



Centre d'Estudis Locals
Carrer des Forn, 9
07730 Alaior (Menorca)
Tel: 971 379053
Correu electrònic: celalaior@gmail.com

FÒRUM
3r
MIL·LENNI
Associació UNESCO

AJUNTAMENT D'ALAIOR

Assumpte: Suggeriments i comentaris
respecte de l'avanç del PGOU

El Centre d'Estudis Locals us vol fer arribar els següents comentaris a tall de suggeriments respecte de l'exposició del nou PGOU. Ho fem des de la perspectiva d'haver treballat amb diferents documents de PGOU a Alaior aquests anys: avanços, documents d'aprovacions inicials i documents d'aprovacions definitives.

CRITERIS GENERALS

És del tot imprescindible que el document sigui pràctic des del punt de vista d'objectius i d'aplicació. La història de l'urbanisme local, quant a documents urbanístics, ha estat bastant deplorable. I açò ha condicionat greument la feina de l'ajuntament però també les possibilitats econòmiques del conjunt de la població. Cal un document realista, de gestió fàcil i senzilla, d'acord amb la realitat de les famílies, dels possible promotors i del mateix ajuntament. Fem un document adaptat al poble i no esperem adaptar les capacitats del poble al document.

Us pregam que el document establesqui uns criteris d'interpretació ben aclarits. No pot ser que per simples errors ortogràfics de comes mal posades, per redacció, per composició del document, dos tècnics interpretin possibilitats diferents. La redacció del PGOU ha de contenir criteris d'interpretació senzills, planers, que no generin dubtes. I quan hi hagi dubtes, el mateix PGOU ha d'establir que ha de ser un conjunt de persones (la Comissió d'Urbanisme, o la mateixa ampliada amb experts, o la Junta de Govern ampliada, la que escoltant les diferents versions dels tècnics, pugui decidir tenint en compte més l'esperit de la norma en concret del PGOU i l'interès general de la població, que la lectura individual de qualsevol persona.

L'ortografia o la capacitat de redacció dels autors no pot estar per damunt del saber de l'urbanisme i de l'aplicació a les necessitats concretes d'Alaior. Les quals coses han succeït i greument al llarg de la història dels darrers anys.

URBANISME DE COOPERACIÓ

Cal apuntar clarament a un urbanisme de cooperació. Alaior en aquest moment necessita que l'Ajuntament compensi els anys de mala praxis que han estancat l'accés a l'habitatge i la promoció d'espais que generen equipaments.

ZONA DE SON BOU

El PGOU hauria de contenir unes normes de construcció a la zona de Son Bou que evitin dues coses: la despersonalització estètica de la zona i l'elevada densitat de la part de baix, qualificada de zona urbana. Un paratge que vol ser lloc d'excel·lència turística ha de introduir un estil arquitectònic de major estètica. Ara es podria semblar a qualsevol altra zona turística de qualsevol part de la costa més «cutre» de l'Estat. Només la part de paisatge natural ho compensa.

L'elevada densitat de negocis i residències també malmet la qualitat per a l'excel·lència.

Per tant, cal introduir paràmetres que afectin les noves construccions i les reformes en la línia de les dues coses:

- reduir la densitat construïda, alliberant volums en favor del paisatge net.
- Introduir una línia d'estil arquitectònic per embellir les edificacions, incorporant l'estil d'arquitectura tradicional de Menorca i dissenys moderns harmonitzats amb el paisatge del lloc i d'allò que és propi de la nostra terra.



Centre d'Estudis Locals

Carrer des Forn, 9

07730 Alaior (Menorca)

Tel: 971 379053

Correu electrònic: celalaior@gmail.com

FÒRUM

3r

MIL·LENNI

Associació UNESCO

APARCAMENT CLAU AL CARRER DES POUET NOU

Un aparcament que esdevindria crucial per a l'accés i la residència al nucli antic seria en la part de davant del carrer des Pouet Nou. A mà dreta, baixant, just quan acaba la part edificada. El desnivell d'aquesta zona permetria fer un aparcament en tres nivells, el superior arran de la cota del carrer, el de baix arran de la cota del final de la Costa des Pou. Un aparcament molt gran, des del qual, els usuaris podrien accedir al centre del nucli antic: església, ajuntament, universitat, La Salle Antiga... Una gran majoria de residents d'aquesta part de carrers medievals trobarien l'aparcament definitiu.

Es tracta d'una zona pendent d'urbanitzar, té previsions aprovades en un estudi de detall, equipaments a incorporar. Però tal vegada s'ha fet necessari modificar el previst a compte de l'Ajuntament per oferir unes altres possibilitats que convinguin a l'interès general i que també puguin ser acceptades pels particulars propietaris.

Un aparcament en forma de superfícies obertes, en dues o tres plantes. Substituiria l'aparcament actual del pati de la Salle antiga quan aquest sigui convertit en l'equipament previst. La part de baix de l'aparcament seria útil als habitatges nous a construir en aquesta zona. Es podria reduir, no eliminar, l'aparcament previst situat baix de la Costa des Pou, que tanmateix té una zona d'aparcament gran ben a prop.

Aquesta zona preveu un equipament esportiu que no s'entén ni justifica quan té la zona esportiva principal del poble a 50 metres.

TEATRE, ENTRE LA CONTINUÏTAT DEL NUCLI I LA ZONA D'EIXAMPLE

Un teatre nou a Alaior amb diferents possibilitats d'ús és una necessitat sentida. Un equipament que s'hauria de fixar sobre el PGOU. Entenem que hi ha uns llocs que podrien resultar estratègics. Ens sembla que la ubicació ideal encara és possible, entre allà on acaba el nucli tradicional i allà on comença el 2n eixample del poble. Així, per un costat, estaria connectat amb la part més viva de trànsit a peu i en un lloc on hi hauria l'espai necessari per a l'edificació i l'aparcament proper. Ens decantem per llocs diferents, a estudiar quin dels tants podria ser millor, atès les imposicions urbanístiques d'altres tipus. Serien els següents:

- Zona de la prolongació del carrer Miguel de Cervantes, més al sud de la Teulera i l'actual aparcament. Té l'inconvenient de ser una unitat de desenvolupament amb massa expectatives d'aportacions urbanístiques, però hi cabrien solucions.
- Zona del costat del camp de futbol, en la continuació del carrer des Ramal, a l'altre costat de la Carretera Nova, més o menys, per davant TAVEMA. En aquest cas hi hauria prou espai per a l'aparcament o es podria emprar el que compartiria i està previst al costat del camp de futbol. A més a més crearia una continuïtat, seria un bon remat, com a final del carrer principal del poble quant a activitat, el carrer des Ramal.
- Zona del costat sud de la Carretera Nova entre es banyer i carrer de Ferreries i des Migjorn Gran En aquest cas es tractaria d'aprofitar aquest espai per fer una gran intervenció, per un costat el punt de recollida de l'aigua pluvial, la connexió entre els carrers: Banyer i carrer de Ferreries i Cala en Busquets, una zona d'aparcament i una zona de jardins.

APLICACIÓ EN TOT EL MUNICIPI DE L'ARTICLE 68 DE LA LLEI DEL SÒL, QUANT A IMPACTES VISUALS

El PGOU hauria d'incorporar com a normativa que en tot el municipi les obres noves i les de reforma hauran d'harmonitzar-se amb el compliment de l'article 68 de la Llei del sòl per evitar d'interferir amb els paisatges o les construccions belles que el terme pot oferir a l'ull humà.

CIRCUMVAL·LACIÓ MÉS PROPERA I ÚTIL

Entenem que el bon propòsit de crear possibilitats de circumval·lar pel sud ha d'atracar-se més al poble perquè serà més factible i, per tant, un mitjà que servirà realment a la població, i que necessita. Si optem per la que planteja la proposta, d'anar massa al sud, quasi en paral·lel amb la carretera ME1, succeirà que haurà de ser una obra exclusivament municipal i caríssima perquè no es lliga a desenvolupaments urbans factibles i a curt termini. A més a més, una part de la utilitat al trànsit on es preveu, ja la fa la carretera general que en aquest tram és una desviació dels anys 90 de l'antiga carretera que passava pel poble i s'empra com a circumval·lació local.



Centre d'Estudis Locals

Carrer des Forn, 9

07730 Alaior (Menorca)

Tel: 971 379053

Correu electrònic: celalaior@gmail.com

FÒRUM

3r

MIL·LENNI

Associació UNESCO

Creiem que resultaria més útil connectar els carrers pendents, compliria amb el 80 % dels usos de circumval·lació, ajudaria a desenvolupar les unitats del sud de la carretera i afegiria espais per equipaments molt més ràpidament per al poble.

Prioritzam connectar es Banyer amb el carrer de Ferreries i des Migjorn Gran. Ferreries i es Migjorn Gran amb Miguel de Cervantes. En una 2a fase, connectar Miguel de Cervantes amb la rotonda de la carretera de Son Bou.

LES UNITATS DE DESENVOLUPAMENT DIRECTAMENT ORDENADES

Algunes de les SUDO incorporen equipaments molt forçats que les faran poc pràctiques. Tal vegada en lloc de repartir cessions obligatòries entre les SUDO caldria plantejar-se quins són els millors equipaments que necessitam i quin ha de ser l'aprofitament privat equitatiu però factible de cada una. Val més compensar aprofitaments entre les SUDO que repartir cessions obligatòries que esdevinguin forçades i en detriment de la qualitat de l'equipament. Aquí no tenim ni temps ni l'oportunitat de discutir-les detalladament, però ens brindam a fer-ho quan calgui. Els equipaments i els aprofitaments no poden decidir-se en funció d'un repartiment que no té prou en compte la realitat i les conveniències generals.

EL TEMA DE LES DENSITATS ÉS CLAU

Un dels fracassos clars que apunta en l'horitzó alaiorenc i menorquí és el perjudici que suposa socialment no tenir accés a l'habitatge als preus que la majoria de treballadors poden pagar avui en dia. No hi haurà prou habitatges que permetin un mínim de capital humà que mantengui la sostenibilitat del municipi, amb el decreixement econòmic i amb una tendència a l'envelliment demogràfic preocupant. Les densitats dels habitatges han d'augmentar-se per tal de fer rendibles les noves promocions. Les densitats més altes no estan en contra del desenvolupament sostenible del programa MAB Menorca reserva de la Biosfera, en tot cas hi estaria la petjada ecològica o el límit de població, però no la densitat urbana. Són conceptes diferents que mesclats malament provoquen l'escassetat d'habitatge, perquè no surten a compte les promocions noves que han d'aportar habitatge nou de lloguer i en propietat.

ZONA DEL DIPÒSIT DE PLUVIALS FUTUR

Si el dipòsit de recollida de pluvial per després infiltrar s'ha de fer entre la carretera Nova i el Carrer de Cala en Busquets, valdria la pena que la part superior d'aquest dipòsit es convertís en una zona urbana pública per a aparcament, jardí i un altre equipament com per exemple el teatre municipal.

XARXA DE CAMINS EN RÚSTIC COM A PART DE L'ESTRUCTURA DEL TERRITORI MUNICIPAL

Antigament quan la majoria de persones vivia de l'activitat del camp, els camins tots feien la mateixa funció que les carreteres d'avui. Missatges, l'amos, bísties creuaven d'aquí per allà per poder viure. Uns camins eren públics i altres privats. Uns i altres és necessitaven i es complementaven. A ningú se li passava pel camp tancar el pas arbitràriament perquè hauria estat traïr l'interès de tots i el seu propi de viure de l'activitat que els camins feien possible. Hauria estat com avui restringir l'ús de les carreteres de Son Bou o de Sant Jaume, que també són, o han estat fins fa poc, de propietat privada.

Per tant, quan parlem avui de recuperar els camins públics (cosa que encoratjam) hem de tenir en compte que molts d'ells no tenen sentit, no van enlloc, queden morts, perquè li falta el tram privat que l'acabava i li donava utilitat. Aquests trams tenien servituds de pas en favor d'altres llocs, servituds que els convertien en instruments territorials per a tots els usuaris. La disputa privat o públic no era pel pas sinó pel manteniment. Està bé la Llei de camins, l'inventari que estan fent els ajuntaments, el futur pla sectorial de camins, tot està molt bé. Però hem de tenir en compte que la xarxa de camins públics es completava amb camins privats amb servituds de pas, i que sense aquests trams, recuperar alguns camins públics servirà de poc.

El futur del gaudi paisatgístic pels camins públics necessitarà del pas per alguns trams imprescindibles privats que els acabaven com a xarxa.

Un estudi jurídic de la Diputació de Barcelona sobre camins en rústic ens dóna una idea de quina podria ser la solució. Les lleis de costes, de xarxes hidrogràfiques, de protecció forestal, les de xarxes elèctriques i de telefonia determinen servituds sobre les propietats privades que l'administració pot fer efectives per poder travessar amb infraestructures i persones. Les servituds públiques poden pactar-se, imposar-se o comprar-se al 50% del cost de la propietat (en rústic no resultar car).



Centre d'Estudis Locals

Carrer des Forn, 9

07730 Alaior (Menorca)

Tel: 971 379053

Correu electrònic: celalaior@gmail.com

FÒRUM

3r

MIL·LENNI

Associació UNESCO

Però perquè les administracions tinguin la possibilitat de decretar una servitud sobre aquests trams de camins privats que completen alguns de públics, aquesta possibilitat s'ha de fixar en un document normatiu. Els documents que tracten de com es fa servir el territori són els plans urbanístics, els insulars i els municipals. Si qualche administració dibuixa una via nova sobre el territori, o un equipament o una infraestructura, després té la legitimitat de procedir a l'adquisició o a l'expropiació. Així es fa amb tot tipus d'equipaments. Per què aquestes planificacions poden incloure vials per a cotxes però no trams de camins en rústic per a caminants de tota condició? No hi ha cap raó que ho impedisqui.

No esteim proposant afectar tots els camins privats, ni de noves, només aquells trams estratègics que completen els públics que són un cul de sac. I no proposam de comprar-los sinó d'adquirir una servitud de pas quan sigui imprescindible i no es pugui arribar a un acord. Però cal tenir l'eina que ho permeti. I aquesta és la inclusió dels camins públics i dels trams privats que els complementen en una declaració genèrica del PTI i dels PGOU en què es declari que aquests vials sencers formen part de l'estructura del territori, en aquest cas no per a vehicles sinó per a vianants. Basta un article que ho estableixi i que remeti als inventaris de camins, que han de contenir els públics i aquests trams que els allarguen.

El CEL va demanar l'agost passat al Consell Insular que ho tingués en compte en la redacció del PTI.

Només dos exemples d'aquesta realitat en el terme d'Alaior. Són el camí de s'Artiga que és públic, però que connectava amb el camí de Binixems travessant pel camí des Camp Siquiat que és de diferents propietaris però amb servituds de pas.

L'altre és el de Biniarroí, que connecta Bigemor amb Biniarroí, un costat i altre del barranc de Cala en Porter, un tram d'enmig és privat però també amb servituds privades, tram imprescindible per connectar els dos costats del barranc.

Cal incloure aquests camins, els públics i els privats necessaris, els identificats i els identificables, com a estructura viària del territori municipal.

REALITAT VERSUS PLANEJAMENTS TEÒRICS

Què ens diu la història recent de l'urbanisme a Alaior?

Els diferents plans generals que hem conegut són: el de 1974, el de Borja Carreras Moysi de 1982, el d'Agustí Bru Zaragoza de 1994, i el darrer començat el de 2004 i aprovat definitivament el 2010.

Des de llavors, les zones de creixement del poble han estat les següents:

- Principalment s'han fet habitatges en els carrers que ja formaven part de la trama urbana i no pertanyien a cap unitat de nou desenvolupament.
- Pa2.2, zona empesa per la Cooperativa San José Artesano II, adosats de davant el CP Dr. Comas. Promoció popular que va comptar amb el recolzament de petits propietaris encoratjats per l'èxit de la promoció de San José Artesano I, ses Cases Noves, de dalt l'Av. Mare de Déu del Toro. L'Ajuntament atès el caràcter de la promoció va atorgar tota l'ajuda que va poder i més i algunes excepcions.
- Zona de COINGA i la Menorquina. Arran de la construcció de la fàbrica de la Menorquina, es van aliar la propietat, l'empresari de la fàbrica i un tècnic i van crear una zona d'alta densitat d'habitatges en blocs plurifamiliars i sense cap equipament: ni parc, ni aparcament, ni zona verda. I que van ser ocupats per nous matrimonis que al llarg de molt de temps han canalitzat les seves demandes derivades en part d'aquest urbanisme en l'Associació de Vesins Cala en Busquets –Bassa Roja.
- Pa1.4, polígon de davant l'IES J.M Guàrdia. Majoritàriament unifamiliars grans i per a un tipus de poder adquisitiu alt. Així i tot una part dels equipaments i exigències previstes inicialment van ser modificades substancialment fins a afegir un aprofitament gran de plurifamiliars i comercial pel costat de l'Av. de la Indústria que inicialment no existia.
- Pa1.2, polígon entre el carrer de Menorca i el carrer de Jaume II. 2a promoció d'unifamiliars que en el moment de creixement econòmic van tenir també una demanda entre les famílies de major poder adquisitiu. La promoció la va fer un grup ample de propietaris entre els quals hi havia classes mitjanes però també inversors locals amb expectatives de negoci.
- Travessera de s'Hort de ses Monges. L'única unitat desenvolupada darrerament va ser aquesta. Va arribar a ser tan complicada que l'Ajuntament va haver de baratar el sistema de compensació pel de cooperació i acabar el desenvolupament substituint la iniciativa privada. Açò sí, sense cap aparcament, ni zona verda, i essent una de les zones més denses del poble.



Centre d'Estudis Locals

Carrer des Forn, 9

07730 Alaior (Menorca)

Tel: 971 379053

Correu electrònic: celalaior@gmail.com

FÒRUM

3r

MIL·LENNI

Associació UNESCO

Què ens indica l'anterior? Que s'han desenvolupat només les zones destinades a compradors d'un elevat poder adquisitiu; el Pa22 per conjuntures molt favorables entre una promoció popular i un tracte de favor municipal; i dues zones que tenien un aprofitament escandalós i pertanyien a només dos propietaris o en què la iniciativa l'ha haguda d'acabar l'Ajuntament per cooperació i sense cap tipus d'equipament.

LA QUIMERA DELS HABITATGES SOCIALS

Hem de tenir en compte que el document base de l'avanç que s'exposa és el de 2004, quan l'urbanisme vivia el boom immobiliari. Les densitats generals del PGOU, arran del PTI, es van reduir molt fins al punt que han estat discutides per inviables pels experts. Aquest avanç les respecta i en els plànols sembla que introdueix noves exigències de dotacions i equipaments, la qual cosa sempre pot semblar ideal per al bé comú, però s'ha de ponderar correctament. No oblidem que la majoria d'aquestes zones estan en mans de petits propietaris, no d'inversors. Els salaris de la classe treballadora han baixat i ha augmentat la precarietat laboral, per tant, la capacitat de compra és molt menor. La tramitació de qualsevol zona és complexa, lenta i costosa. Hem de tenir en compte que aquestes unitats estan en mans de bastants de propietaris que costa posar d'acord i amb no gaire capacitat de finançament, i amb aquestes densitats baixes, igualment hauran d'aportar el 15 % d'aprofitament a l'ajuntament i costejar la urbanització i les dotacions que se'ls exigeix. Açò pot aturar aquests creixements urbans perquè siguin inviables. L'habitatge general i el protegit necessaris per als propers anys han de sortir en gran manera d'aquestes zones. Sense habitatge nou suficient, amb poc temps, la pressió farà encarir els lloguers i la compra dels habitatges ja existents. De tal manera que ens podem trobar com a l'inici de la crisi amb famílies que havien de destinar entorn del 50 % dels ingressos a l'habitatge, la qual cosa condiciona moltes possibilitats de millora social en tots els sentits.

No oblidem que el Pla preveu que l'únic habitatge social previst ha d'emanar precisament d'aquestes zones noves. Per dir-ho de qualche manera i, com en altres àmbits del país, volem fer urbanisme d'Àustria, quan la realitat de la gent a qui ha de servir aquest urbanisme és molt lluny de les possibilitats d'aquell país. L'urbanisme que triomfa a Europa és l'urbanisme de la col·laboració, de l'acord.

MÉS CONTRAST

Entenem que aquest avanç ha de tenir en compte el que hem expressat més amunt per evitar barrar el pas a l'accés a l'habitatge, un altre cop, o d'encarir-lo irracionalment, com si no haguéssim après que la crisi va tenir un temps previ on es van coure gran part de les causes d'allò que ha estat i és un temps terrible especialment per a les classes mitjanes i baixes d'aquest país. Per tant, proposam que:

- Cada zona sigui ben estudiada des d'un punt de vista molt realista.
- Discutida un altre cop amb els propietaris.
- Que es prevegi alguns tipus de flexibilitat per poder adaptar els paràmetres a la realitat quan es faci el desenvolupament sobre el territori, sense que per açò s'hagin de superar els màxims programats. Per exemple, quan distingeix habitatges d'un tipus i d'un altre en una zona, que es puguin compensar uns amb els altres sense perdre aprofitament ni superar habitatges totals màxims, perquè molts cops el màxim parcial per a cada tipus fan perdre aprofitament en no caber-hi. Que les diferències entre el programat i la realitat sobre el territori permetin interpretacions que no castiguin les promocions sinó que s'interpreti d'acord amb allò acordat entre les parts i l'Ajuntament i recollit com a intencions per a la zona. Per a açò el pla ha de recollir els perquè d'allò que ordena en cada zona.
- Que alguns equipaments i dotacions s'aconsegueixin directament per l'acció de l'Ajuntament, fora de les unitats, servesqui com exemple de barat i d'immediat l'aparcament executat al carrer de Ciutadella en una zona adquirida per l'Ajuntament i qualificada específicament per a aquella funció. Ràpid, eficient i descarrega o complementa els creixements urbans del passat o del present. No s'ha de fer sempre així però en llocs estratègics és una bona solució.
- O que l'Ajuntament estudiï una fórmula de garantir habitatge social, integrat, per mitjà de zones a desenvolupar per cooperació.

CALA EN PORTER

A Cala en Porter no es preveuen equipaments de veritat. Cala en Porter, com moltes zones turístiques de Mallorca, avui han esdevingut com a nuclis de poblament permanents, com a pobles. I com a tals necessiten un urbanisme que no els ofegui.



Centre d'Estudis Locals

Carrer des Forn, 9

07730 Alaior (Menorca)

Tel: 971 379053

Correu electrònic: celalaior@gmail.com

FÒRUM
3r
MIL·LENNI
Associació UNESCO

Els equipaments de Cala en Porter són ficticis.

- No es preveuen necessitats tan bàsiques com la instal·lació d'un taller mecànic, ni un és possible en tota la gran superfície urbana. O la instal·lació d'un magatzem d'un constructor. O un magatzem de material relacionat amb nàutica. Etc.
- No hi ha una previsió de cap equipament real per a l'educació.
- Si el municipi vol oferir una oferta complementària de tipus turístic: d'hípica, d'aigua, d'aventures, etc. tampoc hi ha superfície prevista.
- La recuperació i dignificació de les zones que han emanat d'un urbanisme deficient només s'arrangen amb la previsió suficient de dotacions i d'equipaments afegits a posteriori, no congelant les possibilitats.

L'APARCAMENT DE CARRER DEL MOLÍ D'EN COLL

En el camí des Molí d'en Coll, prop de la zona molt densa i sense equipaments del carrer de sa Travessera de ses Monges, hi ha una zona rústica fora del pla que està per vendre i que podria servir com a aparcament definitiu per a la zona i complementari d'aquesta part del nucli, en un model d'acció AA.

APARCAMENT I NO ZONA VERDA DALT SES PENYES

Quan es va incorporar inicialment i de manera estratègia els darreres de les cases de dalt ses Penyes com a un equipament amb un pas al carrer des Melians, és va fer per a un aparcament que servís als carrers del nucli en aquella part del poble i als usuaris del Convent, molts visitants de fora. Qualcú sense argumentar per què va baratar aquesta destinació a zona verda. La qual cosa no s'ha argumentat mai, ni li veiem cap sentit, perquè mata per sempre un ús d'aparcament que la vida del Convent, futur atractiu turístic del poble necessita sí o sí. I de la qual no hi ha substitució.

Esperam que aquests comentaris us puguin ajudar de qualche manera. Restam a la vostra disposició per a qualsevol aclariment.

Alaior 9 de maig de 2019

Ben cordialment.

El coordinador del CEL d'Alaior
Anselm Barber Luz