els seus pares els varen deixar. És un grup de gent admirable que té molts pocs ajuts per part de l'Administració i al

qual tots devem un agraïment i una admiració col·lectius, perquè durant molts d'anys han tengut cura del patrimoni ells tot sols.

-Com heu dit abans, la revalorització del casc antic també pot ser un perill. I sobretot quan la iniciativa privada té tan de pes. Per posar un exemple, moltes de les cases del centre es restauren per dedicar-les a usos comercials. Què en pensau d'això?

-Pel que fa a la rehabilitació, des d'ARCA, demanam que l'Administració faci complir uns mínims, que les restauracions de les cases s'atenguin als materials d'aquí, als criteris d'aquí, a la jerarquia de valors relatius a la casa... El criteri que assumeix ARCA és que quan tu hakis d'intervenir en un immoble has de demanar-li a la peça que parli. El primer que ha de fer l'arquitecte o el tècnic és escoltar quina és la seva història, quins són els seus trets característics, què és el principal i l'accessori... i intervenir segons això. I només després adaptar-ho a les seves necessitats. A nosaltres ens sembla molt deshonest que s'entri a un immoble tipològicament important i que se'l vulgui capgirar a caprici.

En relació als usos, a Europa es demana que el segon ús sigui el més semblant a l'ús anterior. Aquí, els anys vuitanta, hi va haver un moment que hi havia tant de patrimoni buit, i per tant, en perill, que s'acceptava el tema de la terciarització, l'ús per part de l'Administració de molts d'immobles. A hores d'ara no ho admetriem, primer perquè ja hi ha molta iniciativa privada i segon perquè la presència de l'Administració capola molts d'edificis, sobretot els interiors. El funcionariat, i jo som funcionari, és una espècie de piconadora que per allà on passa arrasa, perquè usa les coses d'una manera molt freda i amb poc afecte. Aquesta dinàmica dels quatre anys, diguem que per al patrimoni també és perillosa.

-I què en pensau de la ubicació del Museu d'Art Contemporani al baluard de Sant Pere?

-L'única cosa que preocupa a ARCA és en la mesura que això pogués afectar el patrimoni, però com és un espai buit entre dues murades no es pot dir molt. Hi havia un aljub que servia per donar aigua als vaixells i sabem que es conserva. Una altra cosa és que els socis d'ARCA individualment tenguin un criteri sobre aquest edifici. Això ens dóna peu per parlar del tema del mecenatge. La meua opinió personal és que hi hauria d'haver un debat ciutadà sobre la figura del mecenes.

En el cas del museu del baluard tenim una iniciativa privada. Aquí es mesclen, com sol passar a Mallorca, les simpaties personals i les trajectòries professionals amb el fet concret. Una iniciativa d'un museu en principi hauria de ser benvinguda, però la mentalitat del mallorquí hi posa per damunt d'altres coses. Jo crec que les iniciatives culturals són benvingudes, ara bé, també dic que l'Administració ha de fer un seguiment molt rigorós de la qualitat i, quan es tracta de donar doblers públics, ha de ser extraordinàriament mesurada. En aquest cas concret, la queixa és que se li donen molts de doblers a aquesta persona, això és un tema de l'Administració i de veure què fa amb els doblers de tothom i per què a aquest sí, i als altres no? Jo voldria assenyalar, en relació a aquesta iniciativa, si coneixem moltes iniciatives d'hotelers, gent amb molts de doblers, fins i tot que tenen molt bones col·leccions d'art, però que no regalen un quadre ni morts, ni a un museu, ni deixen veure casa seva, ni paguen una plaça, ni paguen una setmana d'òpera. El ric a Mallorca, en general, és inculte i miserable. Aquests hotelers que s'oposen a l'ecotaxa convendria que ens diguessin quantes iniciatives culturals

han tengut, és cert que han dut riquesa però perquè l'illa era bella. Benvinguda sigui l'ecotaxa. Si ells no ho volen fer de bon grat, ja ens ve bé que l'Administració ho faci.

-Revitalitzar, donar vida a un barri, és un procés lent que depèn de molts de factors. Un exemple de manca de revitalització podria ser el cas de sa Gerreria?

-En aquest sentit, crec que hem de donar-li un marge d'un parell d'anys. La recuperació de sa Gerreria no és la que nosaltres haguéssim volgut, però les coses s'han de veure amb la perspectiva històrica. L'any 87 es volia arrasar tot aquell barri, finalment s'aconseguí que moltes coses s'hagin deixat. Hauríem volgut molt més de respecte i, sobretot, ens indigna la pèrdua del viari antic, que és una cosa expressament prohibida per la Llei del sòl. De fet amb la reforma actual es perdran alguns carrers, hem aconseguit que no es perdi el carrer Hostal d'en Bauló i ara demanam que no es perdi el carrer de sa Gerreria, que es vol ampliar de 3 a 9 metres, i perdrà així la significació del tram.

En el tema de la revitalització, nosaltres volem creure en l'efecte dominó. En el seu moment vàrem arribar a una espècie d'acord col·lectiu: si nosaltres consentim que aquí es posin els jutjats que suposen una sèrie de pèrdues interessants, vendran advocats a posar els seus despatxos, hi viurà gent, etc. jo vull creure que això encara serà possible, tot i que, com dic, la intervenció que es fa a la pràctica no ens complau.

-Enderrocar allò que sigui necessari és una altra assignatura pendent?

-De fet es va crear una comissió per part del Consell de Mallorca, de la qual nosaltres formam part, tot i que no ens han tornat a convocar, per determinar edificis que un grup de tècnics decideixin que no tenen valor i que serien candidats a un possible esbucament, perquè fan mal al paisatge, estan en mal estat, són lletjos... Seria ben necessari, però no tenim notícies que aquesta comissió hagi continuat les seves activitats.

"ES VEN LA CIUTAT"

-Què en pensau d'aquests grans projectes que es duen a terme a Palma? Parl de projectes recents com el Parc de les Estacions, i actuals com els aparcaments subterranis. Quina ciutat ens quedarà?

-Aquestes grans actuacions són, potser, el problema més gran que tenim ara perquè estan pensades només per solucionar un problema d'ara. El Pla Mirall, que és un pla molt costós, ha estat una despesa en gran part innecessària i, sobretot, ha agreujat molt la memòria històrica de la ciutat. Molta de gent sent que la seva ciutat en poc temps és una desconeguda, basta veure la costa de sa Pols, la plaça de Cort, la plaça de Santa Eulàlia..., són intervencions que et fan enyorar el que hi havia anteriorment encara que tengués defectes. Hi ha un intervencionisme compulsiu que nosaltres creim que és totalment injustificat, encara que entenem que la ciutat té moltes mancances i moltes necessitats.

El tema dels aparcaments, que és una cosa més coneguda, ens sembla nefast i ho pagarem amb sang. La solució del tema dels cotxes no és atreure més cotxes, i molt manco a costa del patrimoni del subsòl, en aquest tema la nostra postura és molt coneguda. El més greu de tot és que els aparcaments atreguin cotxes cap al centre,

hauríem d'anar a solucions alternatives com per exemple autobusos petits que passin amb freqüència per anar canviant els costums que té la gent. Ara s'han posat dos autobusos al centre històric, però diuen que passen cada dotze minuts, arribar als dos minuts de freqüència que té per exemple Berlín és el que fa que la gent no empri el cotxe per res.

Es ven sòl públic, de cada vegada hi ha més terrasses llogades, ara es vol fer desaparèixer el Born per fer una gran terrassa per llogar. És evident que es ven la ciutat.

Foradar la ciutat i perdre memòria històrica és una vertadera desgràcia, només comparable al que vàrem atribuir a la ignorància de fa cent anys, quan es varen perdre les murades de Ciutat seduits per una modernitat immediata, després s'ha vist que hi havia moltes altres maneres de fer-ho sense perdre aquell extraordinari exemplar d'arquitectura militar que eren les murades.

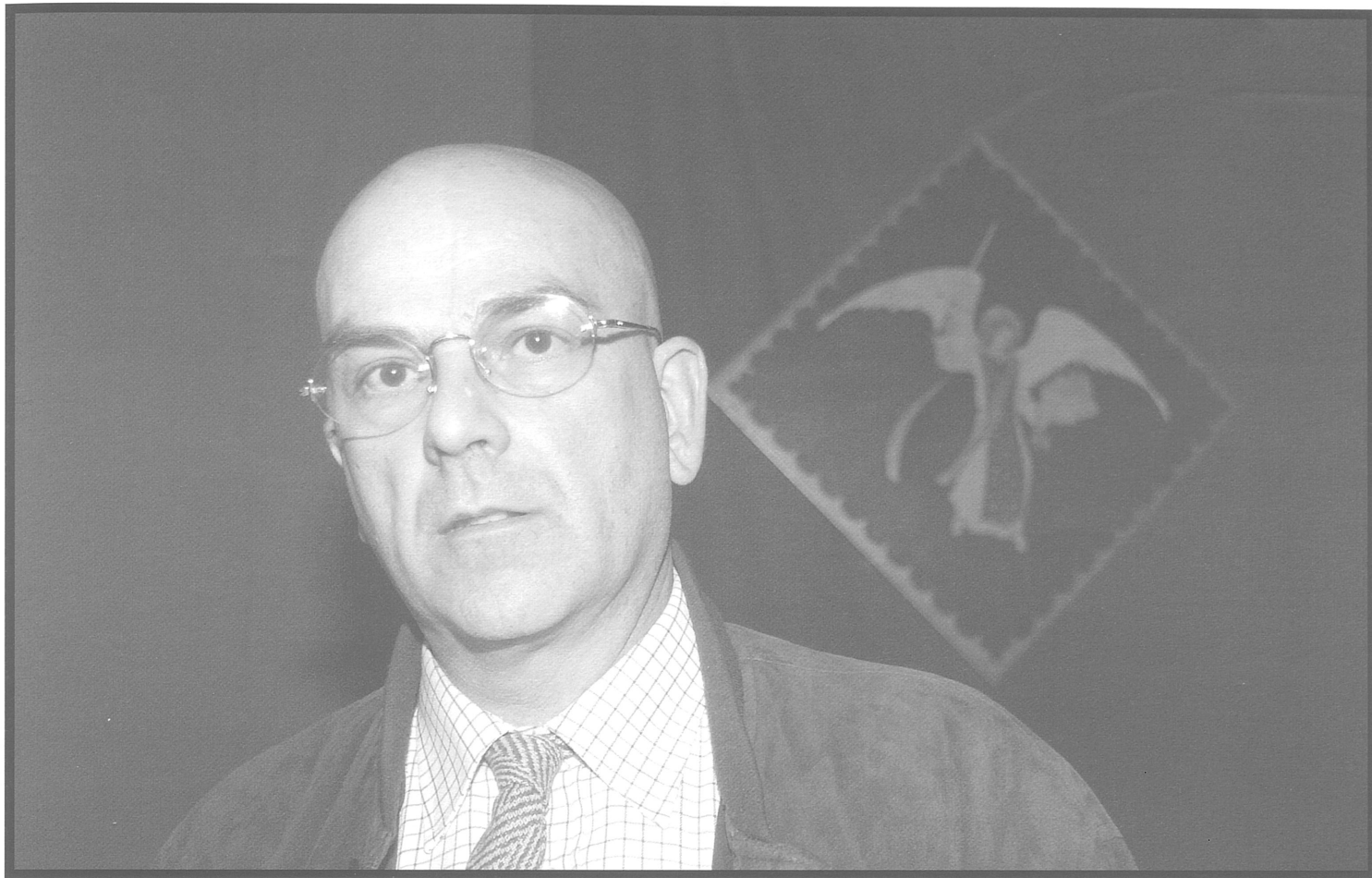
Darrera dels aparcaments el que hi ha és un gran desconeixement de la història de la ciutat i una gran falta d'afecte per Palma. No per casualitat Fageda no és mallorquí, Rodríguez no és mallorquí i el senyor Sierra, com altres persones del seu equip, tampoc no són mallorquins. I no vull entrar en aquesta espècie de connotació xenòfoba que pot tenir la paraula foraster, però evidentment amb això coneixem que ells de petits no han viscut aquesta ciutat ni han conegut tota la seva evolució. I amb això es nota que ells prenguin amb aquesta alegria decisions contra el sentiment popular.

-De tota manera, davant la decisió de la Comissió de Patrimoni sembla que no hi hagi res a fer. Un exemple ha estat el cas dels aparcaments de la plaça Porta Santa Catalina.

-Nosaltres, en el cas de la plaça Porta Santa Catalina, pensàrem en els perills de pèrdua de patrimoni arqueològic que pot suposar la construcció de l'aparcament i hem interposat totes les mesures que hem pogut. Hem intentat que els tècnics fossin els més qualificats i hem demanat que es faci de la manera més seriosa possible. Hi ha uns nivells, Centre Històric, Ponència Tècnica, Comissió de Patrimoni, cada nivell està constituït per determinades persones que són els pares de la criatura. Hi ha una cosa que voldria destacar, en aquest cas concret, i és que hem d'intentar que hi hagi un sentit de la responsabilitat. Una cosa molt típica del caràcter mallorquí és tirar la pedra i amagar la mà. És a dir, la gent es queixa, protesta, es dol... però el que hem de fer és que les coses tinguin nom i llinatges, és a dir, qui ha fet que es tomi tal edifici? Hi ha algú que va firmar, que se sàpiguen els noms, que la gent doni la cara. Una de les tendències d'ARCA és que vol que de cada vegada més no s'amaguin les coses, sinó que siguem més responsables, i diguem qui són els responsables. Els responsables dels aparcaments són coneguts. Nosaltres, un grup tan petit, no pot pretendre redimir tota la col·lectivitat, la col·lectivitat té uns responsables polítics.

-En aquest cas les associacions de veïns han tengut un paper protagonista a l'hora de defensar el seu barri.

-Les associacions de veïns tenen un mèrit extraordinari, perquè sense cap tipus de vinculació política ni ambició, sense conèixer les dades científiques, d'una manera emocional, defensen drets de la seva ciutat. ARCA connecta més amb aquest nivell emocional en relació a la ciutat i procuram donar-los suport en les seves reivindicacions. Els veïnats fan un paper extraordinari, generós i a més hem de dir que es tracta d'un sentiment mundial, prenen força els moviments de ciutadans que ja no volen deixar en mans dels polítics el futur de les seves ciutats i del seu país.



El polític té una deformació quadriennal, només pensa les coses en funció de les eleccions, i després se sent lliure per passar per damunt de la història i del sentiment dels ciutadans. El ciutadà i aquestes agrupacions tenen una visió de molt més temps, són deutors davant la història, els seus avantpassats, els seus fills...

"A PALMA LI FALTA UN PLA I LI SOBRA PARTIDISME"

-En quina ciutat es converteix actualment Palma?

-No hi ha un pla de l'Ajuntament que estableixi el que vol que sigui aquesta ciutat en un termini ni tan sols de deu anys. Tots estam un poquet perplexos en el sentit que veim una ciutat que en lloc de tenir unes característiques determinades el que té són una sèrie d'intervencions molt concretes, amb uns criteris molt concrets que d'aquí tres o cinc anys poden no valer.

Ara, per exemple hi ha aquesta subordinació tremenda a l'automòbil, però també pot succeir que hi hagi una crisi del petroli que faci que la gent canviï els seus hàbits, llavors ens trobaríem que tenim una ciutat muntada per a l'automòbil, i el mal ja està fet perquè la memòria històrica i la qualitat de vida ja s'han perdut.

Per tant, no es veu cap pla d'aquesta ciutat i en això sí que demanaria un consens. És molt de lamentar l'actitud de majoria piconadora, de qualsevol partit que sigui, amb una cosa tan sensible i tan immediata com és l'esdevenir de la ciutat. Si sempre és dolorós que es facin les coses d'esquena als ciutadans, quan es tracta d'allò més immediat que té, que és la seva ciutat, és particularment dolorós. La ciutat ara és incòmoda, lletja i homologada a ciutats de catàleg, per exemple, aquestes faroles, aquests bancs, aquests empedrats... els trobes a moltes ciutats. Perd la seva personalitat dia a dia i la gent jo crec que

està molt dolguda per això. I tot, sacrificat a un suposat progrés.

-Què li falta i què li sobra a Palma?

-Li falta un pla, li falta un futur, una reflexió, i li sobra partidisme i la segregació entre bons i dolents. Ciutat és de tots. Això a nivell de reflexió filosòfica. I a nivell concret, jo crec que cada vegada que s'intervé s'haurien de tenir en compte les empremtes que ha deixat el passat. Per exemple, el Born és un passeig típic del segle XIX i el que facis a continuació ha de ser recordant això. Això és el que ARCA creu, és la diferència entre intervenir a un lloc on hi ha patrimoni a fer-ho a un lloc on no hi ha res, s'ha de respectar el passat...

-Des d'ARCA, què és el que més preocupa?

-La gran lluita és la presa de consciència dels ciutadans de la seva ciutat, això és el que no té preu i és el que solucionaria d'una vegada tots els problemes. El ciutadà sabria defensar les seves coses i l'Administració no s'atreveria a posar mà damunt la memòria de la ciutat.

Si hagués de demanar un desig demanaria que tots fóssim conscients de tota la riquesa que tenim darrere i que quan la toquem sigui amb moltíssim de respecte i a la vegada molta d'il·lusió de cara al futur. Els ciutadans hem rebut un llegat històric preciós i el volem transmetre de la manera més conscient, com un deure moral, ètic, als que vénen darrere. Aquesta sensació de tramesa, que mai no tenen els polítics i que tenim els ciutadans, és el que intentam inculcar als de la nostra associació.



Una història de lluita

Entrevista a Antònia Andani

per Juanjo Sánchez

L'esperit de lluita que imprimeix Antònia Andani al barri palmès del Puig de Sant Pere, com a presidenta de l'Associació de Veïns, ja li ve de lluny. La seva lluita sindical als anys setanta la va dur al barri, en aquella època, a cercar pau i tranquil·litat, la mateixa pau i tranquil·litat que ella reivindica en aquests temps en què tant ha canviat aquest entorn. I dins aquest canvi profund i potser massa ràpid, ella demana un moment per a la reflexió. Perquè, abans que en els grans projectes, com els aparcaments que amenacen els pins de la plaça Porta de Santa Catalina, es pensi en les generacions futures i a fer un projecte de la ciutat on volem viure. Tot això sense oblidar que, a part de recuperació física d'una barriada on s'escriu bona part de la història de Ciutat, s'ha de treballar tot comptant amb les persones que hi viuen i amb les seves necessitats socials.

-Per quines circumstàncies va venir a parar vostè al Puig de Sant Pere?

-Vaig triar viure al barri, primer perquè tenia unes amigues que hi vivien. Jo vaig arribar a Mallorca l'any setanta-cinc, i amb uns quants presidents de comunitats de base ens vàrem introduir al món de l'hoteleria, d'aquí l'organització sindical i la lluita sindical a les distintes zones turístiques de Mallorca, sobretot a s'Arenal, Magaluf i d'altres. Me'n record que en aquella època venia a descansar dels renous de Magaluf, on vivia, a Palma, al carrer del Mar, a casa d'aquestes amigues, perquè aquí el barri era un racó de pau, s'hi podia viure molt bé. Llavors ja, l'any 77, vaig baixar a Palma a viure definitivament al Puig de Sant Pere, doncs un poc perquè al món de

Antònia Andani va néixer a València l'any 1944, i va arribar a Mallorca l'any 1975 per fer feina a Magaluf al sector de l'hostaleria, un món laboral dur per aquella època que la va fer militant activa de les reivindicacions laborals dels seus companys. Aquesta lluita sindical la va dur a les llistes negres i a abandonar l'hostaleria l'any 1977. L'any 1999 va ser elegida presidenta de l'Associació de Veïns del Puig de Sant Pere, encara que quan arribà a l'illa fou vicepresidenta de la primera associació veïnal de Galatzó, a Calvià. Professora de Música, Antònia Andani treballa com a auxiliar d'infermeria.

l'hostaleria ja havíem quedat a les llistes negres, per aquelles lluites, per aquelles vagues. Eren lluites per les reivindicacions laborals dels treballadors, no era cap altra cosa més, però bé, això va dur les seves represàlies i malgrat estar en aquella època als comitès d'empresa, que tenien un altre nom, doncs bé, et plantaven al carrer i amb tots els drets i tot el que sigui, però el jutge tenia la darrera paraula. Això va ser quan vaig venir al barri l'any 77. Després, la lluita a l'àmbit del barri va començar per la meua part de manera més explícita a partir de l'any 99, quan vàrem sortir elegits a la nova junta directiva de l'Associació de Veïns. Però bé, ja col·laborava a la part de medi ambient pel tema del renou. Encara que jo venc més aviat del món sindical, el tema del renou el sofriem tots, jo veia que hi havia una gent que es movia, una associació de veïns, i clar, si fas feina com a mitjà de vida i llavors també milites sindicalment, no tens molt més temps per dedicar-t'hi, però allò va fer que em moguéssim, perquè a més ho sofria en carn pròpia, era una tortura espantosa.

A partir d'aquí, vaig pensar que havia de fer qualche cosa. Hi ha gent que lluita, que es mou ja fa set o vuit anys i va ser quan ens vàrem ficar a la junta directiva actual.

ASSOCIACIÓ HISTÒRICA

-Parlem d'una de les associacions de veïns més actives i més antigues. Quan es va crear?

-Aquesta associació de veïns és de les històriques. De fet es va fundar a l'any 73, llavors es va legalitzar el 75, però es va caracteritzar precisament per la lluita arran de tota la problemàtica que hi havia d'habitatges en ruïna. De fet l'any 77 varen caure alguns habitatges. Varen morir una mare i una filla, al carrer de la Pólvara, on ara hi ha la muralla i aquests habitatges ja no existeixen. Abans ja

es reivindicava, però arran de l'esfondrament va ser quan es va promoure tot un pla urbanístic per a la rehabilitació del barri, que va ser el primer de tota Espanya. La veritat és que la història que va heretar l'associació de veïns és una història de lluita.

-Parlem, doncs, d'un barri "laboratori" quant a la rehabilitació dels cascs antics es refereix.

-Sí, va començar aquí, al Puig de Sant Pere. I ja dic, el motiu principal va ser aquest dramàtic accident, encara que feia temps que ja es reivindicava i denunciava el fet que quan la gent se n'anava a fer feina havia de deixar poals per recollir les grans goteres que hi havia a les seves cases. I va ser el 18 de juliol, per cert, del 77, quan l'esfondrament va atrapar sota les runes una família, i va morir una dona i el seu fill de dos anys. Aquest va ser un fet molt lamentable, dramàtic, que va fer que la gent es posàs en peu de guerra i a partir d'aquí va néixer la idea de rehabilitar el barri. Va ser el primer pla de rehabilitació de tota Espanya, el que passa és que avui en dia podem dir que no hem arribat al final de la rehabilitació del barri, basta mirar un poc els carrers, no?

-Vostè creu que el Puig de Sant Pere és un bon exemple per a la rehabilitació de la resta del casc antic de Palma?

-Sí, i també ha estat un exemple quant a la presa de consciència de la riquesa històrica que tenim. Però en canvi, per exemple, veiem que a sa Calatrava i a sa Gerreria, dins els projectes que ja tenen i que duen a terme, hi ha molts més equipaments socials i esportius per al seu barri que aquí. Aquí, de moment, no hi ha cap equipament. O sigui, l'equipament d'aquest local de l'associació, que ara es rehabilita, però cap altra cosa més, ni un casal per a joves ni un lloc per a esports.

CANVIS SOCIALS I CULTURALS

-Com ha canviat socialment i cultural el barri en el temps en què vostè hi ha viscut?

-Ha canviat molt. Per una banda, la proliferació de bars que ens ha abocat a aquesta problemàtica i a aquest sofriment de contaminació acústica, aquesta situació, que molts consideren progrés, nosaltres des de l'associació la consideram una degradació. O sigui, que no estam en contra que hi pugui haver bars i restaurants, tota la vida n'hi ha hagut a aquest barri, però d'una manera equilibrada, on puguin viure no tan sols bars i restaurants, sinó també el petit comerç, tant pel que suposa per al proveïment de les persones que vivim al barri, que pràcticament no tenim res, sinó també un altre tipus de comerç, d'artesanía... d'altres característiques que donassin vida al barri com per exemple també podria ser una merceria, una petita drogueria, no sé, serveis per al barri que en comptes d'anar a més han anat a menys.

Qualsevol planta baixa s'ha convertit avui en un grapat de metres quadrats d'or on de seguida pensen en possibles bars. De fet, veiem que avui en dia es fa obra a més d'un local que hi havia tancat, i a tota pastilla, no sabem si és que volen posar en marxa més bars, quan ara no se'n poden obrir més. Ho vigilem i ho denunciem. El que creiem que ha estat el més lamentable és l'especulació, de manera actualment als mateixos ciutadans, ja no dic a la gent del barri, els és prohibit intentar apropar-se i mirar de poder comprar un habitatge. Ara, per altra banda, s'han rehabilitat tant cases antigues com

habitatges que estaven en runes, i pensam que això és positiu, tot el que sigui revitalitzar, donar-li vida i no sé, recuperar tot el patrimoni històric que tenim.

-Fa dos anys el Puig de Sant Pere va ser declarat zona acústicament contaminada, considera que els veïns han guanyat la batalla contra els renous?

-En part hem guanyat, en el sentit que hi va haver un avançament de l'horari de tancament de locals. S'ha notat que hi ha menys renou perquè hi ha bars que han tancat, bars d'escassos metres quadrats als quals de fet no hi cabien més de quatre persones. Molts d'altres locals s'han convertit en bars de tapes i també en restaurants, i els donam la benvinguda, ja que tenen un altre estil i per això aquesta oferta atrau una altra clientela. Així i tot, com li deia abans, estam preocupats perquè es fan obres a locals que ja estaven tancats, i veiem a més que són ciutadans estrangers que fan aquestes reformes. Per això, ho vigilem perquè pot ser que aquesta gent estigui equivocada o se'ls hagi enganat. Per una altra banda, ens preocupa el que passa a l'avinguda Antoni Maura, que és un "menjador", encara que està prohibit donar menjar al carrer.

-Es podria aixecar la declaració de zona contaminada amb les condicions que s'han assolit a l'actualitat?

-Crec que no s'ha d'aixecar aquesta declaració. No es pot afliurar la normativa de contaminació per renous, perquè veiem astorats com a la plaça de la Llotja no s'ha arreglat del tot el problema. Hem de deixar passar el temps i veure què passa més endavant. Malgrat que la situació en conjunt hagi millorat, encara queden veïns que la pateixen.

-Ha variat el ventall de classes socials que habiten al Puig de Sant Pere d'ençà que ha començat la rehabilitació i, amb ella, l'especulació?

-Hem de deixar clar que el nostre barri no només és el Puig o Drassana. La delimitació de la nostra associació de veïns agafa des de Jaume III, la part d'El Corte Inglés, i passa pel passeig del Born, passeig Sagrera, una part de sa Faixina i un bocí del passeig Mallorca que enllaça amb Jaume III. Tot aquest espai que hi ha dedins és la nostra barriada. Llavors, estrangers en tenim en aquests moments empadronats, en data del mes de gener, devers set-cents, de diferents nacionalitats. O sigui que això canvia prou.

-Els nous habitants participen tant com ho feien fins ara els veïns del Puig en la vida social del barri, en les lluites que sempre els ha caracteritzat?

-Majoritàriament no, però sí puntualment, per exemple en el tema dels pins, un percentatge prou considerable és molt conscient i a més veuen amb astorament que es puguin cometre aquestes barbaritats.

PINS SÍ, APARCAMENTS NO

-Precisament, en els darrers temps, l'associació que vostè presideix és notícia per la protesta que ha protagonitzat contra aquest fet, l'arrabassament dels pins de la plaça Porta de Santa Catalina.

-Nosaltres estàvem assabentats per la premsa que l'ajuntament



pretenia fer més aparcaments a Palma, al casc antic, i entre algunes zones ens tocava a nosaltres. Pensàvem que primer haurien d'haver informat els veïns, cosa que no varen fer, i el dia 2 de gener d'enquany ens trobàrem amb fets consumats. Uns nins varen venir a casa, era festa i no tenien escola, dient que havien entrat unes màquines i que havien tallat dos pins. Nosaltres ens vàrem quedar de pedra. Llavors, ràpidament, els mateixos nins, alguns d'ells ploraven, digueren "s'ha de fer qualche cosa", la veritat és que va ser molt emotiu, per la consciència que tenen els nins de la natura i del barri. Aquell mateix dia l'horabaixa vàrem convocar una assemblea al carrer, prop de la plaça, devora el baluard. Els mateixos nins posaren els rètols pels bars i a les set i mitja d'aquella tarda ens reunirem, els que vàrem poder, perquè era tard i hi havia gent que feia feina. Llavors, vàrem decidir que al dia següent al matí a les set i mitja fariem guàrdia perquè no entrassin les màquines. A partir d'aquí ja varen venir les permanències en les guàrdies, tot el dia al principi, després ja vàrem saber que de moment s'havia obert un expedient per catalogar com a arbres singulars els pins de la plaça Porta de Santa Catalina. No tan sols són els pins, que estan a una plaça emblemàtica on es pot trepitjar terra, sinó també que no volem aparcaments al centre. Els aparcaments al centre, l'única cosa que fan és atreure més trànsit cap al centre, contaminar més i exasperar i degradar més la qualitat de vida dels veïns, tant del barri com dels que puguin arribar al centre per gaudir del que és el centre històric. No volem que la història ens passi factura, i continuam la lluita. Tenim molt clar, com li tenen molts de ciutadans de Palma, que el centre s'ha salvar, o sigui que no es poden carregar les restes arqueològiques que hi ha sota, ni tampoc fer aquesta barbaritat, que alguns anomenen progrés, no precisament nosaltres, de dur més i més cotxes cap al centre. Això és una equivocació, la qualitat de vida passa avui per respectar el centre. S'ha de mirar un poc què fan altres ciutats més avançades que nosaltres, amb més respecte cap al patrimoni, amb aparcaments als afores, i que el centre sigui per a vianants, amb microbusos, amb uns carrils per al transport públic que es respectin i es facin respectar.

-Quina ha estat la relació amb l'Ajuntament de Palma per tal d'aconseguir un enteniment sobre els aparcaments?

-El mateix dia 2 o 3 de gener, un treballador encarregat d'obra ens va dir que el dia 8 els veïns ja tendrien informació per part del consistori, i va ser la primera notícia. Jo li vaig dir, caram, som a la Junta Directiva i és la primera notícia que tenim. Llavors, va arribar dia 8 i va venir el senyor José María Rodríguez. Es va reunir amb els veïns no sabem ni com, perquè ens varen avisar el dia anterior de la reunió al centre cultural. El centre cultural del barri és molt bonic estèticament, però és de juguina, no hi caben deu persones a la sala més gran, i per tant li vàrem demanar al senyor Rodríguez que sortís a la plaça per explicar als veïns el projecte, s'hi va negar. Li vàrem demanar per obrir les portes del que és el pati, i també s'hi negà. Llavors, va ser caòtic, la veritat és que informació com a tal no en tenguérem, el que hem tengut han estat fets consumats.

-Quan venia cap a l'associació he vist cartells penjats dels pins, amb noms gravats, quin significat tenen?

-Són els noms dels padrins. Va ser un acte d'apadrinament de cada pi que vàrem fer a finals d'abril en to festiu i reivindicatiu. Per exemple, un dels padrins és el GOB, un altre padri són els nins, que varen ser els que donaren la veu d'alarma i els adults del dia de demà, i que els senten com a seus. De fet, els dos pins que ens llevaren els tornàrem a plantar en un altre acte a finals del gener en substitució d'aquells dos que salvatgement ens havien arrabassat el dia 2 de gener, un més petit apadrinat pels nins i un altre pels joves. Després, hi ha pins apadrinats per la família de Joan Miró, per la família dels artistes, per persones significatives del món de la cultura i el capellà també en va a apadrinar un...

-Si no fos pel significat simbòlic de la plaça i dels seus pins, vostès també s'oposarien als aparcaments?

-Sí, ens sembla un greuge històric que es construeixin. Creiem que les persones que hem heretat un llegat, hem, a la vegada, de passar-lo a les generacions futures. Per això estam convençuts també des de l'associació que de cada vegada s'ha d'invertir més en cultura, perquè la gent sigui més conscient que no ens podem carregar així, en nom d'un mal entès progrés, els centres històrics ni tampoc la qualitat dels veïns, sinó que s'ha de tenir cura d'un llegat com aquest i n'hem de saber gaudir i passar-lo a les generacions futures.

-Un equipament cultural previst per al barri és el Museu d'Art Contemporani, d'iniciativa privada però finançat amb doblers públics, i que a més l'ajuntament empra com a justificació de la necessitat dels aparcaments. Què pensa d'aquest projecte?

-Nosaltres, en principi, no estam ni a favor ni en contra del Museu d'Art Contemporani, no sabem ben bé en què consistirà, no se'ns ha consultat res. Creiem que per una banda sí que pot ser beneficiós per al barri, ara, que això dugui la necessitat, com diuen des del consis-

tori, d'un altre aparcament, quan devora, a menys de cinquanta metres, tenim un altre aparcament a sa Feixina infrautilitzat, ocupat en un 50%..., això és el que no entenem de cap manera. És més, si hi anam ara mateix veurem com està infrautilitzat, i està només travessant el pont de sa Riera, aquí devora mateix. Hi ha d'haver una política de la ciutat que volem, d'un projecte de ciutat, quina és la ciutat que volem, i aquí hi hauriem d'entrar tots: entitats ciutadanes i partits polítics, del color que siguin, avui governen ells i demà governaran els altres. És a dir, partir d'aquest projecte de ciutat que tots els ciutadans hauriem de definir independentment dels colors polítics. Clar, uns podrien considerar "progrés", entre cometes, dur com més cotxes al centre i als comerços millor, i d'altres, els que crec que estam més conscienciats, consideram que això és una degradació, perquè més aparcaments duen més cotxes. Si l'any 99 els mitjans de comunicació ens deien que Palma era la ciutat que més cotxes tenia per habitant, amb una taxa mitjana de nou-cents cotxes per cada mil habitants, i aquest mateix any el senyor Javier Corominas, cap provincial de Trànsit, diu que a Balears hi ha la concentració de vehicles per cada mil habitants més gran del món, això dit pel cap de Trànsit, llavors, el progrés no és encara més cotxes i més cotxes. Hi ha d'haver sostenibilitat, ja que aparcaments, aparcament i cotxes i més cotxes, és un caos. Palma és un caos, és una ciutat petita, el casc històric sobretot no està dissenyat per als cotxes, per tant s'ha de protegir.

EL BALUARD

-Al marge del museu projectat, què creuen que s'hauria de fer amb el baluard?

-Per una banda hi ha aquesta balconada que ja es va inaugurar l'any passat, un mirador molt maco cap a la badia, però al qual falta equipament i mobiliari urbà. És a dir, uns bancs on la gent es pugui asseure a contemplar les vistes, perquè allò queda com un espai molt gran però no es pot utilitzar. També s'haurien de contemplar, ja que hi ha molts de metres quadrats, zones esportives per als nins i per als joves, que ho demanen. I més zona verda, aquest recinte no l'hem vist sencer, tan sols en part, el que s'ha pogut ensenyar als visitants. Però si en un temps es va dir que es podia fer zona verda, doncs mirar de potenciar-la, que sigui un pulmó per a Palma també, no tan sols el museu, encara que això atraurà molts de turistes i gent que revitalitzarà el barri perquè hi haurà més visitants, però no tan sols ha de quedar aquí la cosa.

-Creu que els veïns haurien de tenir qualche cosa més a dir sobre el projecte del museu?

-Sí, de fet, fa anys, nosaltres no estàvem a l'associació en aquella època, es va dir que el baluard seria zona verda i també d'esbarjo per als veïns, i aquí ni art ni part, o sigui que...

-Està d'acord en les aportacions públiques que s'han fet?

-Doncs això, la veritat és que com a Junta Directiva és un tema que no hem tractat, però si és un museu que serà més aviat d'iniciativa privada, no sabem molt bé que fan tants de doblers públics per donar-li suport. Però bé, no en vull parlar perquè no és una postura de la Junta Directiva.

-A més del museu, també hi ha en marxa la construcció de la biblioteca de Can Salas.

-Sí, consideram molt important aquest projecte. Encara que una mica tard, benvingut sia.

REHABILITAR PERSONES

-Sigui pels pins o pel museu, el Puig de Sant Pere està de moda. Què s'hauria de fer i no es fa per solucionar els problemes encara pendents de la barriada?

-Crec que en tot allò que afecta els ciutadans de Palma, no tan sols del barri, s'ha d'aplicar diàleg i veure un poc quina és la ciutat que volem, per no sorprendre amb atropellaments com el que vàrem tenir quan ens tallaren els pins. S'ha de fer més inversió també, no tan sols per rehabilitar pedres, sinó per rehabilitar persones, perquè això no s'ha tengut en compte. Més equipaments socials per al barri, més educadors socials per al barri. Una de les realitats positives aquí és que conviuen les distintes capes socials que hi ha avui en dia, des de professionals liberals fins a la gent més humil, també ètnies. Hi ha portuguesos i altres diferents nacionalitats. Tenim alemanys, hi viu Leo Bassi, que ha participat activament i que va apadrinar un pi... Llavors, perquè això no es degradi, perquè sigui un model de convivència, que creiem que és molt positiu, s'ha d'invertir més en recursos humans, alternatives i imaginació per donar als joves altres maneres de passar-ho bé, de divertir-se, que no sigui el 'botelló' o la nit a costa dels veïns.

-Quan s'acabi la rehabilitació, li fa por que aquesta mescla de capes socials pugui desaparèixer i el barri sigui només per als que han pogut pagar els alts preus que ja ara es demanen?

-Doncs no. Jo des d'aquí faig una crida en aquest sentit a tots els veïns i a tots els ciutadans, que això pugui ocórrer depèn també de nosaltres. És important no deixar-nos endur, hem de formar part activa del que són els moviments del barri. En aquests moments només tenim l'associació de veïns, però hi ha un centre cultural infrautilitzat, semiprivatitzat i clar, no és a l'abast de les butxaques de la gent més humil, cosa que abans fa uns anys sí que ocorria, es feien tallers a baix preu i estaven plens. Avui en dia, l'associació, en col·laboració amb unes altres persones a títol particular, fa tallers gratuïtament i s'omplen, el que passa és que en no tenir locals una cosa la fas a l'escoleta, una altra a l'església, una altra a un local de la Congregació Mariana al carrer d'Apuntadors, i així no es pot funcionar. Esperam que enguany s'inauguri el local de l'associació de veïns i es puguin fer més coses. Aquí no hi ha equipaments socials, on la gent major pugui passar unes hores, on els joves també puguin anar. O sigui, amb això, s'ha d'invertir molt i molt. Per exemple, jo veig com a sa Calatrava o a sa Gerreria tendran fins i tot piscina, equipaments esportius, un teatre, i aquí que va ser el primer lloc on es va començar, per què no? També hem de tenir en compte que ens manca manteniment de la rehabilitació que s'ha fet, perquè també la rehabilitació s'ha de mantenir. Hi ha algunes cases de lloguer que s'haurien de vigilar amb molta de cura, perquè es mantinguin, perquè al cap i a la fi això s'ha fet amb doblers de tots. Després també hi ha la rehabilitació d'altres edificis singulars a càrrec de la iniciativa privada, que queden molt macos, al carrer d'Apuntadors, al carrer de Sant Feliu, ens hauriem de passejar pel barri. Per a nosaltres és molt important la consciència del patrimoni històric i artístic que teguem. Crec que hi ha molts de ciutadans, fins i tot gent del barri, que s'adona que ara no pot accedir a un habitatge, i fa uns anys sí podia, llavors donà l'esquena al barri, ara vol tornar i veu que això

és impossible. Aquí sí que s'hauria d'articular qualche cosa perquè fos possible que la gent de Palma pugui viure en aquest barri tan bonic. Vull dir que no ha de ser ocupat tan sols per estrangers que vénen d'altres llocs amb més poder adquisitiu, sinó que ha de ser possible la convivència de totes les persones que vulguin viure-hi.

-Parla vostè de la reforma del seu petit local, quan ara en fa devers vint-i-cinc que l'associació que vostè presideix demanava poder tenir el Consolat de Mar com a seu.

-La veritat és que el local que tenim no respon a totes les expectatives, encara que de moment ja es dona una passa. Feim una crida a tots els organismes que tenen competències perquè aquest barri s'equipi, amb locals per a la gent gran, per als joves, amb els seus corresponents professionals, monitors i educadors de carrer, perquè podem rehabilitar un barri, però si no rehabilitam persones... I en això s'ha d'invertir amb seriositat, amb perspectives de futur.

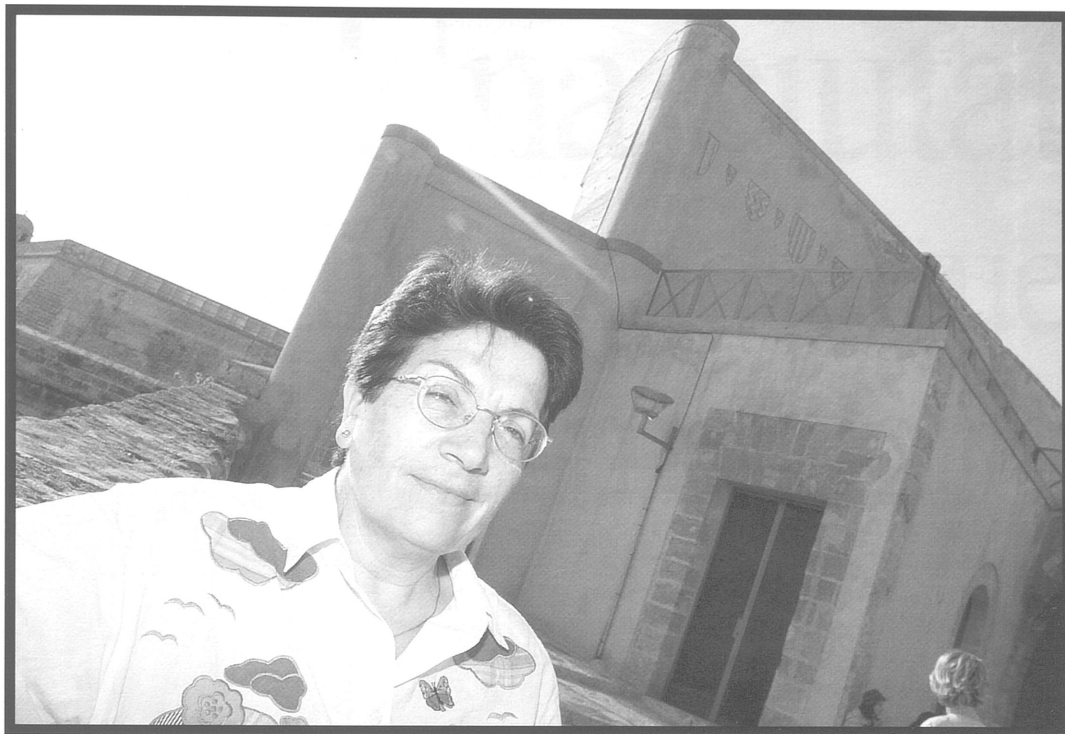
-Com són els veïns que han vingut a viure al barri als nous habitatges de protecció oficial?

-Aquests són uns habitatges que han estat rehabilitats pel Patronat i que lamentablement han estat uns anys tancats, no sabem per què, malgrat les reivindicacions de les diferents juntes directives, doncs la majoria d'ells han vingut recol·locats de sa Calatrava. Creiem que sa Calatrava, si rehabilitava el barri, havia d'haver assumit també els seus propis veïns. No estam en contra que hagin vingut aquestes persones, però sí que aquests habitatges s'hagin donat aquests darrers anys a veïns expropiats de sa Calatrava. Les darreres cases que s'han donat ara recentment han estat devers vuit, i han estat per a veïns del barri amb més de cinc anys d'antiguitat aquí, amb un barem de salari mínim i màxim per poder optar a l'adjudicació, encara que també han puntuat les necessitats familiar. Són de classe més aviat humil, de poder adquisitiu baix.

HABITATGES EN RUNES

-Encara queden molts d'habitatges per rehabilitar al Puig?

-Sí, sí que en queden. Aquí m'agradaria que la iniciativa pública continués rehabilitant. Podem guaitar pel carrer Valseca, el carrer del Vi, que estan molt degradats, encara que s'han rehabilitat algunes cases a títol particular, però són carrers molts degradats. Aquí mateix, al carrer de Sant Pere, és rehabilitat algun habitatge per iniciativa privada, però hi ha cases tapiades, i més avall, al carrer Valseca, també n'hi ha amb uns forats enormes a les teulades que ja hem denunciat diverses vegades a Urbanisme, perquè temem que hi



hagi alguna desgràcia. Hi ha molta gent que viu en unes condicions infrahumanes, aquí, a aquest barri. Hi ha gent que encara no té plat de dutxa a ca seva, i hi ha gent que viu en unes condicions que no són dignes sinó insalubres. Recentment, en una reunió amb el regidor d'Urbanisme, li tornàrem a recordar l'estat ruïnós d'algun edifici. Ens fa por, i no només això, i ho hem denunciat moltes vegades de paraula i per escrit, sabem que a algunes finques sense permís es fan obres. Estam cansats de dir que no tan sols hi ha d'haver zeladors d'obres al matí, sinó també a l'horabaixa, perquè alguns que saben que només funcionen el matí, fan les obres els horabaixes, diumenges i festius. I converteixen terrasses o teulades en més pisos. Al casc històric no es poden aixecar més de tres altures, si l'edificació és de nova planta, i les antigues de més plantes no es poden modificar. I del que hi ha antic, una d'elles, per exemple, del carrer del Mar que ja tenia planta baixa més cinc altures, doncs en varen elevar una altra més, ja fa anys d'aquesta denúncia. Clar, l'associació no té doblers per anar a contenciosos administratius, ni creiem que aquest sigui el camí. Aquí hi ha unes autoritats que han de vetllar perquè aquestes cases centenàries no es reformin sense permisos, perquè això ens fa por.

-Aquestes obres il·legals formen part del moviment especulatiu que hi ha al barri?

-Sí, efectivament. En alguns casos, aquestes obres veiem que les fan estrangers, fins i tot els picapedrers que duen també són estrangers. N'hi ha algunes molt ben rehabilitades, però moltes d'altres no. Alguns han condemnat terrasses i han tapat la vista d'altres edificis, o sigui que és un atropellament dels drets i del patrimoni de tots els ciutadans. No només és patrimoni d'aquell que ha comprat la finca, encara que sigui de la seva propietat. És de tots, i degraden el barri. Crec que hem de prendre més consciència del patrimoni històric i artístic que tenim.

Una ciutat desdibuixada que perd la memòria

Entrevista a Marià Mayol

per Antoni Oliver



Marià Mayol, pintor, impulsor de l'Associació d'Artistes Visuals, té una visió de la ciutat basada en la memòria, que coincideix en aquest aspecte amb l'escriptor italià Italo Calvino. "Les ciutats són un conjunt de moltes coses: memòries, desitjos, signes d'un llenguatge, són llocs d'intercanvi, però aquests intercanvis, no ho són només de mercaderies, són també intercanvis de paraules, de desitjos, de records", escriu Calvino. La ciutat forma part inseparable d'un record. Explica Calvino d'Aglaure, una de les seves ciutats invisibles: "avui Aglaure és una ciutat destenyida, posada allà com per casualitat". Palma és una ciutat literària, alguns autors la varen qualificar de "Ciutat esvaïda", com Xim Verdager. Avui és difícil trobar un adjectiu. Alguns parlen de Ciudad Rodríguez. Intentar saber què ha passat amb Palma és difícil, perquè és una ciutat destenyida dins la memòria, desdibuixada. En opinió de Marià Mayol, es corre el risc de tenir una ciutat "totalment plana i amb un gran aparcament davall". Mayol ha incorporat a la seva obra pictòrica una sèrie basada en l'antic plànol Garau de Palma i troba que no s'ha de construir, per destruir d'aquesta manera la ciutat. Per això s'ha afegit al col·lectiu Ciutadans Agreujats.

Marià Mayol Pizà. Guanyador del premi Ciutat de Palma de pintura l'any 1986. És un pintor de formació autodidacta que ha exposat arreu de la Península i a diverses capitals europees. Participant a les mostres d'Art Contemporani -ARCO- i Art Basel en més d'una ocasió, en les seves obres inserides en un corrent abstracte, utilitza diverses tècniques i procediments. Impulsor de l'Associació d'Artistes Visuals de Palma, molt crític amb l'actual política cultural de l'Ajuntament de Palma, fou participant actiu a s'Arruixada de l'any 2000. A la seva darrera obra Palma, la seva configuració i història, ha estat un tema cabdal.

-Com canvia la ciutat i com es percep aquest canvi en la memòria col·lectiva?

-Fa poc vaig assistir a una conferència sobre l'enderrocament de les muralles, que és el símbol de la barbaritat més gran que s'ha fet a Palma i aquest és un exemple de desdibuixar una ciutat, aquest és l'exemple més clar, però després han fet desastres similars, encara que no d'aquesta magnitud. L'ajuntament ha fet ara un pla que desdibuixa la ciutat, i això no és una metàfora, és real perquè el traçat d'unes places i d'uns carrers desapareix, i en desdibuixar una ciutat tan clàssica com Palma, s'esborra la memòria històrica de la ciutat. Tot això es veu millor en els petits detalls. Si hi ha una plaça que tenia aquí una casa, allà un jardí i ara ho han aplanat tot, ja no hi ha memòria d'això, es destrueix la història passada i ara resulta que tot és pla i amb un aparcament davall. Així es pot fer tota la ciutat nova, però es destrueix el que hi havia.

-Quina visió de la situació té l'Associació d'Artistes Visuals?

-Se suposa que els artistes han de ser persones compromeses en la denúncia d'aquests canvis estètics i socials. Nosaltres des del principi ens vàrem afegir a aquest moviment de Ciutadans Agreujats. Un artista, que en teoria és una persona lliure i independent, ha de donar una opinió, si no donam una opinió no sé qui la pot donar. La veritat és que aquest moviment dels ciutadans agreujats em va sorprendre per la quantitat de gent que es va sumar a la iniciativa, per les queixes que es varen manifestar i per la quantitat de gent que, després, s'ha anat afegint i les protestes que s'han generat, com per exemple la campanya per salvar els pins de la plaça Porta de Santa Catalina.

-Què opina de les remodelacions de places?

-Les trob horribles. Jo, per exemple, he viscut molt la plaça de Santa Eulàlia, perquè quan anava a escola la travessava cada dia tres o quatre vegades. Això que l'hagin aplanada totalment fa que perdi el caràcter. Es podia fer una reforma i deixar-la bé d'una altra manera, però així com ho han fet, no està gens bé, perquè perd la història. Et canvien tot, els arbres, els quioscos, els jardins, tot.

LA PLAÇA DE CORT

-I la plaça de Cort?

-Un desastre també, i ja no parlem del que volen fer a Santa Catalina, a la plaça dels Pins. Però aquestes reformes no només afecten els places. Amb el tema d'implantar la recollida pneumàtica de fems, s'han dedicat a aixecar els carrers del casc antic, on hi ha més restes arqueològiques. Respecte de la recollida pneumàtica, és com un cuc que es menja la ciutat, destrossa places i travessa carrers i, sembla que amb un sistema que no és el més correcte.

-Quin és l'efecte estètic d'aquestes reformes?

-És un procés de construcció-destrucció. S'intenta construir, però es destrueix. Primer va ser el Pla Mirall que canviava voravies de pedra per voravies de ciment o d'inferior qualitat, després del Pla Mirall, les faroles sense cap caràcter tradicional, ara aquestes remodelacions. Com deixaran la plaça dels Pins, segurament aplanada, amb quatre arbres damunt.

-A quins motius creu vostè que correspon aquesta manera de fer les reformes?

-Supòs que és per captar vots, se suposa que totes aquestes reformes i millores són per beneficiar el ciutadà, en teoria, ara s'ha de veure si realment totes aquestes reformes beneficien el ciutadà o per les molèsties que provoquen, el cost, l'efectivitat i la seva necessitat s'han de qüestionar. S'ha de veure si és necessària la recollida pneumàtica, si és necessària aquesta gran quantitat d'aparcaments. Promouen que els cotxes no venguin al centre i a la vegada fan aparcaments. Són els motius una mena d'especulació encoberta? No ho entenc, no ho he entès mai. Jo no em ficaré en política, en el sentit que no conec el funcionament d'aquestes coses, no les entenc. La veritat és que la política urbanística, especialment durant aquesta tercera legislatura, ha estat un desastre, fan coses, però les fan malament. No consulten a qui haurien de consultar.

-La veritat és que hi ha demanda ciutadana d'aparcaments.

-La limitació del trànsit està bé, hi ha, per exemple, una limitació del trànsit a Sant Jaume i em sembla bé, aquesta limitació és correcta, sempre que facilitin l'entrada als serveis. Ara hi ha demanda dels veïnats per fer aparcaments, però aquesta no és la manera de resoldre el tema, per què han de fer l'aparcament a Santa Catalina si en tenen un devora i a pocs metres tenen sa Feixina on es podria fer un aparcament sense massa problemes, perquè el barri de Santa Catalina també demandarà aparcaments. Hi va haver un projecte d'aparcament a sa Feixina. Fins i tot a mi em comentaren que el famós museu del baluard es podria fer a sa Feixina, aquest camí de pujada per l'avinguda Argentina es podria soterrar i tendriem un museu i un jardí enorme per fer un parc d'escultures de cara a la mar i hagués estat una solució millor que el baluard i, segurament, tendria més metres. A vegades projecten coses i no consulten els artistes, els galleristes, per saber quina opinió tenen. Si han de fer una reforma a una zona no consulten els veïnats d'aquella zona per veure els problemes que realment té aquella zona. No parlen mai amb els especialistes o amb les persones que coneixen els temes i poden donar unes opinions.

-Troba vostè que la gent ha reaccionat un poc quan li han tocat el seu espai?

-Els del passeig Mallorca, la plaça dels Pins, la plaça de Santa Eulàlia, etc. han protestat. Es veu que la gent quan li toques el seu entorn protesta. Ha arribat a un punt que la gent protesta. El caràcter mallorquí és tranquil i conformista i estam acostumats que les coses passin i deixam fer. Fa dos anys hi va haver s'Arruixada com a protesta del món cultural i ara es produeixen petites protestes i si sumes, hi ha molta gent que ha protestat. Jo ho qualificava com una espècie d'Arruixada, però urbanística o ciutadana, no tant sols cultural. Sorpren bastant, perquè la gent sempre ha estat molt calmosa, que es fessin aquestes petites manifestacions, em va alegrar i em va sorprendre, jo vaig anar a moltes d'aquestes protestes i hi havia cent, dues-centes persones, etc. Poca gent, però si sumam n'hi havia bastant. Quan et toquen el pi que has tengut cada dia devora ca teva o la pedra que ha estat allà tota la vida. Per exemple, l'empedrat del carrer Sant Jaume l'han destrossat, perquè no ha quedat bé. Jo he conegut un dels manobres que va empedrar Sant Jaume fa cinquanta anys, i ara les coses es fan malament. També s'ha de parlar del cas de les faroles de Jaume III i del passeig Mallorca. Aquestes faroles no

estaven en el projecte original. Les originals són les que estan davant El Corte Inglés que són cilíndriques, més adequades a l'entorn i al final han posat la farola Rodríguez.

CIUDAD RODRÍGUEZ

-A Palma ja li diuen Ciudad Rodríguez, i la farola Rodríguez és una farola valenciana.

-A més, cada farola val un potosí.

-I ni tant sols són de ferro fos, són d'alumini pintat.

-No ho sabia.

-Hi ha uns foradins per on passa un cable que du un revestiment i aquest revestiment ha botat i es veu perfectament que són d'alumini.

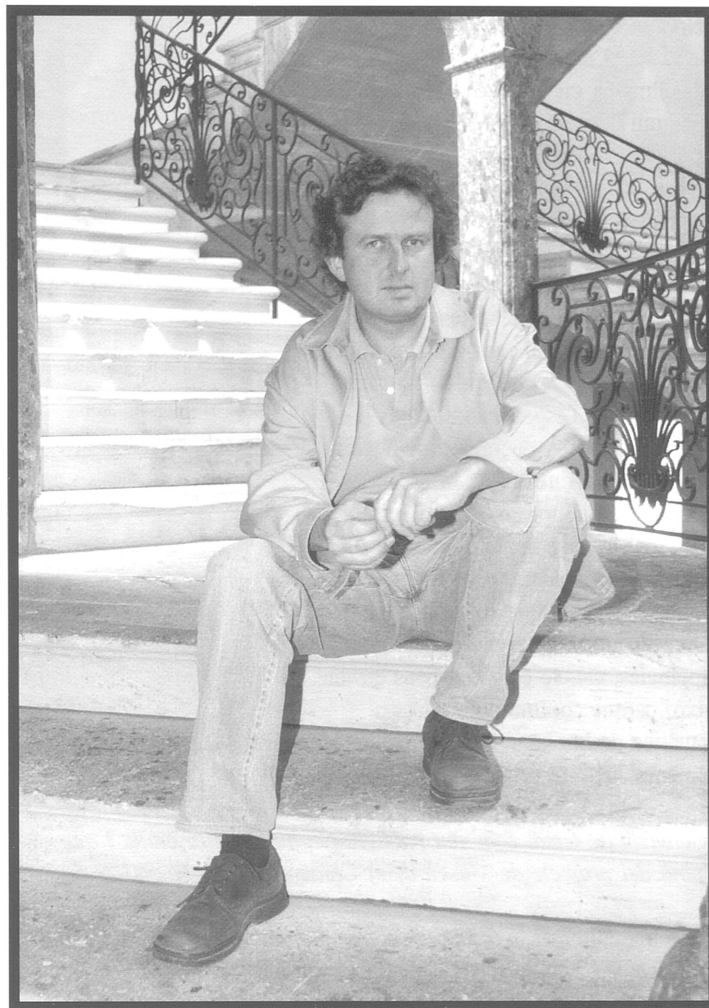
-També vull parlar del tema de la façana marítima.

-Endavant, parli vostè.

-La façana marítima té una gran importància i crec que se n'ha de dir alguna cosa. Ara ningú no tomava les murades. Fa cent anys s'enderrocaren les murades, fa cinquanta anys es va fer el passeig Marítim, que es pot considerar també un error, així tal com es va fer, és a dir que cada tant de temps es fa una animalada. Ara hi ha el tema de la façana marítima on clarament encara hi són a temps de fer alguna cosa ben feta. Que tomin la casa del baluard del Príncep em sembla bé, encara que afecti famílies, però se les pot compensar. Encara som a temps d'evitar una animalada. Llevaran l'edifici de GESA i en faran un de pitjor, es tracta de fer edificis per tapar altres edificis que diuen que són llejtos, doncs que posin palmeres. No ho sé, però les coses no es poden fer així. Però després posen palmeres on no n'han de posar, per què posen palmeres que tapen la murada i escultures que tapen la murada?, si deixassin que la murada es veiés, podríem contemplar un dels monuments gòtics millors d'Europa. El que empenya és que no saben veure les coses. Sempre estan igual. Totes les meves opinions són des del punt de vista d'un ciutadà normal. Ara hi ha la reforma del Born, no se sap com acabarà. Ja no s'hauria d'haver fet ni Jaume III que està ben fet, però va xapar la ciutat, igual que el carrer Colon. Les reformes de Gabriel Alomar no respectaren la ciutat antiga.

-Gabriel Alomar tenia la idea de fer arcades, perquè va quedar molt impressionat de Bolònia i d'altres ciutats italianes.

-No està mal fet, però jo hagués respectat el traçat antic de la ciutat. Jo des del punt de vista artístic he fet molta feina amb el plànol de Garau. Hagués deixat Palma tal com era. Si haguessin deixat Palma com era, seria com un parc temàtic. El problema és que s'han fet una sèrie de reformes que han acabat, a poc a poc, amb la configuració de la ciutat. Si Palma hagués crescut d'una forma correcta, per exemple a l'Eixample, seria una altra cosa, és que també l'Eixample ha crescut malament. Palma hauria d'haver crescut bé, de murades cap a fora i seria una ciutat impressionant, que conservaria el seu caràcter medieval. Hi hauria problemes de transport, però es podria anar a peu, en bicicleta, o en un transport públic no contaminant. A altres ciutats tanquen el centre i no passa res. Que et pots torbar d'anar de Santa Catalina a la Porta de Sant Antoni? No més de



quinze minuts a peu. Això seria l'ideal, llevar els cotxes i que no toquin més el casc antic.

LA PALMA ANTIGA

-Com ha dit, vostè ha utilitzat el plànol antic de la ciutat en algunes obres.

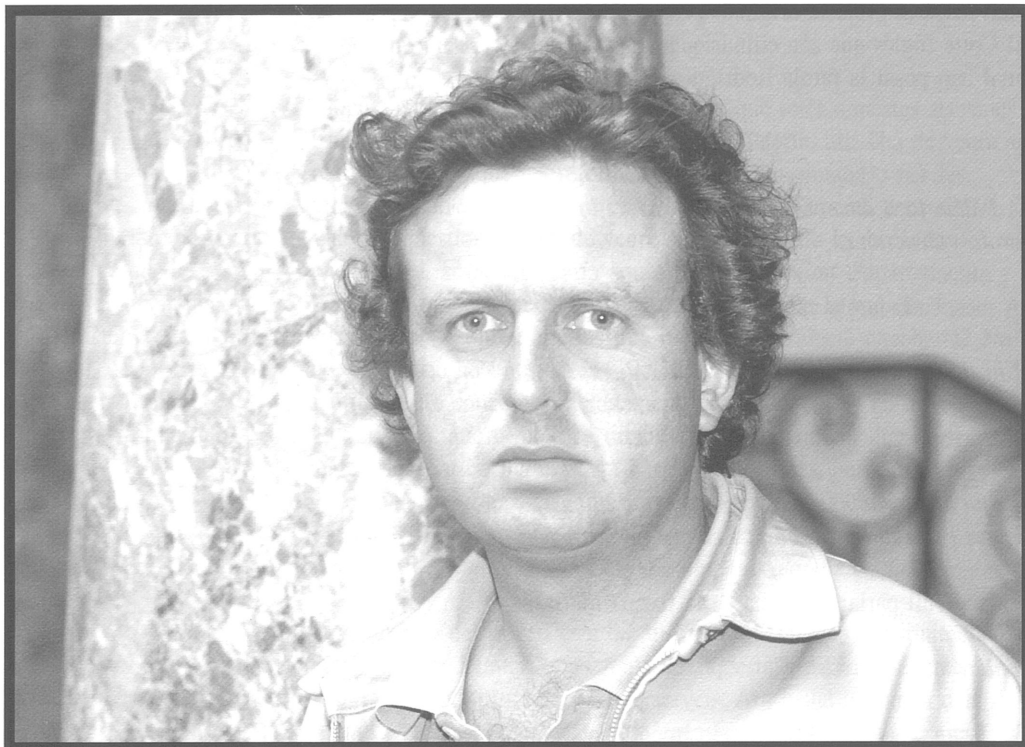
-L'any 2000 vaig fer una exposició i vaig utilitzar la figura de Sant Sebastià i un plànol de Garau del 1700 que em va cridar molt l'atenció, estèticament. El vaig estudiar i Palma és igual que abans, llevat d'alguns carrers que s'han fet nous com Jaume III i el retraçat del carrer Colon. A poc a poc em vaig interessar per la Palma antiga. Passes per la plaça de Sant Francesc i t'imagines com tenien el convent tancat i per on passava sa Riera i trobes unes coses molt interessants. Per això sempre m'han preocupat els canvis dins la ciutat antiga.

-Què li sembla la reforma de sa Gerreria?

-Una barbaritat, no és la solució. No dic que no es pugui suprimir una illeta i fer una plaça, però el que s'ha fet ha estat *tabula rasa*, s'ha arrasat tot i això no està bé, no és la solució, però jo no som urbanista. S'hauria d'haver respectat el traçat d'un barri que és medieval.

-Les diferents ciutats, la ciutat gòtica, medieval, romana que han afluorat o encara no, se les aniran carregant.

-No han entrat a la zona de la seu que és on hi ha el més antic, la murada romana, musulmana, etc. Restes arqueològiques en trobaran per tot. A Saragossa no poden aixecar res, perquè quan excaven un poc troben una columna romana, però Saragossa era Cèsar Augusta, etc., encara que Palma també té uns grans valors, per exemple a sa Gerreria els carrers estan així, tal qual fa cinc segles, llevat d'algun pontet que pot mancar. Han suprimit una illeta sencera. Després hi ha un altre tema, que és l'especulació que es pot produir amb una operació urbanística d'aquesta magnitud. Aquest és un tema delicat. Perquè tot això sempre és molt sospitos. Jo vaig ser fa dos mesos al centre de Flassaders, però no he vist el projecte, sembla que seran habitatges cars. S'haurien d'haver respectat les tipologies, etc. Jo cada dia pens en tot això, perquè continu amb aquesta temàtica de la ciutat. No puc oblidar això, almenys hem de protestar.



-Canviem de tema, com veu l'activitat cultural de la ciutat i què opina del projecte de Museu d'Art Contemporani?

-El tema cultural?, exactament igual que l'urbanístic, un desastre. Respecte del Museu d'Art Contemporani, des de l'Associació sempre hem estat a l'aguait, des que es va aprovar en un plenari de febrer del 96. Un grup ja hi anàrem per veure com quedava la cosa. Han passat cinc anys i han començat les obres, això és una col·laboració público-privada. Hi ha el Grup Serra, l'Ajuntament de Palma, el Govern i el Consell. Ara no ens resta més que romandre a l'expectativa i veure què passa, com funcionarà. També varem anar a la presentació del Pla director.

EL MUSEU

-I què li semblà el Pla director?

-Vàrem anar a la presentació del Pla director del museu tot pensant que ens dirien alguna cosa, amb una expectativa que ens dirien com funcionaria aquest museu. Va ser com qui llegeix un manual de com fer un museu, jo pensava que ens dirien alguna cosa més, el que ens digueren era com agafat d'un llibre i es digueren quatre idees que si això i allò, la mediterraneïtat, i "esperam quatre-cents mil visitants a l'any". Parlen dels visitants i no es preocupen de res més. Estam un poc a l'expectativa per veure què faran. Poden construir un fórmula 1 però si posen un pilot que és un desastre no serveix de res. Continuarem protestant, donarem la nostra opinió, a veure què passa. Si hi ha una eina tan important i que ha costat tants de doblers, ha de funcionar. A tots ens agradaria que fos un museu dinàmic, molt participatiu, molt complet, que tengués intercanvis amb altres museus. Però també en dubtam, perquè no saben si la seva superfície és l'exigida per entrar dins els circuits de museus. Estam a l'expectativa, a l'espera, per saber què serà aquest museu que s'inaugurarà l'any que ve. S'ha de veure si serà un museu purament turístic i local, província, o si per contra serà actiu.

-Quines activitats farà l'Associació respecte del museu?

-L'Associació pot fer una crítica, donar una opinió, però cada artista és un individu i això no es pot controlar. Hi ha gent a favor i gent en contra, però la postura, en general, de l'Associació, respecte del museu, sempre ha estat crítica, perquè hi ha hagut manca de participació i d'informació. També hi ha hagut un pacte de les institucions, on, en essència, es fa una cosa amb doblers públics i aquesta cosa serà dirigida particularment i es dubta molt sobre què faran amb aquest museu. El museu, tal vegada, sigui una oportunitat perduda de fer una obra important per a Palma. El museu serà, en teoria, un símbol, i a veure si tenen la capacitat de fer-ho bé. Ara, pel que veig, no està gens definit, perquè el que explicaren com a Pla director, era un esquema corporatiu, administratiu i organitzatiu que es troba a qualsevol llibre sobre com fer un museu.

-Quines altres coses troba criticables?

-Ara veig que fan prospeccions per davant la clínica Rotger, i cosa han trobat, ara no sé quin tipus de control efectiu s'exerceix sobre els possibles restes arqueològics. No ho sé. La universitat hauria de tenir un compromís en aquest sentit. Què s'ha de trobar per aturar una obra? Un mosaic de Pompeia o una Mare de Déu? No sé què s'ha de trobar per aturar una obra. És molt complicat.

-El que importa és que hi ha una certa impressió positiva.

-Hi ha hagut una certa protesta col·lectiva i això és important. La gent, a poc a poc, ha pres consciència de les coses i ha protestat, però el consistori actual acabarà i poca cosa haurà passat i continuaran amb les seves coses i encara pensaran que tenen la satisfacció de les coses ben fetes. Jo destacaria, però, aquesta protesta i des de la nostra associació hi ha un compromís i estic molt content que s'hagin afegit a aquesta protesta els arquitectes, els veïns, etc.

La Clau d'ONA

PER ENTENDRE EL PRESENT, PER OBRIR EL FUTUR

Cens agrari: una llum d'esperança per a fora vila

Les dades del darrer cens agrari fan una radiografia més esperançadora de fora vila del que hom hagués imaginat. La gran assignatura pendent és la protecció de l'espai rural, però l'agricultura i la ramaderia -com a activitat econòmica- ha registrat un canvi substancial, s'ha racionalitzat el nombre d'explotacions i, en conseqüència, s'han fet més rendibles. Una llum al final del túnel? Potser sí.

S.V

Les dades del cens agrari que s'acaben de fer conèixer mostren una radiografia de la fora vila balear diferent de la que s'esperava. Segurament estàvem massa avesats al tòpic que l'agricultu-

ra o la ramaderia eren condemnades a desaparèixer, quan en realitat les dades ens demostren que encara hi ha sector per a molt de temps. Si més no, des de l'anterior cens del 1989, l'estructura agrària balear ha baratat substancialment i, el que és més important, des d'un punt de vista econòmic ha millorat. La superfície conreada és més o manco la mateixa, només ha disminuït un 2,4%, mentre que el nombre d'explotacions ha passat de 28.800 a 19.780, és a dir, que n'ha desaparegut una de cada tres. En definitiva, s'ha incrementat la grandària de les explotacions de manera que han desaparegut les més petites mentre que s'ha produït una concentració que fa

que l'activitat agrària pugui ser més rendible. Una rendibilitat que estadísticament s'ha notat en la renda per càpita del sector, que durant aquest període s'ha doblat i ha pas-





Mercat de Sineu.

sat de 85 milions d'euros a 176, un increment que en moneda constant suposa un 44,4%. D'aquestes dades, el cap d'agricultura de l'Administració Perifèrica, Jaume Grimalt, dedueix que al llarg de la darrera dècada s'ha produït una notable millora de les estructures agràries illenques que contrasta amb la imatge pessimista que tenim sobre el present i el futur de fora vila. Com a mínim, queda clar que hi ha empreses agràries que són rendibles, l'activitat de les quals s'acompanya d'una cada vegada més important indústria agroalimentària.

TURISME I AGRICULTURA

A través del cens es veu que tant l'agricultura com la ramaderia -el cens destaca l'important increment del bestiar boví i porquí, tot i que sigui a costa de les vaquerries- registren una evolució positiva. En aquest sentit, si bé el PIB del sector encara és marginal en el conjunt de l'economia, mostra l'existència d'una llum al final del túnel. Les dades parlen d'explotacions rendibles i, fins i tot, d'innovació en un sector que l'opinió pública semblava haver condemnat a mort abans de temps, encara que sense renunciar al paper de gestor del medi ambient que té i que influeix decididament en la qualitat del producte turístic.

En aquesta evolució positiva, s'ha de tenir present que el sector s'ha alimentat de moltes ajudes comunitàries, que tenen molt a veure amb l'increment de la renda agrària i sense les quals les dificultats serien molt superiors, però és evident que entre la pagesia hi ha un sector empresarial capaç de donar resposta no només als reptes d'una economia de mercat sinó a situacions adverses com la terrible sequera dels darrers anys o a la proliferació de malalties com la llengua blava o les vaques boges que han minvat la confiança dels consumidors i, per tant, han distorsionat el mercat. Pot ser que aquest retrat no respongui a tota la pagesia sinó només a una part, de la mateixa manera que cal subratllar que aquest canvi d'estructures s'ha fet a costa de la pèrdua de l'agricultura, és a dir, de la manera de fer agricultura tradicional, amb tot el que comporta de pèrdua de valors culturals.

QUALITAT DE VIDA

Prendre consciència d'aquesta realitat és important, perquè el paper assignat al sector agrari dins de l'economia balear transcendeix l'àmbit estrictament econòmic, sobretot com a conrea-

dor del paisatge. L'espai rural és quelcom més que agricultura i transmet uns valors, una part dels quals són imprescindibles per un adequat ordenament territorial i, sobretot, per a la cohesió d'una societat trasbalsada per la urbanització i pels processos migratoris de les darreres dècades. Només una part d'aquest espai és rendible des del punt de vista del sector primari, però aquest sector és el que corre amb la despesa principal del manteniment de la resta, el guany del qual és, sobretot, per al sector turístic o per al manteniment de la qualitat de vida dels residents. Una reflexió que no es pot deixar de banda.

ACORN, hotels amb qualitat, hotels ecològics

Acorn International Hotels és una societat de gestió hotelera que des del 1991 ha assumit el compromís de treballar per a la millora de l'oferta turística de les Illes Balears, fruit de la qual cosa és que nou dels seus establiments tinguin el certificat QICHE de Qualitat de l'Institut per a la Qualitat Hotelera i altres dos hagin merescut el certificat EMAD per la seva ges-



tió mediambiental. Tot plegat fa que l'Institut Balear de Desenvolupament Industrial hagi concedit a hotels Acorn el Premi Balear d'Excel·lència en la gestió en la seva categoria d'argent.

Tal com diu David Lewis el president del grup Lewis, propietari de la societat, "la indústria turística en la qual feim feina és ferotgement competitiva, especial aquí a les Illes Balears, on milers de negocis hotelers lluiten per endur-se'n els nostres clients". Però en aquest mercat, Acorn destaca per la seva qualitat, amb una reputació excel·lent que s'ha fet mereixedora de moltes distincions.

Tot això s'explica al llibre "Acorn, hotels amb qualitat, hotels ecològics" que acaba de ser editat. Acorn gestiona a les Illes Balears set hotels de tres i quatre estrelles, grup al qual es va incorporar més recentment l'hotel Santa Lucía de Palmanova. També gestiona dos blocs d'apartament. En total 5.310 places d'allotjament, totes elles d'un alt nivell de qualitat.

El Govern preveu un creixement del PIB d'un 2%

Les previsions de creixement del producte interior brut per a enguany són d'un 2%, un índex inferior a la mitjana estatal, però superior a l'europea. Segons això, la recuperació econòmica de les Illes Balears és més dinàmica que la dels mercats emissors de turisme. La construcció continua sent al capdavant del PIB, a pesar de la forta desacceleració soferta en els dos darrers anys.

ONA

El Govern de les Illes Balears preveu que enguany el nombre de turistes estrangers arribats als aeroports de les Illes es reduirà respecte del 2001 un 5,5% i el d'espanyols un 4,8%, la qual cosa repercutirà en un descens del 14% per cent en les pernoctes a establiments turístics. Així ho recull el Butlletí de Conjuntura Econòmica que el conseller d'Hisenda Joan Mesquida va presentar a un fòrum d'anàlisi de la situació econòmica balear en el qual varen participar una trentena d'economistes.

El conseller va explicar que en el primer quadrimestre d'enguany les pernoctes turístiques en establiments d'allotjament van baixar un 22,9% respecte del mateix període de l'any passat, sent aquest un tret que cal atribuir a la "desacceleració de l'economia europea".

D'altra banda, segons l'anàlisi de la Direcció General de Planificació i Ordenació Econòmica, de gener a abril d'enguany el nombre de viatgers allotjats en establiments turístics va caure un 10,2% i el temps d'estada en un 13%.

CONJUNTURA

Respecte dels principals mercats emissors de turistes, en el primer quadrimestre de l'any va arribar als aeroports illencs un 2,2% més de britànics, un 21% menys d'alemanys i un 24,6% menys d'espanyols, mentre que la previsió per al conjunt de l'any és que els viatgers del Regne Unit augmentin un 7,9% i els alemanys i espanyols baixin un 14,4% i un 4,8%, respectivament.

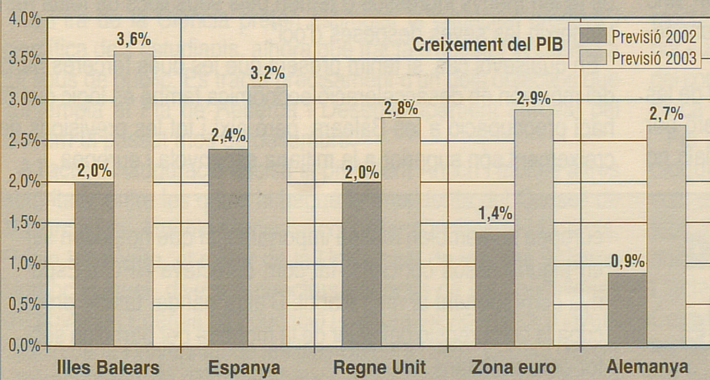
CREIXEMENT MODERAT

A pesar d'aquestes retallades de visitants i pernoctes, el Govern estima que el sector serveis, que representa en 80% del producte interior brut (PIB) de Balears, creixerà en el 2002 un 1,8%, mentre que la indústria ho farà un 1,5% i la construcció, malgrat la important frenada que registra, un 3,8%, sent encara el principal motor del creixement.

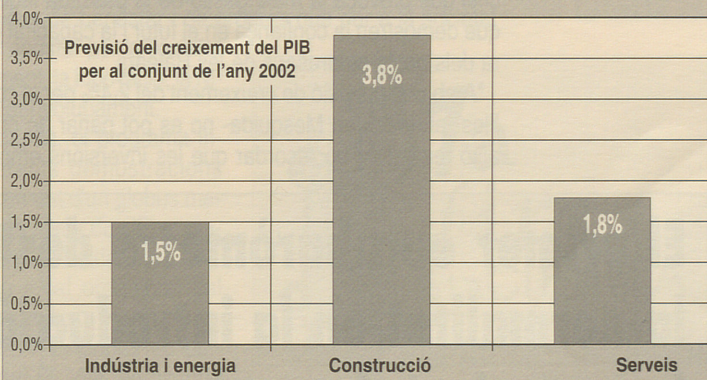
TOCAR FONS AMB UN 2%

En conjunt, l'executiu balear espera que el PIB d'enguany se situï en un 2% respecte del 2001 i preveu per al 2003 un augment del 3,6%, és a dir que aquest exercici s'hauria tocat fons amb un increment que és lleugerament inferior al creixement previst per a tot l'Estat, però que se situa per sobre de la Unió Europea. El conseller d'Hisenda va justificar aquesta predicció positiva en la millora de les expectatives de creixement a Alemanya i va indicar que, encara que el nombre de turistes descendeixi, la millora de la qualitat en el sector serveis permet poder suposar una major rendibilitat.

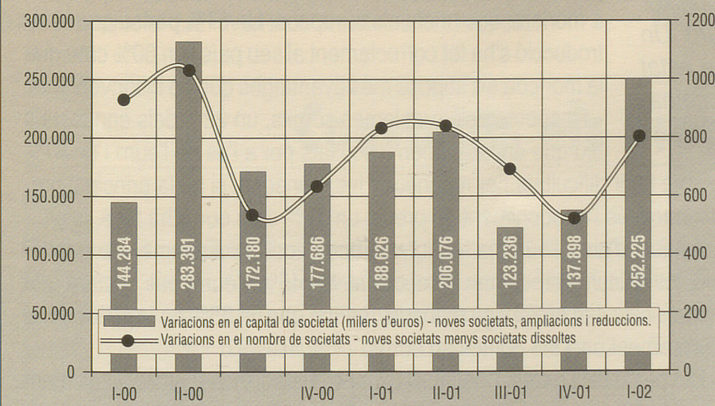
La recuperació de l'economia és més dinàmica a les Balears



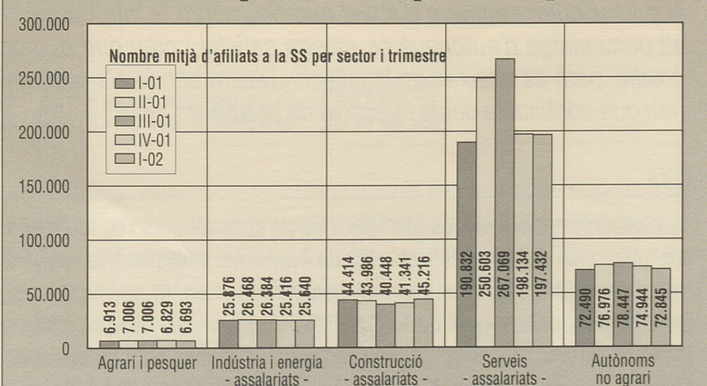
La construcció continua essent el sector més dinàmic



La inversió es recupera...



En el primer trimestre hi hagué 7.300 ocupats més que l'any 2001



ALENTIMENT

El conseller va posar l'accent en el fet que la situació de l'economia balear és conseqüència de l'alentiment del creixement econòmic, però no d'una crisi, i va advocar per evitar que "índexs subjectius" substituïssin en les anàlisis empresarials a les dades objectives, perquè això pot induir a "decisiones equivocades". Va subratllar que, a diferència de la crisi econòmica dels noranta "el creixement econòmic de Balears és superior al dels principals països emissors de turisme" i, a més, "l'alentiment del creixement genera creació d'ocupació".

CREIX LA MÀ D'OBRA

En aquest sentit, en el primer trimestre d'enguany el nombre total de treballadors donats d'alta en la Seguretat Social va augmentar un 2,2% respecte del mateix període de l'any passat i per al conjunt del 2002 es preveu un increment del 3,6%.

Finalment Joan Mesquida va destacar la fiabilitat de les anàlisis de conjuntura del seu departament, que contemplen per a les seves previsions 257 variables, i va ressaltar la utilitat de les reunions d'economistes del fòrum econòmic convocat avui per primera vegada, perquè "interessa analitzar les opinions de les persones que generen opinió".

Joan Mesquida nega l'existència d'una crisi econòmica

Amb una previsió de creixement del 2,4%, l'economia de les Illes Balears no travessa cap crisi, tot i que s'hagi desaccelerat respecte d'anys anteriors. No obstant això, el conseller avisa que exagerar els problemes sí que pot causar un descens de la confiança empresarial i de les inversions.

ONA

Durant la presentació de la memòria d'ISBA, la Societat de Garanties Recíproques, el conseller d'Hisenda avisà que no hi havia motius per desconfiar de l'economia de les Illes Balears. Una prova en són els resultats de la societat, que enguany registra increments d'activitat per sobre del 25% que no només confirmen la recuperació d'ISBA -que així dona per acabada la greu crisi que provocà la mala gestió de la passada legislatura- sinó que demostren la confiança en el futur i la capacitat emprendedora dels petits empresaris de les Balears.

"Amb una previsió de creixement del 2,4% per al conjunt de les Illes -afirmà Joan Mesquida- no es pot parlar de crisi, però per això mateix és bo recordar que les inversions empresarials no

sempre van lligades a les dades de conjuntura sinó a les expectatives de futur i, en aquest sentit, sembla que hi hagués persones interessades a destacar els aspectes menys favorables per introduir elements de temor que afecten les expectatives i, per tant, les inversions".

Mesquida afirmà que les previsions del Govern són fiables en pràcticament un 99%, a no ser que es donin circumstàncies excepcionals, i que un 2,4% és un horitzó prou favorable, fins i tot -si es té present la realitat de les Illes Balears- més que no creixements superiors al 6% que provoquen efectes inflacionistes indesitjables.

El conseller recordà la situació econòmica que es dona a Europa i principalment a Alemanya i Gran Bretanya, que són els dos grans mercats turístics de les Illes. Per exemple, l'any passat va ser el pitjor exercici per a Alemanya des del 1993, i baixà el seu PIB d'un 3% del 2000 a només un 0,8%, la qual cosa significà passar de crear 270.000 llocs de feina a destruir-ne 160.000. Un fet que, lligat a la firma dels convenis laborals, expliquen perquè disminueix el turisme. "És lògic -digué- que si les famílies tenen menys ingressos o temen pels seus llocs de feina restringeixin les seves despeses d'oci".

En qualsevol cas, si tenim present que les dues terceres parts del món són en desacceleració econòmica també és lògic que hi hagi preocupació a les Balears, però així i tot les previsions de creixement són superior a la mitjana espanyola i europea.

El primer eurobaròmetre destaca la normalitat en la introducció de la moneda única

La Direcció General de Programació i Ordenació Econòmica ha fet conèixer el primer eurobaròmetre d'abast europeu sobre la introducció de l'euro. Un alt percentatge d'europeus es mostra satisfet i creu que el procés ha estat positiu, però es queixen de la inflació. D'altra banda els consumidors demanen que continuï la doble indicació de preus.

ONA

L'avaluació general de les associacions de consumidors i de les autoritats públiques sobre la introducció de l'euro és molt positiva, segons l'eurobaròmetre, el primer examen comparatiu realitzat per la Direcció General de Consumidors de la Comissió Europea, del qual se n'ha fet ressò la Direcció General de Programació i Ordenació Econòmica del Govern. Els únics problemes detectats són els preus, que si bé a escala

europea no semblen massa importants, sí que ho poden ser en alguns casos concrets, tal com detectava l'IPC d'Espanya corresponent al mes d'abril. D'altra banda, també preocupa la comprensió del valor de la moneda per part d'un sector dels ciutadans.

En qualsevol cas, la major part dels enquestats per a l'eurobaròmetre donen respostes positives a l'euro. Un 67%, per exemple, es mostra molt o bastant satisfet per l'euro com a moneda que uneix els europeus. Un 81% pensa que la introducció s'ha fet correctament al seu país i un 60% creu que la moneda els suposa més avantatges que no inconvenients.

Respecte dels problemes sorgits, un 22% dels enquestats diu que encara tenen dificultats per a l'ús de l'euro i un 41%

afirma tenir dificultats per reconèixer les monedes, si bé la principal preocupació és l'arrodoniment de preus: un 67% creu que s'ha fet a l'alça.

A pesar d'això, l'euro ha tingut una bona acollida. Endemés de la inflació, les dificultats radiquen en el càlcul. Un 45% d'europeus declara que només calculen en l'antiga moneda, mentre que un 35% ho fa en les dues i únicament un 18% només en euros.

Respecte dels preus, l'Institut Nacional d'Estadística realitza actualment un estudi en cooperació amb el Banc Central Europeu.

La Fira de la Ciència va ser visitada per més de 12.000 persones

Més de 12.000 persones -entre alumnes amb visita concertada, professors, investigadors i tot tipus de públic- varen visitar la Fira de la Ciència, instal·lada a la plaça de s'Escorxador de Palma. Els alumnes que han passat per la Fira foren un total de 3.426. Tots ells feren una visita guiada acompanyats pels respectius mestres.

ONA

Organitzada conjuntament per la Conselleria d'Innovació i Energia, la Conselleria d'Educació i Cultura i la Universitat de les Illes Balears, la Fira de la Ciència reuní 36 expositors de Balears que al llarg de tres dies mostraren tot tipus d'exposicions, pràctiques i experiments relacionats amb la ciència. La Fira comptà també amb un cicle de conferències amb la col·laboració de l'Associació Espanyola de Periodisme Científic; actes de demostració com *Ciència a escena* a càrrec del Museu de les Ciències Príncep Felipe i un cicle de cinema científic als Cinemes Renoir.

La Fira va incloure, igualment, diferents exposicions de les activitats realitzades pels participants procedents de 18 centres educatius de les Illes, de la Universitat de les Illes Balears i de diversos centres d'investigació. En total més de 50 estants dedicats a activitats relacionades amb la ciència.

La Fira de la Ciència pretén estimular la capacitat creativa i científica dels estudiants, alhora que tracta d'acostar la ciència a tot tipus de públic. Es tracta precisament d'un dels objectius que contempla el Pla de Recerca i Desenvolupament aprovat pel Govern el passat mes de desembre.

A l'acte d'inauguració assistí el president Antich i moltes altres autoritats, entre les quals hi hagué la presidenta del Consell de Mallorca, Ma. Antònia Munar, el conseller d'Innovació i Energia, Príam Villalonga, el rector de la Universitat de les Illes Balears, Llorenç Huguet, diversos directors generals de les conselleries d'Innovació i Energia i d'Educació i Cultura, el vicerector d'investigació de la Universitat de les Illes Balears (UIB), Eugeni García i representants de diversos centres d'investigació de les Illes, de les empreses Telefónica, ONO i de l'entitat "Sa Nostra". El president Antich destacà el fet que esdeveniments com els de la Fira serveixen per acostar la ciència a la societat. "Els pobles amb futur són aquells que inverteixin en educació", explicà.



El conseller d'Innovació i Energia Príam Villalonga va mostrar-se molt satisfet pel desenvolupament de la Fira i per l'altíssima participació "que ha superat, de molt, totes les expectatives. L'acollida massiva que ha tenguut la iniciativa anima a pensar ja en una segona edició per a l'any que ve, però amb una superfície encara major i amb més expositors". El conseller ha agraït també la participació altruista dels investigadors que han estat als diversos estants, així com dels professors i del personal que al llarg dels tres dies han fet feina a la Fira.

INVERTIR EN EDUCACIÓ

Durant els dies de la mostra se celebraren diferents actes a les instal·lacions de s'Escorxador, com una taula rodona titulada "La investigació com a motor de la societat", amb la participació d'Enric Tortosa, director general d'R+D+I, Eugeni García, vicerector d'In-

vestigació de la UIB; Agustí Jansà, director del Centre Meteorològic Territorial de les Illes Balears; Federico Álvarez, director del Centre Coster Oceanogràfic de Balears i Francesca Lladó, professora del departament d'Història de l'Art i Coordinadora de Recerca de l'Àmbit Social i Humà de la UIB. Tots els ponents coincidiren a remarcar la necessitat que la societat balear superi -gràcies a actes com aquesta fira- la reticència a invertir en ciència, de manera que es puguin transmetre a la població els efectes positius de benestar i de progrés que per a la societat pot suposar apostar per la societat del coneixement, la innovació, la recerca i el desenvolupament.

Per altra banda, el programa inclogué diferents demostracions com el llançament d'un globus meteorològic a la plaça de s'Escorxador, davant de l'entrada de la Fira. L'acte havia estat organitzat pel Centre Meteorològic Territorial de les Illes Balears. El globus fou llançat per Ricard G. Vila, un alumne de 13 anys de segon d'ESO del Col·legi Pius XII. El globus agafà una alçada de 30 quilòmetres i serví per conèixer la temperatura, pressió, humitat i intensitat del vent a les nostres Illes al llarg dels dies posteriors al seu llançament.



Convocats els Premis d'Innovació 2002

ONA

El conseller d'Innovació i Energia, Príam Villalonga, i el conseller d'Educació i Cultura, Damià Pons, presentaren el II Concurs d'Innovació Illes Balears 2002 dins dels actes de la Fira de la Ciència. Un acte al qual també assistí el vicerector d'Investigació de la Universitat de les Illes Balears, Eugeni García, el director general d'R+D+I Enric Tortosa i el director de la Fundació IBIT, Rafael Burriel.

El Concurs d'Innovació està dirigit a joves emprenedors de Balears que desitgin desenvolupar un projecte d'innovació. La presentació dels projectes es podrà fer entre el 20 i el 31 d'octubre a la Fundació IBIT. Les bases del concurs es poden consultar a www.ibit.org; www.caib.es i www.uib.es. Es farà una selecció de les tres millors idees amb un premi de 3.000 euros cada una. A més, la idea més viable tindrà un premi de 30.000 euros per a la seva implantació empresarial.

El Govern garanteix el subministrament de gas natural a Menorca

La construcció del gasoducte entre la Península, Eivissa i Mallorca no afectarà el subministrament de gas natural a Menorca, que es veurà proveïda a través de vaixells. Així ho explicaren el president Antich i el conseller d'Innovació i Energia davant el Consell Insular menorquí.

ONA

"Volem que els ciutadans de Menorca tinguin accés al gas natural amb un preu de tarifa i en unes condicions iguals a les de la Península". Així ho va expressar el president del Govern de les Illes Balears, Francesc Antich, durant l'acte de presentació dels sistemes d'implantació del gas natural a l'illa de Menorca que tengué lloc a la seu del Consell Insular.

El president del Govern de les Illes Balears, Francesc Antich, la presidenta del Consell de Menorca, Joana Barceló, el conseller d'Innovació i Energia, Príam Villalonga, i el director general d'Energia, Joan Perchès,

presentaren als vuit batles de Menorca, empresaris de l'illa i representants de les companyies de gas espanyoles el projecte de desenvolupament de la distribució de gas natural a Menorca. Un pla que preveu unes inversions de 9 milions d'euros.

"La insularitat ens obliga a prendre solucions innovadores, com ara el transport de gas natural en vaixell, però sobretot, solucions energètiques de futur i sostenibles, i també integradores", ha destacat el president Antich. Per la seva banda, el conseller d'Innovació i Energia, Príam Villalonga, digué que el gas natural arribarà a Menorca el 2004. Ho farà en contenidors que arribaran en vaixell des de Barcelona fins a Maó i el Govern de les Illes assumirà l'extracost de l'operació, "mentre esperam que el Ministeri d'Economia trobi les solucions necessàries per als problemes d'insularitat plantejats pel Govern en diverses reunions" ha explicat el conseller Villalonga.

Tant el president de les Illes com el conseller d'Innovació han coincidit en la necessitat de reclamar a Madrid el desenvolupament de les lleis d'hidrocarburs i de Règim Especial per a les Balears, eines necessàries per pal·liar els efectes de la insularitat.

Govern i universitat firmen un protocol per expandir la investigació

ONA

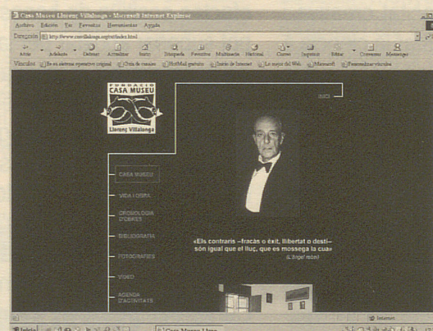
El president del Govern de les Illes Balears, Francesc Antich, presidí l'acte de signatura del protocol de col·laboració entre el Govern i la Universitat de les Illes Balears per a la realització d'obres de construcció i ampliació de centres d'investigació i per a distintes actuacions d'infraestructura relacionades amb la innovació, R+D+I i la societat de la informació.

El conveni va ser signat pel conseller d'Innovació i Energia, Príam Villalonga, el conseller d'Educació i Cultura, Damià Pons, i el rector de la Universitat de les Illes Balears, Llorenç Huguet. També hi assistiren, a més del president Antich, el conseller d'Hisenda, Joan Mesquida, el director general d'R+D+I, Enric Tortosa, el director general de Pressuposts, Cristóbal Milán, el vicerector d'Estudis i Relacions Institucionals, Jaume Sureda, el vicerector d'Investigació i Política Científica, Eugeni Garcia, el vicerector de Planificació Econòmica i Administrativa, Carles Manera, i el vicerector d'infraestructures i Medi Ambient, Gabriel Moyà.

Adreces a la XARXA

Viatges culturals per Mallorca

Una de les grans utilitats d'Internet és poder viatjar en línia onsevu que es vulgui. A través de la xarxa es poden conèixer horitzons ben llunyans que d'altra manera resultava difícil visitar. Però no només és important per navegar cap a l'altre extrem del món, sinó que també és útil per rebre informació sobre allò que hom pot trobar al costat de ca seva.



www.cmvillalonga.org

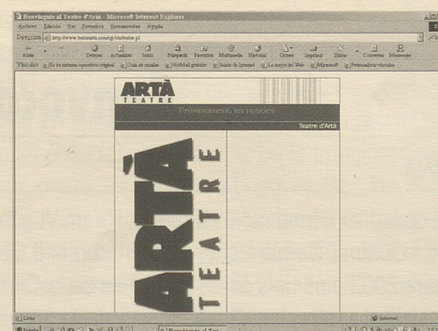
La proposta d'avui, per tant, és prou senzilla: connectau-vos amb qualche cercador (naturalment vos en recomanem un de ben pròxim, temàticament i geogràfic: www.mallorcaweb.com o emprau les pàgines d'algunes de les institucions (www.caib.es, per exemple).

A partir d'aquí podeu triar cap on anar: al Consell (www.conselldemallorca.net) a un ajuntament (especialment recomanable és la pàgina de Calvià www.calvia.es) o arriscau-vos a l'aventura. Sempre teniu garantida la sorpresa d'una bona adreça que vos

ha de permetre saber una mica més del nostre entorn.

Nosaltres avui hem triat dues de pàgines que recullen dos aspectes de l'activitat cultural de l'anomenada part forana. Una és la de la Casa Museu Villalonga, que no només proporciona informació sobre les activitats que es duen a terme en aquest casal de cultura de Binissalem, sinó que també permet accedir a la biografia i fons documentals pertanyents a Llorenç Villalonga.

I l'altra, la pàgina del teatre d'Artà, un dels nous escenaris, creats o recuperats, que avui conformen la xarxa teatral de Mallorca, al costat dels teatres de Ciutat o els auditoris d'Alcúdia i de sa Màniga de Cala Millor, per citar només alguns exemples.



www.teatrearta.com

I TU? ON VOLS ARRIBAR?



NÒMINA VIVA de "SA NOSTRA"

afegim avantatges perquè arribis on vulguis

COMpte NÒMINA · AVANÇAMENT I PRÉSTEC NÒMINA · ASSEGURANCES ESPECIALS · TARGETES GRATUÏTES EL PRIMER ANY
SORTEIGS MENSUALS DE 6000 EUROS · DESCOMpte EN VIATGES · ALTA GRATUÏTA A SANOSTRA.NET · I MOLT MÉS

Informa-t'en a qualsevol oficina de "SA NOSTRA" o telefonant a **FONOSANOSTRA 971 757 242**

GENT DE CONFIANÇA

**"SA
NOS
TRA"**

CAIXA DE BALEARS

vivència



convivència

Les nostres illes són molt més que una experiència vacacional. Són un punt de trobada de cultures i de persones que comparteixen espais i recursos. Per això, l'ecotaxa es dedica a adequar aquests espais i aquests recursos per fer cada dia més inoblidable l'experiència de viure les Illes Balears.

ecotaxa

UN TRIBUT A LA NATURA



GOVERN
DE LES ILLES BALEARS

la comunitat *ecològica* europea