

ACTUACIONES PARA LA INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LA AGENDA LOCAL 21 DE CALVIÀ (ISLAS BALEARES, ESPAÑA)

Fernando Fernández Alonso, Emilio Parrilla Gorbea*

Resumen: Calvià, el municipio turístico más importante de las Islas Baleares y un caso paradigmático de destino turístico masivo de sol y playa en el Mediterráneo noroccidental, inició con la Agenda Local 21 la transformación de un modelo de movilidad degradado, con graves consecuencias ambientales. Los programas y actuaciones se realizan con el objetivo integral de mejorar la habitabilidad de los núcleos urbanos y el espacio público, fomentar el transporte colectivo y reducir el impacto global del transporte.

Palabras clave: Calvià, movilidad, transporte sostenible, accesibilidad peatonal.

I. INTRODUCCIÓN: CALVIÀ Y LA AGENDA LOCAL 21 EN UN MUNICIPIO TURÍSTICO EN EL MEDITERRÁNEO

Calvià, el municipio turístico más importante de las Islas Baleares y uno de los destinos más visitados del Mediterráneo, es un caso paradigmático de destino turístico masivo de sol y playa en el Mediterráneo noroccidental: forjado en los años del primer «boom» del turismo internacional, en las dos décadas siguientes se consolidó un desarrollo, en gran medida, improvisado, orientado por el corto plazo y el desarrollo inmobiliario sin límites. En tan solo veinticinco años comenzaron a aflorar los problemas de un desarrollo tan poco armónico, en contraste con el patrimonio territorial, de gran valor ambiental y turístico que conserva Calvià.

El crecimiento de los núcleos costeros ha transformado una estructura agrícola y

natural en una infraestructura turística con capacidad de alojamiento de 150.000 personas, en la que se ha desbordado la capacidad de carga y la presión sobre los sistemas naturales y rurales, generando un sistema urbano dual, muy segregado entre el interior y la costa, que dificulta el buen funcionamiento del transporte público, casi inexistente, y la proximidad de los servicios. El riesgo inmediato, en el crecimiento tendencial de los núcleos turísticos, es la formación de un denso y continuo espacio urbano, en condiciones de habitabilidad deterioradas por el impacto del transporte en automóvil privado de los residentes, y la degradación definitiva de la costa. La consecuencia directa de un sistema en el que los residentes realizan entre el 85 y 90% de sus desplazamientos en coche, es el aumento no sólo de las afecciones del tráfico, sino del impacto ecológico, por consumo de energía y emisiones de CO₂, directamente relacionados con la movilidad, y la generación de nuevas infraestructuras.

* AUIA, Arquitectos Urbanistas Ingenieros Asociados, S.L

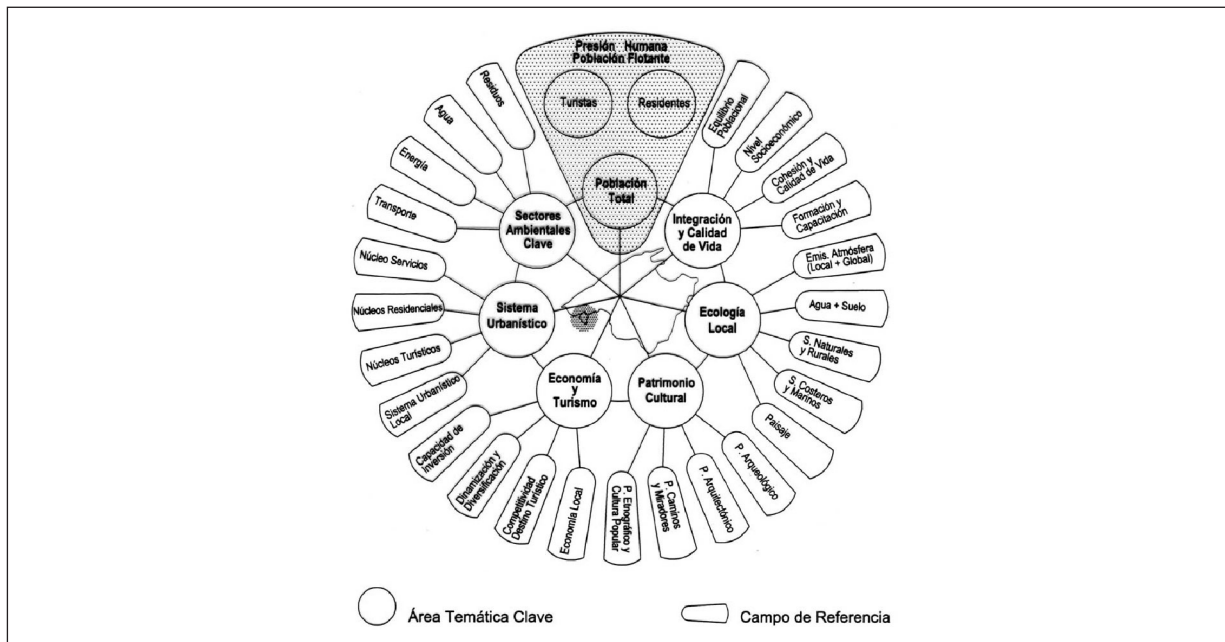
En 1997 el Ayuntamiento inicia una serie de programas y actuaciones, de los que nace la **Agenda Local 21**, una nueva estrategia, concertada con los agentes sociales y participada por la ciudadanía, para reorientar el desarrollo turístico y local en clave de sostenibilidad y mejorar Calvià en una década.

II. HACIA UNA CONCEPCIÓN INTEGRADA DE LA MOVILIDAD, LA RECUPERACIÓN AMBIENTAL DE LA CIUDAD Y EL PAISAJE EN EL TERRITORIO TURÍSTICO MEDITERRÁNEO

La valoración inicial de la situación se

basaba en el análisis de 6 Áreas Temáticas Clave: integración social y calidad de vida, ecología local, patrimonio histórico y cultural, economía y turismo, sistema urbanístico, y sectores ambientales clave (agua, energía, residuos y transportes). Las propuestas de la Agenda responden a estas Áreas Temáticas; frente al escenario tendencial, el denominado «Escenario de Rehabilitación Integral» de la Agenda se proyecta en un proceso de participación social e integración de actuaciones, que se traducen en un conjunto de 10 Líneas de Acción, 40 iniciativas y 15 acciones inmediatas, es decir, programas de acción a corto, medio y largo plazo.

Figura 1
Calvià como sistema integrado. 6 Áreas Temáticas y 25 Campos de Referencia



La movilidad y el transporte, también en un municipio turístico, son problemas graves y polifacéticos, por su importante repercusión en la calidad de la habitabilidad, el equilibrio territorial y social, y los impactos ambientales globales, abordados desde el ámbito local (1). Con este fin, la Agenda plantea una estrategia de reconversión ecológica del transporte. El objetivo es impulsar la rehabilitación integral de los núcleos de población residenciales y turísticos, mejorar el espacio público y la eficacia del transporte colectivo, reequilibrar el reparto entre modos públicos, no contaminantes y privados, favoreciendo los desplazamientos peatonales y en bicicleta entre y en el interior de los núcleos de población, reduciendo, en definitiva, la hipermotorización privada de la movilidad en Calvià y el impacto de las infraestructuras. Además el rico patrimonio histórico, cultural y natural de senderos naturales, itinerarios y miradores rurales y del litoral se integra una red de valor ecológico y de actividades peatonales.

En definitiva, la movilidad constituye un elemento fundamental de la Agenda; se trata de asegurar a los habitantes de Calvià y sus visitantes unos niveles de servicio y habitabilidad en cada área temática clave tan elevados como sea necesario, reduciendo y no aumentando, la presión sobre los pilares ecológicos básicos, el agua, la energía, los residuos, el transporte y los ciclos de materiales. Las actuaciones están también dirigidas a la mejora de la competitividad y diversificación de Calvià como destino turístico sostenible, en un sector en el que, cada vez más, se valoran los componentes medioambientales, la calidad de vida, etc., superando el modelo de sol y playa heredado.

III. EL NUEVO MODELO DE MOVILIDAD EN CALVIÀ

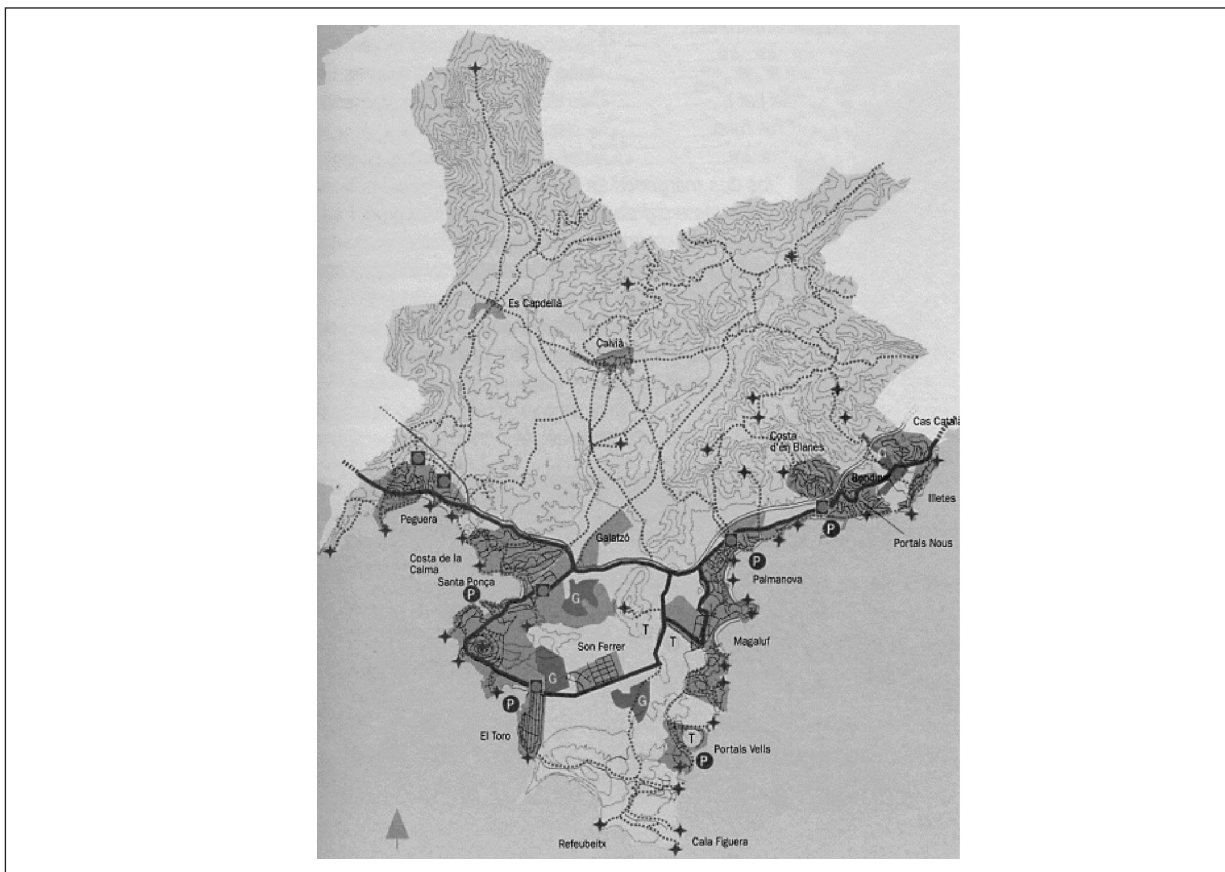
Es posible afrontar el nuevo modelo de movilidad alternativa en base a cuatro tipos de actuaciones integradas, aplicadas en el urbanismo y los programas de renovación urbana:

1. **Autovía Palma-Andratx:** Se considera el eje de tráfico rápido (100 Km./h) del municipio, al que cruza de este a oeste, reconvertido en parte en una vía parque.
2. **Paseo Calvià:** El trazado de la carretera comarcal C-719, y el lazo de entrada a los núcleos al sur, con sus 32 km, une actualmente casi todos los núcleos turísticos y residenciales del municipio. Un viario convencional de velocidad media-alta, se transforma en el Paseo Calvià, un eje arbolado que integra un viario de tráfico calmado (público y privado, 40 km/h), un paseo diferenciado para el uso exclusivo de peatones y bicicletas, y otras operaciones de conexión con los espacios urbanos o naturales contiguos.
3. **Actuaciones Piloto de Rehabilitación Ambiental:** En los núcleos urbanos, mediante la transformación del viario y el espacio público, se procede al calmado general del tráfico (20 km/h), con el fin de incentivar el uso colectivo de la calle y los desplazamientos a pie, reduciendo la presión del tráfico motorizado y mejorando las condiciones ambientales. La trans-

formación del espacio vital y social integra el sistema de equipamientos complementarios, de ocio y deporte, en una oferta global de proximidad para ciudadanos y turistas, conectada a la red de movilidad alternativa. El equilibrio en la utilización del transporte privado y público favorece la construcción de un tejido de espacios públicos con identidad, en el que se desarrollan actividades con mayor cohesión social, accesibles a niños, ancianos, etc.

4. Transporte público y apoyo a medios no motorizados: El programa de Reconversión Ecológica del Transporte propone la creación de un servicio interno de conexión entre núcleos, el replanteamiento de las conexiones metropolitanas e insulares, incluidas las conexiones especiales a aeropuerto, universidad y mercados, y la consideración de implantación de nuevos medios. Para las bicicletas, las políticas de apoyo están basadas en la igualdad de derechos y

Figura 2
Plano general del municipio, con el trazado del Paseo Calvià



seguridad en la calzada, más que en la segregación.

5. **Plan de Gestión Integral del Litoral y Plan de senderos rurales:** El sistema de movilidad se complementa con una rica y compleja red de itinerarios peatonales de Calvià, integrando los paseos marítimos, los caminos y miradores en el litoral o las redes de caminos rurales, en un sistema continuo que debe compatibilizar dos criterios: mejorar la accesibilidad peatonal al conjunto del territorio y proteger el entorno natural de nuevos impactos. Los paseos, integrados en la estructura de montes y fincas agrícolas..., en contacto con la flora autóctona, son una forma de valorar el paisaje mediterráneo como uno de los principales recursos de la Isla.
6. **La reducción del impacto global del transporte:** Además, en el planteamiento propuesto subyace una consideración de contención del consumo energético y de emisiones de gases de efecto invernadero, que se integra en una estrategia global municipal. De hecho, en la Agenda se analizaron una serie de escenarios energéticos de riesgo, estabilización y rehabilitación, coherentes con las políticas de reducción de emisiones de CO₂, y abordables en el seno de la industria turística y las políticas municipales.

IV. PASEO CALVIÀ

El Paseo Calvià es probablemente una de las actuaciones «estrella» por su importan-

cia en la regeneración de los espacios públicos, el paisaje y la movilidad en el municipio.

La conversión de la Autovía Palma-Andratx en una vía parque, en el 50% de su trazado en el municipio, permite transformar el valor funcional y ambiental a la carretera comarcal C-719, y disponer de un nuevo eje clave en la articulación espacial y en la estructuración de la movilidad en Calvià, desde Ca's Catalá (la entrada urbana desde Palma) a Paguera: un Paseo lineal arbolado de alta calidad ambiental y paisajística, que vertebré el conjunto del territorio municipal para peatones, ciclistas y tráfico calmado.

La concepción del Paseo como nuevo elemento emblemático y vertebrador del conjunto de Calvià proporciona un elemento identificador, una nueva articulación de calidad entre sus diferentes zonas turísticas y residenciales -puertos, golfs, dotaciones, zonas verdes existentes y nuevas- de forma que constituya una oferta atractiva y peatonalmente accesible desde los núcleos, que mejora la proximidad a dotaciones y zonas de actividades sociales y de ocio. Facilita así, un nuevo lugar de encuentro, relación y disfrute tanto de residentes como de visitantes, revalorizando el conjunto del espacio; se trata de reconvertir, en muchos casos, la espalda de los núcleos turísticos en un lugar público, rehabilitado, que sirva de referencia y motor para la transformación del resto de tejidos urbanos.

Además de mejorar la accesibilidad en bicicleta o a pie entre las dotaciones y servicios de los distintos núcleos, el Paseo arti-

cula la red de caminos rústicos y turísticos alternativos que penetran en el interior del municipio y dan acceso al litoral, permitiendo el acceso de forma controlada al patrimonio natural y cultural de Calvià, un recurso fuertemente utilizado por los turistas en invierno.

V. INTERVENCIÓN EN LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO EN LOS NÚCLEOS URBANOS: EL CASO DE PALMANOVA-MAGALUF

La intervención en los núcleos urbanos, mediante una propuesta a medio y largo

Figura 3
Imágenes de las zonas peatonales y de bicicletas del Paseo Calvià y de la transformación de los ejes urbanos



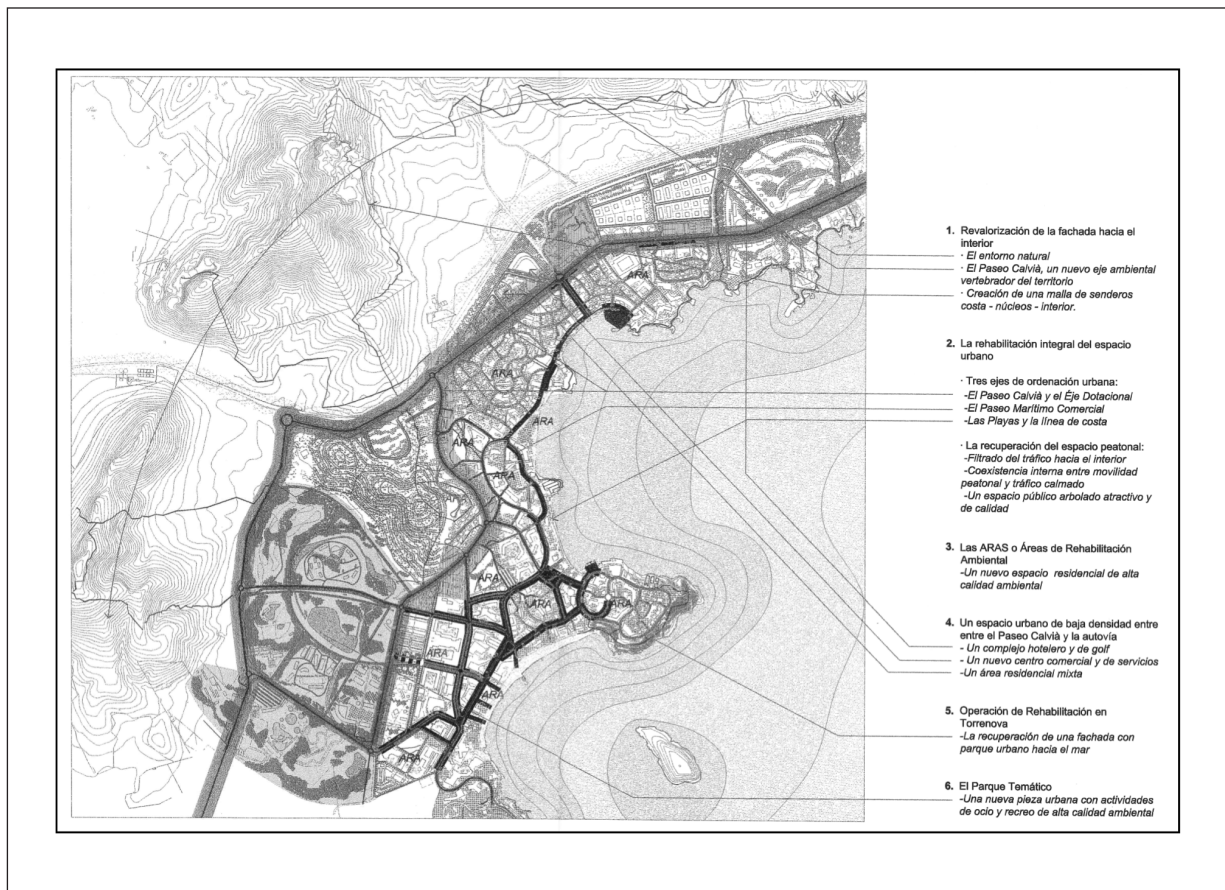
plazo vinculada al Plan General de Ordenación Municipal, desarrolla el nuevo modelo de movilidad de Calvià, y abre las actuaciones de rehabilitación ambiental, así como el soporte urbanístico para las políticas de transporte público, ahorro energético y reducción final de emisiones.

Así por ejemplo, en el núcleo turístico de Palmanova-Magaluf, las actuaciones para la

reestructuración de la movilidad y las actividades urbanas se basan, fundamentalmente, en tres sistemas:

1. **Proximidad a ejes de actividad:** Dos espacios de actividades comerciales, de ocio, servicios y dotaciones urbanas, el Paseo Marítimo, de Playas y Comercial y el Eje Dotacional, generan, en un ámbito de 30 metros de

Figura 4
Imagen y estructura general de la propuesta del Estudio Piloto de Rehabilitación Integral de los Núcleos de Palmanova y Magaluf



radio (5 minutos andando), el principal espacio de actividades del núcleo durante todo el día. El Plan debe reforzar, mediante intervenciones en la estructura comercial y de equipamientos, su papel de centralidad y proximidad peatonal o en transporte público, con el fin de evitar desplazamientos motorizados.

2. Limitación del tráfico de agitación:

Con el fin de reducir el tráfico en el interior de los ejes de actividad se localiza la oferta general de aparcamiento en los viarios cercanos y en el Passeig Calvià, que forman una malla situada dentro de distancias peatonales adecuadas (300 metros ó 10 minutos andando), y que en el resto se podría completar con sistemas blandos de transporte públicos (guaguas de verano, etc). Se complementa esta malla con bolsas de aparcamiento puntuales en espacios urbanos, que complementan los actuales.

3. Calmado del tráfico e itinerarios peatonales:

La ordenación propuesta contempla la configuración de las Áreas de Rehabilitación Ambiental (ARA), y el rediseño del viario, con una nueva distribución del espacio público que fomentará las relaciones en la calle, recuperando los modelos mediterráneos e incorporando criterios exhaustivos de calmado de tráfico para mejorar la calidad y seguridad.

Los cambios propuestos incluyen los criterios de re-urbanización, diseñando un espacio público revalorizado, con identidad

propia, con incorporación generalizada de arbolado, amueblamiento y ordenación del espacio de aparcamiento, repavimentación indiferenciada de calzada y acera en donde sea posible. Las calles se diseñan fomentando el carácter estancial, de manera que los peatones puedan usar todo el espacio, sin separaciones entre calzada y acera, evitando las barreras a los ancianos y minusválidos y recuperando la calle para los niños. Todos los espacios de aparcamiento exteriores y las plazas interiores se diseñan con criterios de flexibilidad (verano – invierno), como áreas libres que integrasen el espacio público y las zonas verdes, que permiten, cuando no se utilizan, su uso como plazas arboladas con kioscos, espacios de juegos, pequeñas canchas de deporte, integración en zonas verdes...

VI. LA ACCESIBILIDAD PEATONAL DENTRO DEL PROGRAMA DE ACTUACIONES EN EL LITORAL

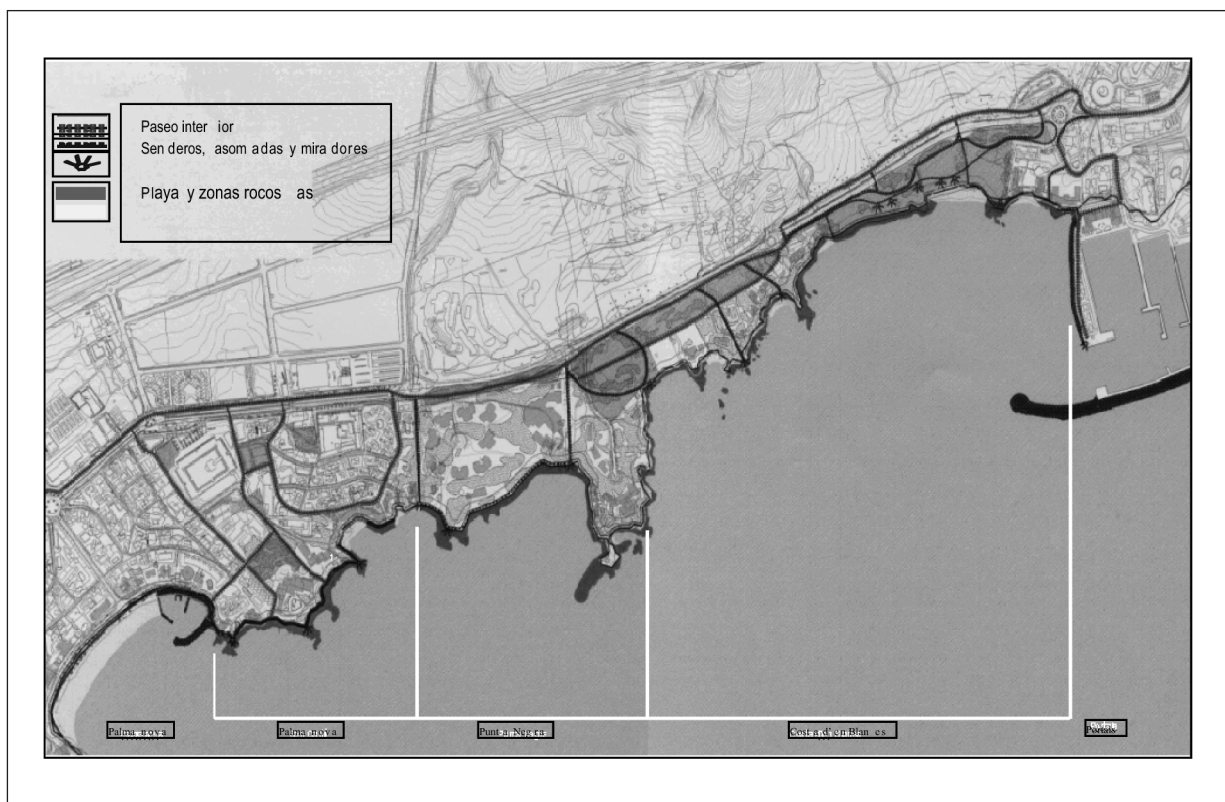
En el entorno de los núcleos urbanos, el exceso de capacidad de alojamiento ha generado una serie de flujos y tránsitos humanos que, desbordando el espacio de las propias playas y núcleos turísticos, tiende a extenderse a lo largo de toda la costa presionando aún más sobre un espacio litoral muy alterado. La respuesta a la demanda de accesibilidad peatonal y el disfrute de la primera línea del mar ha generado la continuada construcción de infraestructuras de paseos y senderos en playas, montes, acantilados...

Avanzar hacia la recuperación de la costa, preservando su atractivo turístico, requiere combinar la reorganización de los

flujos humanos con la paulatina recuperación de los espacios vitales del litoral. El objetivo final y a largo plazo es el de una amplia recuperación del espacio costero, en

combinación con una continua mejora de una vía-parque distante del mar, pero rica en asomadas y miradores accesibles por residentes y turistas.

Figura 5
Propuesta de integración de espacios públicos entre el Paseo Calvià, el núcleo urbano de Palmanova y el frente costero



NOTA

(1) Antonio Esteban desarrolló una serie de trabajos con relación al transporte y los sectores ambientales clave.

