



## MALLORCA

Enrique Lantero,  
Damián Galmes  
Arquitectos

*Este conjunto de proyectos es el primer trabajo importante de dos jóvenes arquitectos y tiene mucho interés para ver cómo se debe plantear un problema de nuestra profesión en estos días, puesto que han empezado con un tema que lleva consigo la ordenación de una parte grande de una ciudad, cuya parte es, en sí, un organismo completo. Es el conjunto de las cosas que la vida actual añade a una ciudad antigua para continuar el curso de su desarrollo, y que en este caso son las estaciones de ferrocarril y autobuses, casas de oficinas, viviendas de distintas clases con sus garajes, mercados y centros de deportes y diversiones.*

*Parte de estos se entreteje con la ciudad antigua, otra parte entra en su zona actual de ensanche, que es inorgánica, como suelen serlo casi siempre, pero que de este modo empieza a organizarse, y el resto va a los sitios libres de las afueras. No tratan tampoco de resolver el problema completo de la ciudad de Palma, sino sólo de la parte que se extiende entre el centro (la Plaza Mayor porticada) y el castillo de Bellver, pero es lo suficiente para que las bases del tema sean lo suficientemente amplias para no dejar fuera casi nada de lo que forma la ciudad moderna.*

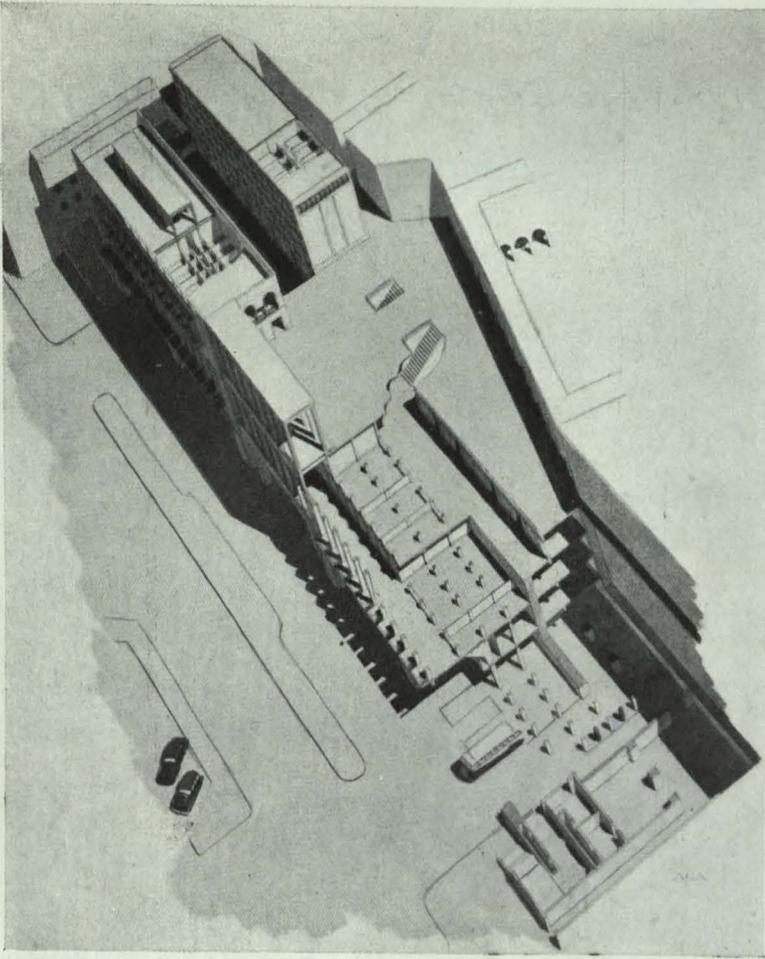
*Con esto se consigue, en definitiva, incluir la vida de las gentes en la composición, y también el clima, los materiales locales y la his-*

*toria misma de la ciudad, y de este modo se sitúa todo necesariamente en la tradición de la cultura mediterránea, la cual, de un modo oculto, inspira, corrige, castiga y juega con las formas de la obra de arquitectura y las da un peso y una seriedad muy superiores a las obras modernas, racionalistas, orgánicas o funcionalistas, a las que se parecen a primera vista en algunos trazos.*

*No tienen semejanza, por el contrario, estos proyectos con nada académico o historicista en el sentido vulgar de estas palabras, pero se parecen en cambio mucho, tanto en soluciones de plantas como en las formas geométricas limpias de los alzados y hasta en el color, a obras de la antigüedad clásica y de la brillante Edad Media del Mediterráneo, que van desde las construcciones de la ciudad y puerto de Ostia hasta las mezquitas de Omar y El-Aksa, en Jerusalén.*

*Cuando las gentes tradicionales nos encontramos con trabajos como estos de arquitectura actual, sería conveniente que tuviéramos presentes esas obras antiguas, auténticas, y no la versión "pompiér" de ellas, con ejes de simetría, órdenes de Vignola, colores uniformes y discretos y otras cosas que no se conocieron hasta el siglo XVII, y esto en Francia, pero no entre nosotros.*

LUIS MOYA, ARQUITECTO



Perspectiva

**EL PROBLEMA.—Exposición.**—Entre los problemas urbanísticos de la ciudad que crece, surge siempre, tarde o temprano, el de las circulaciones y accesos. Los núcleos comerciales congestionados, con terrenos de alto valor y calles estrechas, requieren una intensidad de tráfico que no pueden servir sin grandes dificultades. Agrava el problema el hecho de que toda la población periférica acude a estos centros para sus compras y negocios, aumentando la carga de las vías de comunicación céntrica.

En la mayoría de las grandes ciudades, el tipo de solución que se adopta es una u otra versión de un mismo principio general: crear centros que descongestionen el primitivo. Pero siempre hay que atacar al mismo tiempo el problema original de acomodar al tráfico moderno el centro descongestionado.

En el caso concreto de Palma, dadas su población y actividad, el problema no requiere soluciones extremas. Pero si se plantea el problema de la circulación en el centro actual, el enlace de la zona alta con la zona baja de la ciudad, la centralización de los servicios de transporte interurbano, la revalorización de las zonas comerciales céntricas, el rápido acceso desde los barrios periféricos al centro y la eliminación en lo posible del tráfico rodado en las calles comerciales.

**Planteamiento.**—Queda el problema planteado como sigue:

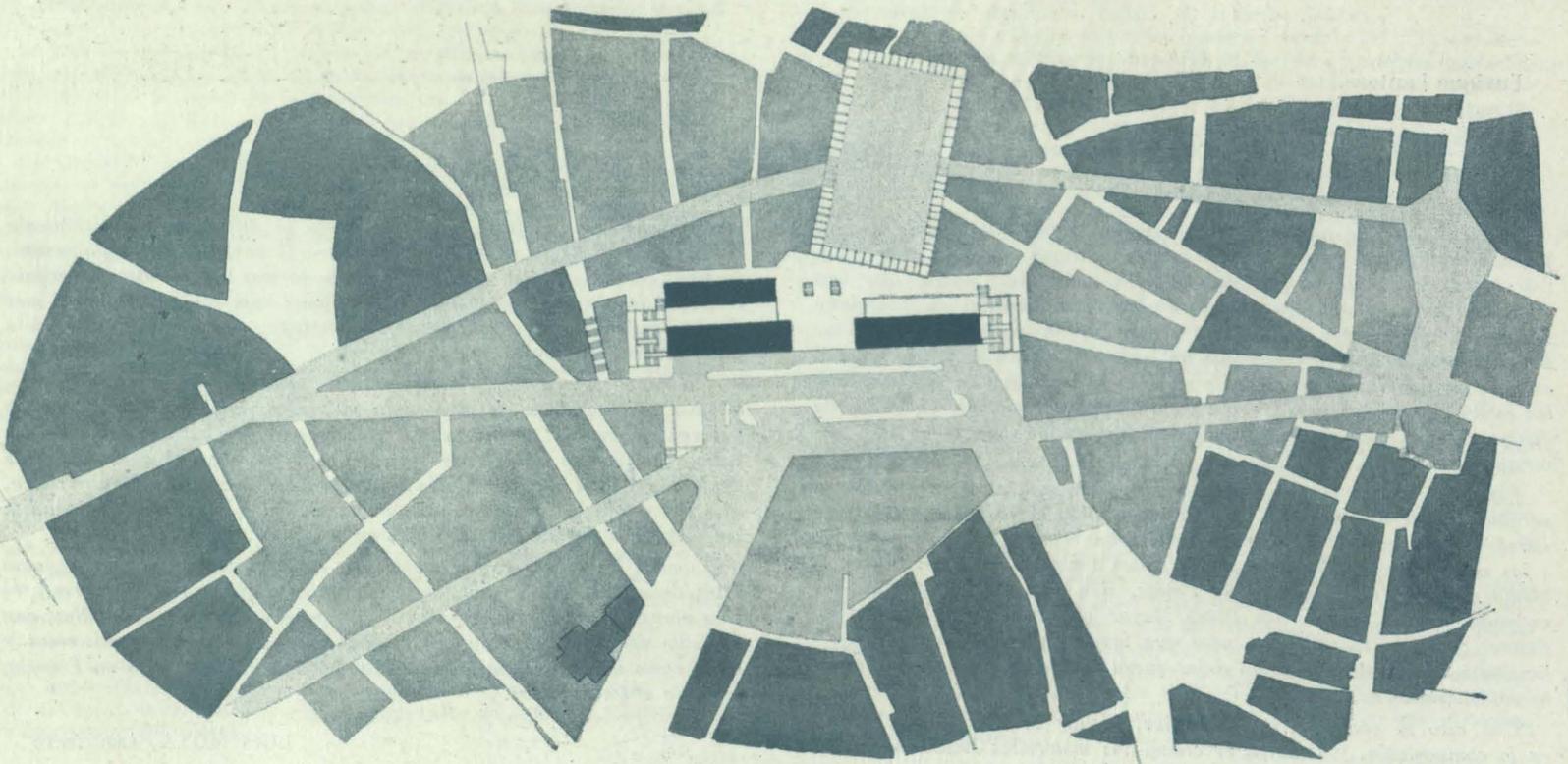
a) Las circunstancias actuales no exigen la creación de centros comerciales secundarios.

b) Es deseable la descongestión del tráfico rodado en el centro actual.

c) Toda reforma ha de tener en cuenta que el terreno es de alto coste y que la expropiación de grandes zonas debe ser compensada por la creación de nuevas superficies destinadas a sustituir a las expropiadas.

Emplazamiento

*Emplazamiento de la nueva plaza relacionada con la Plaza Mayor y mostrando el anillo de circulación que salva el desnivel de 14 metros existente entre ambas. El anillo, de pendientes poco pronunciadas y recorrido corto, enlaza la plaza nueva, Plaza Mayor, plaza de Cort y plaza de Olivar. Los accesos a la plaza son amplios y permiten el enlace con toda la población. De un lado, pasando por la plaza de Santa Catalina Tomás, se llega al Borne, y por otro, la Vía Roma enlaza directamente con la carretera de circulación.*



d) La centralización de transportes interurbanos aumenta la afluencia de público y requiere espacios amplios para su desenvolvimiento.

e) La eliminación de la circulación rodada en las calles comerciales implica la creación de espacios de estacionamiento.

f) El enlace con las zonas periféricas exige comunicaciones radiales amplias.

g) La topografía de la ciudad hace necesaria una solución que comunique fácilmente la parte baja de la ciudad con la alta.

**LA SOLUCION.—Generalidades.**—La solución adoptada consta de una gran plaza de circulación y estacionamiento enlazada con la periferia y la parte alta de la ciudad por calles de nuevo trazado. El desnivel entre la nueva plaza y la Plaza Mayor se aprovecha para la construcción de un conjunto de edificios en el que se alojan las estaciones de ferrocarril y autobuses, calles interiores comerciales, oficinas, tiendas y bares.

**Emplazamiento.**—Es cuestión fundamental a la que se ha dedicado la máxima atención. Se ha tenido en cuenta la necesidad de lograr el mínimo de expropiaciones en las zonas comerciales y al mismo tiempo la máxima proximidad a ellas.

Así, pues, se sitúa la plaza en el principio de la Vía Roma, zona inmediata a la Plaza Mayor de fácil comunicación con la plaza de Cort, así como con la Ronda de Circunvalación, de la que parten las carreteras a los pueblos de la isla. Al estudiar la apertura de nuevas calles se ha cuidado que su trazado no afecte a ningún edificio de carácter artístico o de destacada importancia, y aprovechando al máximo los trazados ya existentes.

**Organización.**—La plaza, de forma rectangular, es sensiblemente horizontal, y sólo en el extremo norte tiene una ligera pendiente para facilitar el acceso a las calles.

La circulación de vehículos se resuelve en anillo con una zona central de estacionamiento y andén de acceso de viajeros a la estación. Este

andén separa a la plaza de una calle de circulación restringida para el tráfico de autobuses.

La nueva plaza junto con la Plaza Mayor, unidas por las calles de nuevo trazado, forman un anillo que comunica la parte alta de la ciudad con la baja, salvando el desnivel de 14 metros existente con pendientes aceptables y sin recorrido excesivo.

En el extremo norte, y para salvar el desnivel necesario, se proyecta la erección de un monumento como fondo del eje norte de la plaza.

**Edificio:** El edificio comercial proyectado tiende a crear superficie comercial que compense la pérdida por expropiaciones.

**Planta Baja:**

1) Estación subterránea de ferrocarril, que enlaza con el túnel existente. Se ha previsto un acceso independiente desde el nivel de la Plaza Mayor con taquillas y control de entrada y unida a la estación por escaleras y ascensores.

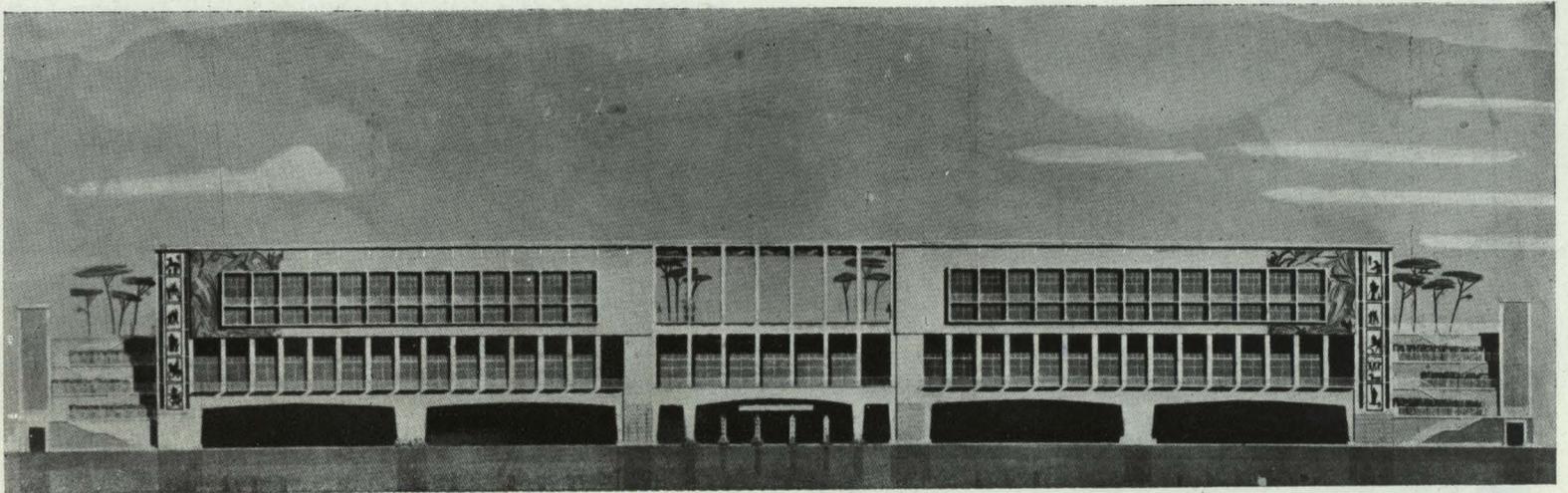
2) Estaciones de llegada y salida de autobuses con andenes de viajeros y una entreplanta en la que sitúan oficinas y galería de carga de equipajes.

3) En el extremo sur, garaje subterráneo con estación de servicio y talleres.

4) En el extremo norte, central térmica.

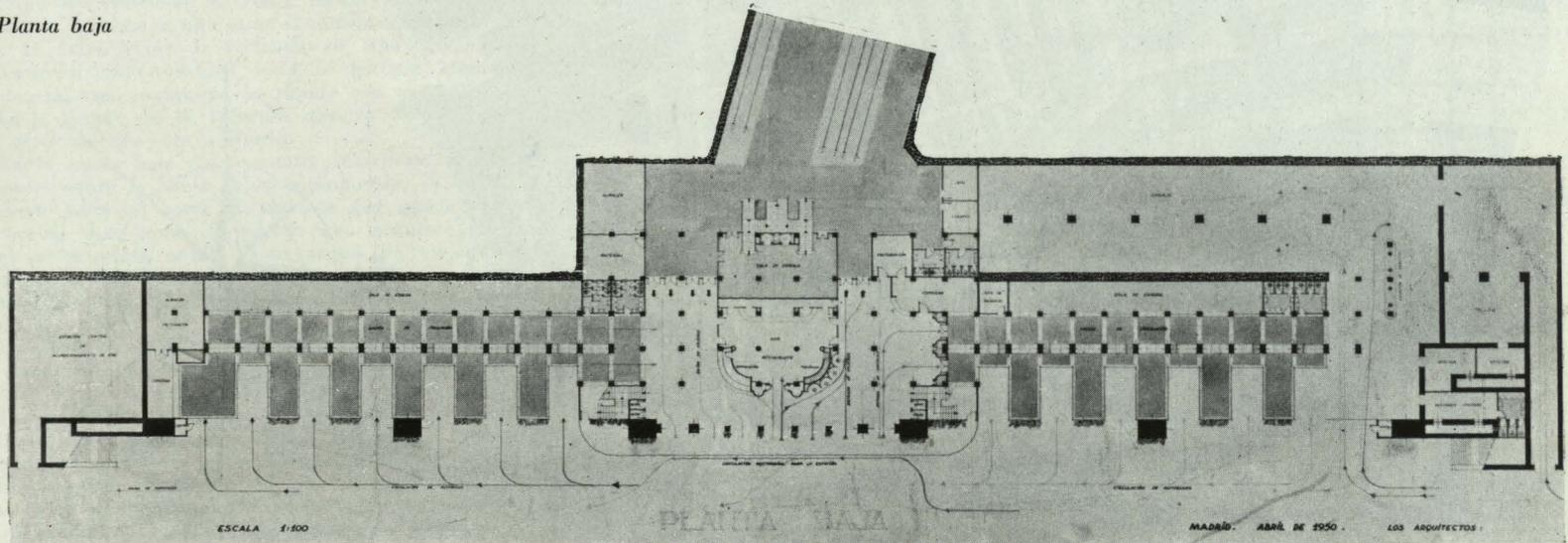
**Planta segunda:** Consta de una galería cubierta de circulación en fachada, con acceso por las escaleras de peatones y sobre la que dan en toda su longitud locales para tiendas y bares con la posibilidad de utilizar una o dos alturas.

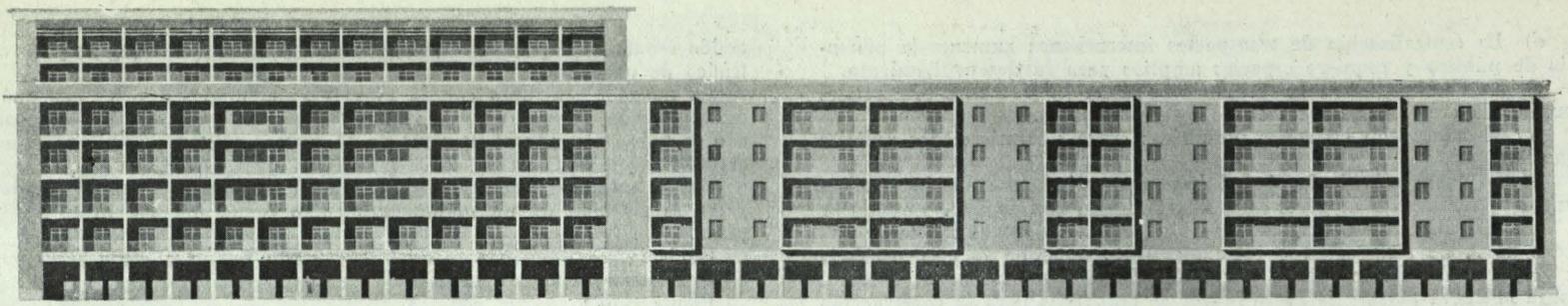
**Planta tercera:** Situada a media altura de la galería cubierta, esta planta aloja la segunda planta de las tiendas antes mencionadas, con un frente a la galería y el otro a una calle interior de peatones que lleva tiendas en sus dos aceras.



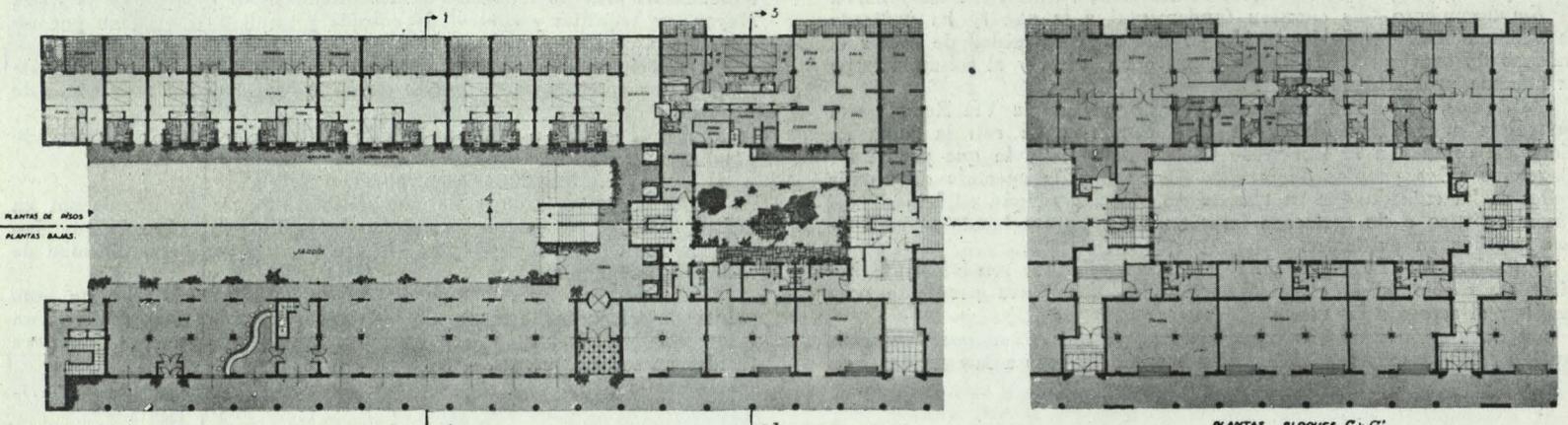
Alzado

Planta baja





1 ALZADO BLOQUE A 11 ALZADO BLOQUE B 1

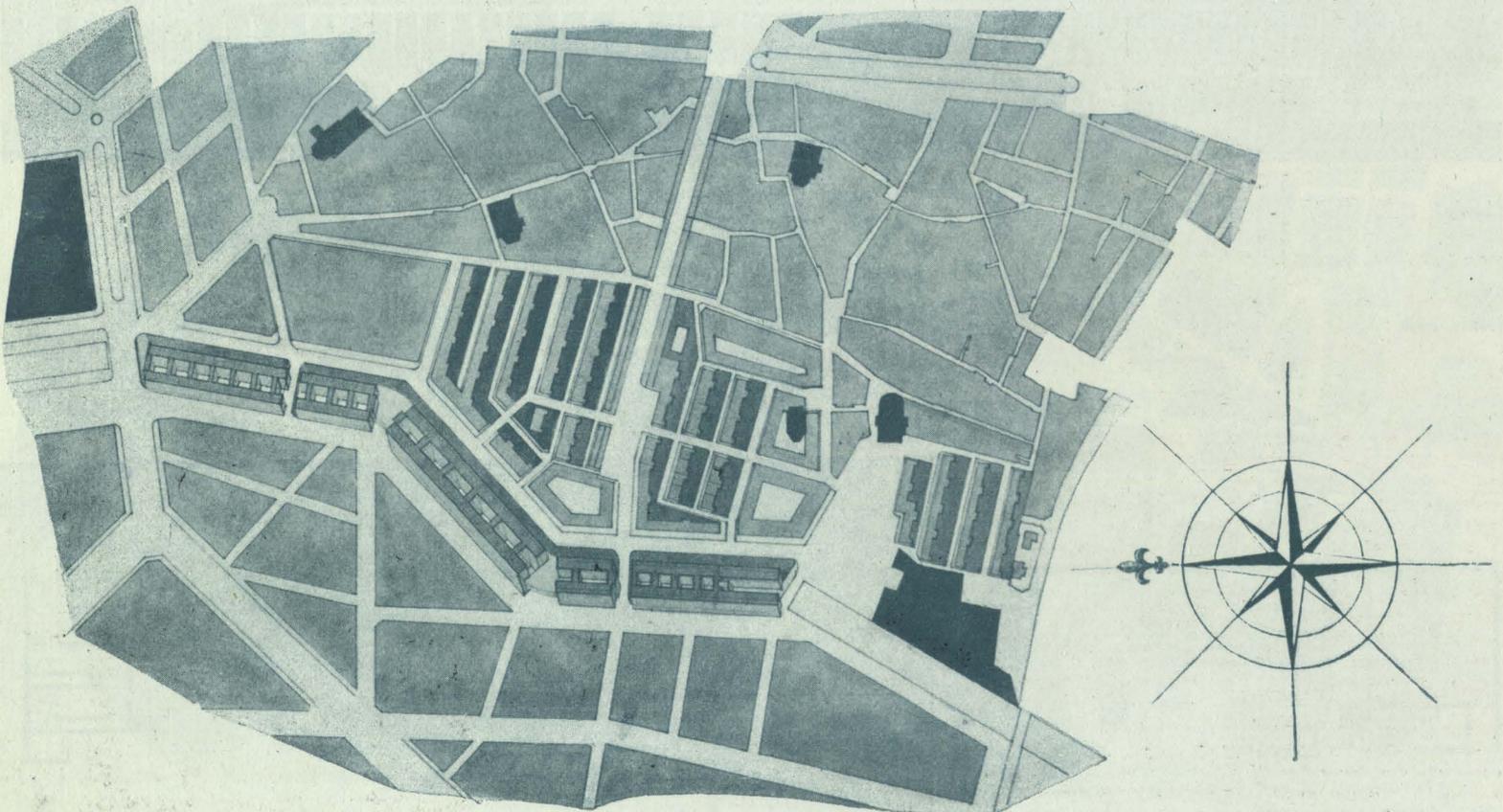


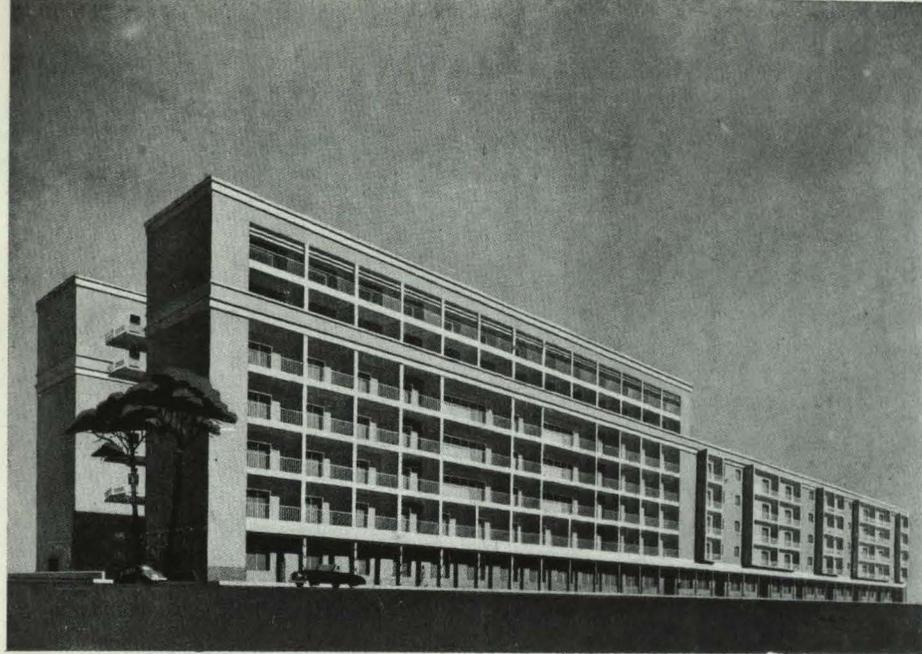
PLANTAS BLOQUE A 1 3 PLANTAS BLOQUE B PLANTAS BLOQUES C y C''

*Alzado y plantas*

*Situación de la serie de bloques proyectados sobre el Torrente de la Riera. Se extienden desde el Instituto de Segunda Enseñanza hasta el cuartel de San Pedro. La zona afectada por este proyecto queda muy bien comunicada con el Borne, y en su parte norte enlaza con la carretera de circunvalación, de donde la reforma que proponemos en el tema III comunica esta zona con el parque de Bellver y la carretera de Andraixt. La orientación norte-sur de dos de los bloques no es la mejor indudablemente, pero en este caso es un pie forzado.*

*Emplazamiento*





Perspectiva

Los edificios construídos sobre el Torrente se han proyectado de modo que el vacío del cauce se aproveche lo más posible, reduciendo el cauce al mínimo que permite un margen de seguridad prudente. El pórtico central que encauza las aguas se prevé completamente diáfano, evitando el dejar en el paso de las aguas apoyos aislados, que, si bien abaratarían la solución, serían peligrosos obstáculos en el caso de acarrear arrastres el Torrente.

## TEMA II

### HOTEL Y VIVIENDAS SOBRE EL TORRENTE DE LA RIERA

**EL PROBLEMA.**—El Torrente de la Riera, canalizado y urbanizado, sigue siendo una zanja que rompe la ordenación urbana. Cubrirlo sería una solución cara y las cargas de su mantenimiento no vendrían compensadas por ninguna aportación de tipo económico. Sin embargo, su situación cada vez más céntrica hace de esta zona un magnífico solar para la edificación.

Las ventajas de un grupo de edificios en este lugar son muchas: emplazamiento concéntrico, buenas comunicaciones y vistas y principalmente la posibilidad de habilitar para vivienda y comercio una zona hasta hoy no sólo improductiva, sino onerosa.

**LA SOLUCION.**—El desarrollo de este tema ofrece una solución posible para la construcción sobre el torrente.

**Solar.**—Sería el actual cauce del torrente, terreno hoy día inútil al que puede considerarse de poco o ningún valor. En estas condiciones, el coste del solar sería el valor de la zona perdida de cimentación, necesaria para dejar paso a las aguas por debajo del bloque edificado; por ello, la edificación que lo cubre va montada sobre un túnel de 100 metros cuadrados de sección aproximadamente, suficiente para permitir el paso (con un margen de seguridad del 40 por 100) de riada mayor que se ha registrado.

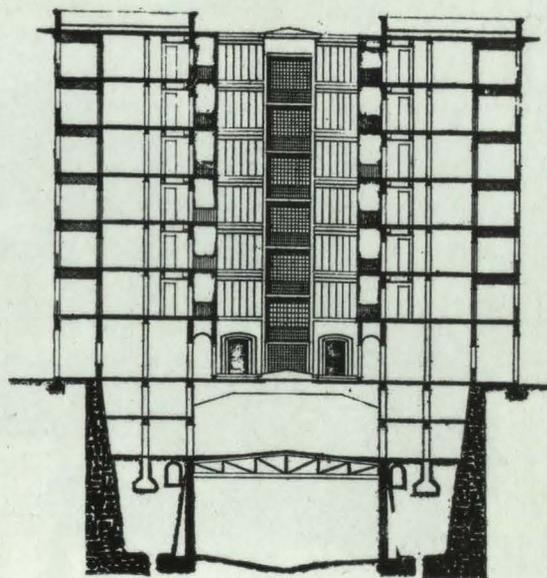
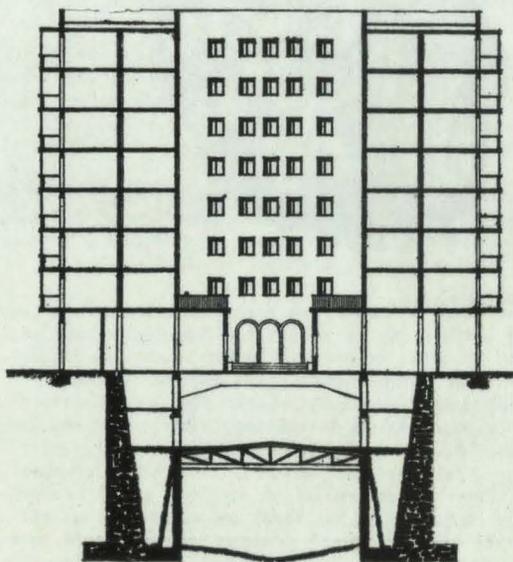
**Zonificación.**—El carácter de la ciudad a lo largo del desarrollo del torrente imprime a la edificación que en él se lleve a cabo orientaciones concretas. Así en la zona baja cerca del actual cuartel de San Pedro, el proyectado grupo residencial exige mantener la edificación dentro del tipo de viviendas de renta media y alta, mientras que cerca del Instituto, próximo a una zona semiindustrial de la ciudad, parece aconsejar la construcción de viviendas de tipo económico.

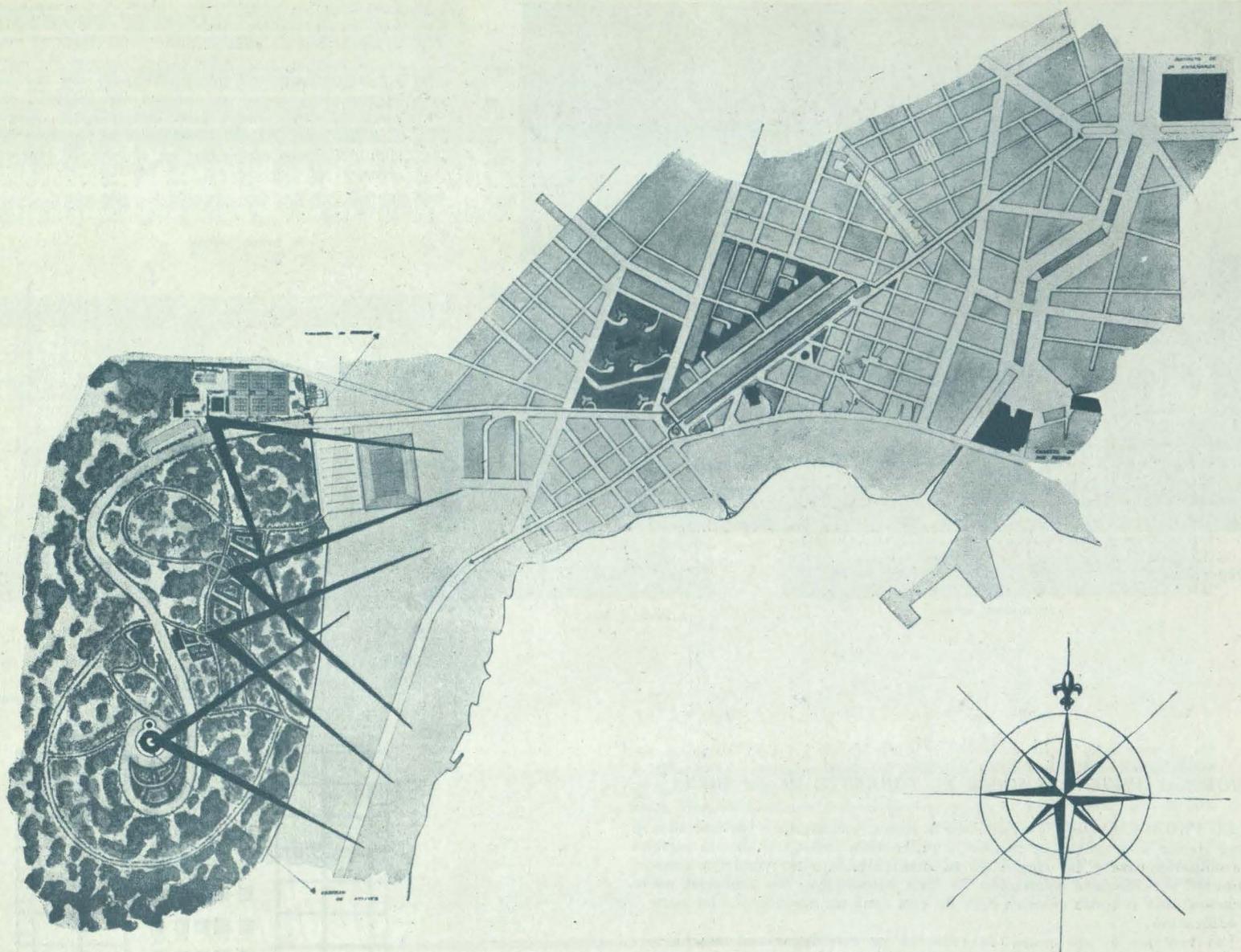
**Aprovechamiento.**—Casi toda la margen izquierda del torrente es residencial con comunicación rápida con el centro de la ciudad, en especial a través de la reforma que se lleva a cabo actualmente que une directamente con el Borne.

En la parte baja del torrente, inmediata al cuartel, con vistas dominantes sobre la bahía, bien comunicada, se ha escogido como emplazamiento para un hotel de viajeros que pueda alojar tanto al huésped de breves días como al estable que requiere mayores servicios. Este hotel se proyecta unido a un grupo de viviendas de lujo. Los dos bloques siguientes se destinan a viviendas de renta media y los dos últimos bloques, de mayor altura, alojarán en viviendas económicas la población obrera.

La planta baja de los bloques se destinan a tiendas y comercio que no tiene buenos emplazamientos en los alrededores; y los sótanos con rampas de acceso para coches y camiones sirven de garaje y almacenes. Todo un bloque tiene el sótano destinado a mercadillo, capaz de abastecer la zona ya bastante alejada del nuevo mercado central. De esta manera se centran en estos bloques toda una serie de servicios que se complementan y aumentan el valor comercial del grupo, especialmente si se tiene en cuenta que la construcción de estos sótanos permite situar en ellos salas de cine y otros centros de recreo.

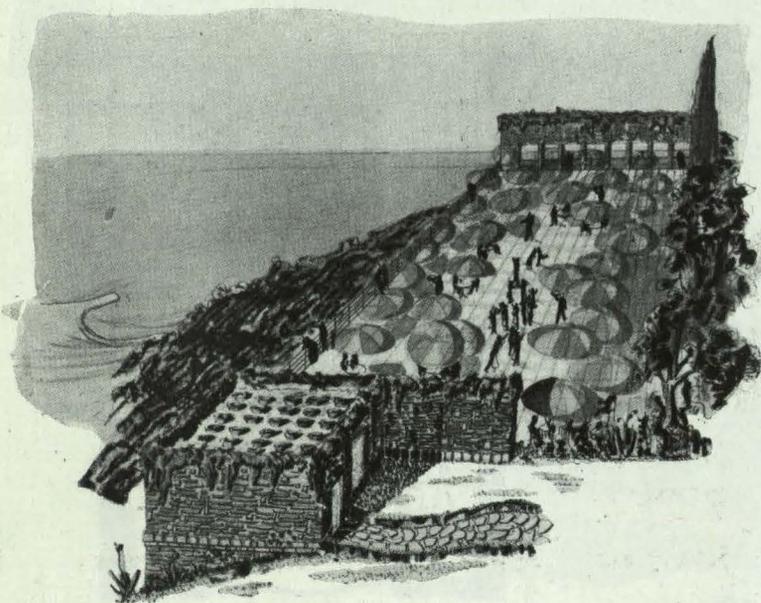
Secciones





*Emplazamiento*

*Perspectiva*



### TEMA III

#### URBANIZACION DEL PARQUE DE BELLVER Y SUS ACCESOS

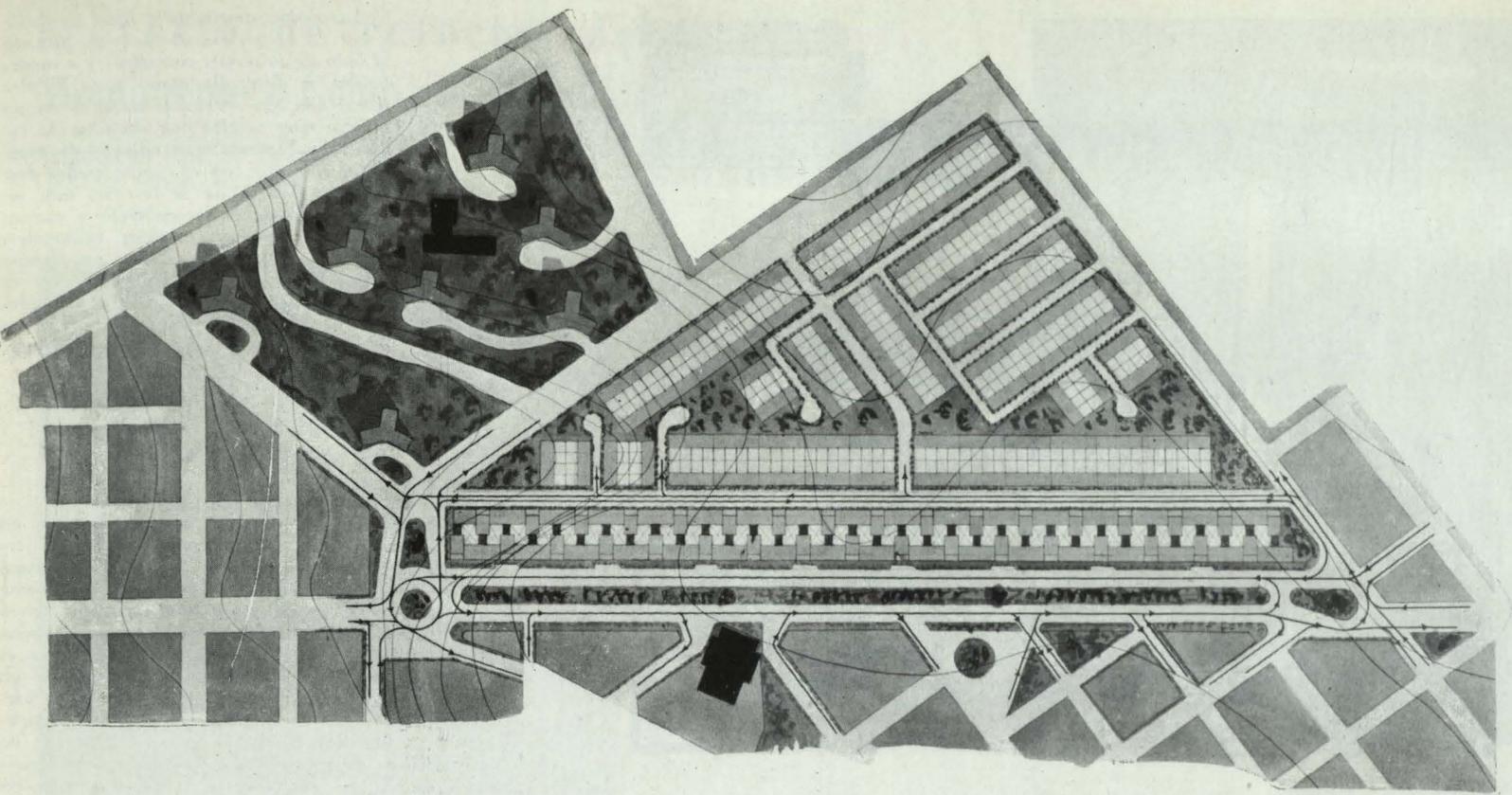
Una de las más destacadas bellezas de Palma de Mallorca permanece casi desconocida por los forasteros debido a la dificultad de acceso. Se trata del Castillo de Bellver y su parque, accesibles únicamente por un fatigoso camino en cuyo recorrido no se han previsto paradas gratas o puntos de vista destacados.

Planteado el tema en su conjunto, debe atenderse no sólo a la urbanización del parque que lo revalorice, sino también darle un acceso fácil que aproveche hasta el máximo las bellezas del lugar.

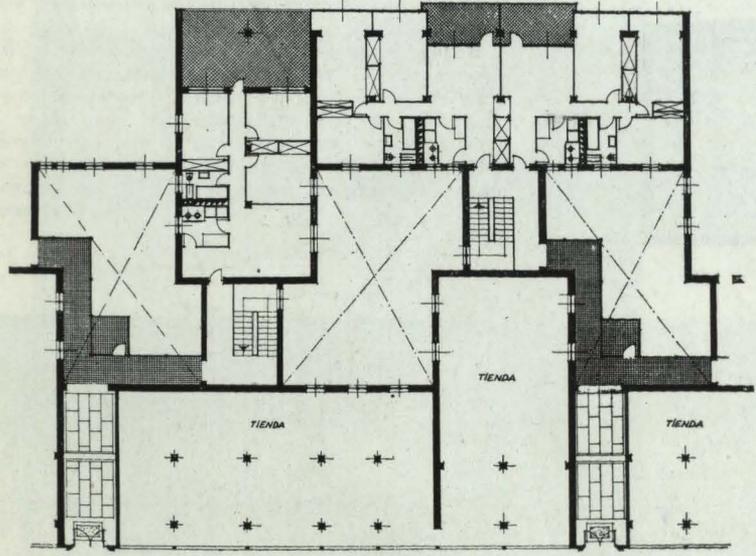
En cuanto al parque en sí, la tendencia seguida en nuestra solución es mantener los árboles que consideramos su principal belleza, trazando nuevos caminos de peatones para poder recorrer el bosque en su totalidad y talar solamente en aquellos lugares en que se necesite eliminar la cortina que impide las vistas y en ellos trazar jardines que despejen el horizonte.

Estos puntos de vista los hemos reducido deliberadamente al mínimo, teniendo en cuenta que el nuevo trazado de carretera de acceso está pensado de modo que, a lo largo de todo su recorrido, las vistas son francamente buenas. Así, pues, destacamos la plataforma del castillo balcón abierto a todas las orientaciones desde su altura dominante; la terraza del local de baile y los encuentros de los caminos de peatones en plazoletas de reposo.

Dentro del parque se proyecta un nuevo club de tenis, con las canchas en diferentes planos, según pide el terreno; este

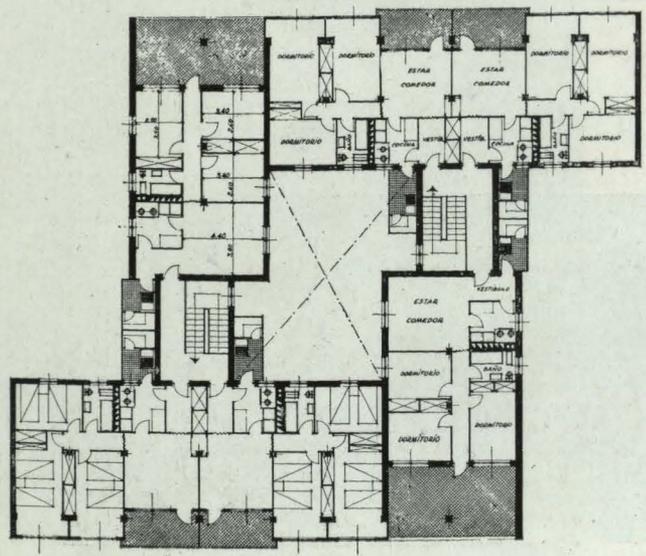


*Planta general*



*Planta de tiendas*

*Planta de pisos*



club lleva además una piscina y un edificio en el que se sirven las funciones de vestuarios y salas de reunión y bar restorán.

Fuera del recinto cercado del parque, pero inmediato a él, presentamos la posibilidad de emplazar un pequeño estadio de fútbol.

Los accesos hasta el parque cambian al trazar la nueva carretera, que arranca del lugar llamado Son Armadans. Este camino, junto con el que va a Andraixt, se cruzan frente al actual parque público con la calle que desde el Instituto se une a estas anteriores.

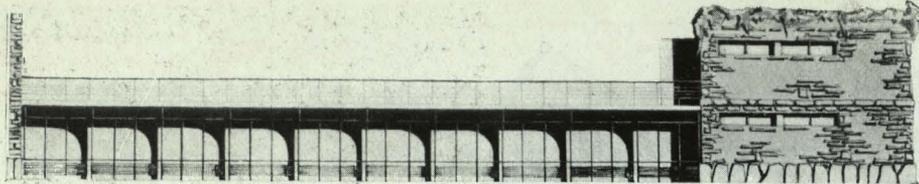
Se aprovecha este importante cruce de comunicaciones como arranque de una plaza alargada que regula la circulación. Esta plaza, por su emplazamiento a mitad de camino entre el casco de la ciudad y la zona de hoteles del Terreno, queda muy bien situada para desarrollar en ella un programa de viviendas y centro comercial que queda más próximo al terreno que el comercio actual. Por otra parte, el emplazamiento en la ladera suave que da sobre la bahía con exposición sur-suroeste es magnífico, tanto desde el punto de vista de la orientación como del de las vistas. Tercer argumento en favor de la construcción de viviendas en este lugar es que anularía los efectos de las expropiaciones necesarias para la regularización de los trazados de calles actuales.

Detrás de esta plaza, el lugar llamado Santa Catalina es hoy día un barrio semiindustrial de vivienda baja y de poco valor, en el que parece lógico intensificar la construcción de viviendas económicas que alojen a la población obrera cerca de sus lugares de trabajo.

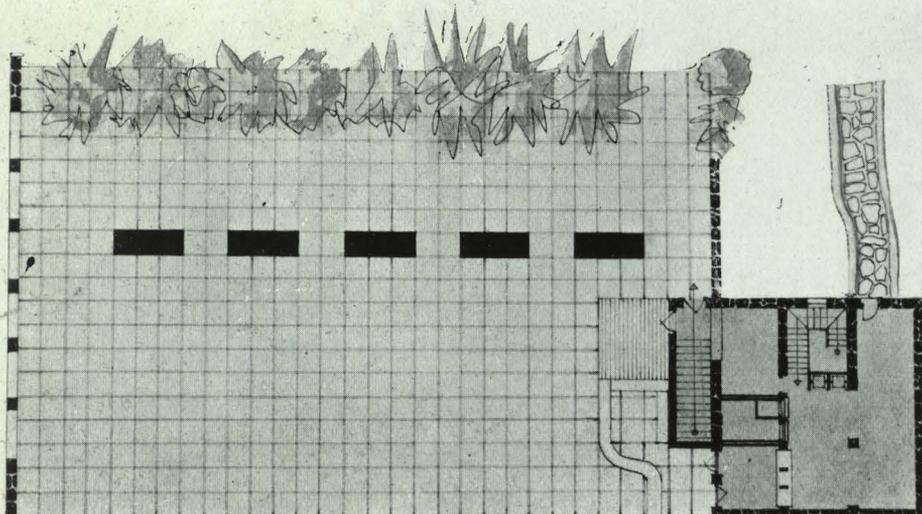
Nuestra solución propone la construcción de una serie de viviendas de tipo medio en todo un frente de la plaza con las plantas bajas destinadas a locales comerciales. Tras de este blo-

*Alzado*

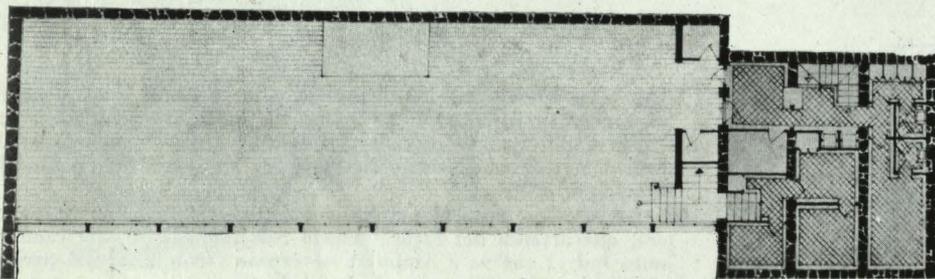




Alzado

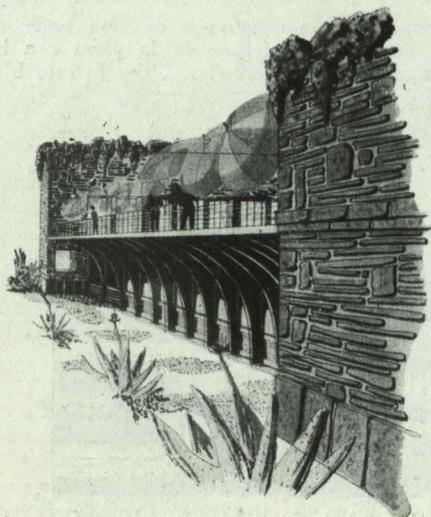


Planta a nivel de la carretera



Planta baja

Perspectiva

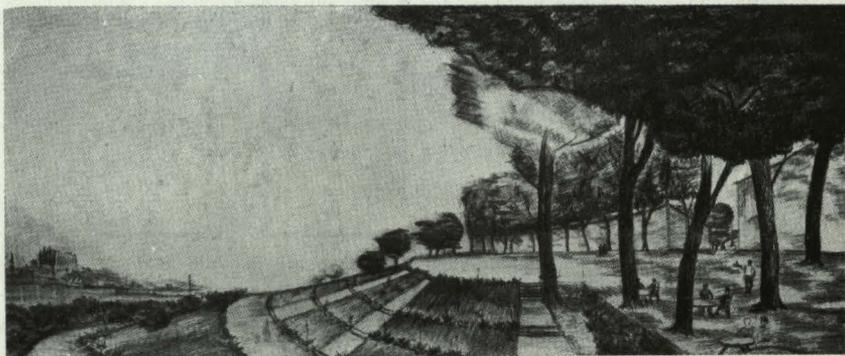


Construcción destinada a local de baile y bar en el parque de Bellver. Situado al lado de la nueva carretera, y a media ladera se desarrolla como pista al aire libre, con sus servicios alojados en un bloque muy macizo con iluminación cenital. La terraza sirve además de magnífico mirador con el campo visual desdijado. Debajo de la terraza, una segunda sala de baile, cubierta y con su frente abierto en grandes ventanales, suplirá a la primera tanto en tiempo fresco como excesivamente caluroso; va provista de un sistema de ventilación, transversal para los días de verano, en que podrá captar la brisa fresca del mar.

que crear una zona de viviendas económicas en dos plantas con patio, ordenada en ciudad-jardín, con lo cual se aumenta la densidad actual de ocupación del suelo y se crea una zona verde que aísla y sirve de transición entre el barrio semiindustrial y la zona de vivienda. Esta zona verde enlaza con el actual parque público, en el que proponemos la construcción de viviendas en bloques, que sin menoscabo del carácter del parque, daría lugar a un grupo residencial particularmente agradable. Como complemento de la edificación en bloques del parque, proponemos la creación de una escuela y algún centro recreativo que podría ser al aire libre. ,,

Todas estas construcciones se han estudiado para que sean factibles con materiales y mano de obra locales, con lo que se conseguiría una gran economía.

En la composición de estos edificios se ha prescindido de toda ornamentación, en el sentido de no admitir elementos decorativos cuya presencia no esté justificada por otros fines a servir, puesto que consideramos que los valores estéticos de un edificio, y especialmente en el clima mediterráneo, deben residir más en la proporción, masa y color, que en la falsa ornamentación.



Jardines del castillo

Entrada al parque

