

Eixos cívics, carrers, el cas de Nuredduna

TRIBUNA

Marta Vall-Ilossera*, degana del Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears

Joan Cerdà*, president de la demarcació del Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears

cotxes i de l'aparcament en superfície, l'exemple també pot ésser un lloc amable i transformar la ciutat.

El projecte de reforma del carrer Nuredduna -que actualment es troba pendent d'adjudicar les obres-, recull algunes de les qualitats que hem comentat, però en canvi genera dubtes en la seva configuració. Actualment, el carrer té una mitja de 20 metres d'amplada -gairebé el mateix que Blanquerna-, on la franja central d'asfalt ocupa entre 10 i 14 metres d'amplada, i les dues voreres laterals, entre 3 i 6 metres. Al projecte, aquestes es modifiquen per dues zones laterals d'aproximadament 8 metres, i una franja central de 7 jardineres de 4 metres d'amplada que ocupen 200 dels 270 metres de llarg que té el carrer.

Aquesta ordenació, a diferència dels exemples als quals ens hem referit, entenem que no reconeix l'espai del carrer com un element clar delimitat pels edificis i que connecta dos espais propers que ja tenen suficient entitat per ells mateixos, com són les Avingudes i la plaça de les Columnes. Per contra, pareix que vol convertir-se en un punt singular en sí mateix, dificultant la lectura contínua del carrer i generant un repertori d'espais que per la seva mida, difícilment podran admetre les activitats que hi po-

den esdevenir.

Les franges practicables laterals de 8 metres són justes per col·locar terrasses de bars i al mateix temps deixar passar grups de vianants, bicicletes, la càrrega i descàrrega o les entrades als garatges dels cotxes residents. Pareix desproporcionat l'espai que consumeix l'enjardinament proposat, més propi de parcs o places com la de les Columnes, que d'un carrer. Espais més amples, com el passeig del Born, també són agradables per al lleure i han demostrat la seva adaptabilitat i eficàcia al llarg dels anys, sense necessitat d'una gran superfície de jardí.

Tampoc tenim clar que la circulació restringida dels cotxes o del transport públic no hi pugui tenir cabuda. Si aquest model s'es-



Carrer Blanquerna.

tengués, obligaria a concentrar en excés la circulació de vehicles en els altres carrers, causant una forta descompensació de les qualitats ambientals entre ells, o l'excessiva concentració d'activitats comercials a uns, en detriment dels altres.

Per tots aquests motius, creim que abans de continuar, és necessari analitzar les opinions que s'han expressat i seguir treballant la proposta. Pensam que una ordenació més propera a la configuració de carrer com la que s'ha seguit als altres eixos cívics pot ésser la més convenient per un carrer com Nuredduna, i així podria continuar estirant-se fins al mercat de Pere Garau, la plaça de Miquel Dolç, i arribar a connectar les barriades de Son Gotleu, el Rafal Vell i el Vivero, per acabar a l'espai verd que hauria de ser el Torrent Gros.

A Palma (i a la tota la nostra comunitat) ja comptam amb massa exemples en què l'administració ha pres iniciatives que no han sabut reflectir la sensibilitat majoritària dels

ciutadans, circumstància que ha obligat a fer un esforç de resposta als grups més sensibilitzats de la societat per tal de reconduir la situació (recordem el cas recent del Port Petit del Molinar), no sempre amb èxit. En el cas de Nuredduna encara hi som a temps i, al nostre parer, tenim els models a seguir ben a mà. Bastaria seguir l'exemple del carrer Blanquerna i escoltar les diferents opinions per adequar-los a les necessitats concretes del barri. Així ens estalviarem una obra costosa, difícilment reversible i poc sensible al que sempre ha estat un carrer.

(*) En nom de la Junta de Govern del COAIB

D'ençà que s'ha fet públic el projecte de reforma del carrer Nuredduna -un dels eixos cívics promesos de fa anys-, s'ha obert un debat en el qual diferents agrupacions ciutadanes han expressat els seus dubtes davant la proposta presentada. Són uns dubtes però, que a diferència del que passava anys enrere amb el carrer Blanquerna i el carrer Fàbrica, i més encara, amb Sant Miquel, els Oms o Sindicat, no pareix que qüestionin la conversió del carrer en zona de vianants i la reducció del trànsit rodat, sinó la solució proposada.

Per sort pareix que a hores d'ara hi ha un estat d'acceptació gairebé general a les progressives restriccions a la circulació dels vehicles particulars i una consciència de la necessitat de recuperar l'espai públic de la ciutat, després de tants d'anys sotmès a la pressió del cotxe. Justament la proposta dels eixos cívics a l'exemple de Palma, sorgí com una estratègia per reduir progressivament l'espai que ocupa el trànsit rodat i convertir-lo en un altre on els vianants o les activitats de lleure i trobada en són els protagonistes.

Parlam de la transformació de carrers, és a dir, encara que paregui molt obvi, no de punts singulars sinó de l'espai comú lineal i envoltat d'edificacions pels dos costats, i que principalment ens serveix per anar d'una banda a una altra. I aquest era l'esperit dels eixos cívics, convertir carrers de l'exemple radial de Palma, en connexions amables (cíviques) entre el centre i la mar amb la perifèria i el camp.

Llevat de la concentració descontrolada de bars i terrasses, que una ordenació dels usos hauria d'haver resolt, les experiències de Blanquerna i el carrer Fàbrica han demostrat que amb poques actuacions, com igualar el nivell del vehicle amb el del vianant, combinades amb la plantació longitudinal d'arbres, la reducció de la velocitat dels