

**UNA OPORTUNIDAD PARA LA CIUDAD DE IBIZA:  
LA REFORMA DE SU CARRETERA DE CIRCUNVALACIÓN  
(ESPAÑA)**

**EJE INTERVENCIÓN**

**AUTORES:**

**Verena Andreatta** (*verena\_andreatta@hotmail.es*)

Doctora en Urbanismo y Territorio por la Universidad Politécnica de Cataluña (Barcelona, 2007). Profesora del Máster de Gestión de la Ciudad (Universitat Oberta de Catalunya) y del Máster de la Vivienda del Siglo XXI (Universidad Politécnica de Cataluña).

**Mireia Hernandez** (*mireia.hernandez@egi.cat*)

Ingeniera de Caminos Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Cataluña (Barcelona, 2007). Especialista en diseño de viario urbano de la Empresa Consultora EGI SL de Barcelona.

**José Luis Chogo** (*jose.l.chogo@egi.cat*)

Arquitecto por la Universidad Javeriana (Bogotá, 2002). Especialista en Planeamiento Urbano de la Empresa Consultora EGI SL de Barcelona.

**Colaborador:**

Manuel Herce Vallejo

Doctor en Ingeniería de Caminos Canales y Puertos. Profesor Titular de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad Politécnica de Cataluña. Socio de la Empresa Consultora EGI SL de Barcelona.

## Um novo alento para a cidade de Ibiza: reforma da avenida perimetral

Diferentemente da maioria das cidades espanholas, em Ibiza o trânsito de pedestres não tem a necessária continuidade e conectividade, nem o desenho e escala necessários para sua autonomia, sendo apenas resultado secundário dos demais usos no espaço público, tornando a cidade pouco amável para o pedestre que, em última instância, é o usuário que dá forma e sentido ao espaço urbano.

A conformação da Vila de Ibiza, composta pelo seu núcleo histórico, o “ensanche”, e o porto, ficou condicionada aos limites geográficos definidos pelo mar mediterrâneo e a Avenida Perimetral (Avenida da Paz), concebida estritamente como um eixo viário circundante da cidade, exclusivamente para o trânsito rodado, segregando o espaço urbano em suas bordas. À medida que o crescimento urbano ultrapassou esse limite, a carência de interligações com a trama urbana e a dificuldade de cruzar este eixo viário pelos pedestres converteram esta avenida numa autêntica barreira urbanística que tampouco funciona adequadamente como via de distribuição de tráfegos.

A recente construção de uma nova via de circunvalação viária da cidade apenas realizou uma obra rodoviária desproporcional às necessidades da cidade e o trânsito da Ilha, causando polémicas que se somaram a uma sensibilidade mais aguçada, por parte da população, em relação aos problemas originados pela super exploração do modelo turístico ambos afetando a qualidade de vida dos seus habitantes.

Por outro lado, a nova via de circunvalação permitiu que aquela antiga avenida perimetral ganhasse uma posição central em relação ao projeto urbano de expansão da Cidade, gerando a oportunidade de se implantar ali um modelo de mobilidade menos centrado no automóvel.

O presente artigo tratará do projeto da reforma deste eixo viário, artéria de aproximadamente 4,5 kms. A proposta desenhada pelos autores deste artigo consiste na transformação da avenida numa rua humanizada para a Cidade de Ibiza, com todos os requerimentos que as ruas, como verdadeiras “almas da cidade” merecem ser tratadas.

**Palavras chave:** Mobilidade Urbana, Acessibilidade, Espaço Público, Ibiza (Ilhas Baleares).

**UNA OPORTUNIDAD PARA LA CIUDAD DE IBIZA: LA REFORMA DE SU CARRETERA DE CIRCUNVALACIÓN**

La comunicación expone los criterios que han guiado la redacción del proyecto de reforma de la carretera de ronda de la ciudad Ibiza (en las islas Baleares de España) a fin de convertirla en una avenida urbana que permita estructurar la forma organizativa de la ciudad, hoy en día rota por esa carretera, en cuyo interior está el antiguo ensanche de la ciudad y en su exterior piezas dispersas de ciudad crecidas sobre carreteras y caminos.

Esta oportunidad urbanística se deriva del hecho de la reciente construcción de otra ronda viaria de la ciudad más alejada de ésta.

Lo importante del proyecto es que se ha querido utilizar esta transformación para mudar un paradigma de movilidad imperante hasta ahora en la ciudad, basado fundamentalmente en el vehículo a motor y con olvido de los itinerarios peatonales, los recorridos de bicicletas incluso los tiempos de los viajes-pocos- en transporte público.

Este artículo trata del proyecto de intervención y reforma de la avenida perimetral (de 4,5 kms) cuya propuesta consiste en la transformación de esa avenida en una calle humanizada para la Ciudad de Ibiza, con todos los requerimientos que implica un modelo de movilidad sostenible y la creencia en que las intervenciones sobre el espacio público crean el paisaje de la ciudad.

**Palabras clave:** Movilidad Urbana, Variante de Carretera, Proyecto de Intervención, Espacio Público, Ibiza (Isla Balear).

## A NEW OPPORTUNITY TO IBIZA CITY: THE URBAN REGENERATION OF AVENIDA PERIMETRAL

This communication deals on the overall criteria that had guided the execution of the Reform Project of the main road of Ibiza city (in the *Balear Island*, Spain) with the objective of transforming it into an urban avenue that allow structuring the organizational form of the city, nowadays cut-down by this road, in which interior contains the old "ensanche" (first expansion area) of the city and on its exterior is characterized by disperse urban pieces that had grown up along roads and path ways.

This urban opportunity arises from the fact that a recent construction of another main road (ronda) had taken place, more faraway from it.

The important aspect of this project remains on the intention desired to use this transformation in order to change a prevailing mobility paradigm in the city, based fundamentally on motor vehicles that leaves behind all pedestrian and bicycle itinerary, and also the few trips on public transport.

This article focus on the intervention and reform project of *avenida perimetral* (4,5 kms) and the proposals to its transformation into a humanized street for Ibiza City, meaning the implementation of all requirements that the streets, as genuine "souls of the cities" deserves to be attended.

**Key Words:** Urban mobility, Intervention Project, Urban Space, Ibiza (Balear Island)

## UNA OPORTUNIDAD PARA LA CIUDAD DE IBIZA: LA REFORMA DE SU CARRETERA DE CIRCUNVALACIÓN

### Introducción: Las distintas etapas de la historia de construcción de la ciudad de Ibiza.

La mediterránea ciudad de Ibiza se formó sobre un monte, una acrópolis, amurallada sobre el mar, que desde entonces se denomina *Dalt Vila* (Alta Villa). Este núcleo antiguo, de gran valor patrimonial en la actualidad, está conformado por una red de calles estrechas, con trazados tortuosos y sin apenas espacios abiertos, enlazados por algunas otras calles largas, de mismas características, que conducían hasta las puertas de la ciudadela medieval y al puerto primitivo, destino final de mercancías. Desde la construcción de sus murallas hasta la creación de las avenidas perimetrales (rondas) las formas de evolución de la trama urbana se desarrollaron en tres momentos históricos con diferentes tipologías de trama urbana.

- a) Núcleo histórico: tejido urbano de ciudad compacta con una sola calle principal de estructuración y callejones ramificados.
- b) Ensanche: tipo de tejido urbano estructurado en cuadrícula, propio de los inicios de la ciudad moderna, en contigüidad con el núcleo histórico. Su envolvente era una avenida de circunvalación, construida a mediados del siglo XX, que es el objeto del proyecto que se comenta.
- c) Sectores industriales, comerciales y de equipamiento dispersos, normalmente al otro lado de esa avenida.

La conformación de Ibiza sobre estos tres tipos de tramas urbanas ha reforzado un esquema radio-concéntrico de organización de la ciudad y de sus redes de infraestructuras. Es en base a esta realidad sobre la que se realiza una breve reflexión sobre el efecto que han tenido las infraestructuras en la transformación de la ciudad y en la distribución de usos del suelo y niveles de renta, así como se destacan los episodios que marcaron su crecimiento y desarrollo.

Debido a las crecientes relaciones comerciales con el exterior de la isla, la primera expansión de la ciudad sobre el llano fue efectuada de forma no planeada, con un cierto mimetismo con la ciudadela, comenzando, pues, con un trazado muy irregular sobre caminos rurales. El siglo XIX vio nacer la construcción del ensanche, como en casi todas las capitales españolas.

Pero así como en la mayoría de los casos esos ensanches supusieron el derribo de las viejas murallas, no fue así en el caso de Ibiza. El ensanche se desarrolló hacia el oeste de la ciudad, siguiendo la línea de costa y habilitando una nueva concepción

de ciudad con calles rectilíneas, manzanas rectangulares y bien estructuradas, conformando hoy día el núcleo comercial y centro actual de toda la isla.

En el siglo XX la isla de Ibiza asistió a la aparición del turismo y empezó a explotarlo como único motor de crecimiento. La remodelación parcial del puerto permitió una gran expansión de los negocios en la ciudad. El aeropuerto ayudó a incrementar el número de vuelos comerciales y turísticos, siendo objeto de sucesivas ampliaciones para soportar el creciente volumen de tránsito de pasajeros.

Así, la economía de Ibiza que estaba basada en actividades agrícola-pesqueras fue sustituida, muy rápidamente, por una potente industria del turismo, transformándola en una ciudad de referencia a nivel mundial, lo que conllevó una revolución en su dinámica urbana. Las infraestructuras que fueron implantadas en esta época, sin embargo, ya nacían obsoletas. También fue modificado el sistema de acceso a la ciudad a partir de la remodelación de las vías de entrada y salida hecho que acentuó la jerarquía de Ibiza respecto a pueblos periféricos de la isla.

La ciudad de Ibiza ocupa en la actualidad un área de 11,14 Km<sup>2</sup> y su posición acorralada entre la ciudadela, el mar y el puerto fue reforzada por la creación del primer cinturón de ronda (autopista E10) o Avenida de la Paz (carretera perimetral creada en los años setenta) y posteriormente por un segundo cinturón de ronda: la autopista E20 (del año 2005).

La construcción de las dos rondas (vías especializadas de alta capacidad) en una isla de poco más de 70 mil habitantes refleja el alto nivel de motorización de la sociedad ibicenca, la dependencia del coche en los desplazamientos; con las consecuencias de una desproporción de esa demanda con la limitada oferta de espacios de aparcamientos en la ciudad y una ciudad poco amable para los peatones. Aportamos un esquema (sobre fotografía aérea) de las distintas etapas históricas de construcción de Ibiza, con expresión de las infraestructuras de carreteras que las apoyaron.

*Fig. 1: Formas de crecimiento urbano de Ibiza y variante de carretera.*

La vía del proyecto (la primera de esas rondas, actualmente denominada Avenida de la Paz) fue concebida estrictamente como un eje vial de circunvalación de la ciudad, exclusivamente para el tránsito rodado, aislándose del espacio urbano en sus bordes. En la medida que el crecimiento urbano ultrapasó ese límite, esta avenida se convirtió en una auténtica barrera urbanística, que no funciona adecuadamente ni como vía de distribución de tránsitos - dado que solamente hay

tres puntos de acceso a la ciudad -, ni como rotula de unión de dos partes segregadas de la ciudad, ya que no permite a los peatones el atravesarla cómodamente ( hoy día este paso de peatones se realiza a través de media docena de pasarelas a distinto nivel).

Los sucesivos planes urbanísticos aprobados, ya sean territoriales o sectoriales, han tenido diferente repercusión sobre la ciudad, pero han ido moldeando su crecimiento según necesidades surgidas a través del tiempo. La implantación del primer cinturón fue capaz de arrastrar la ciudad más allá de su límite, todavía manteniendo la estructura del ensanche en su interior. Sin embargo, el salto de la ciudad hacia el segundo cinturón demostró la inadecuación entre el proyecto del viario y el proyecto de ciudad.

Como apunta Manuel Herce (1995) en referencia a las variantes de carretera construidas en las ciudades españolas: *" aunque las aproximaciones de las bases teóricas subyacentes a la planificación urbanística y a la planificación de carreteras, se enriquecieron mutuamente a lo largo de la década de los setenta; aceptándose limitaciones a los parámetros de capacidad por motivos del entorno urbano, e integrándose, más a nivel de intenciones que de proyecto, conceptos paisajísticos y semióticos en la fase de proyectación. (...) Conviene ser consciente de que, si bien de ese diálogo pudo salir un lenguaje común, y un cierto intercambio de premisas de análisis entre los proyectistas de carreteras y los planeadores urbanísticos, en la práctica profesional tan sólo quedó un cierto reduccionismo respecto a las soluciones propias planteadas desde ambas perspectivas"*.

El sector entre los dos cinturones de ronda está formado por una estructura físico urbanística que alberga parcelas de carácter agrícola, a las que se superponen solares que albergan un sector de servicios que atiende a toda la isla tales (como hospital, biblioteca, Parque Ferial, etc.) y polígonos con almacenes de grandes empresas que aprovechan la proximidad con el puerto de la ciudad. Son usos y actividades organizados sobre un territorio de poca legibilidad y limitada vertebración con el sector del Ensanche, como ocurre en tantos casos con el modelo de ciudad post- industrial, disperso, conformado sobre carreteras.

## **I Conflictos y oportunidades: planeamiento urbanístico y cambio de paradigma**

En los últimos años del siglo XX, la presión urbanística con finalidades residenciales y turísticas ha acabado por romper el sistema territorial tradicional, desapareciendo en la práctica la actividad agraria que había sido la base sobre la cual se articulaba la relación de la ciudad con el territorio. Por otro lado, la evolución

de la población urbana en la última década ha sufrido un importante impulso producido fundamentalmente por la inmigración.

La desarticulación de la base económica tradicional de la isla y la desproporcionada presión humana sobre el territorio insular, ha llegado hasta el ámbito municipal con la consecuente pérdida de calidad ambiental, de forma que amenaza al propio atractivo turístico de Ibiza.

En el momento de la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de 1987 se hacían ya evidentes los límites del modelo urbanístico anterior, verificándose la necesidad de resolver algunos estrangulamientos que afectaban a la calidad de vida residencial, la accesibilidad a los espacios urbanos, la insuficiencia de servicios de infraestructuras y la necesaria preservación de la calidad medio ambiental y del paisaje, etc.

A la vez se constataba como los valores emergentes de la sociedad generaban nuevos requerimientos, como la oferta de espacios de ocio, la atención creciente al disfrute de la naturaleza y a la preservación del patrimonio cultural y, muy especialmente, la exigencia de una calidad ambiental que, más allá del paisaje, empieza a verse como una actitud responsable frente a los ecosistemas locales, el consumo de los recursos naturales y el tratamiento de residuos.

Estas perspectivas han estado presentes en la elaboración de los Planes insulares de 1999 (Plan Territorial Insular de Ibiza y Formentera). Por otro lado, la sensibilidad social con relación al proceso de urbanización y de crecimiento habido hasta entonces produjo una nueva visión del planeamiento de la ciudad.

La problemática relación puerto-ciudad-ganó relieve en ese contexto, al ser creciente el uso de aquel y también más presentes las contradicciones de su imbricación en la ciudad. El puerto de Ibiza había soportado históricamente una continua reducción de la superficie del espejo de agua, debido a los sucesivos rellenos desde los años 60 del siglo XX, con el objetivo de conseguir suelos libres y encontrar mayores calados para los muelles portuarios. La fuerte ocupación concesional que soporta el perímetro portuario de la bahía de Ibiza ha impedido la aproximación al borde litoral a partir del acceso al puerto comercial, condicionando negativamente la calidad ambiental del paseo peatonal por el borde marítimo, en toda la margen de levante.

El aumento de pasajeros y mercancías en el tradicional Muelle de la Consigna supone un peligro y una creciente incomodidad para los caminantes de un muelle que es parte inseparable de la ciudad histórica, y condiciona decisivamente el uso urbano que la ciudad podría hacer de este espacio. El nuevo escenario estratégico

sobre la oportunidad que surge de la caducidad de la concesión del puerto deportivo de “Nueva Ibiza”, es utilizado por la actual Revisión del Plan General para establecer la reubicación de actividades en torno a la bahía, para favorecer un equilibrio razonable entre las actividades portuarias y las necesidades urbanas de Ibiza como destino turístico principal y como bien patrimonial mundialmente reconocido.

La falta de atención a los recorridos peatonales es un tema crucial en Ibiza dado que (con pocas excepciones) no tienen ni la necesaria continuidad, ni los espacios reservados para él tienen la suficiente anchura. Los itinerarios de peatones son subsidiarios del resto de los usos del espacio público, lo cual supone una ciudad poco amable para el peatón (que es el usuario que da forma y sentido al espacio urbano) y aún menos para otros tipos de la movilidad actual como la bicicleta.

De otro lado, la Avenida de la Paz concebida como carretera, y desdoblada hace pocos años, no funciona como distribuidor de flujos de vehículos, al concentrar los accesos a Villa sólo en tres puntos con el consecuente colapso circulatorio. Además, sus características formales no son las adecuadas al aprovechamiento de las oportunidades de reestructuración urbana que han surgido en su entorno.

El breve diagnóstico esbozado en los párrafos anteriores sugiere la necesidad de una humanización de esta grande arteria urbana, que a su vez es una gran oportunidad para “repensar” la ciudad. Objetivos sobre los que descansa el proyecto que se describe a continuación.



*Fig. 2: Estructura Urbana de Ibiza y ámbito del proyecto de la avenida de la Paz.*

## II Los distintos factores que propiciaron la reforma de la Avenida de la Paz

La ordenación de la Avenida de la Paz ha partido de tres condicionantes. El primero se refiere aquellos cambios en ámbito institucional y de competencias para actuar en este eje producidos por los cambios políticos habidos en la Administración de la Isla; el segundo está relacionado con las nuevas directrices explicitadas en la Revisión del Plan de Ordenación Municipal de reciente aprobación; y el tercero, descansa sobre la creciente conciencia pública sobre la necesidad de espacios urbanos de calidad y de pacificación del tránsito rodado en la ciudad.

La Avenida de la Paz es, en actualidad, competencia de la *Administración de Carreteras del Consell Insular*; por ello las denominaciones de los distintos tramos del proyecto responden a un clásico nomenclátor de carreteras: PM-801, E-10 y C-733. Lo curioso es que el nuevo Gobierno insular se formó en la resistencia a la construcción de la nueva Ronda (E 20), caracterizada por un a fuerte visión “rodoviarista”, y de ahí surge este nuevo afán por entender la antigua carretera de ronda como un eje urbano, caracterizado por la confluencia de múltiples solicitudes urbanas, cuya reforma constituía una gran oportunidad para la ciudad.

Esa nueva visión urbana de la vía quedó explicitada en la propuesta contenida en el Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en carácter provisorio en febrero del 2009. La remodelación de la Avenida de la Paz como eje vertebrador de todas las entradas a Ibiza tendría como finalidad: “descongestionar el tráfico del centro de la ciudad para incrementar el número de calles peatonales en su interior, además de garantizar una parte subterránea para plazas de aparcamientos”.

Aunque la construcción del segundo cinturón de ronda (la nueva Autopista E20), intentaba ser el verdadero eje de circunvalación y de intercepción de accesos a la ciudad, el hecho es que la avenida de la Paz siguió manteniéndose como principal eje de paso y acceso a Ibiza y sin alteraciones en su enorme intensidad viaria de uso.

En suma, los antecedentes del debate sobre la intervención en la Avenida de la Paz descansan sobre una cada vez más aceptada tesis de la reconversión de funciones de la variante de carreteras como autopistas para ejes de características plenamente urbanas conllevando una finalidad añadida de organizar el territorio municipal y de la red urbana de movilidad.

Lo que resumimos en cita extraída de la tesis citada de M.Herce, coordinados del equipo de este proyecto: *“La variante es elemento esencial de la retícula viaria que organiza el territorio, y constituye una enorme oportunidad de reestructuración de la periferia”. (...) “Enfoque pues, no solamente territorial y de entorno atravesado, sino también topológico en su doble vertiente, de parte de una red que organiza el*

*espacio y de efectos sobre el funcionamiento del resto de la red. La primera parte del razonamiento que conduce a la adecuación del proyecto al entorno que atraviesa, a la previsión de los usos que se darán sobre él, y de la forma de organización de éstos que la vía propiciara. Segunda parte que lleva a la íntima relación con el proyecto de actuaciones sobre la travesía que se sustituye, sobre los cruces entre ambas, sobre la ciudad que incide”.*

Para mejor entender el tercer de condicionantes de partida citados, conviene tener en cuenta el proceso de trabajo seguido, y que ha consistido en un previo análisis urbanístico de la ciudad, en su contrastación con las previsiones de la revisión del Plan General de Ordenación de la ciudad, del Plan De Movilidad sostenible de Ibiza y del Plan Territorial de la Isla (incluido su Plan de Carreteras), la elaboración de diversas alternativas de ordenación (discutidas con el Consejo insular y con el Ayuntamiento) y la redacción consecuente del proyecto que se describe.

### **III Objetivos formales del proyecto: jerarquizar accesos, conectar tramas urbanas, promover un nuevo espacio público de calidad**

En términos físicos-urbanísticos la Avenida de la Paz ha fragmentado el espacio urbano en ambos lados de su recorrido, ha creado discontinuidades en el tejido urbano impidiendo la permeabilidad de las tramas; y, además, no ha sido capaz de generar en su entorno los espacios de ocio y estancia que la ciudad precisa.

Además de los requerimientos de parques, equipamientos, estacionamiento y otras necesidades de la ciudad que pueden conseguirse con la reforma del amplio espacio ocupado por la carretera y sus franjas aledañas de protección, es muy presente la oportunidad que plantea la operación para mudar el modelo de movilidad de la ciudad.

A tal efecto, el plan de Movilidad recientemente aprobado para la ciudad plantea que dicha avenida debe de ser un límite de velocidad de circulación (dentro del perímetro de la ciudad acotado por la avenida propone velocidad reducida a 30 KM/H) y un espacio de estacionamiento que disuada a las personas que viajan a la ciudad de penetrar en coche en ella.

Así pues, el primer objetivo de la actuación ha de ser jerarquizar los accesos a la ciudad, facilitar la transición entre tramas viarias usables a distintas velocidades y facilitar los recorridos urbanos de circunvalación. Ello quiere decir que seguirá siendo una avenida destinada al tráfico rodado, pero con espacio humanizado que libere amplias aceras, recorridos de bicicletas y jardines de estancia; y cuyas plazas o cruces estén al servicio de un orden pensado para toda la ciudad.

Dado que la avenida ha de tener una función de circunvalación del tráfico rodado y de intercepción del que viene de fuera, se adoptó un primer criterio de mantener todo a lo largo de ella dos carriles de circulación, eso sí de anchura limitada a tres metros cada uno, para reducir la velocidad.

El primer balance cuantitativo lleva a concluir que de un ancho total de 35-40 m, según tramos, el espacio de la circulación de vehículos a motor ocuparía una tercera parte, dejando espacio sobrado a otros usos. ¿Cómo ordenar ese espacio?

Una vía continua requiere continuidad de recorridos (de coches, de autobuses, de personas, y de bicicletas y de vegetación: pero ello no quiere decir que requiera de un tratamiento formal idéntico a lo largo de ella.

Por el contrario, el problema es adecuar esa solución de continuidad a los requerimientos de organización formal de cada trama urbana que atraviesa y debiera ordenar. A tal efecto, se ha realizado un análisis del tipo de espacios que atraviesa, que ha llevado a identificar cuatro tramos diferentes.

Los dos primeros tramos de intervención son ejes de la ciudad consolidada, pero con diferentes tipos de solicitación en sus bordes. El primero (*Av. De Sant Josep de sa Talaia*) es una calle-carretera, de menor ancho que el resto del eje estudiado, con funciones de claro acceso a la ciudad, y que es frontera entre un tejido industrial y otro residencial.

El segundo, el de la *Av. De la Pau* entre Sant Josep y el *Carrer Corona*, es un eje viario potente que constituye la directriz de ordenación del tejido residencial nuevo construido al oeste del ensanche y el eje de frontera entre ambos tipos de tramas residenciales, donde se ubican (o ubicaran) importantes equipamientos centrales al servicio de esos barrios (que representan el 80% de los barrios residenciales de la ciudad). Es, pues, el tramo sometido a mayores solicitaciones de todo tipo entre las diferentes funciones que se dan en el espacio público, y ha de ser, por eso mismo, objeto de la primera y más potente de las intervenciones de recalificación de la antigua carretera.

El tercero de los tramos, el resto de la E-10 desde el *Carrer Corona* hasta la *Av. De Sant Joan de Labritja*, es un eje urbano nuevo, donde las actividades que propone el Plan General están todavía por consolidarse, y, donde cabe por tanto un mayor grado de voluntarismo; no es la trama colindante la que impone su ordenación sino que será su ordenación la que de sentido a las tramas adyacentes futuras.

Para todo ese tramo prevé el Plan General un amplio "colchón verde" que acogerá la vía dentro norte, condiciones muy diferentes de las descritas para el tramo anterior. Pero incluso dentro de este tercer tramo pueden encontrarse dos subtramos

de diferente planteamiento, uno primero entre el *Carrer Corona* y la *Av. De Sant Antoni de Portmany*, más corto, sobre el que se dará los corredores de penetración al centro urbano desde la Fira d'Eivissa, el previsto Parque ferial, el Hospital y la Biblioteca, e, incluso, de transición de la zona rural a la urbana del corredor ecológico (y posiblemente arqueológico) que el Plan General protege de la urbanización en el espacio denominado de Can Bernat, manteniendo su uso rústico.

Características de centralidad y permeabilidad éstas que no se dan en el resto del tramo, desde la *Av. De Sant Antoni de Portmany* hasta el *Carrer de l'Alcalde Bartomeu Rosselló Sala*; donde la vía será el límite entre una zona industrial, de la que la separará un parque continuo de 40m de ancho, y el espacio protegido de Es Prat de Vila. Tramo éste donde parece clara la vocación de avenida entre arbolado, con pocos cruces transversales y previsión grande de estacionamientos de superficie.

El último tramo, la *Av. De Sant Joan de Labritja*, es un claro eje industrial y de acceso al puerto, donde por tanto las soluciones típicas de vías laterales de servicio e incluso las geométricas de ancho mayor de los carriles de circulación, parecen más adecuadas.

En suma, la lectura del plano de la ciudad y de las propuestas al respecto del Plan General de Ordenación Urbana, apuntan a cinco tramos de distinta vocación, a los que se ha de dar respuesta sobre la continuidad de recorridos de todo tipo de movilidad en el eje, con soluciones transversales adecuadas a las solicitudes de cada tramo.

***Fig. 3: Tramas y usos en los espacios laterales.***

La continuidad de la vía y el tratamiento diferencial de las soluciones de ordenación en cada tramo, apuntan también a la existencia de por lo menos tres lugares específicos que deben asumir el papel de rotula entre soluciones diferenciales. Precisamente, en el acierto reordenación de esos espacios reside la posibilidad de entendimiento de la vía como un eje continuo, que adapta sus secciones a las tramas que atraviesa, y como alternativa a una vía toda idéntica que ignora los espacios que atraviesa y los lugares que crea.

Esas rotulas, o espacios de transición de soluciones, son la rotonda de Figueretes, el espacio central entre las rotondas de Can Misses y la del Puerto, y la plaza de entrada al Puerto, hoy en día resuelta al "estilo carreteras" con dos rotondas adyacentes a las que el Plan General parece añadir una tercera.

Sobre la resolución de esos espacios descansan, fundamentalmente, las tres alternativas de ordenación estudiadas por los autores del Anteproyecto. Sin embargo, discurrirémos sobre la alternativa definida para ejecución por el *Ajuntament* de Ibiza,

que sin sombra de dudas representaba la sugerida como mejor por el equipo redactor. Pero antes de pasar a su justificación, conviene analizar los requerimientos que emanan de los Estudios de tráfico existentes y del Plan de movilidad de la ciudad.

El proyecto de intervención urbanístico y paisajístico, en consecuencia, fue pensado aprovechando la excelente oportunidad para el planeamiento de una “nueva avenida creada sobre ella misma”, en sustitución a la existente. Habiendo estudiado y revisado todos los flujos viales y peatonales que en el futuro irían relacionar los sectores conformados por la ciudad histórica, su ensanche, la avenida perimetral y el sector las propuestas iniciales apremiaban: la jerarquización de accesos, la conexión de las tramas urbanas, la promoción del espacio público a través de parques y plazas, además de jerarquizar los puntos intermedios de rotula confiriéndoles identidad y creando estacionamientos periféricos y subterráneos para promover la movilidad peatonal y en bicicleta.

#### **IV Previsiones de tránsito y requerimientos de movilidad que afectan a la ordenación**

Tal y como se ha expuesto, era objetivo fundamental de la ordenación el conseguir que la autovía E-20 asuma el papel de autentica variante de intercepción de carreteras y de circunvalación de la ciudad. Para ello, se precisa de una reducción potente de las condiciones de velocidad y capacidad en la Av. De la Paz, que hoy por hoy sigue concentrando mucho más tráfico que la propia E-20.

Sin embargo, aún y reduciendo la sección para el tráfico rodado a dos carriles más estrechos (3 m) y estrechando las secciones de las actuales rotondas, el tráfico rodado previsible en la avenida (a horizonte 15 años) se sitúa en niveles de 12.500 a 25.000 vehículos/día según tramos. Eso quiere decir, a velocidades de recorrido de 50 Km /hora, que se precisan dos carriles en cada sentido, habida cuenta que el carril de la derecha estará afectado por las paradas de autobuses y por las maniobras de las dársenas laterales de estacionamiento.

A ello se unen las estimaciones del Plan de Movilidad Urbana que apuntan a la necesidad de lograr 2.000 plazas de estacionamiento de coches a lo largo de la avenida (en ella o en espacios laterales) para “extraer” el coche de la ciudad

Precisamente el tramo donde las tres condiciones (intensidad vehicular, recorridos de autobuses y necesidades de estacionamiento) se dan con mayor combinación de intensidades es el tramo entre la plaza Figueretes y el Carrer Corona.

Esa coincidencia de solicitudes sobre ese espacio, unidas a los requerimientos formales de las tramas que atraviesa, lleva a una primera serie de conclusiones:

- No es posible un estacionamiento en batería en los carriles exteriores porque significaría la casi necesidad de un tercer carril para maniobras, afectando a la disponibilidad de espacio para peatones, bicicletas, arbolado, etc.
- Menos aún es posible el estacionamiento en batería sobre el espacio central, porque las maniobras de estacionamiento afectarán a la fluidez de la vía, tal y como se muestra en la simulación con tráfico continuo que contiene el anexo
- La otra alternativa, señalada en el Plan de Movilidad de la ciudad, es la construcción de un aparcamiento subterráneo en el espacio central; posibilidad que una vez estudiada en el proyecto se ha desechado por haber otras alternativas externas a la avenida, menos costosas y de menor impacto en el funcionamiento de la vía

*Fig. 4: Estudio de ubicación de un aparcamiento subterráneo en el tramo más urbano.*

Respecto al resto de los tramos, se constata que disminuye la solicitud de tráfico rodado, la existencia de recorridos de penetración a la trama urbana colindante, e incluso la necesidad de amplitud del espacio peatonal. Es por eso que en ellos es posible el estacionamiento en batería en la vía y la previsión de estacionamiento en calles o parques laterales.

El estudio realizado de los recorridos de autobuses y los tipos de carril-bici que el Plan de Movilidad Urbana de la ciudad propone; estos requerimientos afectan a carriles, anchos de aceras, paradas e instalaciones de recogida de bicicletas, de instalarse un sistema unificado de gestión, que ese Plan determina, y que han de ser recogidos en las distintas alternativas del proyecto.

De la combinación de las previsiones de ese Plan con los supuestos contenidos en el Plan General de Ordenación, se deducen igualmente las necesidades de permeabilidad transversal de la vía por recorridos de tráfico mecanizado o de peatones que se acompañan también en plano adjunto.

*Fig. 5: Necesidades de permeabilidad transversal*

Un último aspecto, deducido de los estudios de tráfico y movilidad, afecta a los requerimientos de ordenación de la importante rótula de unión de calles que existe en la entrada al Puerto.

De un lado, la actual salida de mercancías por camión ha de dirigirse hasta el enlace de la carretera de Jesús, creando congestión en este punto: Parece que la alternativa más sensata fuera completar en enlace de la E-20 con la dirección hacia

Sant Josep, lo que permitiría reducir el enlace de Jesús a un solo paso inferior (en la actualidad hay dos) según croquis que se adjunta.

La continuidad de ese eje hacia el puerto podría, y debería, producirse por el amplio espacio de la Av. 8 d'Agost, liberando de tráfico el paseo marítimo (o Passeig de Juan Carles I), en consonancia con la nueva ordenación de usos y dársenas que el Consell está negociando con la Autoridad portuaria.

Sobre ésta hipótesis se plantea la alternativa seleccionada en el proyecto, que propone una gran plaza del mar, con tratamiento interior adecuado a esta función simbólica, que desviaría el tránsito portuario por su esquina con la Av. De Sant Joan de Labritja, y permitiría una buena transición del tramo industrial (con carriles de 3,5 m) al tramo urbano al sur (con carriles reducidos). El equilibrio de tránsitos que el plano de asignaciones de la propuesta señala y refuerza la bondad de la alternativa propuesta.



*Fig. 6: Ordenación propuesta para la Plaza del mar: planta y perspectiva*

## **V Descripción de la solución formal adoptada para la reforma de la avenida de la Paz**

El proyecto parte de una idea primordial que altera la concepción de la antigua carretea como recorrido: de continuar la avenida por su recorrido natural que es la Av. Sant Jordi, dejando la Av. Sant Josep de sa Talaia como un acceso más desde la E-20. Para ello, y para reforzar la continuidad de la trama residencial, se suprime la rotonda de la plaza Figueretes y se da continuidad al Carrer Aragó que

puede así desdoblar circulaciones de vehículos, autobuses y peatones con la *Av. D'Espanya*.

Tiene la ventaja añadida de posibilitar la creación de un parque subterráneo bajo los equipamientos procedentes de la ejecución de la Unidad de Actuación prevista en el Plan General entre el *Carrer Cubells* y la *Av. De la Paz*, así como diluir la penetración al centro que actualmente se produce en la *Av. Sant Josep*.

***Fig. 7: Rotula de continuidad de la vía de forma paralela al mar y acceso a la ciudad.***

La segunda de las opciones corresponde al desdoblamiento de la *Av. De la Paz* en espacio de parque central que se genera entre las calles *Corona* e *Ignasi Wallis*, posibilitando la continuidad del espacio rural con el parque *Matutes*, según la acertada sugerencia del Plan General de Ordenación.

Finalmente, rematar la *Avenida* en una gran plaza rectangular que fuera la *Plaza del Mar*, con tratamiento combinado de agua, pavimentación y vegetación. Plaza que permitirá diferenciar a sus dos lados principales una avenida arbolada que encadena parques de un eje que organiza un tejido industrial y es a la vez acceso al puerto.

Para el buen funcionamiento del tramo industrial y del acceso al puerto, se propone completar el acceso al *Carrer de l'Alcalde Bartomeu Rosselló Sala* desde la *E-20* con un ramal directo sobre ésta para posibilitar el movimiento puerto-aeropuerto (*Sant Antoni* y *Sant Josep*) y poder así simplificar el actual enlace de *Jesús* y de la *Av. De Sant Joan de Labritja*.

***Fig. 8: Nuevo acceso directo al puerto***

Así pues el tratamiento propuesto para cada tramo se resume en:

a) Tramo industrial de acceso desde la *E-20* hasta la *Avenida reformada*.

Se mantiene la sección actual de la carretera, de manera que se proyecta una calzada central de 4 carriles de 3,125m de ancho y una calzada lateral con 6,5m de ancho, en la que se prevé ejecutar una zona de aparcamiento en línea de 2,5m de ancho. La separación entre las dos calzadas se da por medio de una zona arbolada de 1,5m de ancho, que es discontinua en la medida que permite la permeabilidad entre las dos calzadas.

La calle ejerce de bisagra entre una zona residencial y otra zona de tipo industrial. Esta diferencia de usos se ha tenido en cuenta en el diseño de la misma, de manera que la calzada lateral se ha proyectado en la zona industrial, que es donde debe darse una segregación del tránsito industrial con el objetivo de mejorar la movilidad en esta zona. Así mismo, se crea una zona de aparcamiento a lo largo de su

traza que permita dar servicio a los trabajadores de la zona y garantice a su vez el acceso a las áreas comerciales que no disponen de parking propio.

En la parte norte de la avenida se proyecta una acera de ancho variable entre 4,5m y 5,5m. Esta acera sustituye a la que existe actualmente, que en realidad sólo sirve como elemento de separación entre el tráfico rodado y las edificaciones existentes, dada su poca anchura. La ampliación de la misma permite además la incorporación de un carril bici de 2,5m de ancho y de una franja de arbolado en línea que separará el tránsito peatonal de la zona de calzada.

El encuentro de la Av. De Sant Josep de sa Talaia con la Av. De la Paz y la Av. De Sant Jordi se resuelve con plaza resultante de la prolongación del Carrer Aragó y de la Av. De la Paz. En la actualidad este punto se gestiona con una rotonda que no permite la salida directa de la ciudad de Ibiza desde el Carrer Aragó. Esta opción prioriza la continuidad de la avenida hacia el oeste, hacia donde se dirigen los recorridos de peatones, autobuses y bicicletas, con un orden formal que pretende crear una auténtica puerta de ciudad

b) Tramo urbano en la zona residencial del ensanche.

En la Avenida de la Paz se cambia por completo la sección actual formada por dos calzadas separadas por una mediana, para dar paso a un paseo central de ancho variable entre 14m y 16m con calzadas separadas de 6m de ancho a ambos lados. La ordenación de este eje responde a los requerimientos de las previsiones de tráfico rodado, que pueden consultarse en el anejo número 6 del presente anteproyecto.

En la parte derecha de las calzadas (en el sentido de avance del eje), se ha previsto una zona de aparcamiento de 2,5m de ancho, así como distintas paradas de autobús. Por la parte sur, las aceras actuales se amplían hasta un ancho variable entre 4m y 6m, y por la parte oeste, se proyectan nuevas aceras de 3,5m de ancho.

En este tramo se da continuidad al carril bici por la zona del paseo, liberando así a las aceras exteriores del tránsito de bicicletas. A lo largo de toda la avenida se proyectan cuatro líneas de arbolado, dos entre el borde de calzada y las aceras exteriores, y dos más en las partes exteriores del paseo central.

La urbanización de este tramo también plantea la obertura de nuevas calles que mejoran la permeabilidad de la trama urbana consolidada de la parte este más allá de los límites de la carretera actual.

***Fig. 9: Diseño propuesto para la Avenida de la Paz con sus plazas extremas***

### c) Tramo central de la Avenida

El tramo siguiente, que discurre paralelo a una zona verde que se prevé en el Plan General, mantiene la sección actual eliminando los arcenes, de manera que se proyectan dos calzadas de 6m de ancho separadas por una mediana arbolada de 3m de ancho. Por la parte oeste se diseña una acera de 5m de ancho que da continuidad al carril bici del tramo anterior, y por la parte este se crea una zona de aparcamiento en línea de 2,5m de ancho separada de la acera de 4,5m por una zona verde de 4m.

Dicha sección se ve interrumpida en la parte media comprendida entre el enlace de Can Misses y el enlace de Sant Antoni de Portmany por una plaza semi-elíptica que alberga en su interior una gran zona arbolada con un itinerario de caminos que permiten unir las distintas aceras colindantes.

#### *Fig. 10: Diseño del tramo entre la plaza de Can Misses y el enlace de Sant Antoni de Portmany.*

La parte final de ese tramo mantiene parcialmente la sección actual, en la medida que se diseñan dos calzadas de 6 m separadas por una mediana de 3,75m de ancho. Por la zona de Ses Feixes es Prat de Vila se ha proyectado una acera continua de 5m de ancho, que en su límite exterior dispone de una línea de arbolado que se repite a lo largo de toda la traza. A partir de la mitad de este tramo por la parte interior de la acera aparece un carril bici de 2,5m de ancho que da continuidad al carril bici del tramo anterior, que hasta dicho punto discurre por la acera norte.

La acera norte se ha diseñado dando continuidad a las zonas verdes previstas en el Plan General. Se trata de una acera de 5m de ancho con una línea de arbolado en su límite exterior. Por la parte derecha del eje (en el sentido de avance del mismo) se han previsto zonas de aparcamiento en semi-batería de 5m de ancho.

El encuentro de la Av. De la Pau con la Av. De Sant Joan de Labritja, la Av. Del Vuit d'Agost y el Carrer de l'Alcalde Bartomeu Rosselló Sala se resuelve con una plaza rectangular denominada Puerta del Mar, antes comentada, que sustituirá a las dos rotondas existentes en la actualidad; con la nueva propuesta de ordenación se consigue rematar la Avenida en un auténtico hito paisajístico de la ciudad y resolver todos los movimientos que se dan en esta intersección, dando continuidad a los circuitos peatonales.



*Fig. 11: Ordenación del tramo de transición de lo urbano a lo rural.*

d) tramo industrial de la actual carretera

El siguiente y último tramo corresponde a la Av. De Sant Joan de Labritja. En el primer tramo se mantiene la sección actual, con dos calzadas de 7m de ancho separadas por una mediana de 2m. Los arcenes desaparecen dando paso a dos aceras exteriores de 4m de ancho por la parte sur y 7,5m por parte norte.

A la altura del Carrer de la Casa Roja se ha diseñado una rotonda que facilite la salida de vehículos desde la Av. Del Vuit d'Agost sin la necesidad de llegar al enlace del Puerto. A partir de ella, se cambia la sección actual, suprimiendo la mediana existente y incorporando dos calzadas laterales separadas de la calzada central por una franja de 1,5m en la parte oeste y de 2m en la parte este. Esta franja no es continua en toda su traza, permitiendo la permeabilidad entre las calzadas laterales y la central.

La calzada central se ha diseñado con un ancho total de 14m, con dos carriles por sentido de 3,5m. La calzada lateral de la parte oeste tendrá un ancho de 7m y la calzada de la parte este un ancho de 6,5m. Ambas se proyectan con aceras en su parte exterior, limitando con las fachadas existentes, y con zonas de aparcamiento en aquellos tramos donde el ancho de la sección lo permite.

## **VII Resumen de los criterios paisajísticos de ordenación y urbanización**

Así pues, como resumen, se destacan los principales criterios tomados en consideración en el proyecto de ordenación de la Avenida de la Paz y su transformación en una calle que busca remarcar un nuevo modelo de espacio viario creado con voluntad ambiental y paisajística, con filosofía de sostenibilidad.

- Búsqueda de una ordenación que destaque el valor de eje urbano relevante a lo largo de toda la vía, adecuando la composición y elementos de urbanización a ese criterio.
- Dar continuidad al eje urbano, tanto en cuanto afecta a todos los recorridos de formas diferentes de desplazamiento, como al tipo de mobiliario y vegetación utilizado.
- Dentro de esa continuidad., adecuar la sección de cada tramo de la vía a los requerimientos formales y funcionales de las diferentes tramas urbanas que atraviesa.
- En ese sentido, diferenciar claramente los extremos industriales del tramo más urbano de la avenida
- Aprovechar las rotondas y plazas para generar en ellas un buen funcionamiento de las transiciones de soluciones transversales de cada tramo.
- Dar respuesta a los requerimientos de los distintos usuarios de la avenida, buscando que el espacio generado privilegie el paseo, andando o en bicicleta.
- Tener en cuenta, a este respecto, los requerimientos del Plan de movilidad urbana de la ciudad y las intensidades de tráfico privado producidas por la distribución urbana dentro de la ciudad y el acceso a los estacionamientos generados.
- Procurar que la ordenación de la vía sea acorde con los requerimientos de la malla básica viaria de vehículos mecanizados, de un lado, y con la de peatones y bicicletas, de otro, que propone el Plan General de Ordenación Urbana
- Crear un nuevo paisaje de la avenida, que encadene plazas, parques y espacios singulares de la ciudad
- Aprovechar la amplia conciencia social respecto a la preservación del medio ambiente en Ibiza para sugerir que la Avenida de la Paz fuera la primera calle en España en incorporar la instalación de puntos de recarga de energía para coches eléctricos.

*Fig. 12: Algunas imágenes de las soluciones de urbanización del paseo central.*

## BIBLIOGRAFIA y REFERENCIAS

FRAMPTON, Kenneth. **La calle genérica como forma construida continua**. In: STANFORD, Andersib (ed). Calles: Problemas de estructura y diseño. Coleção Arquitectura/Perspectivas. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.

GRUET, Brice. **La rue à Rome, miroir de la ville. Entre l'emotion et la norme**. Paris: Presses de l'Université Paris – Sorbonne, 2006.

HERCE, Manuel. **Variante de la carretera y forma de ciudad**. Barcelona, 1995. Tese (Doutorado em Urbanismo). Departamento de Urbanismo e Ordenação del Terrítório, Universidad Politécnica de Catalunya. Disponível em: <<http://www.tdx.cat/TDX-0316109-105623>>.

HERCE, Manuel (ed); MAGRINYÀ, F; MIRÓ, J. **L'espai urbà de la mobilitat**. Barcelona: Edicions UPC, 2007.

HERCE, Manuel (ed); MAGRINYÀ, F. **La ingeniería en la evolución de la urbanística**. Barcelona: Edicions UPC, 2002.

MONTANER; Josep Maria. Espais públics a la província de Barcelona. In: **Els carrers de la democràcia. L'espai públic de les noves ciutats**. Barcelona: Diputació de Barcelona, 2001.

PETERS, P. (ed). **La ciudad peatonal**. Barcelona: Gustavo Gili, 1979.

PORTAS, Nuno. El Planeamiento urbano como proceso de regulación variable. In: **Pensar la ciudad: vitalidad y límites del plan urbanístico**. Coleção Ciudades, n. 3. Valladolid: Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid, 1996.

SERRA, Josep Maria. **Manual d'elements urbans. Mobiliari i microarquitectura**. Barcelona: Institut d'Edicions/Diputació de Barcelona, 2000.

STANFORD, Andersib (ed). **Calles**. Problemas de estructura y diseño. Coleção Arquitectura/Perspectivas. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.

VALLES COSTA, Rosa. **Dalt Vila, Ciutat Eivissa**. Ibiza: Estudios de geografia urbana, 1993.

AJUNTAMENT D'EIVISSA. Portal da prefeitura. Disponível em: <<http://www.eivissa.org>>.

AJUNTAMENT D'EIVISSA. Sistema de Informação Geográfica disponível em <[www.sigpac.com](http://www.sigpac.com)>.

## Lista de Figuras

*Fig. 1. Formas de crecimiento urbano de Ibiza y variantes de carretera.*

*Fig. 2. Estructura Urbana de Ibiza y ámbito del proyecto de la avenida de la Paz..*

*Fig. 3. Tramas y usos en los espacios laterales*

*Fig. 4. Estudio de ubicación de un aparcamiento subterráneo en el tramo más urbano.*

*Fig. 5. Necesidades de permeabilidad transversal*

*Fig. 6. Ordenación propuesta para la Plaza del Mar: planta y perspectiva*

*Fig. 7. Rotula de continuidad de la vía de forma paralela al mar y acceso a la ciudad*

*Fig. 8. Nuevo acceso directo al puerto*

*Fig. 9. Diseño propuesto para la Avenida de la Paz con sus plazas extremas*

*Fig. 10. Diseño del tramo entre la plaza de Can Misses y el enlace de Sant Antoni de Portmany*

*Fig. 11. Ordenación del tramo de transición de lo urbano a lo rural*

*Fig. 12: Algunas imágenes de las soluciones de urbanización del paseo central*