

a menudo con un nivel de capacitación muy bajo. Por otro lado, las peculiaridades de Ibiza, como centro turístico, atraído - una serie de actividades: artesanía, moda, gastronomía que podrían ser potenciadas, a nivel de formación de personal especializado. El abandono de muchos labrantíos, a cambio de los - mayores beneficios que reporta la venta o alquiler de terrenos o fincas tísticas y el éxodo de campesinos jóvenes hacia otras actividades es un punto a tener en consideración. La situación de la agricultura ibicenca no es muy halagüeña y su potencialización depende de otros muchos factores. Sin embargo, un centro de capacitación agraria podría situar en posición mas ventajosa al agricultor.

Actualmente, del total de individuos entre 15 y 17 años, el - 13% asisten a centros de capacitación profesional (lo que reduce el porcentaje de chicos que no reciben escolarización alguna en este intervalo de edad al 21%). En el intervalo de edad inmediatamente anterior /de escolarización obligatoria, a nivel de E.G.B.) el porcentaje de individuos escolarizados en escuelas profesionales es muy escaso.

A la vista de los resultados del muestreo para los diferentes niveles de enseñanza, la creación de un centro de capacitación profesional adquiere una nueva dimensión. La actual coyuntura económica requiere la formación de un personal mas capacitado que con el que se cuenta en el momento actual y una mano de obra mas apta para las necesidades presentes. Por otro lado, vista la selectividad implícita en los diferentes niveles de enseñanza académica, podrían perpetuar esta situación de selectividad por causas ajenas a la capacidad académica. En el caso de Ibiza, la creación de centros de formación profesional es un imperativo de la presente situación económica pero la actuación a este nivel está a su vez supeditada a una - actuación en los otros niveles de enseñanza. El establecimiento de un tipo de enseñanza unificada y, al mismo tiempo, con opciones a la individualidad, creativa y de calidad, sin que una orientación u otra tuviera connotaciones de prestigio y y coartara las posibilidades del individuo ofrece un campo - de análisis muy amplio en que entran en juego otras muchas variables. Dentro de la estructura educativa actual, a nivel de curriculum y organización, y sin plantearse si estos curriculums, planes y organización son los mas adecuados o no, sería lógico -y urgente- el paliar sus disfuncionalismos en cuanto a plazas, profesorado, ubicación de centros, dotación de materiales, etc..

### Guardería infantil

Las guarderías infantiles es uno de los problemas mas graves con que, a nivel de equipamiento colectivo, se enfrenta actualmente Ibiza, Del total de hogares entrevistados, en el 21% de ellos había niños de 1 ó 2 años (no se ha considerado los niños menores de 1 año), lo que representa, infiriendo la población de la muestra y a los niveles de confianza indicados, unos 1225 hogares. De entre estos solo el 4% de los padres utiliza los servicios de la única guardería infantil existente en el casco (80 plazas).

De entre las familias que no utilizan los servicios de la única guardería existente, el 26% no lleva a los niños a este tipo de centros simplemente porqueno existen, o son de capacidad muy reducida, o estan muy distantes y no conocen su existencia. Literalmente la respuesta dice porque NO HAY. Al 17% no le gustan las guarderías. Indudablemente los modelos referencia son tan escasos que es difícil que lleguen a gustar; de todos modos puede haber una serie de motivos para esta respuesta: Prejuicios culturales, convencimiento de que la atención que recibirá el niño no es la adecuada, motivos a menudo relacionados con la ausencia de modelos de referencia asequibles y de calidad. La necesidad de las guarderías está en relación directa con el trabajo de la madre fuera del hogar. Así en el 51% de los hogares encuestados (entre los que no utilizan los servicios de guardería). el ama de casa o algún miembro de la familia podría ocuparse de los niños porque salía muy poco.

De todos modos, preguntados si llevarían a sus hijos a guarderías en el caso que las hubiera y oque estas estuvieran debidamente atendidas y equipadas, el 62% de los encuestados afirmó que sí y el 29% que no. Este 62% supone, a los niveles indicados, mas de 700 familias dentro del casco (sin contar Can Escandell). En todos los barrios las respuestas afirmativas superan al 50%.

### Addenda

Indudablemente la diversidad de competencias dificulta la solución material del problema escolar. Para la puesta en marcha de los centros requeridos entran en juego diversos organismos y se requiere el conjuntar esfuerzos en este sentido.

Ibiza, dadas sus características peculiares, el desarrollo económico demográfico y urbano que ha experimentado, debería ser un centro de instituciones culturales a nivel comarcal.

Sus especiales condiciones de aislamiento, y el ser cabeza de comarca, avalan la necesidad de que la ciudad potencie su capacidad educativa a nivel escolar, de bibliotecas, centros y organismos culturales... El potencial que actualmente tiene Ibiza, a nivel de centro artístico, experimental, de nuevas formas de relación y cultura debería ser tenido más en cuenta -y tratado de una forma más coordinada y pragmática- Ibiza se ha convertido en un auténtico laboratorio social, económico, ecológico ante la experiencia de estos últimos años. La formación de un equipo técnico que recogiera los esfuerzos -- hechos en este sentido, por gentes muy diversas, y apuntara nuevas alternativas podría dar a la isla una imagen y unas opciones que fueran más allá de la contabilización de plazas hoteleras o la cultura representativa

# ESCOLARIZACION

Grado de escolarización:

NO ESCOLARIZADOS .....	O
ESCOLARIZADOS EN CENTROS ESTATALES ..	E
" " " " PRIVADOS .....	P
TOTAL DE INDIVIDUOS EN EDAD ESCOLAR .....	T

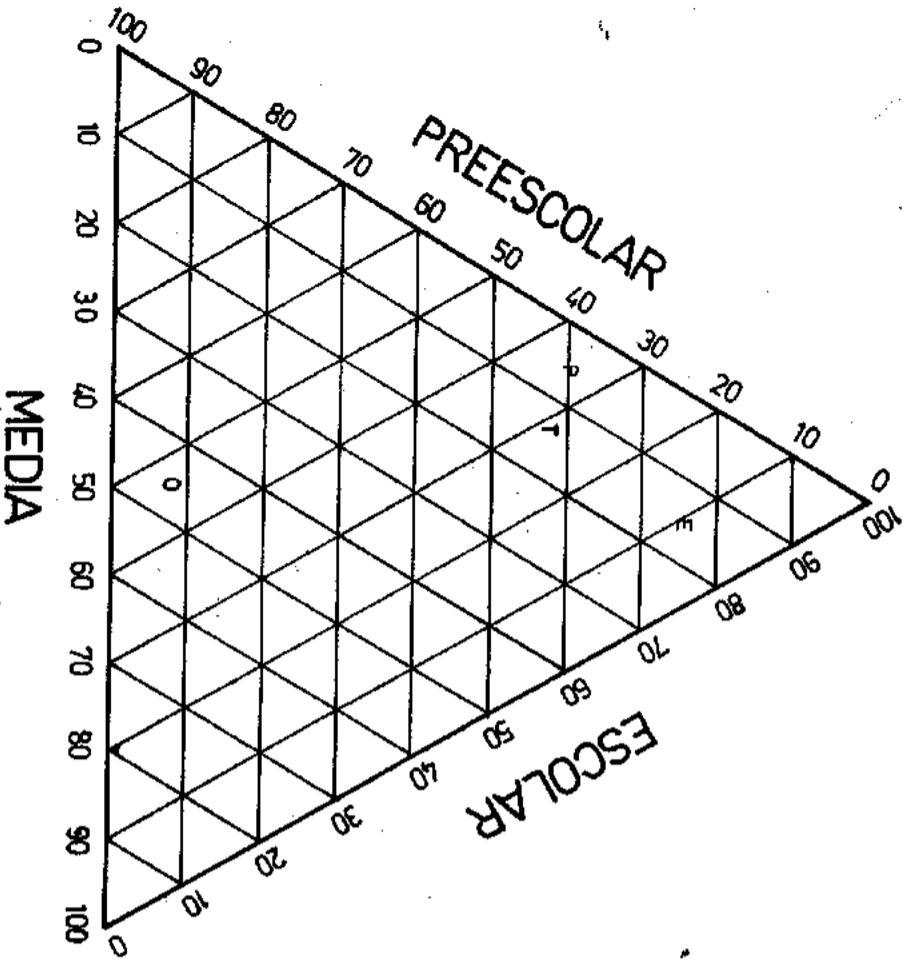
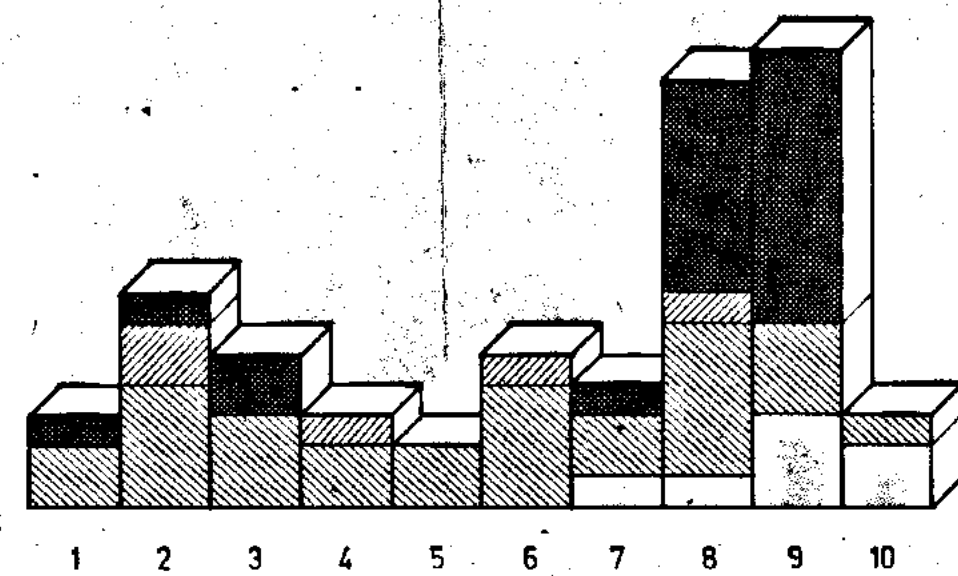
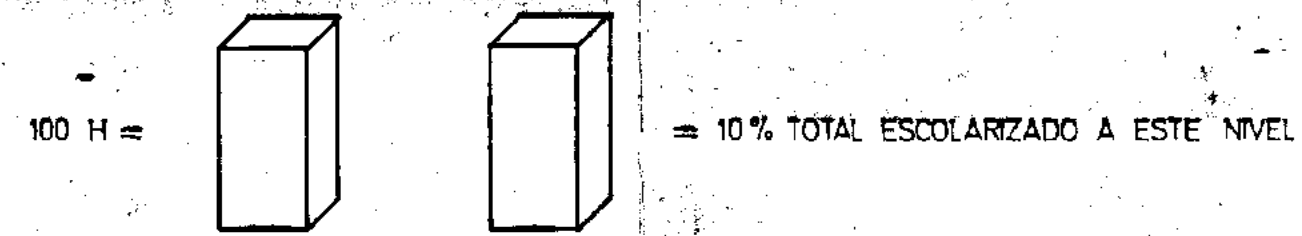


DIAGRAMA TRIANGULAR DE PORCENTAJES DE NIVELES DE ENSEÑANZA SEGUN EL GRADO DE ESCOLARIZACION.

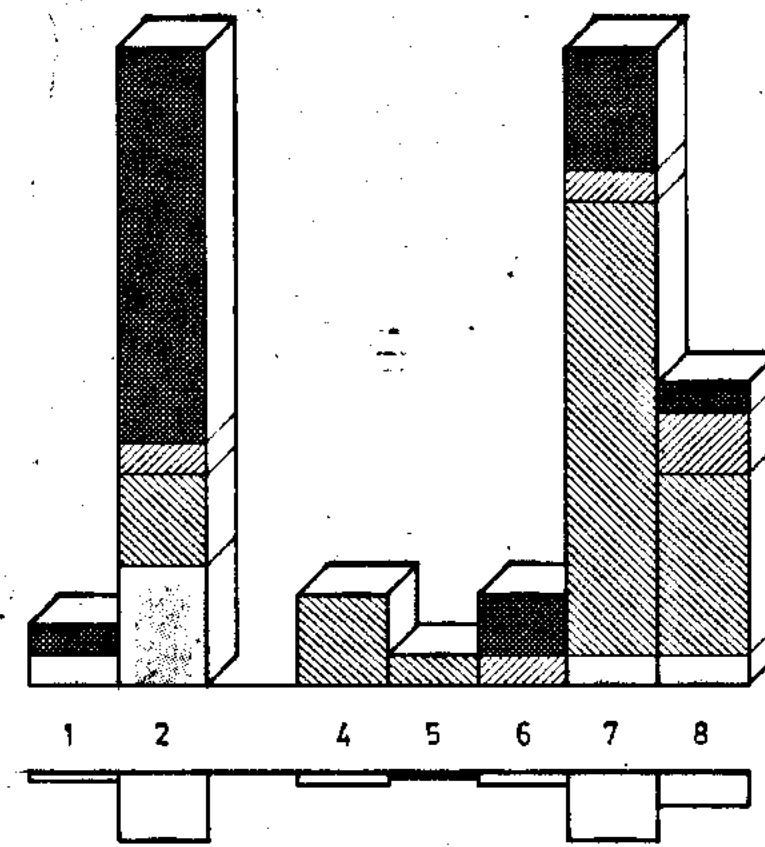
# ESCOLARIZACION

B. U. P.



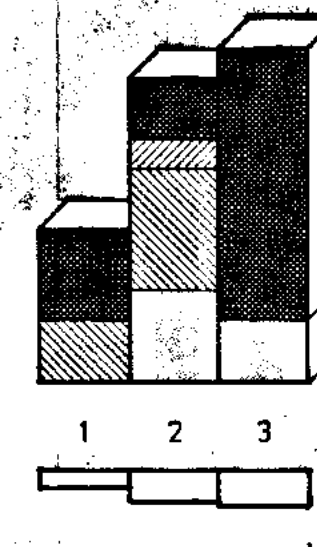
PROFESION

- |                                       |                                      |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| 1 GRANDES PROPIETARIOS, INDUSTRIALES. | 6 MILITARES (SUBOFICIALES) POLICIAS. |
| 2 PEQUEÑOS " , COMERCIANTES.          | 7 EMPLEADOS, ADMINISTRATIVOS.        |
| 3 PROFESIONALES.                      | 8 OBREROS ESPECIALIZADOS.            |
| 4 CUADROS MEDIOS, FUNCIONARIOS.       | 9 " PEONES.                          |
| 5 MILITARES (JEFES Y OFICIALES).      | 10 OTROS.                            |



ORIGEN


- |   |
|---|
| 1 NORTE, C. VIEJA, LEON Y ARAGON.         |
| 2 C. NUEVA, EXTREMAD., ANDALUC. Y MURCIA. |
| 3 CATALUÑA.                               |
| 4 VALENCIA.                               |
| 5 OTRAS BALEARES.                         |
| 6 CANARIAS, ULTRAMAR, EXTRANJERO.         |
| 7 IBIZA CIUDAD.                           |
| 8 " CAMPO.                                |





TAMAÑO

- |                   |
|-------------------|
| 1 CIUDAD CAPITAL. |
| 2 PUEBLO GRANDE.  |
| 3 ALDEA, CAMPO.   |

 NO ESCOLARIZADOS.

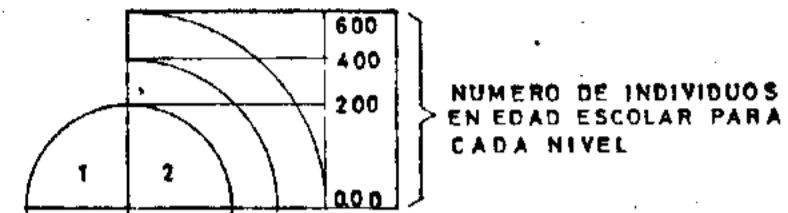
 ESCOLARIZADOS (CENTROS PRIVADOS).

 ESCOLARIZADOS (CENTROS ESTATALES).

 N. S., N. C.



GRADO DE ESCOLARIZACION Y EQUIPAMIENTO ESCOLAR EXISTENTE, POR NIVELES EN CADA BARIO



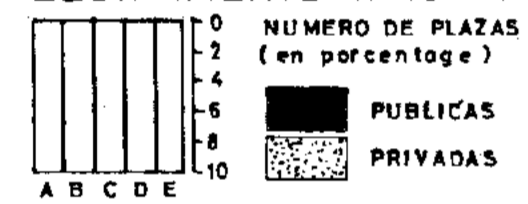
NIVEL DE ENSEÑANZA

- ① PREESCOLAR
- ② E. G. B.
- ③ B. U. P.

GRADO DE ESCOLARIZACION

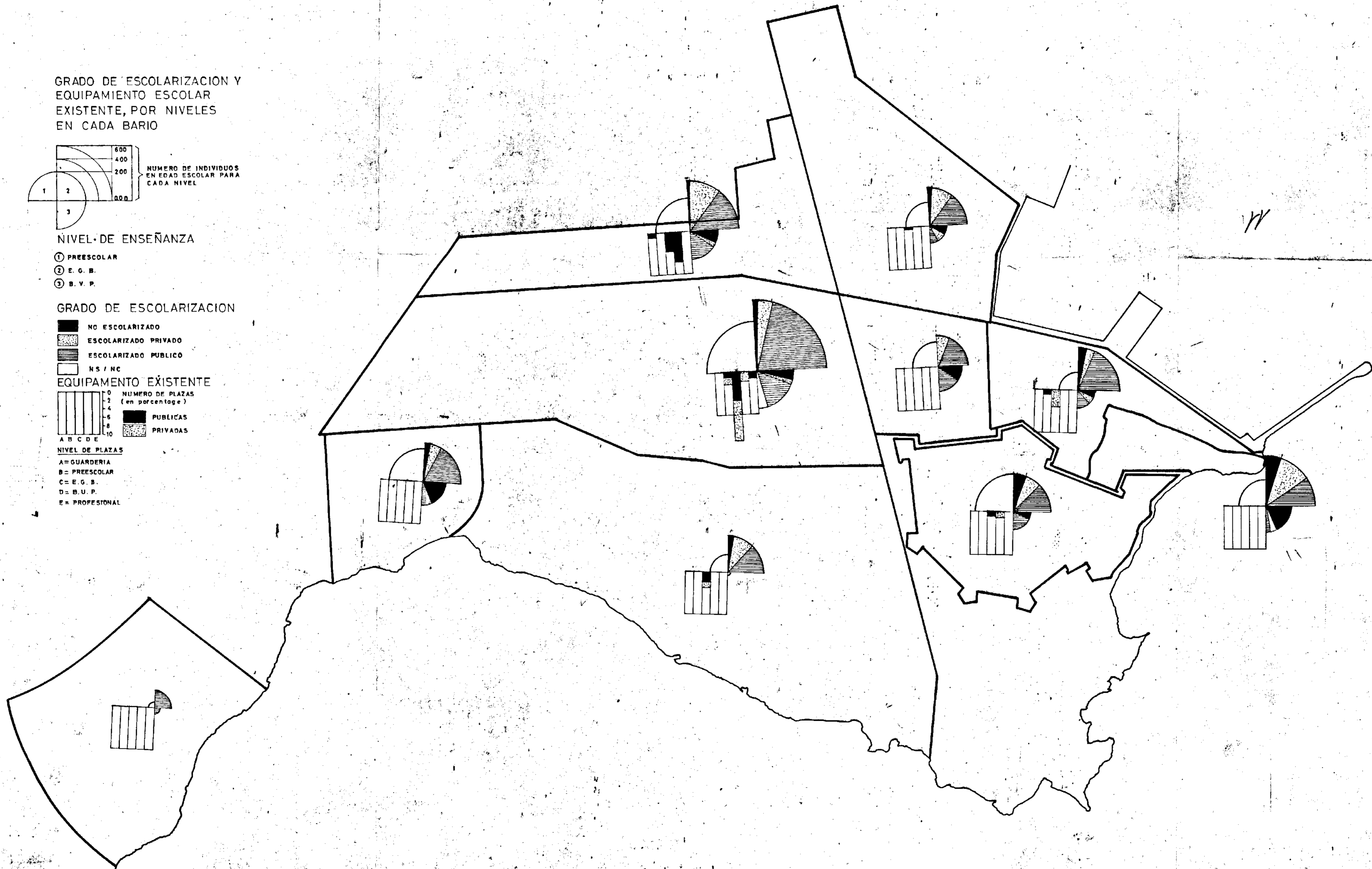
- NO ESCOLARIZADO
- ▨ ESCOLARIZADO PRIVADO
- ▩ ESCOLARIZADO PUBLICO
- NS / NC

EQUIPAMIENTO EXISTENTE



NIVEL DE PLAZAS

- A= GUARDERIA
- B= PREESCOLAR
- C= E. G. B.
- D= B. U. P.
- E= PROFESIONAL



11

PROYECTO DE REFORMA INTERIOR ZONA URBANA DEL TERMINO MUNICIPAL DE IBIZA

INFORMACION SOCIOLOGICA VIALES, TRAFICO Y TRANSPORTE PUBLICO

Ibiza, Diciembre de 1974.

## Grado de Urbanización, Viales

La prensa hace frecuentes referencias al mal estado en que se encuentran las calles de Ibiza en cuanto a pavimentado, iluminación, limpieza y recogida de basuras. Estas referencias responden indudablemente a la realidad y a la vista de los resultados del sondeo de opinión efectuado al respecto, la opinión pública está muy sensibilizada ante el mal estado en que se encuentran unos espacios de uso forzoso y diario.

Aunque es la limpieza de las calles el aspecto urbanístico que parece interesar más a la prensa local, la opinión pública ibicenca refleja un mayor descontento hacia otras deficiencias: Parques, juegos infantiles.

### Pavimentación.

Muchas calles de Ibiza no están pavimentadas y entre las que lo están el firme se encuentra, a menudo, en estado ruinoso. Son frecuentes los socavones y desconchados que frecuentemente, vienen producidos por el tráfico de vehículos y maquinarias pesadas. La construcción de un inmueble suele representar el deterioro de los firmes de las calles adyacentes. Los alrededores se llenan de camiones, gruas y maquinarias; se obstruye el paso y se depositan materiales, estableciéndose almacenes, cargas, descargas, ruidos de todo punto incompatibles con la función de residencia. No parece existir una normativa, o una ejecución adecuada de esta, para hacer recaer en la iniciativa privada responsable de los deterioros - los costos de los firmes, ni se impide el uso indebido de solares y aceras o se frena todo aquello que pueda representar molestias para el usuario de la ciudad. Las calles han sido cedidas al tráfico rodado y, a veces, son utilizadas como almacenes o lugares de trabajo y carga, lo que ocasiona grandes perjuicios y a veces impide el circular a pie en zonas encharcadas, pedregosas, invadidas por vehículos, bulldozers, mercancías y máquinas. Es muy frecuente el que la calzada se encuentre - a pesar de la penuria general - en mejor estado que las aceras. Estas generalmente son muy estrechas (a pesar de, existir a menudo, una desproporción tráfico peatonal - tráfico rodado, en favor de aquel) o, lo que es más frecuente en algunas zonas, inexistentes.

### Estado del pavimento por barrios

Los barrios antiguos suelen presentar un tipo de empedrado tradicional de guijarros. En Dalt Vila el estado de estos



pavimentos, suele ser malo y en proceso de degradación tan progresiva como el de las viviendas de la zona.

Convendría reponer o restaurar estos pavimentos de forma similar a la existente. Lo mismo puede decirse del barrio de Sa Penya. En Dalt Vila unicamente hay un vial asfaltado ( el cedido al tráfico: Plaza Desamparados, General Franco, General Balanzat, Pedro Tur y Juan Román ubicado hacia la salida del recinto por la ronda alrededor de la Sala de Armas). Excepto en el camino de ronda y la rampa de salida, General Franco y General Balanzat los firmes se encuentran en un estado no demasiado bueno.

El barrio de la Marina se encuentra totalmente asfaltado pero los pavimentos son viejos y exigen una reparación. Algunos tramos en muy mal estado. En este barrio ha comenzado ya el proceso de peatonización y colocación de nuevos pavimentos en calles adyacentes al frontis marítimo; los resultados son muy satisfactorios. Los mejores tratamientos asfálticos corresponden a la zona portuaria.

El barrio de Vara de Rey está totalmente asfaltado aunque las condiciones del pavimento no son excesivamente buenas y, sobretudo, las aceras insuficientes. El trasiego peatonal desborda completamente los espacios adjudicados a este.

La salida hacia Sta. Eulalia y algunos tramos adyacentes a la muralla se encuentran en muy mal estado.

La zona mas densa de Molinos se encuentra bien pavimentada en un 90% son frecuentes las escalerillas, pasajes y otros espacios peatonales. El frontis marítimo de la zona se encuentra privatizado a tramos y el paso a lo largo de la costa se confunde con los jardines de los hoteles que lo usan.

En cuanto a los ensanches; en el Ensanche I (P 3) la proporción de calles bien asfaltadas es escasa fuera de los grandes viales de tráfico. Las aceras no existen o se encuentran en estado lamentable. Confusión de tráfico y peatones. El peatón carece de espacio. El vehículo y la construcción invaden la calzada, y si la hay las aceras. Durante los días de lluvia se forman auténticos lagos.

El Ensanche II (P 4) carece totalmente de pavimento y las incomodidades que se generan al peaton son aun superiores a las del polígono anterior al existir una mayor número de talleres y almacenes.

En P 5 solo están pavimentados la mitad aproximadamente de sus viales y, aun estos pavimentos estan deteriorados. Abundan los talleres y almacenes y mas que en ningún otro barrio

los viales sirven de aparcamiento a camiones pesados y máquinas, además de los turismos. Es quizás en este barrio donde - el problema de estrechez o ausencia de aceras (a veces en calles pavimentadas) es más patente y donde las agresiones, por parte de las actividades constructoras, e industriales, al espacio del peatón son más patentes. Son frecuentes los embotellamientos y algunos de los viales se dedican casi exclusivamente a actividades de cargas, descargas, almacenamiento. Los ruidos y molestias son frecuentes y la amigración del entorno y desidia general hacia el espacio de uso público totales.

En Figueretes, algo más de la mitad de las calles se encuentran en estado regular o bueno, el resto inexistente. En cuanto a Es Vivé, la carretera de En Bossa presenta un pavimento aceptable. La calle paralela, por el lado del mar, a este vial, en estado ruinoso. Un 50 % del barrio está sin urbanizar.

En Can Escandell, la pavimentación es desconocida, únicamente una calle, la principal, presenta tratamiento de gravilla.

#### Opinión sobre el estado del pavimento, por barrios.

Entre los tres indicadores del grado de urbanización consultados (pavimentación, iluminación, limpieza) es la pavimentación lo que más parece preocupar a los residentes en Ibiza. - Así, el 62% consultado opinaba que su barrio estaba mal pavimentado, frente al 60 % que consideraba que estaba mal iluminado y solo el 48% sucio o con recogida deficiente de basuras. A pesar de ser este último apartado el que más se refleja en las críticas de la prensa local, no es este el punto que más parece afectar al usuario.

Por barrios, la opinión pública refleja bastante fielmente el estado real de la pavimentación aunque los porcentajes de individuos que opinan positivamente son aun excesivamente altos y no parece existir una plena conciencia del deficiente grado de urbanización quizás por la falsa mentalización urbana y - la comparación subconsciente con el antiguo habitat rural - y de la aprensión que la ausencia de aceras y el uso de viales - por parte de las empresas, supone al ciudadano.

Además de Es Vivé y Can Escandell, donde, como vimos, el pavimento era inexistente, se da un descontento mayor sobre este punto en los ensanches (en especial en el P 4, 78%) y en la zona de Sa Penya (75%). Los porcentajes más altos de satisfacción los dan, lógicamente, los usuarios de los barrios con pavimentos en mejor estado. (Figueretes, 53%, La Marina 51 %. Molinos: 50%, Vara de Rey: 41%, Dalt Vila 41%). Aunque Dalt

Vila se encuentra en peor estado que Vara de Rey, las exigencias de los usuarios de este último barrio son mayores dado el standing superior de la zona. Asimismo no parece existir una conciencia lo suficientemente desarrollada del mal estado en que se encuentran los espacios de uso público, debido, quizás, al énfasis que se hace - dado la ética vigente y la falsa mentalización urbana - en lo privado y en el uso individual de fetiches propios de la urbe (bloques de pisos, vehículos). Aun no parece haberse consolidado el paso de deseo de ciudad en cuanto a sus iconos privatizados (apartamentos, televisión, coche...) al deseo de espacio de calidad y de utilización colectiva satisfactoria.

### Iluminación.

La iluminación pública del casco es, en general, deficiente, El centro se encuentra en mejor estado, de acuerdo con este indicador, debido a un mayor número real de puntos de luz y, en gran parte, a la claridad que suministran una mayor concentración de comercios, bares, cafeterías. ...

Por barrios; en Dalt Vila y Sa Penya solo hay bombillas aisladas entre zonas de absoluta, o casi absoluta, oscuridad. - Unicamente en las áreas de atractivo turístico y comercial - hay mas puntos de luz, muchos de ellos instalados por la iniciativa privada.

La Marina está algo mejor iluminado pero el sistema de alumbrado público sigue siendo insuficiente. Lo mismo puede decirse del barrio de Vara de Rey donde, junto a las zonas de afluencia centrica bien iluminadas (que son, asimismo las mas favorecidas por la iniciativa comercial privada) hay zonas residenciales con alumbrado escaso y zonas totalmente oscuras -- (que vienen a coincidir con las de peor estado de pavimentación).

Molinos está medianamente iluminado y los ensanches, exepcto alguna calle aislada, en absoluta oscuridad. Figueretas, medianamente alumbrado, así como Can Escandell y Es Vive donde -- existen puntos aislados de luz

### Opinión sobre la iluminación de Ibiza por barrios.

Como indicamos, la iluminación preocupa menos que el pavimen

to. Las frecuencias relativas de satisfacción son - por las mismas razones indicadas para un fenómeno similar en cuanto a pavimentación - excesivamente altas (40%).

Por barrios, Molinos, La Marina y Dalt Vila dan las frecuencias mas altas de satisfacción. Si bien las cifras de La Marina y, en parte, Molinos, corresponden, en cierto modo a la realidad objetiva, en el caso de Dalt Vila podría apuntarse lo mismo que se indicó en cuanto a la satisfacción -- con el entorno. El menor status del usuario y el menor standing de la vivienda condicionan una menor exigencia con el equipamiento colectivo que, debido a lo denso y degradado - de la zona, debiera ser superior. Las frecuencias mas bajas las dan el Ensanche I ( 77% ), Ensanche III (69%) , Es Vivé (67%) y, curiosamente Vara de Rey y la Marina.

#### Limpieza de las calles y recogida de basuras.

Como se indicó, la limpieza de las calles de Ibiza parece - ser, de los tres indicadores, el punto que mas ha sensibilizado a la prensa. No cabe duda que las calles de la ciudad, especialmente las zonas antiguas, están sucias y son frecuentes los olores desagradables. En estas zonas antiguas - las aguas residuales no tienen mas salida que la vía pública debido a la falta de alcantarillado. Muchos solares - y aun plazas, o rincones - se han convertido en vertederos.

Además de lo inadecuado de los servicios de recogida de basuras, hay otras muchas variables que son las que realmente provocan estas suciedades. El barrio antiguo está sometido a una gran presión demográfica. las viviendas son insalubres muchas carecen de servicios higiénicos, de agua; el nivel - adquisitivo y cultural de los usuarios es, en general, bajo. El organizar una buena recogida de basuras - por otra parte - es muy difícil dada la intrincada estructura del barrio - no haría mas -- que paliar o poner parches a un problema que debiera ser -- atacado de raíz. Se trata de barrios degradados y desfavorecidos desde todo punto de vista y donde, en las actuales - condiciones, la aparición de basuras es inevitable. La degradación produce la suciedad y la suciedad contribuye a la degradación.

En cuanto a los barrios nuevos, el problema está lejos de - ser resuelto.

Los desperdicios orgánicos, papeles, plásticos, etc. son - frecuentes en las calles y algunos solares y puntos se han convertido también en vertederos, en especial las zonas de transición ciudad-campo donde abundan las chabolas y los -

basureros, Aquí, de nuevo, la existencia de basuras depende de la solución de otros variables relacionados con la escasa calidad y falta de viviendas, el escaso respeto y cumplimiento de la normativa por parte de usuarios e industriales hacia la propiedad pública y la inadecuada e ilógica expansión de la ciudad. Los pisos se construyen sobre una trama viaria poco adecuada, en terrenos no urbanizados o insalubres (caso de las antiguas feixes).

Es bien sabido el uso de basurero que tiene en Puig dels Molins. En cuanto a los barrios turísticos, los problemas son similares a los de los ensanches y, a menudo, la aparición de basuras concurre con el mal estado de los otros dos indicadores de urbanización.

Un tipo de basuras de las que no se habla con frecuencia en la prensa son los desperdicios industriales y los residuos de la construcción que, quizás sean el problema mayor que, en cuanto a la variable limpieza, tiene planteado Ibiza. Deberá estudiarse el problema y establecerse una rígida normativa al respecto. Asimismo, se requieren estudios de contaminación ambiental, aérea, marina y de aguas. La contaminación acústica es algo que, frecuentemente, se deja de lado; los ruidos en algunas zonas nuevas con mucha actividad industrial, constructiva y de tráfico se convierten, a veces, en altamente molestos. La rigidez en la aplicación de la normativa sobre incompatibilidades de uso y una mas adecuada organización del tráfico quizás pudiera paliar este problema. Sería de desear un estudio exhaustivo al efecto.

Opinión sobre la limpieza de las calles y recogida de basuras por barrios.

Del total de la muestra, el 48 % estaban satisfechos con el estado actual y el 52% no lo estaban; con lo que obtenemos la frecuencia relativa de insatisfacción mas baja de los tres indicadores.

Los índices de satisfacción mas bajos los dan, logicamente, los barrios en apariencia mas sucios: Dalt Vila (72% insatisfechos, Sa Penya: 63% insatisfechos y Molinos 65% insatisfechos)

La frecuencia relativa mas alta de satisfacción la da el Ensanche II (70%), seguido de Can Escandell (67%) y, por encima de la media, y La Marina (63%), Ensanche I (58%) y

y Vara de Rey (55%). Mientras que estos tres últimos barrios la mayor satisfacción corresponde con un mejor estado real del barrio en cuanto a limpieza y recogida de basuras, el problema es otro en cuanto a los otros dos. En todos los barrios nuevos y céntricos la recogida de basuras parece efectuarse con normalidad. Los encargados del servicio, sin embargo, expresan descontento en cuanto al incremento de volumen de las basuras y las dificultades que el número de coches -- aparcados suponen al servicio. Tanto en el Ensanche II como en Can Escandell la ocupación de viales por parte de maquinarias y almacenamientos es patente así como los residuos de la construcción. La polución acústica y ambiental supera a las de muchas de servicios. Sin embargo, y dado que las basuras se recogen con regularidad y no aparecen muchos residuos orgánicos y domésticos, el barrio es considerado, por sus usuarios, como limpio. La suciedad y los residuos industriales no son considerados como tales basuras sino como necesarios - y hasta bien vistos dada una cierta mentalización desarrollista - La ampliación del concepto suciedad al de polución de todo tipo y deterioro del entorno aun no parece haber arraigado en el ibicenco producto del boom turístico.

Sería interesante considerar otros elementos urbanos como -- frentes, bancos, diseño general del entorno. Asimismo, es urgente realizar un estudio sobre la capacidad de la actual infraestructura de aguas, electricidad, etc. dado el aumento de población apuntado.

## TRAFICO, APARCAMIENTO, TRANSPORTE.

La popularización del vehículo automovil ha conferido una rapidez y diversidad desconocidas en otras épocas de la historia.

Sin embargo, el automovil, tiene varios inconvenientes muy graves de no regularizarse su uso. En áreas urbanas, especialmente, la irrupción del tráfico rodado y la cesión al mismo de la casi totalidad de los viales ha supuesto una clara agresión al peatón. El vehículo produce ruidos, humos, molestias y peligros incompatibles con un lugar de residencia.

Su uso desconsiderado ha destruido entornos que no fueron pensados para él y a los que su presencia degrada.

La utilidad del automovil estriba en su rapidez, y lo orgánico (una vez creada una red viaria) de sus desplazamientos frente a otros vehículos que funcionan sobre railes o a base de itinerarios fijos.

Por tanto, el automovil, no es un medio de transporte objetivamente delesnable sino todo lo contrario. Únicamente debe regularse su uso y función.

Básicamente, el automovil es adecuado para zonas residenciales con población escasa o para desplazamientos individuales a zonas deshabitadas. Fuera de estos usos, hay otros medios de transporte mucho más avanzados, seguros y prácticos que pueden y deben sustituirle satisfactoriamente, para grandes distancias, otros muchos vehículos cubren de forma más segura, rápida y práctica, con mayor capacidad de carga y de forma más económica, las necesidades. De ahí, el absurdo de plantearse un sistema de autopistas ante las experiencias negativas de otros países -como U.S.A.- que ahora, se están viendo forzados a redescubrir el ferrocarril. Este no es el caso de Ibiza ya que no existen grandes distancias y la construc-

ción de una autopista estaría totalmente fuera de escala y delugar. En zonas urbanas, en la mayoría de los casos, otros medios de transporte comunales sustituyen satisfactoriamente al automóvil privado.

Dentro de las áreas donde sí ha lugar el tráfico rodado, se precisa su ordenación y limitación urgente en beneficio de automovilistas, peatones y residentes.

En áreas urbanas; que es el campo de nuestro estudio, podemos analizar los costos sociales del abuso de motorización. Uno de los grandes problemas de las concentraciones urbanas es la falta de espacio. Con el abuso del automóvil -allá donde no es adecuado- este problema se agrava. En cifras, un hombre necesita para estar de pie cómodamente  $0,2 \text{ m}^2$  y  $0,28 \text{ m}^3$ , un automóvil normal  $14 \text{ m}^2$  y  $21,2 \text{ m}^3$ . El espacio que un hombre necesita para permanecer en su puesto de trabajo de oficina es de  $3,1 \text{ m}^2$  y  $7,8 \text{ m}^3$  mientras que el automóvil aparcado del mismo oficinista requiere  $23,3 \text{ m}^2$  y  $42,45 \text{ m}^3$ . Dado el nivel de motorización hay que contar con mucho espacio para el almacenamiento de vehículos.

Un autobús completo que lleve una media de más de 66 personas cubre  $22,3 \text{ m}^2 + 11,15 \text{ m}^2$  para terreno de frenada, Estos mismos pasajeros colocados en coches privados (1-2 pasajeros/vehículo) necesitarían  $1.161 \text{ m}^2$  de vial.

50 personas de pie necesitan  $9,2 \text{ m}^2$  y  $17 \text{ m}^3$ , 50 coches aparcados  $1161 \text{ m}^2$ ,  $2050 \text{ m}^3$  y 50 bicicletas aparcadas solo  $28 \text{ m}^2$  y  $51 \text{ m}^3$ .

100.000 personas de pie en un estadio de fútbol ocupan  $18,581 \text{ m}^2$  mientras que los vehículos de esas 100.000 personas requerirían  $812,900 \text{ m}^2$  (o sea, más de 81 ha.) de espacio asfaltado e inutilizado para otros usos.



No cabe duda, que si no una economía de espacio, el automovil proporciona rapidez sobre el peatón

La pérdida de detalle y la mayor distancia del foco visual convierte al automovil en un arma peligrosa.

Hace 12 años, el año 1962 perecieron en las carreteras 100.000 personas, 1000.000 sufrieron heridas graves y 3-4000.000 heridas leves. En Inglaterra en 1961 los pacientes de accidentes de tráfico ocupaban el 7% del total de camas hospitalarias.

En las ciudades la mezcla de tráfico/peatón agrava el problema.

En Inglaterra en 1961, los peatones representaban 1/4 del total de muertos en accidente de tráfico. Al total de muertos o gravemente heridos (22.539), alrededor de 8600 tenían menos de 18 años (2.058 menos de 4). y 10.000 más de 50. o sea que en el conflicto coche/peatón los más perjudicados son los ancianos y los niños.

La velocidad tiene una razón de ser, el tiempo que se gana. En el centro de una ciudad, con semáforos, peatones, escasez de aparcamientos, congestión de tráfico y distancias cortas, este tiempo es mínimo y los costos sociales demasiado altos.

Otro factor a tener muy en cuenta al considerar el tráfico en zonas residenciales es la contaminación.

En cuanto a la vegetación y las cosechas, en California, 70 especies de plantas están a punto de perecer y otras muchas sufren en su crecimiento. Los animales sufren sus efectos de forma parecida al hombre.

Los daños causados a las personas han sido ampliamente

estudiados y el efecto de los humos del automovil es decididamente nefasto.

Un tipo de contaminación muy patente en Ibiza es el ruido. No parece prestarse mucha importancia a este factor pero el nivel de ruidos de Ibiza llega a ser francamente molesto. Es precisamente en los grandes viales de tráfico donde se alinean en forma de pantallas los edificios residenciales de mayor estanding urbano. Esto es un contrasentido que ya va siendo superado en muchos paises.

En España la carga semántica de los fetiches urbanos aun convierte en deseables estas viviendas en las grandes avenidas. Los grandes edificios comerciales tambien se alinean en estas calles apantallando espacios más desfavorecidos.

Los usos industriales, la escasa calidad de la construcción sin materiales insonorizadores, lo absurdo de los tramos que concentran vehiculos en zonas residenciales y la concentración de gentes en grandes bloques a medida que aumenta el índice de motorización hacen de Ibiza una ciudad muy molesta en cuanto a esta variable y que, nada tiene que ver con la imagen de tranquilidad de la isla.

Hay una serie de efectos secundarios de la mezcla de tráfico y peatones y del uso de la trama de las zonas residenciales como viales de tráfico, que han sido bastante estudiados. como es la minimización de relaciones entre los vecinos y entre los niños del barrio, relaciones que estan potenciadas al máximo en los barrios antiguos donde no tiene acceso el tráfico rodado. En Ibiza la peatonización tímida de algunos viales ha supuesto su uso inmediato y satisfactorio a unos niveles que no era posible con vehiculos aparcados y circulando.

## EL CASO DE IBIZA

Disposición de vehículo utilizable (Vid. graf. 9) Encuestas: P5 (Análisis de frecuencias relativas verticales).

Ibiza tiene ya un índice de motorización bastante alto.

A través de la encuesta:	% hogares
-Disponen de coche/furgoneta:	45%
-Disponen de moto:	14%
-No disponen de vehículo:	44%

Lo que arroja un total de hogares motorizados del 56%

Del total de poseedores de coche/furgoneta, el 9% dispone de dos o más vehículos (vid. graf. )

Estas frecuencias relativas nos arrojan un total absoluto de unos 3800 coches/furgonetas en el casco. Lo que viene a ser 1 vehículo por cada 6-7 personas, o 1 vehículo cada 1,6 viviendas o 0,6 vehículos por vivienda.

### SEGMENTACION, EN FUNCION DE BARRIO, DE RESIDENCIA.

Barrios con motorización superior a la media:

Molinos  
Ensanche I  
Ensanche II  
Ensanche III  
Es Vivé

Regiones con índice de motorización (coche) (% no motori-

ZA DE FAMILIA.

SEGMENTACION EN FUNCION DE LA REGION DE PROCEDENCIA DEL CABE-

En función a este criterio, únicamente los individuos pro- cedente de pueblos grandes o aldeas presentan índices de mo- torización inferiores al promedio de Ibiza, o sea, son los originarios de ciudades/capital los que disponen proporci- nalmente demás vehículos.

FAMILIA.

SEGMENTACION EN FUNCION DEL HABITAT DE ORIGEN DEL CABEZA DE

Sívo el caso atípico de can Escandell (por la escasa re- presentatividad de la puestra), la posesión de coche/turgo- neta está en función directa a la distancia al centro urba- no: a mayor distancia, mayor nivel de motorización. Esto, nos puede hacer pensar en una relación entre la variable dis- tancia y la variable motorización. Si las distancias a cubrir son mayores, especialmente la distancia al trabajo/centro, habrá más necesidad de poseer un vehículo. Creemos sin em- bargo que es más bien -como se colige del análisis- el sta- tus socioeconómico, el poder adquisitivo en suma, es la causa que determina el disponer o no de vehículo. Asimismo hay que tener en cuenta la edad. Según un barrio sea "más viejo" me- nos coches habrá. También influye la tradición (menos acceso a la motorización en zonas rurales o a individuos de origen campesino,) especialmente si estos son de edad avanzada).

Can Escandell.

La Peña

Vara de Rey

Dalt Vila

Barrios con motorización inferior a la media:

En la encuesta debería haberse escindido la posesión de moto de la bicicleta, ya que se trata de vehículos muy dis-

DE MOTO/BICICLETA/

CONCLUSIONES ESPECIFICAS SOBRE EL INDICE DE POSESION DE POSESION

- Obrero-veón.
- Obrero especializado-
- Empleado-administrativo.

Inferior al promedio son: En este sentido, las categorías profesionales con índice

mayor índice de motorización) profesional e índice de motorización (a mayor status profesional Existe una exacta correlación directa entre actividad pro-

SEGMENTACION EN FUNCION DE LA ACTIVIDAD PROFESIONAL

que determina la posesión de automóvil. (interferido por otros variables como edad o tradición) Lo automóviles. Parece, por tanto ser el status socioeconómico de status alto) Los que proporcionalmente disponen de menos menos favorecidas (que a sí vez dan en porcentajes más bajos socioeconómico, vemos que son los originarios de las regiones Si consideramos el coche privado como indicador de status

na. Valor más alto de posesión de coche: Cataluña (77%) Superan a la media: Valencia, Canarias/Extranjero, Catalu-

tajes de status-socioeconómico bajo, centro-Norte- España Sur (dentro de este grupo se dan los mayores porcen

ca tradición, población vieja, status medio-bajo), Baleares: (principalmente originarios de Ibiza-ciudad -po-

zados) inferior a la media poblacional.

tintos en cuanto a sus connotaciones de status, su uso y las molestias que causa en la ciudad residencial.

En España tradicionalmente, la bicicleta se ha asociado a los niños o a los niveles muy bajos de la escala social. En otros países (Holanda, Dinamarca...) con una conciencia superior de las molestias del automovil en el casco, no se da esta asimilación, el automovil en España aun esta lejos de ser una máquina puramente funcional y viene cargado de una mística autoafirmadora. Es totalmente infrecuente, en nuestro país, el ver personas mayores de status alto circulando en bicicleta- El uso excesivo del automovil y la falta total de civismo (en especial hacia el peaton y el ciclista) hacia el peaton que él debe, quizás, buscarse -además de las razones objetivas- en esta función autoafirmadora, en el automovil como reafirmación simbólica de otros impulsos.

Ambos vehiculos (moto/bicicleta) se consideran como sustitutos o, en todo caso, complementos de otros de mayor categoría (coche). Las motos de alto standing son aún escasas.

De acuerdo con esto, su índice de posesión se comporta inversamente que el índice de motorización general.

Así:

Barrios con mayor índice de posesión de moto/bicicleta:

- La peña
- Ensanche III
- Figueretes
- Escandell

Habitantes con mayor índice de posesión M/R

- Ibiza campo
- Pueblo grande
- aldea

Habitantes, según el origen del C.F. con mayor índice de posesión de M/B.

- España Sur
- Valencia

Profesiones del C.F. con mayor índice de posesión M/B-

- Obreros especializados.
- ↳Obreros/peones.

#### CONCLUSIONES ESPECIFICAS SOBRE LA POSESION DE MAS DE UN COCHE/

EL 9% de los poseedores de coche/furgoneta tiene dos o más vehículos.

- Por barrios, los que presentan un mayor índice de duplicidad en la tenencia de vehiculo son:

-Vara de rey	: 11%
-Ensanche II	: 12%
Ensanche III	: 10%
-Figueretes	: 20%
-Es vivé	: 25%

Son precisamente los barrios de más elevado standing los que ofrecen porcentajes más altos de posesión de más de un coche. El hecho de que Figueretes de un índice alto también, en cuanto a posesión de Moto/bicicleta viene dado por lo poco homogéneo del polígono en cuanto a lo variable status-socioeconomico. Vara de Rey da también un índice alto de posesión de más de un vehículo frente a un índice bajo de motorización. En este barrio, a pesar de tener una configuración general de CBD y alto standing residencial abundan las personas de edad avanzada y la pequeña menestralía urbana tradicional. Estas características son aún más marcadas en La Marina.

-En función del habitat de origen, los ibicencos presentan índices superiores al promedio (12% y 10%). Entre los forasteros originarios de aldeas o campo no se da la duplicidad de vehículos.

-En función de la región de origen, únicamente Baleares y Valencia superan el promedio.

-En función de la Actividad profesional, existe una marcada correlación positiva entre status profesional y posesión de 2 coches.

En suma, a mayor status socioeconómico mayor índice de motorización.

Realizada la prueba de  $\chi^2$  en una serie de preguntas para determinar los intereses, significativos, -que pueden ser base en el futuro, a un análisis factorial se obtuvieron los siguientes valores.

Pregunta 5

	si coche/furgon	si moto/bic.	No
-Barrios	132,088	75,000	93,681
-Habitat	18,689	7,000	13,545
-Región	37,884	58,786	21,522
-Profesión	106,333	55,071	75,286

Pregunta 5A

	Un coche	Dos coches
BARRIOS	98,076	80,555
Habitat	1,143	11,555
Región	5,538	55,999
Profesión	9,802	49,889

Para rechazar la hipótesis nula (la variación no significativa),  $\chi_n^2 \geq \chi^2_A$



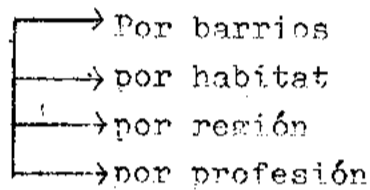
Los valores teóricos serán:

Nivel de significación  $\alpha = 0,05$   $\alpha,001$

V4	$\chi^2_t = 9,49$	13,3
V5	$\chi^2_t = 11,1$	15,1
V9	$\chi^2_t = 16,9$	21,7
V10	$\chi^2_t = 18,3$	23,2

Aplicando  $\alpha=0,01$  observamos diferencias significativas

P5:



P5A → Por barrios

#### PROBLEMAS DE TRAFICO Y APARCAMIENTO.

La ciudad antigua de Ibiza no fué concebida para el tráfico rodado. Esta es la principal razón por la que es inviable su uso para este fin sin una remodelación total de la misma.

Sería totalmente aberrante la remodelación de la ciudad antigua en función del tráfico. Además de ser aberrante no es legalmente posible debido a la consideración de recinto histórico-artístico de parte del casco y zona de respeto del primer ensanche moderno.

Para devolverle su uso correcto el tráfico que no sea estrictamente necesario en el casco antiguo, debe desaparecer, En el esquema se delimitan las zonas y fases de este proceso de humanización y compaginación de necesidades vehículo/peatón de la ciudad.

El ensanche moderno ha seguido en esquema tradicional del emparrillado de viales que delimitan la propiedad.

En estos viales hay una competencia de uso vehículo/peatón generalmente en beneficio del primero al que se asigna mucho más espacio y al que se sacrifica el uso satisfactorio de la ciudad por parte del segundo.

Las manzanas del ensanche son de reducidas dimensiones lo que dificulta el discurso del peatón y del vehículo con innumerables cruces. La jerarquización de los viales que prevee el P.R.I. son un avance en este campo. Este avance puede que resulte más teórico que práctico hasta el momento en que no se conciba el ensanche en forma de islas peatonales con circulación periférica. O sea que se eliminen algunas calles como tales viales de tráfico, aparcamiento. Esta medida debiera ir precedida por la creación de aparcamientos en las islas o periféricos a ellas.

En Ibiza se han cometido alguno de los errores comunes a otras zonas en cuanto a la organización del tráfico. Las condiciones biológicas del mar como barrera y de lo inaccesible del casco amurallado y antiguo dificultan el problema de la penetración ya que algunas de las estradas no son viables.

Lo normal en un recinto histórico (es algo que hemos visto en la mayoría de las ciudades europeas) es que, en beneficio del tráfico y de la expansión de la ciudad, esta pierda sus murallas un siguiente paso en la apertura de vías de penetración que cortan como un pastel el casco antiguo. En estas vías de penetración se elevan edificios/pantalla representativos y revestidos de todos los símbolos de poder de una época. Detrás de estas pantallas el barrio antiguo permanece

igual y ajeno a los bulevares circundantes. Es el caso de la Gran Vía de Madrid, de la Vía Layetana de Barcelona, Avda. del Oeste de Valencia (y la proyectada Avda. del Real), Jaime III en Palma de Mallorca, Avda. de la Independencia en Zaragoza, los bulevares del París de Haussman. Estas avenidas permiten la revalorización del suelo, en ellas se instalan edificios comerciales. Es en suma, una nueva forma de ver la ciudad: la ciudad como producto especulativo, frente a la ciudad como obra. La nueva concepción penetra en la antigua como un bisturí, y va cayendo en casco antiguo que se va desmoronando mientras surgen nuevos bloques. El inmueble del casco antiguo deja de tener valor, mientras el terrero ve aumentar su precio por la proximidad al centro. La sustitución de los edificios no es bastante y las nuevas construcciones se alinean con las tramas cuadrículadas que les marca el eje de penetración. Las antiguas calles no solo pierden así su aspecto físico sino que, incorporadas a la zona al CBD sus ocupantes ya son otros con lo que el barrio pierde su antigua tectura humana.

Las calles del barrio antiguo -antes lugar de trabajo, de ocio y de relación- son cedidas al automóvil que elimina los antiguos usos ya muy maltrechos por las nuevas relaciones que impone una nueva coyuntura económica. Así, las callejas adyacentes a la vía de penetración se convierten en aparcamientos a bordillo de los grandes inmuebles laborales del CBD o como rutas subsidiarias para el tráfico. El último paso es la remodelación y desaparición del casco antiguo o, si se conserva por alguna razón, la creación de lugares de aparcamiento-subterráneos o áreas- en las antiguas plazas.

En el caso de Ibiza, lo escarpado del promontorio de la acrópolis ha salvado las murallas. Asimismo, hasta época reciente no existe una clase económicamente potente que pudiera necesitar el suelo del casco antiguo y no surgen vías de penetración. La abundancia del suelo inmediato, lo costoso de las obras, y la fruición militar de Ibiza liberan a las murallas de la piqueta. Vara de Rey será el nuevo eje del CBD. En época reciente, la sensibilización hacia los recintos históricos, y la legislación al respecto imponen un respeto hacia la ciudad antigua. Ibiza, por tanto, se ha salvado a la labor destructiva que ha tenido lugar en los recintos históricos de otras muchas ciudades. Con todo y con eso, en los bordes y dentro de los límites de la zona de respeto, lindantes con el ensanche, han sucumbido algunos edificios de baja densidad en favor de bloques de muchas mayor ocupación y mucho menor nivel estético.

Sin embargo Ibiza ha tenido otros problemas: el aprisionamiento del centro histórico por los ensanches, la congestión de tráfico y el apantallamiento de la ciudad con bloques residenciales muy poco atractivos. El ensanche de posguerra se construye con cánones decimonónicos a pesar de la motorización masiva. La única diferencia es que los cánones decimonónicos eran más generosos en cuanto a espacio libre y las densidades menores que las actuales.

Las vías de penetración (Sta. Catalina, S. Antonio, S. José) se estrechan contra Vara de Rey, que, a duras penas puede hacer de distribuidor de una a otra y hacia el casco antiguo.

Estas vías comportaban un tráfico muy inferior y abrían el campo a la ciudad con los alamedas de sus bordes que llegaban hasta Vara de Rey.

Había que dar más fluidez al tráfico en un momento en que la ciudad se sitúa en función de este.  
Solución: Si talan los árboles y se ensanchan los carriles de tráfico. Estas vías cortan zonas de alta densidad, se han llenado de semáforos, de cruces, tienen asfaltado nuevo, los vehículos corren

más pero la congestión es la misma para ir a estrellarse en Vara de Rey.

En vez de impedir o controlar al máximo la entrada motorizada al casco, Ibiza, como muchas otras ciudades, ensancha sus avenidas y tala árboles.

Dejando aparte que la tala de arbolado fué una medida a muy corto plazo ante la perspectiva de nuevos viales (Macabich, Cinturón de Ronda), los pocos metros ganados en anchura no están en proporción al aumento del parque de automóviles. Las demandas del automóvil van en aumento: En las grandes ciudades se tala árboles, se ceden calzadas completamente al tráfico, se trazan pasos subterráneos y elevados, et. etc. pero el problema de la congestión sigue existiendo y tragando gran parte del presupuesto municipal. Sería más lógico -y más barato. el reconsiderar la función del automóvil en las ciudades. Esto requiere un estudio minucioso. La planificación debe marcar tendencias y no únicamente seguir las.

Si se sigue el criterio de cubrir las necesidades de los que van en coche, ya que este es la tendencia del usuario, el centro de las ciudades debería convertirse, de acuerdo con este criterio, en una pura carretera. Como no es posible ir cediendo más y más al automóvil -especialmente en una situación constrictiva como es el casco urbano de Ibiza- habría que plantearse el problema desde un punto de vista totalmente distinto.

Dejando aparte el hecho de que el casco de Ibiza sirve a toda la isla, es imposible satisfacer las demandas futuras siquiera del automóvil del casco. de seguir la línea de comportamiento de cesión a sus demandas.

Actualmente hay en Ibiza 0,15 de coche por persona (3.800 coches-25.000 h.) El Ministerio de Transporte Británico fija como cifra de saturación 0,4 coches y 0,55 de todo tipo de vehículo por persona. Hay que tener en cuenta que las ciudades inglesas son en general menos densas que Ibiza. Tomando esta cifra de saturación y la población potencial del casco. de seguir la tendencia actual el casco ur-

bano de Ibiza puede llegar a tener 28.000 vehiculos-(50.000 personas). Haría falta ampliar mucho las calles para albergar esta cifra de automóviles.

Estamos de acuerdo con G. Copurtt cuando, al hacer previsiones para la nueva ciudad inglesa de Cumbernald, indica que la tendencias futuras son muy difíciles de predecir y, en gran parte, depende de la política gubernamental. En Ibiza dependen, además, del turismo lo que dificulta aún más toda predicción. Tampoco es muy fiable basarse en las tendencias de años anteriores ya que los datos de que se dispone no responden a la realidad de vehículos que usan el casco.

Hasta ahora las previsiones en cuanto a parque de automoviles se han quedado siempre cortas. El ritmo de aumento del parque depende de muchos factores y varía mucho de un lugar a otro.

Las cifras americanas, con algunos años de retraso, quizá den una idea más clara de la tendencia de aumento del parque movil. En 1925, Estados Unidos tenía el ratio Vehiculo/persona de la Ibiza actual, Excepto durante el bache de la depresión y la guerra, el aumento anual ha sido desde 1910 a 1960 del 1,6% anual. De seguirse esta tendencia en Ibiza, la cifra de saturación Británica (0,55 V/H) se alcanzaria en 25 años. de seguir la tendencia americana tambien en materia de regulación de tráfico, dentro de 25 años, Ibiza debería estar cubierta de autopistas y puentes colgantes y... aún habria problemas de tráfico.

El mejorar las carreteras de penetración y hacer más aparcamientos dentro del casco en vez de aliviar la congestión lo que hace es empeorarla ya que acceden al centro vehiculos, que de otra forma, no lo harian. Los aparcamientos nunca deben estar en el centro histórico o en pleno CBD. sino periféricos a este. Muchas de nuestras ciudades han cometido el grave error de concebir la ciudad según la tendencia del tráfico, ampliando las vias de penetración (tipo Castellana) y cediendolas por completo al automovil. Al tiempo, que se crean aparcamientos en pleno centro (el caso más trágico quizás sea la Pl. Ma-

yor y las Descalzas Reales de Madrid). Los grandes almacenes con aparcamiento propio son también grandes responsables de atraer a gentes que, de otra forma utilizarían otros medios de transporte. Almacenes tipo Corte Inglés-Preciados han empeorado sensiblemente el tráfico en los centros de nuestras ciudades.

De acuerdo con Paul Ritter, a menudo que disminuye la velocidad (hasta 15 Km/h) aumenta la capacidad y la fluidez de una carretera. En viales de 10 m. de ancho, mientras a 15 Km/h pueden circular 1.100 vehículos/h. a 30 Km/h. solo lo pueden hacer 350v/h. solo lo pueden hacer 350v/h. A mayor velocidad mayor espacio entre coche y coche.

La capacidad de una carretera disminuye si hay vehículos aparcados o si hay muchos cruces. De ahí, la necesidad, en beneficio del automovilista y del peatón, de reducir el número de viales circulables (creando islas peatonales con circulación periférica) y aumentar el número de aparcamientos periféricos al recinto histórico y de respeto.

Reduciendo el tráfico drásticamente con el cinturón de ronda, las áreas precintadas, y las limitaciones de acceso, Ibiza podría ser una ciudad mucho más cómoda para todos. Según los cálculos del Road Research Laboratory, por un vial de dos carriles de 4 m, sin interrupciones y con los coches circulando a 25 Km/h pasan cómodamente 220 vehículos/hora. Si se previera coartar el acceso motorizado a la ciudad y desviar el tráfico con otros destinos, las grandes carreteras de penetración nos parecen un tanto ilógicas. Sería más lógico facilitar el paseo y un transporte público adecuado que cambiase las tendencias de uso del automóvil en la ciudad.

ENCUESTA: PREGUNTA 5B. CUADRO . ANALISIS FRECUENCIAS RELATIVAS VERTICALES

Sondeada la opinión de Ibiza sobre los problemas de tráfico y aparcamiento (debiera haberse escindido), tomando como base el % de la muestra que dispone de coche o furgoneta.

-Tienen problemas cerca de casa	_____	58%
" " " del trabajo	_____	36%
" " en desplaz. urbanos	_____	74%

Una inmediata conclusión sería que la aglomeración de tráfico principal se produce en los desplazamientos por la ciudad. Ibiza es un centro comercial y además, un polo de atracción local. El P.R.I. ha incidido especialmente en la limitación de estos desplazamientos que, a menudo, son muy poco necesarios debido a las distancias escasas. Es precisamente el residente de Vara de Rey el que más acusa este problema de tráfico y aparcamiento (89%).

El casco urbano de Ibiza tiene una función de dormitorio. Es por lo que se acusan problemas también en la zona próxima a la vivienda.

Son precisamente los barrios antiguos y Vara de Rey los que más acusan este problema.

Solo el 36% encuentra problemas cerca del lugar de trabajo, ya que, aunque tenga Ibiza un carácter laboral, el 40% de la muestra/base o no trabaja o lo hace fuera de la ciudad. Dentro de la ciudad, las áreas periféricas menos congestionadas agrupan a buena parte de la actividad laboral.

La frecuencia relativa más alta de sensibilización del conductor a este problema en el área de trabajo la da el Ensanche III (60%). En este barrio el 56% de la muestra total trabaja muy cerca. Sería interesante el cruce de esta pregunta (5B) con la 8 (distancia al trabajo) y de esta con la 7 (modo de desplazarse al trabajo) y analizar un indudable uso innecesario del automóvil.

A nivel de actividad profesional, los estamentos señalan problemas de tráfico y aparcamiento con % superiores a la media: Profesionales titulados (65%), grandes propietarios e



industriales (56%), pequeños propietarios comerciantes (45%), lo que parece indicar que los estamentos profesionales más altos trabajan (en empleos de cuello blanco) en el CBD o, al menos, en la ciudad (como se colige del análisis de la p-8) y, por las características de su actividad, requieren desplazarse con más frecuencia y de forma rápida que los asalariados.

TABLA RESUMEN. PROBLEMAS TRAFICO  
 % superiores a la media

<u>BARRIOS</u>	<u>Total</u>	<u>casa</u>	<u>trabajo</u>	<u>ciudad</u>
Vara de Rey	2	X	--	X
La Penya	1	X	---	---
La Marina	2	X	X	---
Dalt Vila	1	---	X	---
Molinos	2	X	---	X
E. I	3	X	X	X
E. II	1	X	---	---
E. III	1	---	X	---
Figueretes	1	---	---	X
Escandell	0	---	---	---
Vivé	0	---	---	---
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	14	6	4	4

Barrios más conflictivos:

Ensanche I  
 Vara de Rey  
 La marina  
 Molinos

Barrios no conflictivos:

Can Escandell

Es Vivé

Es precisamente en los barrios más conflictivos, donde se ha intentado buscar soluciones alternativas al tráfico que las propuestas hasta el presente.

Aunque, tras la prueba del  $\chi^2$  se observan diferencias significativas en cuanto a Barrio, Habitat, región y Profesión, sólo hemos considerado principalmente el barrio dado a las características de la pregunta y de este informe.

EL 91% DE LOS ENCUESTADOS OPINA QUE IBIZA TIENE DEMASIADO TRAFICO EN LAS CALLES. En es pregunta (P6) no se aprecian variaciones significativas tras el análisis de  $\chi^2$ .

Comentarios a la P7 (modo de desplazarse casa/trabajo) (análisis de frecuencias relativas verticales).

El 43% de los entrevistados se traslada a pie, el 32% en coche y el 6% en moto. El uso del autobús es muy escaso (3%). Prácticamente no existen líneas urbanas.

Hay un % considerable de personas que aunque poseen vehículo se desplazan a pie al trabajo ya que el % de los que utilizan coche o moto es sensiblemente inferior al índice de motorización. ( el 33% de las motos y el 38% de los coches se utilizan con fines no laborales). Sin embargo, para una ciudad del tamaño de Ibiza y donde sólo el 16% de la muestra trabaja fuera de la ciudad el uso del automóvil es excesivo.

A falta de datos cuantitativos podemos aventurar de estos datos que, en Ibiza, a horas punta, hay un mínimo de 1200 coches circulando. La mayoría de los vehículos utiliza alguno de los tres grandes viales de penetración, que, de acuerdo con el cálculo del Road Research Laboratory, podrían acoger (caso de no tener interrupciones) a 25 Km/h. un caudal máximo de 950 vehículos/hora.

entre las tres.

Ante la imposibilidad de resolver el problema de ese 91% de los ibicencos cediendo indefinidamente espacio al vehículo, sería más lógico un punto de vista totalmente diferente y una limitación de la circulación rodada.

#### SEGMENTACION EN FUNCION DE BARRIOS DE RESIDENCIA.

Barrios cuya población se desplaza a pie al trabajo en % superior al promedio.

	<u>a pie</u>	<u>en coche (i)</u>
Vara de Rey	55%	33%
La Penya	63%	0%
La Marina	52%	15%
Ens. III	56%	25%

i) Excepto en Vara de Rey, el % superior a la media de gentes que se desplazan a pie coincide con % inferior al promedio que se desplazan en automóvil.

Barrios en los que su población se desplaza al trabajo a pie en % inferior al promedio (coincide con un desplazamiento en coche superior al promedio, excepto en Can Escandell -muestra no representativa- y Dalt Vila, donde abundan los jubilados o que utilizan otros medio. Esta última zona hay pocos automóviles):

	<u>% a pie</u>	<u>% en coche</u>
Dalt Vila	41%	9%
Molinos	38%	42%
E. I	40%	33%
E. II	28%	48%
Figueretes	33%	43%
Escandell	33%	0%
Es Vivé	33%	50%

Segmentación en función de la actividad profesional.

Actividades con % de desplazamiento al trabajo, a pie, superior a la media.

-Pequeños propietarios. Comerciantes	52%
-Profesionales	57%
-Obrero-peón	55%

En los dos primeros casos, el lugar de trabajo suele estar próximo a la vivienda. En el tercero, el índice de motorización es bajo.

El resto de los estamentos profesionales utilizan relativamente más el coche como medio de desplazarse al trabajo. Sería interesante -además de un más profundo análisis objetivo- un análisis de las connotaciones del automóvil.

En resumen, un 60% trabaja en la ciudad: de los cuales, el 75% trabaja muy cerca de su domicilio y el 16% trabaja fuera de la ciudad. De ahí el escaso uso de autobuses interurbanos y de coche como forma de desplazamiento por parte los habitantes del casco. Dado el carácter eminentemente terciario que está adquiriendo Ibiza, quizá será más frecuente el desplazamiento campo-pueblo → Ibiza. Este trasiego de coches de y hacia la ciudad (sumado el 12% ciudad → afueras) congestiona de una forma importante los viales de penetración. Hay que tener en cuenta, también, que se observa una estrecha correlación entre "afueras de la ciudad" y "fuera de la ciudad" lo que hace suponer que ambos términos se confundieron o se presentaron sin matizar por los encuestadores. Probablemente la mayoría de las respuestas corresponden a fuera de la ciudad (con lo que aumentaría su frecuencia) ya que para un ibicenco "a fora" suele significar el campo.

El hecho que sea Ibiza un polo de atracción a nivel comarcal en cuanto a comercios y servicios hace que debamos sumar un im-

portante número de desplazamientos por el interior del casco de este tipo, mucho más importante que el indudablemente escaso que coge el coche para recorrer una pequeña distancia casa/trabajo.

Según un estudio realizado en U.S.A., el 30% de los viajes en coche son de trabajo, el 20% de compras, el 10% llevar niños a la escuela, y el 22% diversión y el 18% otros, ( ).

En Ibiza la proporción de viajes de trabajo debe ser, sin duda menor, -falta estudio de usos del automovil- debido a la estructura suburbial distante y la concepción ciudad=trafico americana frente a la ciudad europea más compacta y densa.

El viaje Casa/trabajo, si este se realiza en un casco requiere lugares donde el coche repose durante horas para ser usado muy escasamente. Dentro del casco este uso debiera ser suprimido.

En cuanto a las escuelas convendría popularizar el uso de transporte escolar colectivo.

Las compras, generalmente, no requiere un trayecto tan estandarizado como suele ser el del trabajo. A menudo las madres realizan sus compras con niños. Se requiere por tanto un centro comercial variado, y seguro y libre de tráfico. El centro comercial suburbano de tipo anglosajón, además de restar vida a l centro propio -y no tener su animación- es difícil de potenciar. Convendría sin embargo liberar al casco de algunas de sus funciones que implican transportes constantes (mercado). Convendría preveer plazas de aparcamiento cercanas al CBD. para esta actividad. Estos aparcamientos deberian ir retirndose a medida que avance el CBD ya que nunca el vehiculo debe interferir en las actividades del centro. A medida, que los aparcamientos se hacen más periféricos se debería sustituir el vehiculo privado por transporte colectivo. Existen vehiculos publicos lentos aptos para zonas peatonales así como otros sistemas que eliminan la necesidad del tráfico rodado-

## ESTRATIFICACION POR BARRIO DE RESIDENCIA/

Los barrios cuyos habitantes trabajan muy cerca de su domicilio en % superior a la media son:

La Penya	63%
La Farinà	54%
Ens. III	56%

En los dos primeros barrios hay un índice de motorización bajo y un % elevado de desplazamiento a pie.

En los barrios cuyos habitantes tienden a residir más bien lejos del lugar de trabajo (Vara de P<sup>ta</sup>, Molinos, Ens. II, Figueretes) los índices de motorización son más elevados.

No se realice la estratificación por habitat y región de origen no se realice por considerarse que las variables no están directamente relacionadas. Existe independencia estadística a primer nivel.

En función a la profesión del cabeza de hogar vemos que son los profesionales y los grandes propietarios industriales - o sea los de estatus socioeconómico más alto- los que trabajan más cerca. Asimismo, las profesiones white collar, o sea todos aquellos que tienen que ver con el CBD y la ciudad como centro de servicios y, por el otro extremo, los obreros y peones ya que la actividad invernal que absorbe una mayor cantidad de peonaje fuera de temporada es la construcción y se concentra en la ciudad. Coincide con los % más altos de desplazamiento al trabajo a pie.

Esta clara la existencia de una situación conflictiva vehículo/peatón que dificulta el uso satisfactorio de la ciudad por ambos.

Este conflicto no sólo es patente al que vive en la ciudad o en la isla sino a muchos turistas.

Sobre el total de los encuestados:

54,33% Opina que debe haber calles peatonales

48,81% " " " reducirse los ruidos.

44,88% Prohibir el automovil en el centro.

Estos tres temas ocupan los lugares 10, 12 y 16, por orden de preferencia, en una lista de 40 temas ( ).

En un barero de 10 puntos, Ibiza solo alcanza 4,30 en calidad urbana, y 3,17 en ruido.

Hay que considerar, asimismo, que el 42% de los turistas pasa como mínimo 1 hora paseando por las calles de la ciudad, el 43% de compras mientras tan solo el 5% utiliza el automóvil para ir a la ciudad. ( )

La reorganización del tráfico rodado y peatonal de la ciudad propuesta en el P.P.I. o recordada en este informe intenta cambiar de signo la tendencia de cesión sin límite de la ciudad al automóvil que—como hemos visto—no conducirá más que a hacer de Ibiza una ciudad inhabitable sin solucionar el problema. Se intenta racionalizar el tráfico en beneficio de automovilistas, peatones y residentes para hacer de Ibiza una ciudad más humanizada y que adquiere una escala adecuada. El tejido urbano de Ibiza y las altas densidades de población imponen muchas limitaciones. Sin optar por soluciones más drásticas se ha intentado aliviar los problemas de la ciudad con una readecuación de los usos de los viales ya existentes.

## EXPOSICION DEL MODELO ADOPTADO (DEF)

A efectos de comprender los diversos pasos a realizar para conseguir el objetivo general de "Racionalización del tráfico rodado y recuperación de áreas para uso peatonal, se ha aplicado el "arbol esquemático de pertenencias", modelo que en su desarrollo permite establecer.

En una jerarquía de objetivos y opciones claramente definidos en cinco niveles, cuyo fin es el objetivo global.

### NIVEL 6 Objetivo global.

Este nivel no responde a operación alguna por cuanto define el objetivo global al que se encaminan todas las operaciones de los otros niveles.

### NIVEL 5 Objetivos parciales.

Se limita a señalar las partes esenciales de que se compone el objetivo global, definiendo cada aspecto concreto, con íntima ligazón entre los objetivos y a cual quien medida o actuaciones repercute en todos ellos.

### NIVEL 4 SISTEMAS DE GESTION.

Este nivel aborda la instrumentalización de las diversas tareas en cuanto a cuales han de ser los organismos que deben hacer viable su realización.

### NIVEL 3 Campos de actuación resultantes II fase.

Aquí se definen una serie de medidas a cubrir en una segunda fase y que constituyen realizaciones concretas, actuaciones sobre blancos determinados que complementan lo realizado en el



nivel anterior.

#### NIVEL 4 CAMPOS DE ACTUACION RESULTANTES Fase I/

Este nivel, resultante de las operaciones básicas realizadas previamente, define una amplia gama de operaciones con las que se establece ya una primera imagen del objetivo que se pretende conseguir. Detalla aspectos muy concretos, pero que no serían posibles, tengase en cuenta, si antes no se hubiera abierto en el nivel primero.

NIVEL 1 Tareas básicas condicionantes Define y relaciona las tareas fundamentales para alcanzar cada objetivo, condicionantes en la medida que la no realización de alguna de las tareas descritas, nos cierra el paso a otras operaciones y cierra la movilidad del AEP.

#### SOLUCIONES QUE EXIGEN UNA JUSTIFICACION O EXPOSICION DE SU VIABILIDAD.

1) CIRCULACION BORDE MURALLA. Para esta solución, que a la vez resulta la más conveniente, sería necesaria la desaparición de los edificios (fuera de ordenación y de usos incompatibles) adosados a esta parte de la muralla, con lo el vial tendría una anchura y capacidad suficiente para absorber la circulación en doble sentido. Si en una primera etapa, esta solución podría demorarse circulando por Cayetano Soler y la salida de Dalt Vila, lo entenderemos no obstante poco recomendable, por cuanto afecta la circulación peatonal. En la segunda etapa se hace del todo imprescindible.

#### 2) ULTIMO TRAMO DE MACABICH/CONEXION AVDA/ PAZ.

La apertura del último tramo de l. Macabich y su conexión con la Avda. de la Paz, daría mayor fluidez al tráfico y descongestionaría niveles secundarios (solución etapa VI)

3) PUESTA EN SERVICIO CINTURON DE RONDA.

con la puesta en servicio del cinturón de Ronda, el recorrido hacia el casco antiguo va por C. Blanco → B. Roselló → Wallis y de salida por el mismo itinerario en sentido opuesto. Propuesta a estudiar con más detalle.

4) TRANSFORMACION AVDA. ESPAÑA.

Transformación de la Avd. España en vía secundaria tipo rambla mixta, de un solo sentido hacia san José hasta cruce con vía Romana (descendente hasta casco sólo).

## TRANSPORTE PUBLICO

El transporte público comodo. económico y adaptado a las necesidades del entorno puede aliviar la presión del tráfico y modificar las tendencias de uso excesivo de vehículos-

Transporte público no significa, necesariamente, los autobuses tradicionales ya que estos, por su tamaño, velocidad y contaminación, son inadecuados a zonas precintadas para peatones. Deberá estudiarse, en estas zonas, la posibilidad de poner en servicio vehículos más adecuados del tipo "pedescar" o "pedestrain" y microbuses en las zonas del ensanche. Su financiación y tarifas de uso podría solucionarse por gestión pública por medio de algún tipo de impuesto. El ideal sería que el transporte urbano público fuera gratuito y mantenido por medio de tasas.

### COMENTARIOS A LAS PREGUNTAS 9 Y 10 SUFICIENCIA-INSUFICIENCIA DEL TRANSPORTE PUBLICO/

De las respuestas del sondeo parece deducirse que los servicios de autobuses son suficientes para el usuario, tanto los urbanos como los interurbanos.

El 20% de los entrevistados opina que el S.A.U. (Servicio autobuses Urbanos) es insuficiente y el 35% que es suficiente. Se recoge un elevado porcentaje de NO (36%).

Este porcentaje relativamente alto de satisfacción parece paradójico ya que el S.A.U. es prácticamente inexistente.

El alto porcentaje de N<sup>o</sup> quizá sea debido a que el entrevistado ni siquiera conoce la existencia de este servicio.

Las opiniones favorables quizás sean debidas a una cons-

tatación de la proximidad de las distancias; o a un desconocimiento total de un transporte urbano adecuado con lo que se carecería de modelos de referencia; A un deseo irracional de usar el automóvil como algo cercano al celo del neófito; o, finalmente a una respuesta estereotipada.

De forma, en cierto modo, lógica, la opinión general mejora respecto al S. A. I. (Servicio Autobuses Interurbanos)

17% Opina que es insuficiente  
57% Opina que es suficiente.  
27% No opina.

De nuevo aparece un elevado porcentaje de NO. Quizás por la preponderancia de uso del vehículo privado y el escaso uso del S. A. I. ante lo que se carece de referencia real. Hubiera sido más adecuado entrevistar a los propios usuarios como un estudio aparte. Son los de fuera de Ibiza los que más utilizan el S. A. I. Los autobuses no son cómodos ni excesivamente regulares o rápidos y, a menudo, van sobrecargados

Respecto a las estratificaciones de opinión, en los cruces (Habitat, región, profesión) las correlaciones son considerables. Al no ser objetivamente equiparables ambos servicios (S. A. U. y S. A. I.) esta correlación nos lleva a pensar que las respuestas responden a estereotipos de opinión, (quizás debido a la proximidad conceptual de las dos variables analizadas) y son poco representativos.

#### ESTRATIFICACION EN FUNCION DEL BARRIO DE RESIDENCIA/

Los barrios cuyos habitantes manifiestan una opinión negativa con respecto a la media son:

<u>S. A. U.</u>	<u>S. A. I.</u>
Vara de Rey	Ens. I .
La penya	Figueretes
Figueretes	CAn Escandell
CAn Escandell	Es Vivé
Es Vivé.	

Excepto para los tres últimos barrios no se aprecia correlación entre las opiniones en función de la estratificación por barrios. Los barrios cuyos habitantes manifiestan opiniones fuertemente negativas respecto a ambos servicios son: E. I, E. II, Figueretes, CAE Escandell y Es Vivó-

La razón de esta correlación quizás sea debido a que en los tres últimos barrios es difícil deslindar si el autobús que cubre -o debiera cubrir- la zona es urbano o interurbano ya que se trata de zonas periféricas (en menor medida Figueretes.)

Sin embargo, es probable que la respuesta se deba a un estereotipo de actitud ya que si bien es seguro que la opinión sobre S.A.U. esta directamente ligada al barrio, no lo está la opinión sobre S.A.T. . Esta sospecha parece confirmarse al analizar la variación de opiniones respecto a otros factores (habitat, origen, profesión); la correlación entre las opiniones es casi perfecta tal como se aprecia en el gráfico.

Así pues, el único criterio válido de análisis respecto a la opinión sobre S.A.U. es, en todo caso, la estratificación por barrios. a excepción probablemente, de los cuatro señalados antes, la falta de modelos de referencia estereotipa las opiniones.

#### PRECIO. TRANSPORTE COMENTARIO A LAS PREGUNTAS 11 Y 12

(Graf.        ) (Análisis de frecuencias relativas verticales).

#### METODO DE ANALISIS

Para unificar las opiniones de los tres valores que adopta la variable Precio (caro, Barato, Normal), se ha realizado la siguiente ponderación.

	Índice de frecuencias		
	ponderación (a)	Verticales (B)	(a)X(b)
Caro	10	13	130
Normal	5	55	275
Barato	0	7	0
		<u>S: 75</u>	<u>S: 405</u>

$$\text{Índice opinión precio} = \frac{\sum (a)X(b)}{\sum (b)} = 5,4$$

Según este mecanismo, el índice varia desde un valor 0 (100% opina que es barato) hasta un valor 10 (100% opina que es caro). El gráfico presenta en ordenadas las variaciones del índice de opinión sobre precios.

#### TOTALES

La opinión general de los entrevistados es que el precio de los autobuses es normal (índice opinión 5,4) y el precio de los taxis es caro (8,2)

Objetivamente, los autobuses tienen unos precios no excesivamente altos (alrededor de 1 Pta./KM.), Los taxis, por contra, no llevan taxímetro y los precios más altos, en general, que en muchas ciudades, especialmente para trayectos urbanos. El amortizar el bache del invierno corre directamente a cargo del usuario.

En algunas ocasiones, el S.A.T. resulta caro. como puede ser el caso de los estudiantes del Instituto que usan fuera de la ciudad ya que no existen colegios mercedes no transporte escolar. Sobre el S.A.U. debe tratarse de una opinión estereotipada ya que dicho servicio prácticamente no existe.

#### ESTRATIFICACION POR BARRIOS DE RESIDENCIA

En función de este criterio. las variaciones para cada segmento poblacional analizado, son paralelas en cada uno de los ítems analizados (precio autobuses(P.S.A.)-Precio taxis (P-S.T/). Las variaciones respecto a los índices medios de

de opinión son poco significativas, excepto para los barrios siguientes:

	<u>INDICE DE OPINION PRECIOS</u>	
	<u>P.S.A.</u>	<u>P.S/T.</u>
Figueretes	4	9,2
Can Escandell	5	7
Es vivé	2	7
Promedio	5,4	8,2

No parece existir explicación plausible para estas variaciones. El ilógico que los habitantes de Can Escandell y de Es Vivé crean que los precios de autobuses y taxis son baratos, en una medida superior a la media, cuando para ellos el factor económico debe ser básico. Quizás los entrevistados hayan contrastado los precios que siguen para ellos con el resto del casco y los encuentren relativamente baratos debido a su mayor lejanía del centro. Otro posible explicación que quizás sea el escaso uso o la escasa representatividad de la muestra en estos barrios concretos (se trata de Can Cantó realmente en vez de Can Escandell. La muestra es muy pequeña).

En la estratificación en función del Habitat y la Región de origen y la profesión del C.F. no hay variaciones significativas comportándose los estratos de forma similar al promedio de la población.

UTILIZACION DEL TRANSPORTE PUBLICO. COMENTARIOS A LAS PREGUNTAS B y BA (Análisis de frecuencias relativas verticales)

Hubiera sido muy interesante cruzar esta pregunta con el precio.

TOTALES

Respecto a la pregunta BA se ha tenido en cuenta sola las respuestas, "porque prefiero cobhe" y porque sale poco" por considerar que las frecuencias correspondientes al

resto de las posibles respuestas son insignificantes cuantitativamente.

Resultados

Si Utiliza S.A.I.	_____	37%
No " "	_____	62%

No se ha tenido en cuenta el S.A.U. porque, como se indicó, es casi inexistente. Observamos un escaso uso del S.A.I. De nuevo el hecho de ser Ibiza una población centripeta con respecto a la isla, influye en el uso de transporte. De haberse hecho esta pregunta en otros centros, (San Antonio, Sta. Eulalia...). probablemente las respuestas serían otras. Algunas puntos de la isla están muy mal servidos.

Respecto a la no utilización de S.A.I., el 52% alegan como motivo el utilizar coche propio (como consecuencia del elevado índice de motorización de Ibiza y a lo poco concentrado de los posibles puntos de destino). El 40% alegan como motivo el que salen poco y van a pie por lo reducido de las distancias de sus desplazamientos. No se recoge ninguna opinión fuertemente contraria al S.A.I., hecho que concuerda con los resultados de la P. 10.

ESTRATIFICACION POR BARRIOS DE RESIDENCIA

Los barrios cuyos habitantes utilizan el S.A.I. con % superior a la media son:

La Peña	62%
Ens. II	48%
Escandell	66%

La muestra de Can Escandell es reducida. De todas formas, y a pesar de ello la respuesta concuerda con lo alejado de la zona (que hace asimilable al S.A.U. con el S.A.I.) y el bajo índice de motorización de la misma.



La Peña es un barrio con % elevado de elementos de status bajo e indice de motorización también bajo. (Vid. analisis. pref. 5).

Los barrios cuyos habitantes utilizan el S.A.I. en % inferior a la media son:

Vara de Rey:	73%	No utilizan
Dalt Vila :	66%	"
Molinos :	73%	"
Ens. III :	69%	"
Figueretes :	70%	"

Para los habitantes de Vara de Rey, el motivo es porque utilizan coche ya que es un barrio de status alto, con índice de motorización también alto. Hay que tener en cuenta las connotaciones de status del automovil privado frente al transporte público en un país como el nuestro donde el "commuting" suburbano no es algo generalizado.

Los habitantes de Dalt Vila no realizan normalmente grandes desplazamientos.

En los otros tres barrios habra que tener en cuenta la distancia al trabajo, el tipo de desplazamientos y, de nuevo, la carga connotativa del autobús.

No se realiza el analisis en función al habitat y región de origen del C.F. ya que no esto prevee estar relacionado con la utilización de autobuses. De estas relacionado con algo sería, en todo caso, con el lugar de residencia y la categoría profesional.

De existir correlación esta sería de segundo orden, por mediación de la relación Barrios  $\longleftrightarrow$  Origen, Profesión  $\longleftrightarrow$  Origen, Profesión  $\longleftrightarrow$  Habitat.

ESTRATIFICACION EN FUNCION DE LA ACTIVIDAD PROFESIONAL DEL C.F.

La correlación entre actividad profesional y utilización del S.A.I. es clarísimo, incluso a nivel gráfico.

Actividades que utilizan S.A.I. por encima de la media	%util	Actividades que utilizan S.A.I. por debajo de la media	%
Obrero-Peón	45%	Empleado-Administrativo	34%
Obrero especializ.	44%	Militar (Sub)	25%
		Militar (J.O.)	36%
		Funcionarios, C.M.	29%
		Profesionales	26%
		Comerciantes	31%
		Grandes Prop. Indust.	8%

En conclusión: a menor status profesional, mayor utilización del S.A.I.

Respecto a los motivos de no utilización del S.A.I., también se aprecia una marcada correlación con las variables profesiones

<u>MOTIVO NO UTILIZA S.A.I.</u>	<u>STATUS</u>	
	<u>ELEVADO</u>	<u>BAJO</u>
Porque utiliza coche propio:	X	—
Porque sale poco/va cerca	—	X

De nuevo aparece, tras este analisis, una clave más del campo connotativo del automovil. Lejos de ser puramente una máquina funcional es un vehículo autoafirmador. El autobús, la moto (con la limitación infantil o deportiva-escasa) tienen unas connotaciones contrarias. Esto no sucede en

otros países. En U.S.A. disminuye el uso de vehículos después de los \$10.000 año de sueldo. A pesar de las molestias que se acusan -por parte de los propios encuestados- en el tráfico se sigue utilizando el automóvil. En vez de proveer más y más espacio y facilidad para este, lo que significaría el seguir la tendencia, hay que crear nuevas tendencias -contrarias. porque como hemos visto las demandas del automóvil no podrán ser nunca satisfechas en el caso de Ibiza. Aun en el caso de U.S.A. con un parque móvil, una estructura urbana y viaria y una tendencia e intereses fuertes en favor de la motorización se está intentando ir contra esta tendencia que aboca en el caos. Como ejemplos americanos podemos citar el monorraíl de Seattle, los pedescars de Disneyland, la potenciación reciente del transporte colectivo y el ferrocarril, los vehículos sobre raíles en el centro de autopistas o la planificación de nuevas ciudades con poco tráfico (caso de Breston).

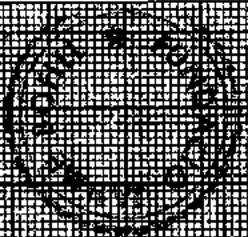
En Ibiza es precisamente la red peatonal, las calzadas de bicicletas, y el transporte público lo que debe ser potenciado buscando una limitación en el uso del automóvil y una ordenación de este uso que signifique unos menores costes sociales.

Desde un punto de vista puramente pragmático y economicista, indicaremos que el 30, 90% de los turistas encuestados se quejan de las deficiencias en el transporte público.

INFLUENCIA EN EL USO DE LA MEJORA DEL SERVICIO (Crif/ 13 B  
(Frecuencias relativas verticales)

De entre los que no utilizan actualmente el servicio por motivos no objetivos, o sea porque no le gusta el autobús, el 67% si que lo utilizaría y el 33% seguiría sin

utilizarlo aunque mejorara. Como la frecuencia absoluta de los que no utilizan el autobus simplemente porque no les gusta es muy escasa (3 individuos en la muestra), la cantidad de personas de la población que aunque se mejorase y abaratase el servicio no lo utilizarían por esta razón, sería también muy escasa. Probablemente hubiera sido necesario cruzar por esta variable no solamente a los que no les gusta sino a todos los que no lo utilizan por las razones que sea, y hubieramos obtenido una imagen más realista del uso potencial una vez mejorado el servicio. De todos modos, es difícil preveer este uso ya que no existen modelos de referencia. Estamos seguros que una vez impuestas las limitaciones que se recomiendan al uso excesivo del automóvil, el uso del transporte público sería muy satisfactorio si este es adecuado. Hay simplemente que cambiar las tendencias ofreciendo una imagen y una posibilidad de utilización de la ciudad que el propio uso pruebe como más satisfactoria.



PIZ. GRABADO SUPER. E. PAVIMENTO DE ESTEREOCROMO

SI POSITIVO  
NO NEGATIVO

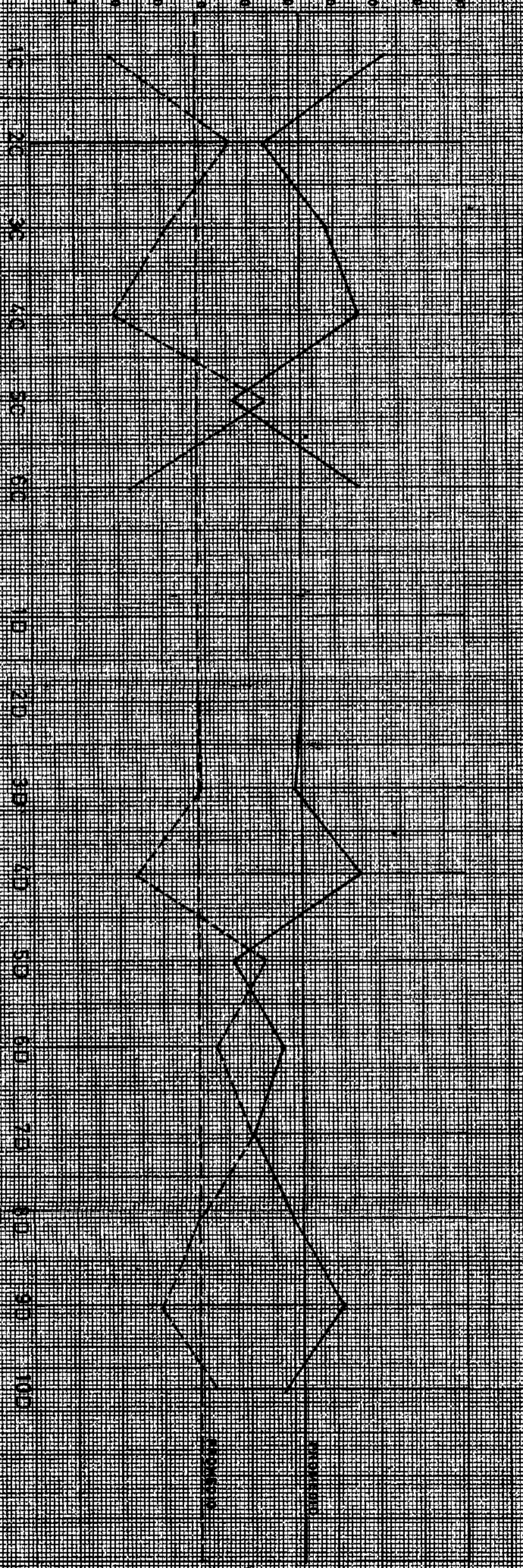
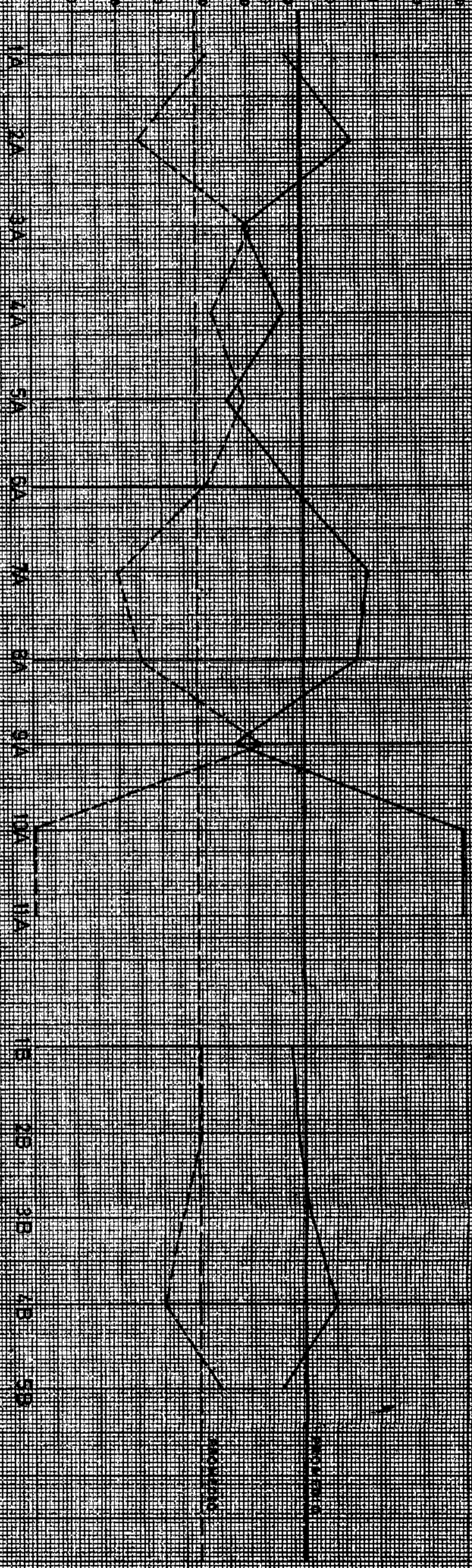
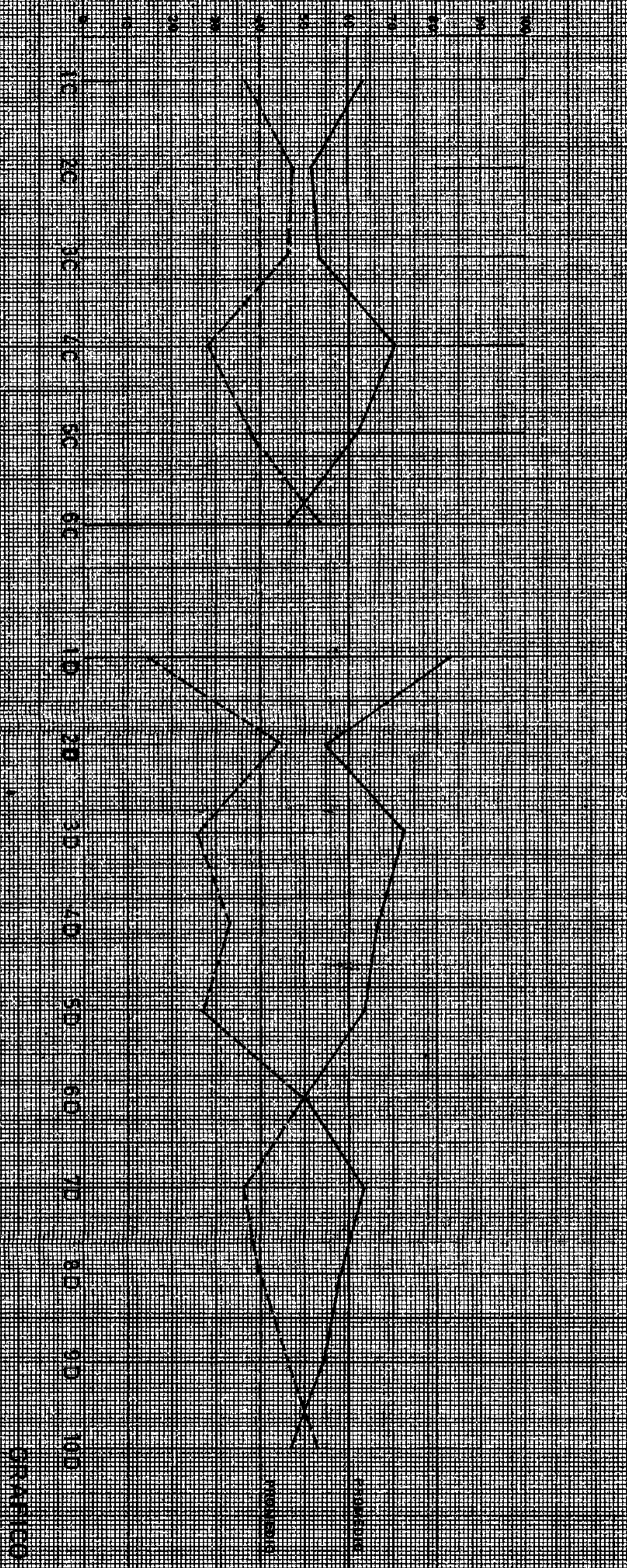
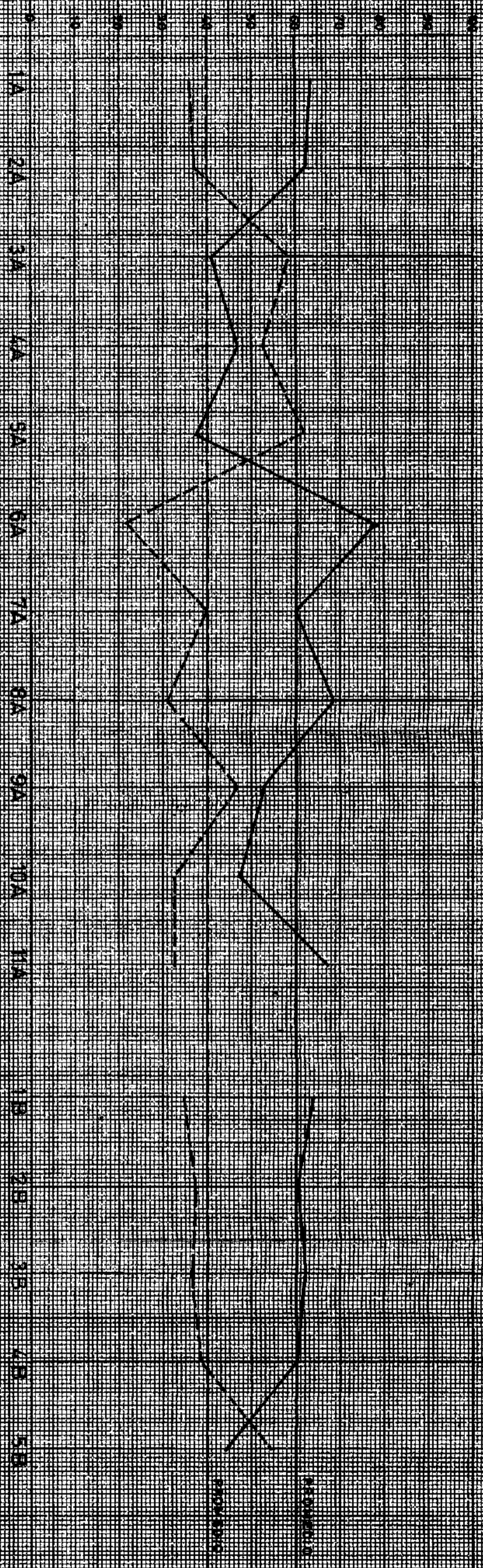




FIG. 3 OPINION SCORES IN LUMBARION

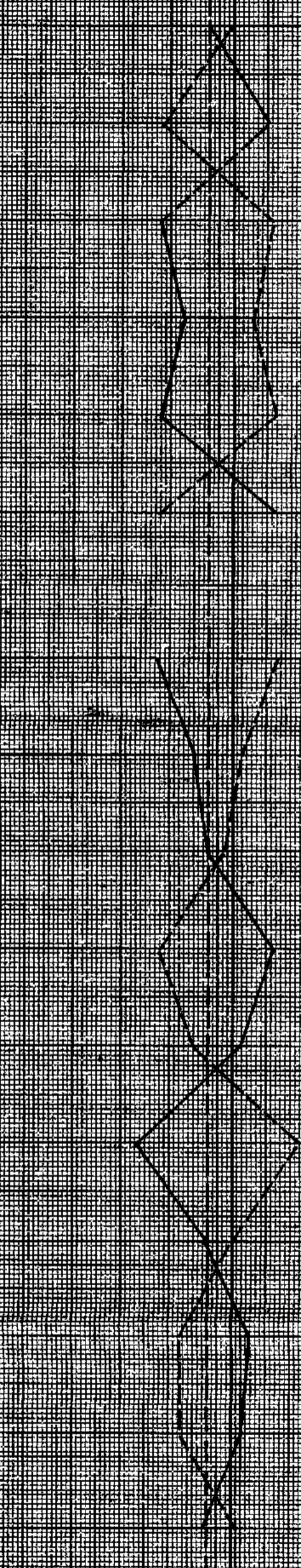
SI (POSITIVA)  
NO (NEGATIVA)



GRANICO N

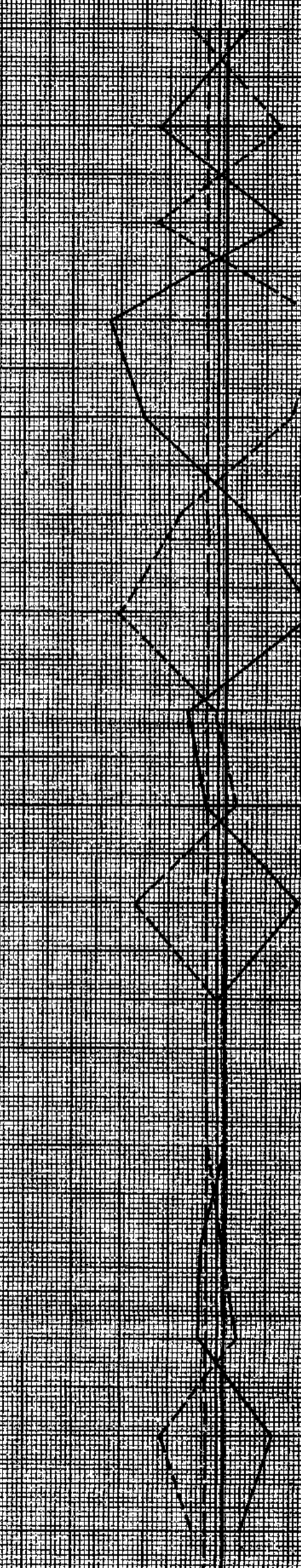
GRAFICO N°

10 20 30 40 50 60 70 80 90 100



SISTEMA DE CALLES Y ZONAS DE BARRIO

1A 2A 3A 4A 5A 6A 7A 8A 9A 10A 11A 12A 13A 14A 15A 16A 17A 18A 19A 20A 21A 22A 23A 24A 25A 26A 27A 28A 29A 30A 31A 32A 33A 34A 35A 36A 37A 38A 39A 40A 41A 42A 43A 44A 45A 46A 47A 48A 49A 50A 51A 52A 53A 54A 55A 56A 57A 58A 59A 60A 61A 62A 63A 64A 65A 66A 67A 68A 69A 70A 71A 72A 73A 74A 75A 76A 77A 78A 79A 80A 81A 82A 83A 84A 85A 86A 87A 88A 89A 90A 91A 92A 93A 94A 95A 96A 97A 98A 99A 100A

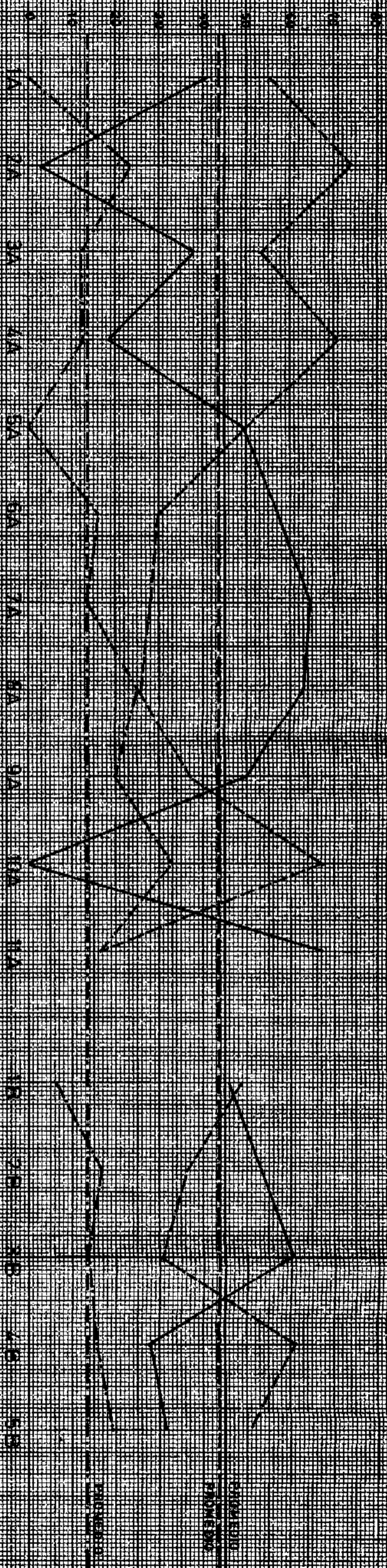
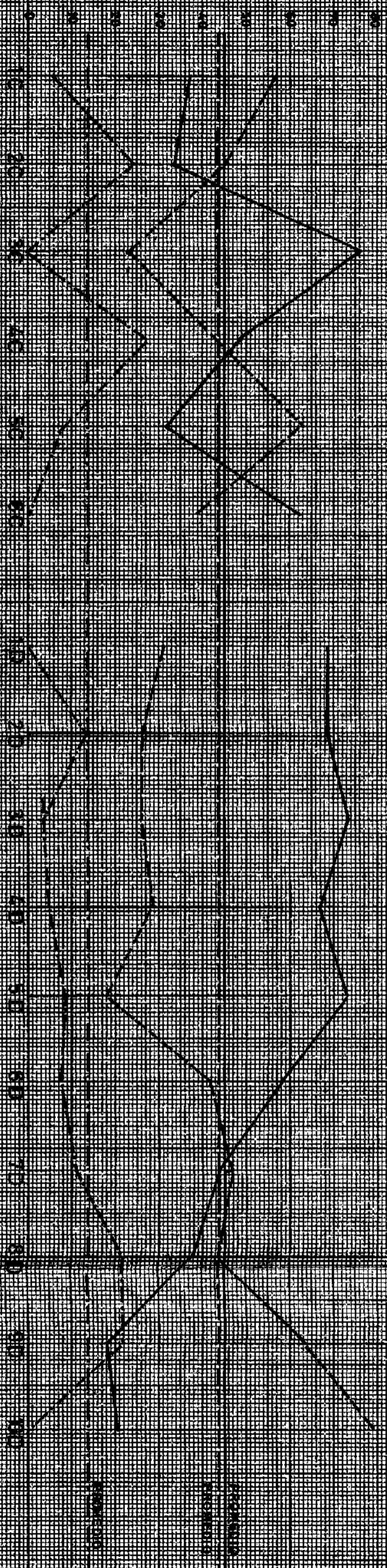


SISTEMA DE CALLES Y ZONAS DE BARRIO

SI (SATISFACCION)  
 NO (INSATISFACCION)



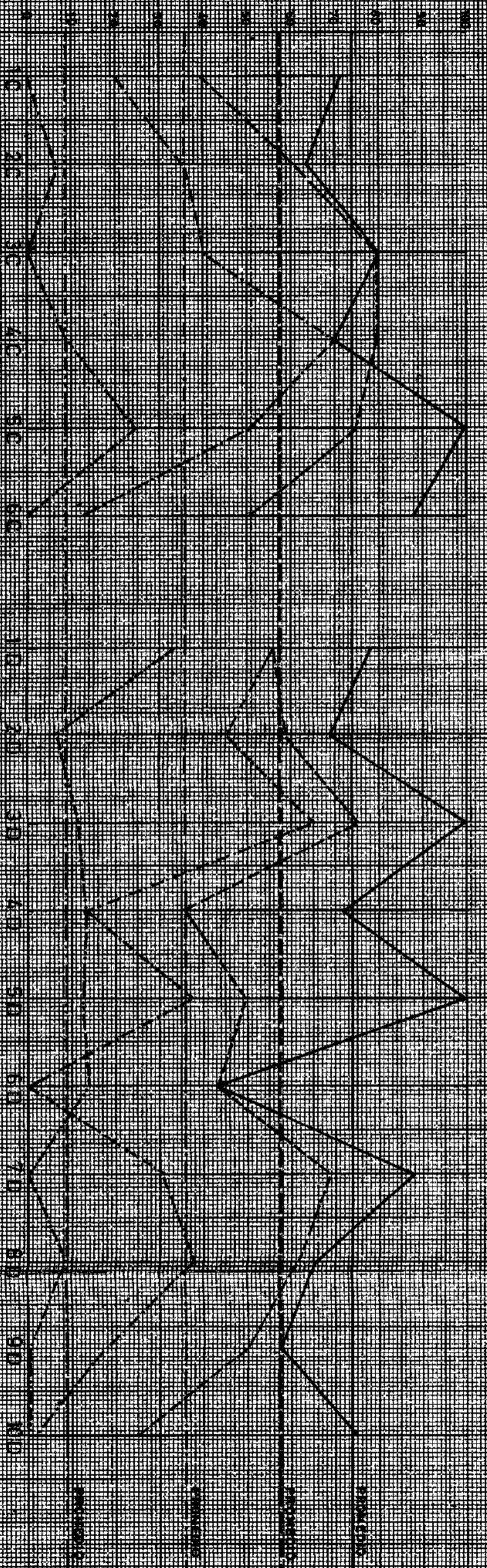
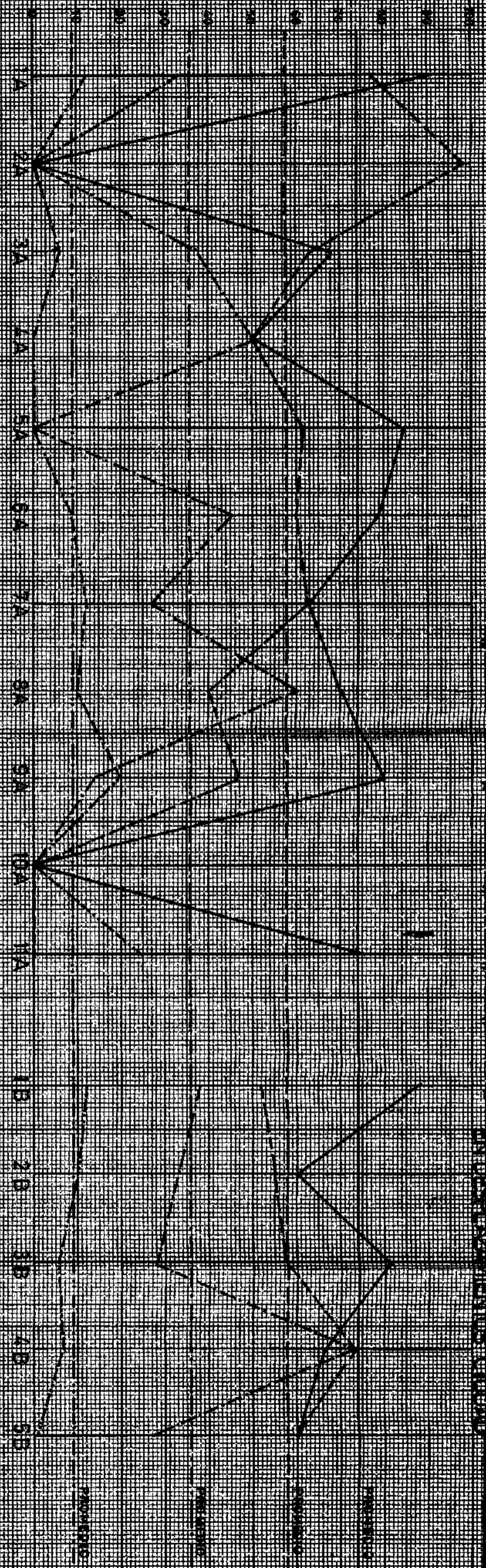
GRANICÓ No



SE DISPONEN EN SU BIENENDA DE ALGUN PRODUCTO URBANO

SI TOQUE ALGUN UNO DE LOS BOTONES





PRIMERO DE DESPLAZARSE A SU TRAYECTORIA

A PIE  
EN AUTOMOVIL  
EN MONTO

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

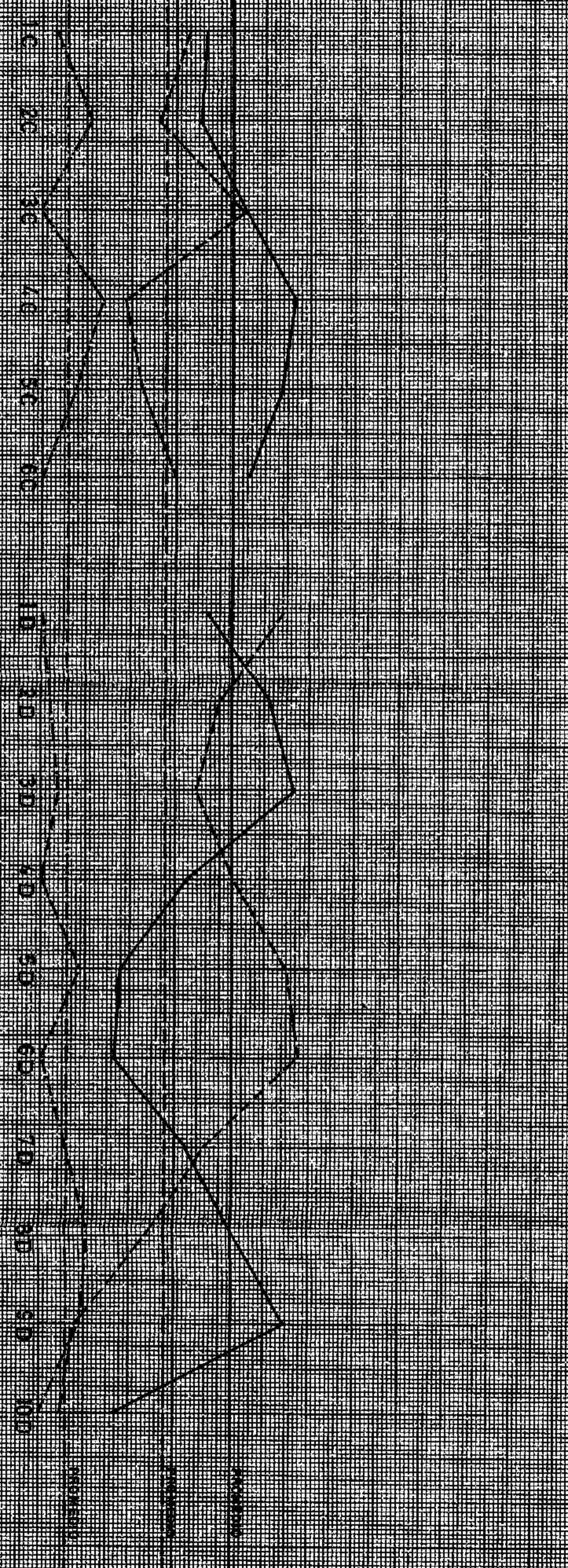
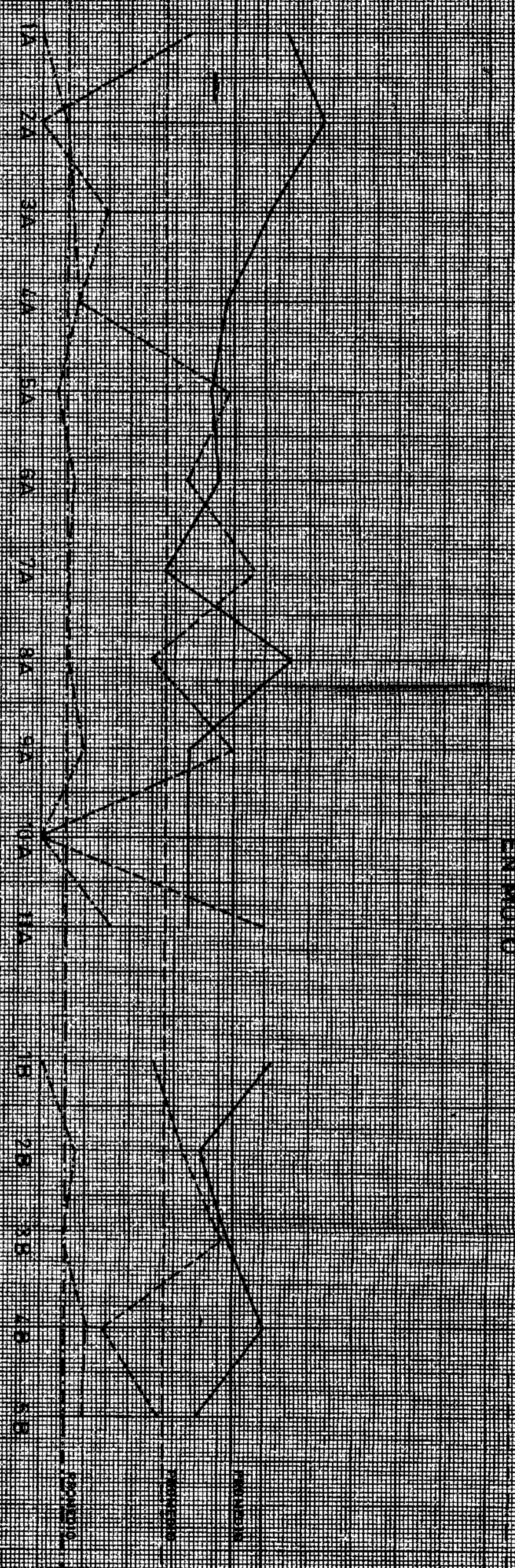
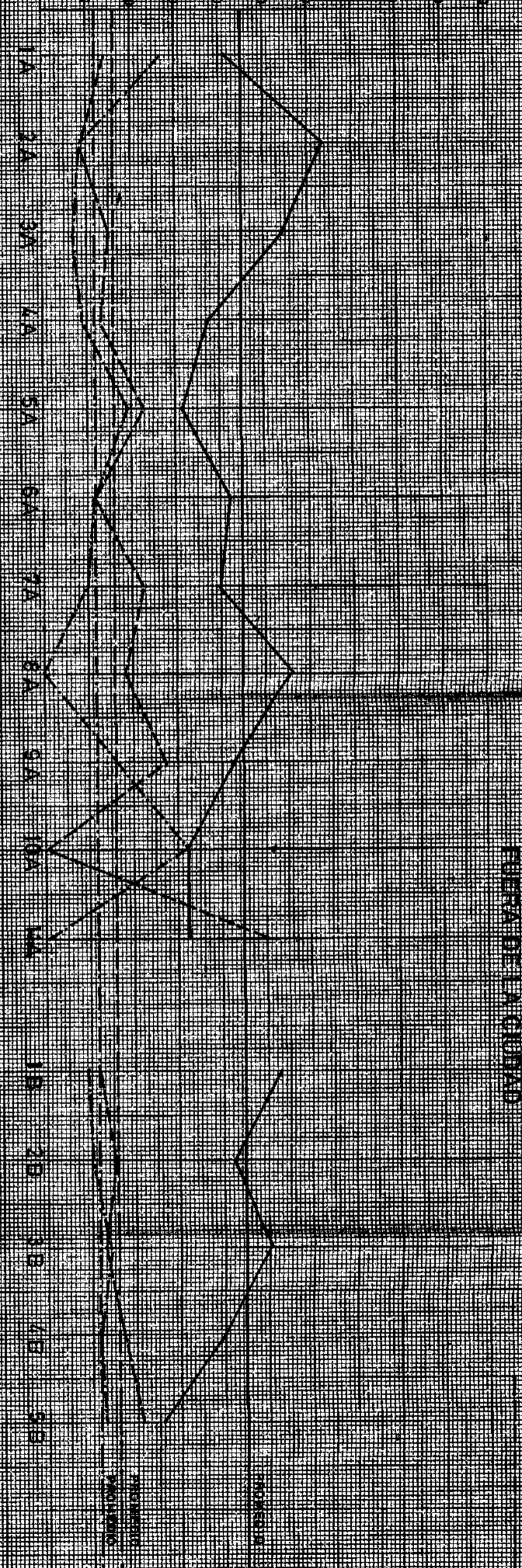




FIG. 19. DISTANCIAS DE SU CASA AL LUJO EN TRABAJO



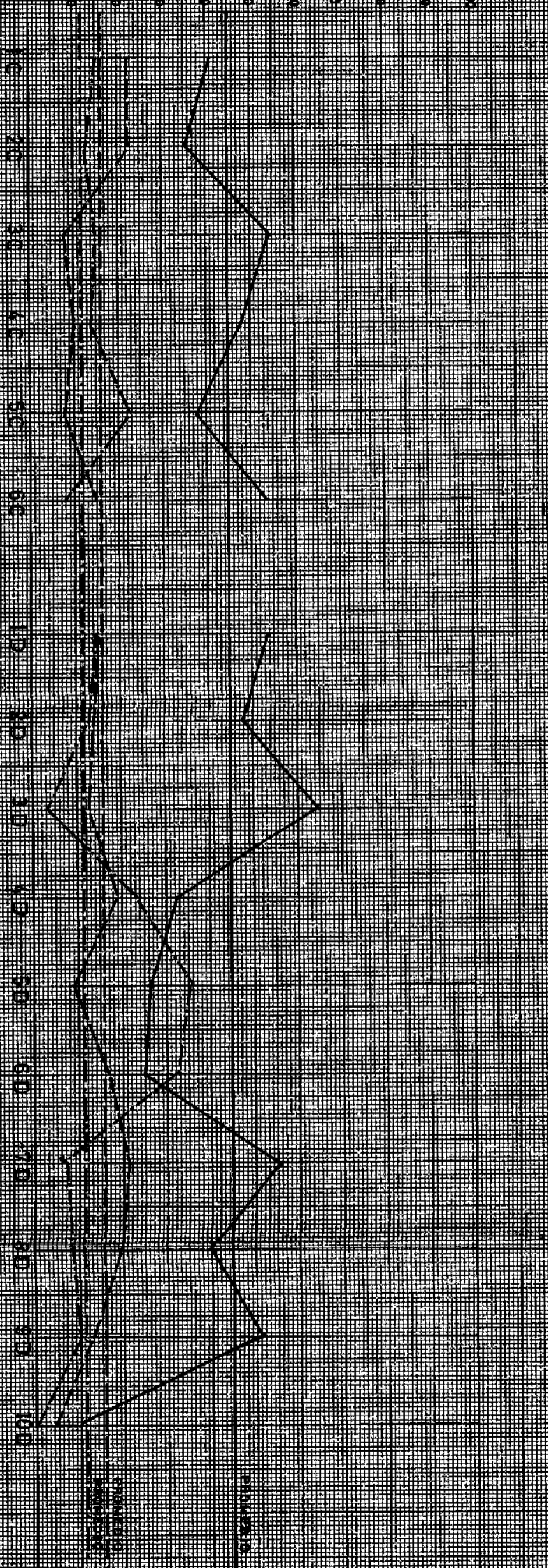
NY (NEW YORK)

BUENOS AIRES

HABANA

HABANA

NY (NEW YORK)



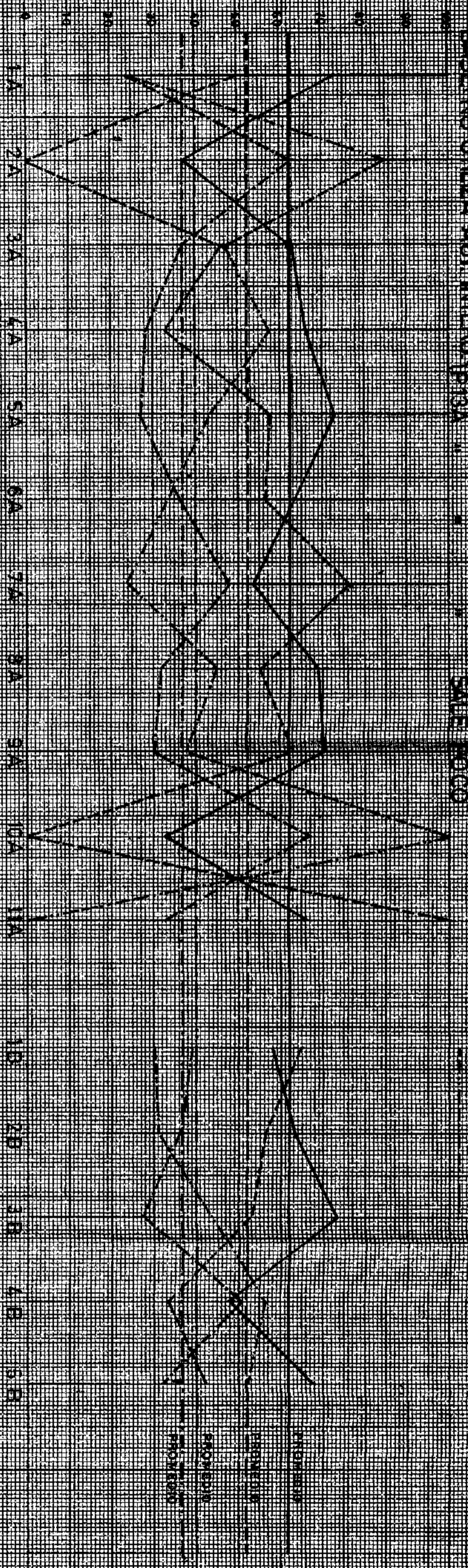
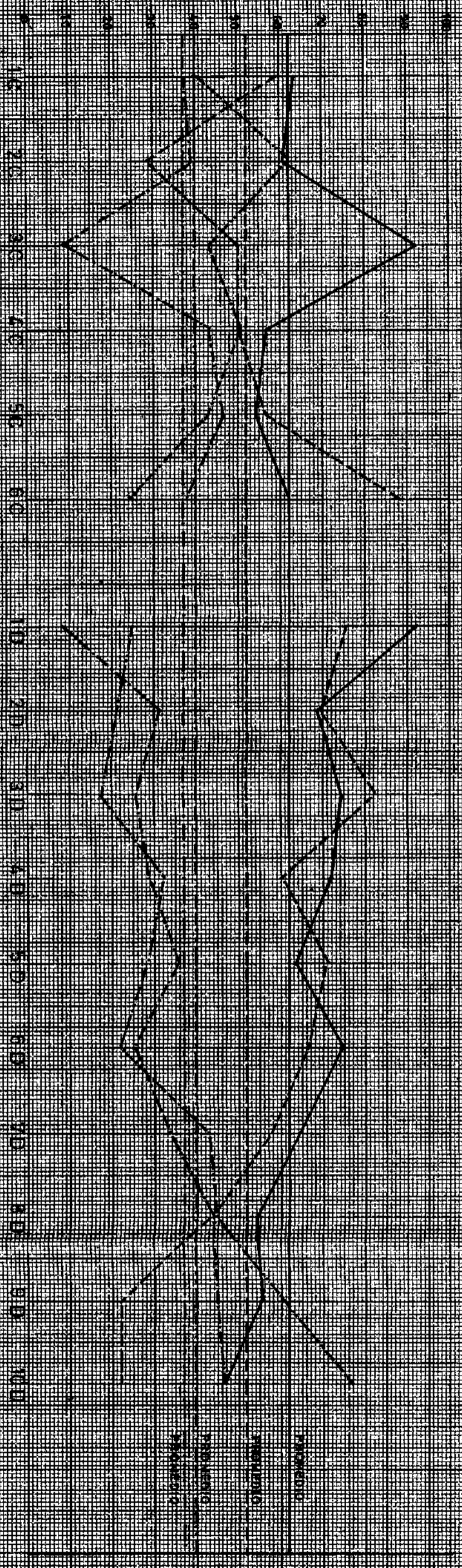
NY (NEW YORK)

BUENOS AIRES

HABANA

HABANA

PLANOS DE



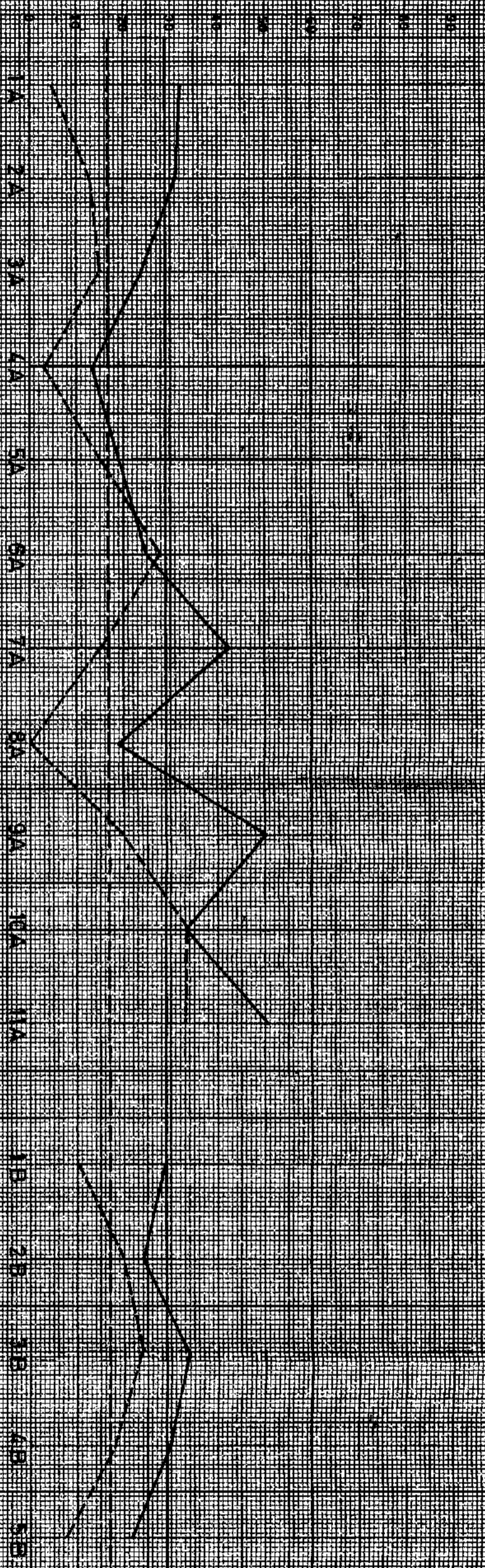
PROJ. ST. UTILIZADA ALTERNATIVAS. INTER. IRRAWADDI

BASE NO UTILIZADA AQUI. INTER. IRRAWADDI



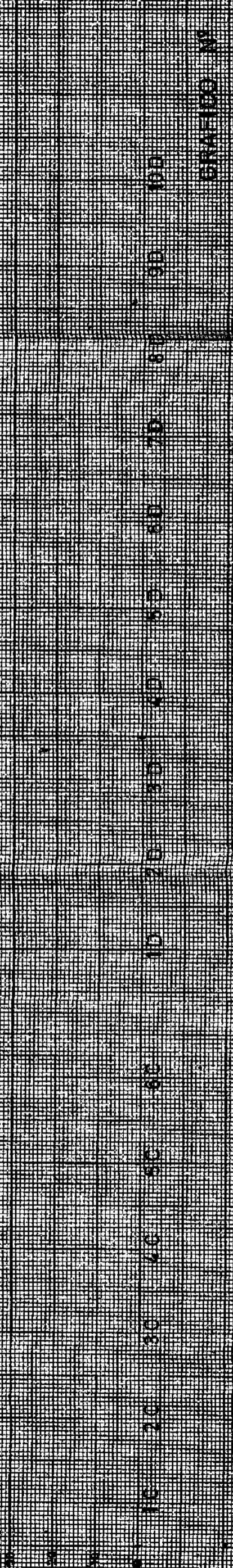
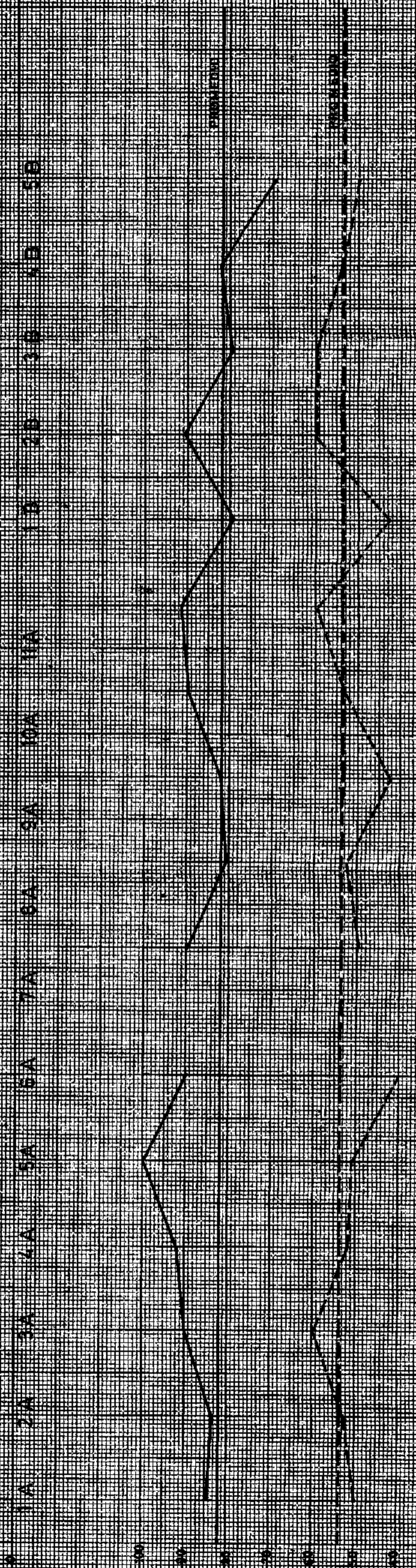
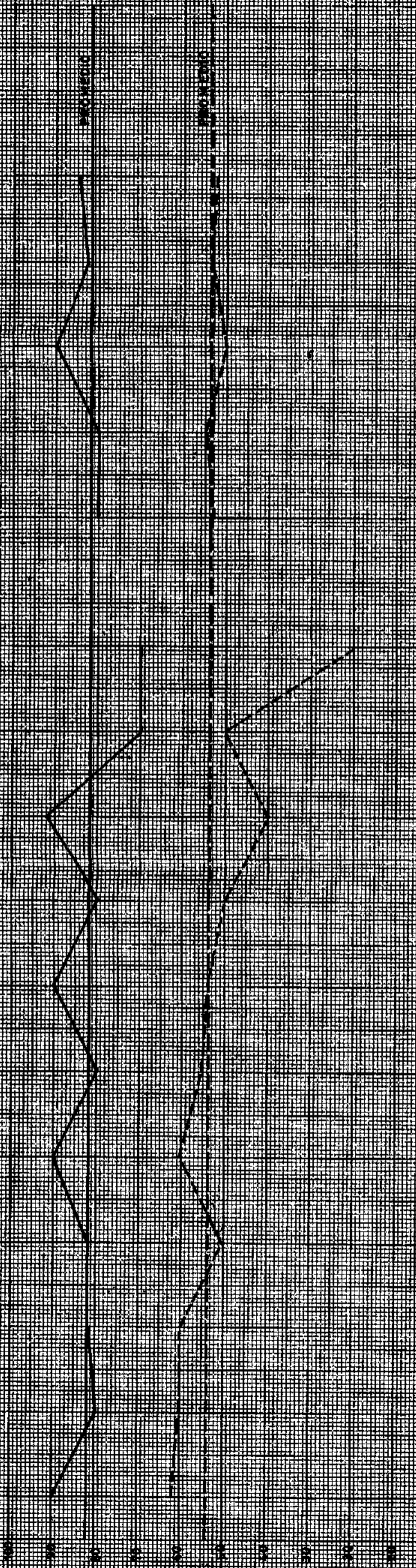
P9 EL SERVICIO IRPANDI DE AUTOBUSES ES INSUFICIENTE

P10 EL SERVICIO INTERURBANO DE AUTOMOVILES ES INEFICIENTE



P.11 OPINION SOBRE PRECIO AUTORISSES

P.12 OPINION SOBRE PRECIO TAXI









# TRAFICO RODADO Y PEATONAL

SECTOR	ACCION INMEDIATA		SEGUNDA ETAPA	TERCERA ETAPA	CUARTA ETAPA	QUINTA ETAPA
	SENTIDO	ITINERARIO				
TRAFICO DE SAN ANTONIO MARINA Y SA PENIA	ACCESO	Ramón y Tur, Rosellón y Saibol	/	Rda. Enlace S. Antonio, Wallis, Jaime I, Congreso Agrícola, Saibol	/	/
	SALIDA	Constitución, José Verdura, Cruz, Rimbau, Ramón y Tur, Dte. C. Blanco.				
DBLT VILA	ACCESO	A.C. Blanco / B. Roselló, Wallis, pie Muralla <sup>(1)</sup> y Tunal Nuevo.	/	Rda. Enlace S. Antonio, Wallis, pie Muralla, Tunal Nuevo.	/	/
	SALIDA	Tunal Nuevo, borde Muralla, Wallis, B. Roselló y Dte. C. Blanco.				
SOTO Y MOLINOS	ACCESO	Dte. Carro Blanco, B. Roselló, Wallis, Joan Xico.	/	Rda. Enlace San. Antonio, Wallis, Joan Xico.	/	/
	SALIDA	Joan Xico, Wallis, B. Roselló, Dte. C. Blanco				
TRAFICO DE SAN ANTONIO MARINA Y SA PENIA	ACCESO	Avda. I. Wallis, borde Muralla, Jaime I, Congreso Agrícola, Saibol	/	/	/	/
	SALIDA	Pla. Constitución, José Verdura, Cruz, Rimbau, Ramón y Tur, Dte. C. Blanco				
DBLT VILA	ACCESO	Av. I. Wallis, pie Muralla, Tunal Nuevo	/	/	/	/
	SALIDA	Tunal Nuevo / pie Muralla / Av. I. Wallis				
SOTO Y MOLINOS	ACCESO	Avda. I. Wallis / Joan Xico	/	/	/	/
	SALIDA	Joan Xico / Avda. I. Wallis				
TRAFICO DE SAN JOSE MARINA Y SA PENIA	ACCESO	Avda. España / pie Muralla / Jaime I, Congreso Agrícola / Saibol	/	/	Enlace Paz, Macabich, Wallis, Muralla Jaime I, C. Agrícola, Saibol	/
	SALIDA	P. Constitución / José Verdura / Cruz Rimbau / Ramón Tur / B. Roselló, I. Macabich y Paz (2)				
DBLT VILA	ACCESO	Avda. España, pie Muralla, Tunal Nuevo.	/	/	Nudo Rda. / Avda. Paz, Macabich, Wallis, pie Muralla, Tunal Nuevo	/
	SALIDA	Tunal Nuevo / pie Muralla / Avda. España				
SOTO Y MOLINOS	ACCESO	Avda. España I / Via Romana / Joan Xico	/	/	/	/
	SALIDA	Joan Xico / Avda. España II / B. España I				

IDEM SOLUCIÓN ANTERIOR  
 POSIBILIDAD PUESTA EN SERVICIO DE TUNEL SUPERORDENADO  
 PARA AUTOMOVILES O ELEVADO PARA PEATONES  
 EN CRUCE O PARA LA PLANTACION DE REJES PARA PEATONES  
 EN LA ZONA DE LA RDA. DE REJES PARA PEATONES A ESTUDIAR  
 DE LA ZONA DE LA RDA. DE REJES PARA PEATONES A ESTUDIAR  
 MIXTA DE LUZ. ESPAÑA Y C. CAROLINA

PROPUESTA DE ETAPAS

(1) VER NOTAS EXPLICATIVAS  
 (2) EN EL CAPITULO  
 (3) DE TRAFICO.  
 (4)  
 \* LOS ESPACIOS EN BLANCO, CORRESPONDEN A SOLUCIONES IDENTICAS QUE EN LA ETAPA ANTERIOR.



PROYECTO DE REFORMA INTERIOR ZONA URBANA DEL TERMINO MUNICIPAL DE IBIZA

INFORMACION SOCIOLOGICA ZONAS VERDES

Ibiza, Diciembre de 1974.

## ZONA VERDE

### PEATONIZACIÓN. JUEGOS DE NIÑOS. EQUIPTO. DEPORTIVO

La ausencia de espacio verde en Ibiza, interiores al casco urbano es una de las diferencias urbanísticas más graves de la ciudad. Cuando este hecho al viso mixto peatones/vehículos de los viales a la escasa calidad de la vivienda, y a la falta general de equipamiento, Ibiza ofrece un perfil de escasa calidad urbana. El problema de los parques no es una cuestión de dedicar a este uso unas cuantas manzanas de entre el escaso suelo no edificado existente. Los espacios verdes deben ser estudiados como un sistema, como algo inscindible de la calidad general de la vivienda, del uso de los viales, de las plazas y ágoras de relación, de la posibilidad de precintar áreas de la ciudad y devolverlas al uso relacional y del esquema general de equipamiento colectivo -escolar, juegos y deportes, cultural, transporte...

En una economía turística -como es el caso de Ibiza-, la creación de espacios de calidad con itinerarios y áreas de reposo atractivas se convierte en un auténtico imperativo aunque sólo fuera por razones puramente económicas. A lo largo del año -y muy acusadamente en los meses de verano- las calles centrales soportan una afluencia masiva de personas -turistas y residentes- que deambulan, gozan del paseo y del sol o, en suma, usan las calles y plazas peatonalmente. Lo que Ibiza-ciudad puede ofrecer a este paseo es (fuera del casco histórico) una cuadrícula maciza de edificios sin interés, calles sin arbolado cedidad al tráfico y alguna plaza inhóspita. La irrupción del tráfico rodado y los vehículos aparcados a bordillo de acera ha llegado a minimizar los atractivos de los espacios que si tienen un gran atractivo urbano: Así, lo único interesante, desde el punto de vista paseo-secuencia visual, se reduce -y en zonas muy concretas- a las fachadas de los edificios, lo intrincado y pintoresco de los tramos o alguna perspectiva no degradada (o sea, lo que ya estaba allí). Las áreas de reposo y verdor tan necesarias en un país mediterráneo son prácticamente nulas. Este conjunto urbano provee, a duras penas, el espacio para uno de los principales atractivos de la

ciudad: el trasiego de gentes variopintas, la relación, el paseo, el revolver por tiendas o tomar el sol en una terraza o en alguno de los escasos bancos públicos, el ver y ser vistos. El casco antiguo de Ibiza se convierte, así, en un gran salón, activo e interesante. El desarrollo urbano de Ibiza no ha tenido en consideración este trasiego intenso por las calles. El tráfico, dificulta estas funciones que, con una población más pequeña, eran satisfechas a la perfección.

Algunas áreas de relación y paseo tradicionales han sucumbido al tráfico o han perdido sus arboledas. La relación espontánea no ha sido precisamente favorecida por las nuevas ordenaciones. No se han pensado nuevas opciones fuera de las que provee la iniciativa privada. Tras el boom turístico han aparecido nuevos meeting points o se han potenciado algunos de los existentes al aparecer bares, cafeterías, tiendas.....comercios que no han hecho, en la mayoría de los casos, sino escoger- en buena lógica de la maximización de beneficios las zonas más atractivas o susceptibles de recibir este trasiego de gentes.

En marco ya existente y muy adecuado para la vida relacional satisfactoria está soportando una carga de gentes muy superior mientras se dificulta, minimiza o destruye progresivamente.

Ibiza prácticamente no dispone de playas utilizables en el casco (excepto Figueretas). La mayor parte de la costa de la ciudad -en especial la costa baja y arenosa- se encuentra si no privatizada de derecho al menos si de hecho. En el centro del casco las plazas hoteleras no son muchas. Ibiza-ciudad no tiene una función de residencia turística propia sino más bien de polo de atracción (histórico, paisajístico, cultural, de bienes de equipo en general, de CBD, comercial, ludico o de meeting place). Es esta función de imán la que hay que facilitar y potenciar a falta de oferta de costas.

La ciudad se ha extendido y macizado mucho en los últimos años y coincidiendo con el boom turístico de la isla. Con todo, sigue albergando una proporción mayor de residentes -no ya de ibicencos- que de turistas. Los ensanches de Ibiza han sido concebidos con un criterio de máxima rentabilidad del suelo y mínima calidad de vida a base de monótonos emparrillados de viales que delimitaran la propiedad. La vivienda de Ibiza está pues destinada -en su mayor parte- a cubrir una necesidad de techo primario y su esquema urbanístico nada tiene que ver con el turismo. La trama urbana del ensanche y el tipo de inmuebles recuerda al de cualquier otro suburbio español de baja calidad. Los usuarios ni siquiera tienen el alivio del gran patio de manzana del segundo Cerdá y, mucho menos, las fachadas abiertas y los pasajes ajardinados del primero.

Los estándares de las zonas turísticas - a pesar del escaso nivel estético, el deterioro de paisajes y la sobreutilización de las playas - suelen ser más altos en cuanto a espacio libre y ajardinamiento. Lo verde tiene interés de cara al mercado -turístico o no- y esto ha sido perfectamente captado por los promotores. Los hoteles y bloques de apartamentos de la costa no ofrecen, en general, la estructura de manzana continua y maciza de los ensanches en parte por iniciativa oficial y, en parte, por política de rentas. El ratio espacio libre/superficie construida suele ser más favorable en las playas. A menudo, este retranqueo en superficie se compensa por medio de una mayor altura a base de edificios singulares. Benidorm es un ejemplo típico de ciudad turística - incluidos todos sus males - de nueva creación, hay bastante espacio libre y reverdecido, bloques singulares altos, un cierto amorfo diseño y perspectivas urbanas de algún interés. El estado de la infraestructura, la ordenación del tráfico y los proyectos de ordenación y remodelación urbana son más satisfactorios en Benidorm que en Ibiza. Tanto es así que preguntados los turistas a través de una encuesta realizada en varios núcleos costeros españoles (incluyendo Ibiza y San Antonio), Benidorm da las cotas más altas de satisfacción ( ).

Benidorm, sin embargo, se ha convertido en un t3pico de zona de veraneo poco habitable con rascacielos y perspectivas deterioradas. El que la concentraci3n de plazas hoteleras, el uso de las playas y el gigantismo urbano es excesivo y reñido con la tranquilidad mediterranea es un hecho aunque con el turismo de masas el Mediterr3neo tenga otra imagen diferente y no precisamente la m3s deseable y a imitar en todos lados. Sin embargo dejando aparte el calificativo "turístico" y considerando Benidorm (como muestra) simplemente como una nueva concentraci3n (una aut3ntica new town), la calidad urbana de esta ciudad es muy superior a la del ensanche de Ibiza o de la mayoria de las zonas residenciales españolas de standing medio. El turismo ha alineado un nuevo tipo de centros fabriles a lo largo de las costas. Estas nuevas fábricas (apartamentos, hoteles...) dan una silueta y una ordenaci3n radicalmente diferente a la que ofrecen los bloques de residencia. Quiz3s Benidorm sea el caso m3s t3pico de esta nueva industria sin humos. Como tod3a concentraci3n industrial -a pesar de lo aventurado del t3rmino en una actividad basicamente terciaria- el paisaje en que se orienta se deteriora- De todos modos, aun en las industrias propiamente dichas con chimeneas y depositos, la factoria suele ofrecer una imagen m3s din3mica y una fuerza escult3rica m3s acusada que las generalmente romas y an3nimas residencias para los trabajadores de la factoria. Forzando un poco la imagen se pueden hallar paralelismos con el caso urbano de Ibiza.

Las nuevas ciudades turísticas son frecuentemente ciudades en altura. El caso opuesto es el urbanismo en extensi3n de tipo n3rdico. Una ciudad-jardín de este último tipo (con abundancia de verde privado) supone un gasto considerable en infraestructura y, a menudo, una vida de relaci3n escasa. Lo verde debe entrar en la vivienda y puede ser atendido por el residente pero, frente a la opci3n verdeprivado/verde p3blico, parece preferente una mayor concentraci3n dem3grafica y abundante verde comunal. Este verde comunal abundante no supone -al menos para ciudades pequeñas y medias- los grandes parques interiores tipo Hyde Park o Retiro sino, m3s bien una potenciaci3n del esquema mediterr3neo de patio/plaza-de-jardín-de-barrio/rambla/ ágora. Tampoco abogamos para Ibiza por los grandes bloques residenciales ni por el urbanismo en exten-

sión que ha deteriorado centenares de hectáreas de nuestra costa con urbanizaciones a base de villas (caso de Jávea) por ejemplo) sino por un esquema más orgánico dentro de las coordenadas del pueblo o grupo de pueblos mediterráneos en torno a una plaza, rodeados de espacio libre o de labor, con barrios individualizados. La jerarquización de estos espacios de relación y la idea de todo urbano la da la mayor concentración de funciones del centro/plaza/espacio relacional, principal.

El centro/ágora/jardín es una constante en los países latinos. Frente a la individualización absoluta de la vivienda con delimitación cara de su perímetro de corte nórdico, la plaza latina congrega ahora como congregara al habitante de las insulae romanas. El clima invita al paseo o el descanso y -en un esquema de viviendas en pisos- supone la única oportunidad de tener aire libre. Como todo pueblo con bienes escasos los microclimas soleados, la sombra, o una fuente se consumen con fruición. Una función que este patente en la plaza recoleta, y en el patio romano o árabe y que se esta empezando a canjear por una fruición prefabricada y embotellada y, por supuesto, no gratuita. Aparte, muchos turistas también esperan encontrar ese tipo de ambiente de pueblo latino, y consumir aquello que la urbanización desordenada y el tráfico y el consumo homologable están destruyendo.

Este centro/ágora puede ser, por tanto, un pivote con el que conecten una serie de pivotes cada vez más reducidos, íntimos y cercanos al hombre cuya vida gira en torno a ellos. Los pivotes relacionales-verdes deberán estudiarse y organizarse como un esquema por medio de algún tipo de maclaje que de una continuidad verde y de calidad a la urbe. Las ramblas de tradición catalano-valenciano-balear pueden servir de nexos a estas maclas.

Tenemos, por tanto, en el casco de Ibiza, una ciudad turística -en cuanto a uso- donde no viven turistas y que no tiene aspecto urbano turístico. Un casco antiguo que ya estaba allí, un mar al que se vive de espaldas (cortado por las barreras y containers del puerto) y un ensanche dormitorio monótono y feo.

El uso de enfoscados de rápido envejecimiento, las calles

sin pavimentar y la ausencia de árboles (166 en los ensanches sin contar con las alamedas de acceso) ofrece un aspecto desolador y en progresivo estado de deterioro.

Como se colige del cuadro , los 3,2 m<sup>2</sup>/h. de espacio verde en Ibiza (2,9 de parque público -soto y molinos- y 0,3 de jardín de barrio ) están muy por debajo de los estándares residenciales españoles (9m<sup>2</sup>/h. de parque público y 4 m<sup>2</sup>/h. de jardín de barrio) y quedan ridículos frente a gran parte de los extranjeros. El ratio francés es de 8m<sup>2</sup>/h. de jardín de barrio y 10m<sup>2</sup>/h. de parque público. En U.S.A. se fija como norma general para zonas verdes 40m<sup>2</sup>/h. En Amsterdam, en 1965 había 23 m<sup>2</sup>/h. y se fijan 42'6 para 1980. El Rotterdam hay 30 m<sup>2</sup>/h. El Rapport Reith estableció para las "New towns" inglesas un mínimo de 40m<sup>2</sup>/h. (superior en las últimas new towns) En Varsovia, para 1980, 25 m<sup>2</sup>/h. públicos y 6 m<sup>2</sup>/h. privados en el interior del casco. El plan general de Roma prevee 28 m<sup>2</sup>/h. interiores al casco, etc.

Si el suelo es apetecible al especulador y al constructor en el caso de Ibiza aún lo es más en estas ciudades, más densas donde, además el reverdecimiento supone, a menudo una remodelación total o parcial con derribo de inmuebles.

El deterioro del entorno que ha traído la urbanización y la especulación del suelo en nuestro país es superior al que han sufrido otras zonas con un capitalismo más avanzado, una mayor visión de futuro y una preocupación colectiva más sólida.

Aplicando la Ley del Suelo ( 10% libre por polígono), el ratio libre/edificado, sería, para densidades de 500 hab/ha, de 2m<sup>2</sup>/h. En algunas zonas de Ibiza, con densidades de este tipo - y aun superiores- no hay ningún jardín.

En Ibiza a excepción de la de Madrid (400 m<sup>2</sup> ), prácticamente inhumana rodeada de tráfico e inhóspita, no se ha creado ninguna zona verde desde principios de siglo. La necrópolis y el soto - por su condición de recinto arqueológico y de zona libre de protección de monumentos y por otras razones - difícilmente pueden ser consideradas como zonas verdes. El Portal Nou es de escaso uso y de diseño

deplorable. La plaza del Parque (Plan Alonar, 1912) solo cuenta con 12 árboles ahogados por el tráfico y Vara de Rey (Plan Alonar, 1912) y Plan Reynes, 1915) tiene un uso mucho menos satisfactorio del que podía tener tras la peatonización de viales adyacentes y un rediseño (dificultado por el nuevo pavimento de utilidad y nivel estético dudosos) de la zona. En el muelle y el casco Antiguo hay algunos árboles aislados. En Dalt Vila, los huertos privados dan algo de verdor que de todas formas continua siendo escaso. Igualmente en Molinos y Talamanca, el huerto privado vea algo el paraje. En estos tres últimos barrios y en Sa Penya, la escala más humana de la edificación y la dificultad de acceso del vehículo son factores favorables. Fàgueretes representa una ruptura total no-verde con respeto a la ordenación de Molinos, vuelven las cuadrículas ortogonales hasta donde muere la ciudad, abruptamente en el cementerio de cascotes antesala del campo. Es Vivé y Can Escandell, dadas sus características de escaso suelo urbanizado, son susceptibles a ser ordenadas de una forma más lógica -en cuanto a espacio libres- aunque solo sea aplicando la legislación vigente.

Algunos viales de acceso y las calles de Bartolomé Roselló y Conde de Roselló alinean en sus márgenes arboledas. Estas líneas de verdor -con árboles de tamaño considerable- que festoneaban muchas carreteras españolas han sido blanco de la dendrofobia oficial en aras de un mal entendido progreso y seguridad (de la que no es en absoluto responsable el árbol) tras la motorización masiva del país. Este tipo de dendrofobia hizo talar las alamedas de la avd. Wallis y de la Avd. de España, medidas bastante absurdas y precipitadas (en especial la última) y con una dudosa utilidad a corto plazo. La vía de penetración de San José (Avd. de España) se ha convertido en un circuito de carreras de gran peligrosidad social (se han registrado numerosos accidentes) que ataca al corazón de la urbe. El cambio de rambla a carretera parece hoy, como se indicó bastante inútil.



La dendrofobia privada ha talado todos los árboles que existieran en el ensanche para edificar bloques de viviendas. Hasta en bloques de alto standing no se ha respetado la vegetación, al contrario de lo que sucede en otras ciudades con unos promotores y una política de ventajas más avanzadas. No hace mucho han sucumbido unas magestuosas arca - carias que se levantaban más de 20 m frente a una torre, resto de un amagde ciudad jardín de Ibiza que pudo ser y no fue. Quedan un par de ellas, varias palmeras aisladas frente a la escuela graduada, y algún eucaliptus que deben ser respetados de la piqueta y pasar a la consideración de patrimonio público, o monumento verde por su singularidad. La misma normativa debiera aplicarse a las pocas alineaciones de árboles que aun quedan o a los olivos centenarios en zonas sin urbanizar. La ley del suelo recomienda la creación de zonas verdes allí donde ya exista arbolado, lo que supone un ahorro en jardinería al municipio. El Plan de Reforma Interior ha tenido este factor en cuenta.

La opinión pública -turística y residente- ha captado esta ausencia de zonas verdes en Ibiza. Según una encuesta llevada a cabo entre la población veraniega, la ausencia de zonas verdes se sitúa en 8º lugar entre los defectos de Ibiza. El 56,69 % de los encuestados deseaba más parques y el 59,05 % que se plantasen más flores y el 48,03% más árboles. Sobre un baremo de 10 puntos, Ibiza solo alcanza 4,30 en cuanto a parques y jardines ( aunque nos parece elevado). Preguntada la opinión a una muestra de la población residente en la ciudad sobre la necesidad de espacios verdes donde poder pasear o reposar tranquilamente, el 92% corroboró esta necesidad. Este 92% representa la segunda frecuencia relativa por cien más alta avalando una opinión de todas cuantas se han expresado en la encuesta. La más alta corresponde a la necesidad de espacio para juegos de niños con el 96% del total. La necesidad de espacios verdes y de juegos infantiles preocupa a un porcentaje bastante mayor de la población de Ibiza que la limpieza de las calles, la pavimentación o la iluminación, puntos en los que la prensa parece estar más sensibilizada

con lo que no refleja este deseo popular más acuciante. En-  
dudablemente, la iluminación, pavimento y limpieza es al-  
go subsanable a cargo del erario público y a llevar a cabo  
en terreno público mientras que los solares necesarios pa-  
ra equipar la ciudad son, en la actualidad, propiedad pri-  
vada e inmersos en la mecánica especulativa.

El problema de las zonas verdes es, pues, un punto deli-  
cado - no solo en Ibiza - ya que 1): No parece colegirse  
una utilidad inmediata, acuciante y cualificable de su exis-  
tencia, 2): Su ubicación presenta problemas y las razones  
técnicas de esta ubicación es difícil que sean aceptadas  
como válidas por la propiedad 3) : Los solares factibles  
de ser convertidos en zona verde dentro del casco son muy  
escasos 4): La decisión de afectar para zona verde un es-  
pacio concreto perjudicaría indudablemente a unos indivi-  
duos también concretos, las parcelaciones y otros siste-  
mas de compensación son de difícil viabilidad 5): En suma,  
el beneficio comunitario que se deduciría de un reverdeci-  
miento del casco es algo que es visto como deseable pero  
abstracto mientras que, el valor de cambio del suelo es  
algo muy concreto, en especial para los individuos afecta-  
dos. A menudo, el perjuicio causado - caso de aplicar la  
legislación vigente en materia de adquisición pública de  
suelo para estos fines- a un pequeño sector de la propie-  
dad parece tener más peso, a la hora de decidir, que los  
beneficios que estas adquisiciones reportarían a la comuni-  
dad.

La legislación vigente en España sobre zonas libres es  
un tanto confusa y susceptible a ser interpretada por la  
parte más desfavorable para la comunidad. Urge, por tanto,  
definir la noción de espacio libre, de zona verde, de par-  
que y establecer tipologías y funciones ( o disfunciones )  
claras..

Los espacios de uso público se pueden dividir en dos grandes  
grupos ( Plan Povicinal ) :

1) Espacios libres

a) Zonas verdes ( 100% libres)

b) Zonas deportivas

2) equipamientos colectivos dedicados a actividades no industriales ni de residencia (escolares, sanitaria, culturales, recreativas, comerciales, público-administrativas, centros cívicos, simbólicos o representativos, aparcamientos.....). En ellas pueden existir zonas verdes vinculadas.

Dentro de esas tipologías aparecen algunos puntos que requerirían casificación. Algunos de estos usos pueden ser de gestión privada y lucrativos y otros son de gestión y mantenimiento público. Es difícil afectar suelo para equipo necesario pero de gestión privada como es el caso de las farmacias. Convendría establecer baremos para efectos de conjunto teniendo en cuenta este factor.

El concepto de Zona deportiva tampoco está nada claro en lo referente a terrenos explotados y controlados por entidades privadas que restringen su uso. Parece más claro considerar las instalaciones deportivas como parte del equipamiento.

Los juegos de niños es algo de difícil ubicación dentro de este esquema.

El citado esquema no se presenta como un todo armonioso y organico y de gestión conjunta.

Quizás el concepto de zona verde sea el punto menos claro y que trataremos en mayor profundidad.

De acuerdo con la Ley del Suelo, la extensión del espacio libre debe corresponder, en los Planes Parciales, para cada polígono ( sin perjuicio de que puedan dedicarse a este fin otras zonas en el programa del Plan General ), como mínimo al 10% de la del edificable y "en proporción adecuada a las necesidades colectivas", formulación bastante ambigua si se tiene en cuenta que un aumento en la población

o una mayor concentración de esta hace crecer las necesidades no de forma lineal sino a un ritmo mucho mayor.

Atendiendo a la variable densidad de población, Tarrafo y Borja han elaborado unos standares deseables que, aunque modestos en comparación a los de muchos países, son, al menos, realistas dada la situación española:

Densidad residencial (en hab/ha.)	% Espacio libre
Hasta 200	10
de 200 a 250	12,5
de 250 a 300	15
de 300 a 350	17,5
de 350 a 400	20

Muchos de los nuevos suburbios en España (aparte los barrios antiguos) y alguno en Ibiza, superan estas densidades. Considerando la proporción fijada por la Ley del Suelo del 10% de zonas libres para cada polígono, el standard pone densidades de 500hab/ha. sería de  $2 \text{ m}^2/\text{h}$ . considerado como mínimo deseable.

A menudo, las demoras administrativas y los retrasos en la redacciones de planes hacen que cuando estos han sido ya confeccionados no queda suelo para cumplir el mínimo legal.

En Ibiza, debido a la agrupación en uno de seis de los polígonos que delimita el Plan General se satisface con el soto y la necrópolis el 10% de zonas libres. Dejando aparte lo muy extraño y poco adecuado de esta agrupación, las zonas verdes de Ibiza ( y en especial estas dos) no son claramente tipificables como zonas verdes.

Existecomo vemos, muy a menudo un error de planteamiento en cuanto al sentido de zona libre y en especial de zona verde.

Las propuestas del trabajo del seminario de Sociología urbana y Rural del Centro de Estudios de Administración Local en Madrid, elaboradas por Mario Gavinia y, más concretamente, las que el equipo de Gavinia ha venido desarrollando en Benidorm (seminario de Sociología Urbana, Rural y del Ocio), aplicadas a ciudades turísticas, ofrecen una pauta metodológica muy clara para el análisis de los espacios verdes públicos interiores a la ciudad. Las propuestas presentan la posibilidad de realizar un análisis estructural y funcionalista (organización del espacio verde y de sus alrededores a las funciones que cumple) y dialéctica (análisis de la totalidad de conflictos que surgen tanto en el interior de la zona verde en sí, como consecuencia de la estructuración funcional, como de las contradicciones que surgen entre la ocupación del suelo por espacios verdes con otras posibles ocupaciones (residencial, comercial, circulatoria, etc.) ( ). Análisis, adecuando las pautas elaboradas por el seminario serían imprescindibles a la hora de organizar y diseñar cualquier zona verde. Cada propuesta del P.R.I. debe conllevar un estudio y un cuidadoso proyecto localizado posteriores ya que la mera ubicación de una zona verde o una pieza de equipo aquí o allá o la consideración de una calle como peatonal es algo que queda en abstracción y en el papel y a lo que un mal diseño puede anular una buena parte de su sentido.

Las tipificaciones clásicas de zona verde son poco definitorias de lo que debiera ser un parque o una zona verde ya que según latitudes y formas de vida el concepto varía. No es lo mismo Rengen's park que Versalles, el Parque de la ciudadela, el Tívoli, el Fondel's Park de Amsterdam o el intento de ocupación verde que fue el People's Park de Berkeley, todos ellos zonas verdes interiores al casco. un parque, como todo espacio urbano, es una función -o una serie de funciones- que tienen lugar en el tiempo con unos actores-usuarios, producto de más circunstancias, que se sirven del escenario que proporciona el espacio físico verde. Es en la relación actor-tiempo-función en la que el espacio físico -marco- adquiere entidad. La ordenación de este espacio debe adecuarse a la crea-

ción o potenciación satisfactoria de esta relación-

La ciudad medieval disponía, tras salir por cualquiera de sus puertas y en la inmediata cercanía, tierras de labor, bosques y aire de calidad. Dentro de recinto, las calles eran a la vez, espacio de ocio y de trabajo. Las plazas, los mercados, las ágoras, en torno a edificios simbólicos ofrecían una posibilidad de relación que han roto las nuevas relaciones contractuales, la edificación del entorno rural, el automóvil y la organización funcionalista de la ciudad a base de ghettos con escasas y concretas funciones. Dentro de la ciudad amurallada existían espacios abiertos (a pesar del escaso suelo libre que permitía la función defensiva) que servían de rótula a las callejas y de centros relacionales muy abigarrados. Eran frecuentes los huertos (aunque, generalmente, privados o perteneciente a parroquias o comunidades) y hasta los cementerios junto a la iglesia que taladraban la redícula urbana con manchas de verdor. Los nuevos ensanches han convertido el casco antiguo en una isla rodeada de cemento y asfalto.

El hombre ahora dispone de más tiempo libre que en cualquier otra etapa de su aventura histórica. Un tiempo libre necesario para aliviar el surmenaje que imponen las nuevas relaciones de producción. Este tiempo de ocio creativo y recuperador viene, sin embargo tan organizado y programado con el tiempo de trabajo alienante la capacidad creativa y sensual, reflexiva y hasta relacional del individuo se ve coartada. El aumento de tiempo libre supone, para los rellenadores del ocio, ver una programación previa de este tiempo- El tiempo libre que disponemos es siempre inferior al que podría proporcionarnos la misma tecnología que organiza el que ya tenemos. La evasión .el campo. (a base de cuñas entre espacios regulares de tiempo de trabajo) va segmentando este continuo proceso de out put: trabajo/output: tiempo libre lleno y programado restauracion, sueño. Hasta este campo viene ya embalado por los codificadores de deseos en embalajes vendibles. Con la superurbanización y mecanización de los actos surge el sueño de la aldea perdida, de la huida al campo, a la naturaleza.

Aquí está una de las claves del éxito de Ibiza: ese mundo rural de casas modulares y payesas con trenza. Un mundo rural; sin embargo que pueda ser fácilmente descodificado con nuevos elementos urbanos de lectura. Rural pero no demasiado, más bien una extensión verde de la urbe. Así, Ibiza en suño rural de muchos que la eligieron como residencia o lugar de recreo se convierte precisamente por esa elección, en ciudad provinciana y vacía en la mañana de domingo en que largas caravanas de vehículos buscan el campo, con lo que comienza un nuevo ciclo.

La ciudad (en el caso de Ibiza de muy diferente lectura para el ciudadano de origen que para el que en "Vila" ha encontrado la ciudad) Provee el espacio de la vida mecanizada como antítesis de capo=vidalibre, aire puro, descanso- La ruptura entre ambos ambientes (urbano/rural) es absoluta. Más absoluta por parte de la ciudad que por parte de un campo cada día más urbanizado.

Lo verde interesa. Los medios de comunicación de masas lanzan programas ecológicos y la propaganda presenta a los productos de consumo -incluidos los turísticos- en un marco de salud, aire puro y vegetal- Hasta los cigarrillos vienen así embalados lo que ya llega a ser jocoso (Lola, nuevo paquete de L.N., Eva, vida libre-cow boy=Marlborough, etc.).

Proliferan las urbanizaciones con nombres idílicos ( el Vedat, La Cañada, Los olmallos, El Soto, Sierra de Madrid, Entrepeñas..) o ruralizantes (Can furnet, El Tosalet...) a menudo utilizando la lengua local o "vernácula" con connotaciones agrarias, que popularizan, estilizan, disfuncionalizan y masifican las arquitecturas y utensilios rurales como elementos constructivos o de amueblamiento. Lo verde se vence. Es un buen escaso y, por tanto deseado y cotizable.

Si a través de una encuesta, en cualquier lugar, se pregunta si hacen falta zonas verdes, la respuesta -como hemos visto en el caso de Ibiza- será seguramente afirmativa. Sin embargo, el nivel

de utilización de las zonas verdes es, a menudo, mucho menos intensa que el de los espacios preñados de contenido urbano: escaparates, cafeterías... La ideología clírfila -como la defiende gavina- es a menudo un deseo abstracto, algo más concretizable, frecuentemente, en parcela de verde privado de tipo anglosajón que en verde libre y comunal o gran espacio libre y natural interior a la urbe, también de tipo anglosajón. El ciudadano reciente, por otra parte, consume la ciudad como símbolo de status, como adquisición desarrollista, frente a un pasado campesino reciente y precario. A nivel nacional, en la misma medida que se destierra lo rural queda la nostalgia -o la moda- la sublimación compensatoria del campo, o el campesino idealizado y estilizado.

Decíamos que los fines de semana el ciudadano parte en larga romería de automóviles a los orígenes, al campo. Este hecho ya es patente en Ibiza. El ciudadano se ve precisado a urbanizar ese campo. Según un estudio del departamento de Sociología de la universidad de Valencia, sobre la ordenación del futuro parque comarcal de Portaceli, el ciudadano suele ir al campo en coche, cargado de artefactos (mesas, sillas, neveras...) preferentemente en grupos, a lugares frecuentados, vestido (en especial los niños) poco adecuadamente al terreno y rara vez se pierde de vista al automóvil. En Ibiza, en las playas más alejadas y de difícil acceso, fuera de algún excursionista con toda su parafernalia de "mochillaire", es raro encontrar españoles.

La escisión campo/ciudad, se ha convertido en absoluta. Los parques urbanos no sirven, tal como suelen estar concebidos en España, para tender un cable de unión. Su uso es, a menudo, escaso. Habría que analizar sus funciones y replantearse su diseño para que optimizase la satisfacción y dejara de ser un mero elemento decorativo como suele pasar.

La ciudad provee un espacio para la complejidad y la diversidad, frente a las reducidas experiencias que ofrece el diseño de los actuales parques y jardines.



La primera función -de donde derivan los demás- que debe tener un parque es una función de uso público. El que no tenga este uso parece un contrasentido con la noción de parque, contrasentido que, en muchos aspectos, es bastante frecuente. En la mayoría de nuestros parques y jardines la superficie plenamente utilizable -a nivel más allá del paseo llamemos "de zapato de charol" o de lo visual- es escasa. Los parterres de flores, el césped no pisable, los monumentos, (en suma: el parque=maceta ornamental) y hasta los establecimientos comerciales interfieren con el uso pleno o gratuito de una zona.

El parque de tipo anglosajón con amplias superficies de césped pisable, donde uno puede tumbarse a tomar el sol, almorzar, retozar, pasear o corretear y jugar tiene tres grandes enemigos en nuestro país. El primero es algo biológico y probablemente irreversible, el clima. La llamada "España seca" ocupa gran parte de la Península e incluye a Ibiza. Es algo realmente demencial y un despulfarro el intentar hacer crecer pastos verdes en Madrid o en Almería aunque la jardinería oficial -y privada- parece empeñada en ello. Ante la imposibilidad de hacerlo crecer se prohíbe pisarlo o de hacer versiones en miniatura de parques anglosajones por medio de macizos de forma más o menos arrinconadas con palmeritas ridículas entre rocallas aún más ridículas. Esto sería el jardín maqueta para uso de gnomos mientras las personas circulan por caminos de losas. El césped plenamente pisable sólo aparece en lugares privados y caros, (hoteles, clubs de golf...)

El jardín clásico de tipo geométrico es caro y especializado. Es preferible el parque boscoso más seco, (tipo Casa de Campo) minimamente equipado, producto de un clima más dado al pino y el monte bajo, como podría ser el Soto, aunque esta zona, quizás fuera preferible dejarla como está, ya que no es un parque, (o lo es a cierto nivel) sino un descampado agreste que protege ahora la única vista intacta de la muralla como la protegía su ausencia de arbolado en otras épocas permitiendo ser batida por la artillería de la ciudad.

Otra opción frecuente en los jardines y parques españoles es el antiguo jardín o parque clásico de planta geométrica y setos recortados (parques de la Ciudadela, Parque del Retiro). Suele tener una función ornamental aunque es muy apto al paseo tradicional y familiar, o al reposo. A veces tiene una función científica como jardín botánico. Es frecuente encontrar este tipo de estructura en las plazas ajardinadas o en tramos de rambla que funcionan como plazas. Como factor positivo, está muy adaptado al clima, y como negativo, imponen unas plantas de comportamiento prefijadas y las opciones que ofrece son muy limitadas y rígidas. El trabajo de jardinería es caro y especializado. Las versiones modernas de este tipo de jardín suelen ser pretenciosas y muy poco afortunadas, extemporáneas y rígidas.

El jardín italianizante y romántico, (tipo raxa), ofrece un campo más amplio a lo posibilístico. El sistema de senderos, pequeños altizanos, fuentes y grutas da mayor margen a la imaginación. Ofrece también una opción a lo erógeno (que tan importante le parecía a Unford como posibilidad del sistema de senderos) aunque en menor grado que el parque inglés, debido a sus dimensiones más reducidas y a la popularización del apartamento o la distancia que permite el automóvil. Es un tipo de jardín muy sugerente aunque muy difícil de crear desde cero y muy fácil caer en el itinerario sensiblero y la rocalla.

El jardín recoleto y umbrío, sensual, de tradición árabigo-andaluza abre un amplio espectro sensorial a partir de unos elementos sencillos y preciados en un país seco de soles fuertes. El goteo del agua, las sombras, la escala. Sus dimensiones son reducidas y en él no tienen cabida las estridencias.

El jardín japonés (no la versión tópica del jardín japonés) de imitación, o el claustro silencioso, es también muy difícil de ubicar y usar en su clave adecuada. El apelar a la sensibilidad o al raciocinio individual o reducido en un jardín heterogéneo y público es prácticamente imposible como no se disponga de muchas zonas verdes y muy diversas.

Aquí estriba la dificultad de diseño de una zona verde, en las diversas funciones que cumple para gentes diversas. Debido a

las reducidas dimensiones del suelo disponible en el casco es difícil situar su diseño con funciones diversas. Quizás el parque Güell de Gaudí sea un raro ejemplo -en un terreno reducido, de multiplicidad de funciones: amplios bancos que permitan formar grupos de conversación o sentirse solo a pesar de ocuparlo otras personas, amplio campo a lo posibilístico, a lo imaginativo, al juego al tiempo que cumple una función representativa y simbólica. La arquitectura y el diseño contemporáneos deben ofrecer estas múltiples opciones a la ciudad si no reunidas -dado la falta de espacio- si potenciando al máximo alguno de ellos, la más adecuada al usuario potencial y al entorno físico.

Sea cual sea el usuario y sean cuales sean las funciones de un parque este debe ser plenamente utilizable. Lo representativo y lo puramente ornamental no debe ser contabilizado como zona verde ya que incurre en falta de la primera premisa de un parque.

En algunas zonas ha llegado a contabilizarse como verde los setos divisorios de calzadas o los macizos alrededor de monumentos. El tráfico, a menudo, convierte en nuevas isletas divisorias algunos jardines.

Los nuevos espacios verdes -o la reordenación de los antiguos- deben ser estudiados como se indicó ya varias veces, dentro de un esquema de vías peatonales, de sendas y de ágoras de relación, no como manchas de verdor aisladas o pulmones verdes ante la contaminación del automóvil (Habría falta auténticos bosques para esto). El parque o jardín es una pieza de un entorno y debe ser estudiado con base hombre-usuario. Este usuario dibuja unos patrones de movimiento orgánicos que permean toda la ciudad -dentro de las posibilidades escasas, que ofrece la cuadrícula viaria-. Lo verde debe empapar la ciudad recobrando las calles su función de relación y reposo ya que gran parte de nuestro tiempo discurre en ellas. En Ibiza aun es posible desplazarse de A a B peatonalmente ya que las distancias son cortas, el tiempo poroso del tránsito podría discurrir a través de zonas agradables.

bles y reverdecidas hasta la puerta de casa. Es así que el parque se convierte en ganglio de un sistema más que en un museo botánico o unas macettas.

En una situación normal de espacio verde/habitante sería posible ofrecer un amplio espectro de parques muy diversos, en nuestra situación un parque debe ser (cuando no claramente tipificado por sus condiciones ambientales) multifuncional y polimorfo en su diseño sin que, por ello, pierda su imagen de todo orgánico-articulado aunque no desmembrado. La propuesta para el Parque Lineal del Mediterráneo en Benidorm o -con sus limitaciones- el Paseo Costero (Figueretes-molinos) de Ibiza apunta en esa dirección. Dado que será usado por un amplio espectro de sensibilidades, sus significantes deben tener una primera lectura sencilla y ser al mismo, tiempo, ricos y variados ya que debe tener un campo significativo extenso. Además de denotar descanso, paseo, juego... por medio de bancos, avenidas, mobiliario lúdico debe connotar muchas cosas diferentes a los diferentes usuarios, especialmente si es usado por seres imaginativos como son los niños. Los niños cuentan entre los principales usuarios de nuestros parques, parques que suelen tener un diseño represivo, aburrido y monocorde.

Se apuntó el mayor uso de zonas cargadas de iconos urbanos que de las zonas verdes. A menudo, nuestros parques carecen de tradición, no corresponden a los deseos del usuario o no tienen sendas de acceso adecuadas. Tanto los parques como las posibles áreas de relación presentan frecuentemente problemas de accesibilidad (Soto, Parque del Mar en Mallorca...) A menudo se asigna a Parque los terrenos ya afectados para otros fines o inedificables o los menos atractivos a la especulación, precisamente por las dificultades de acceso o se recortan y constriñen los parques existentes con edificaciones y cinturones o penetraciones de tráfico (Casa de Campo, Montjuich...)

Debería estudiarse minuciosamente las tendencias y preferencias peatonales y los elementos que interfieren en su discurso (como se apuntó, la iniciativa privada conoce muy bien estas tenden-

cias) ya que si la gente no va, por muy atractivo que sea un paraje, su valor de uso es nulo. El factor fundamental para la existencia de una area de relajamiento y relación espontánea es la afluencia de gentes. La tradición de un elemento importante y si no existe hay que crearla. precisamente por medio de significantes atractivos que potencien la zona, aunque estos fetiches sean producto, a veces, de una falsa mentalización urbana. Unos significantes atractivos en otra época pueden haberse desmantizado y quedado olvidados en otra. Unos significantes atractivos a unos cuantos -por muy exquisitos que sean- pueden no serlo a la mayoría.

Diversos factores, además de los apuntados, pueden interferir en una senda. En caso de acceso mecanizado, la falta de un buen servicio público de transporte o, en caso de acceso en vehículo propio, la falta de calzadas adecuadas o de aparcamientos cercanos -que nunca estarán ubicados en los cascos antiguos o en zonas que interfieran con otros usos, humanizados. A veces, las causas de la no afluencia se nos escapan por lo intercanalizadas. Tanto si el acceso es mecánico como peatonal la no afluencia pueden tener causas físicas: dificultades de la senda (vehículos. obras. autopistas, túneles...), falta de visibilidad o conocimiento de la zona (para muchos turistas el soto y la Necropolis son areas totalmente desconocidas), inhóspito de algunas zonas, falta de vegetación, servicios o mobiliario... Otras veces, las causas pueden ser mentalizaciones: falta de tradición, automarginación ante los significantes ajenos de la zona (Hort del Rei de Mallorca para unos, zona de paellas y tortilla de patatas para otros), corte de sendas por edificios poco atractivos a la nueva mentalización urbana (iglesias, palacios, edificios públicos, bancos, cuarteles, muros...), falta de reclamos urbanos o descampados.

Si una zona adecuada (o disponible) para parque tiene dificultades de senda, habria que, en muchos casos, facilitar una continuidad urbana, indicándula por medio de elementos que salvaran el espacio poco atractivo (a los ojos del usuario). Esta solución crearia un ambiente quizás atentados a la dismorfofobia de muchos arquitectos pero podria ser algo divertido y la

zona tendria un uso al verse potenciada.

Las ágoras tienen una gran importancia en la concepción de la ciudad como uso. Las ágoras espontáneas existentes serian completadas y descongestionadas por otras provocadas (en las zonas más idóneas o más necesitadas de ellas), creando incentivos al paseo y la relación. A veces, estos incentivos pueden ser elementos como puestecillos ambulantes (caso del Patio de Armas), kioscos (caso de plaza de R<sup>ta</sup> y), cafés en la calle, manifestaciones expresivas espontáneas (caso de Hyde Park Corner, de la 5ª avenida como teatro o Kings Road como salón), puestos de flores (Ramblas), Zocos... Estos paseos se dotarían de los servicios necesarios (incluidos los higiénicos de que tan falta esta la ciudad) y de mobiliario y ajardinamiento. Las nuevas ágoras podrian surgir con una nueva concepción de la ciudad (centro de relación y comunicaciones de la Pl. de Toros) o atajando los disfuncionalismos que las impiden (tráfico en la Pl. de Tur, y Palay). El cierre al tráfico de las zonas de relacion de las zonas no aptas para el, es condición indispensable a este uso relacional por puras razones físicas.

Los niños, a falta de lugares de juegos adecuados corretean o pedalean por las zonas de las pocas zonas verdes existentes pudiendo ser una molestia - tal como estan estructuradas y dado la penuria de ellas- al paseante o al que disfruta del sol y la tranquilidad. La otra opción es pasear de la mano o a la vista de sus tutores (en una concepción de parque "de zapato de charol"), utilizan mobiliario lúdico infantil inadecuado o estan desperdigados -y mucho más divertido- por zonas peligrosas.

No hay que olvidar que el 96% de los padres de la muestra de Ibiza notaban en falta las zonas de juegos infantiles. Es natural, si se tiene en cuenta que el pésimo parque infantil de Portal Nou -único de Ibiza- tiene solo 400 m<sup>2</sup>. En cuanto a los turistas, el 40,94% desearía que hubiera más instalaciones para juegos de niños, ejercicios físicos y deportes ( ) y el 35,43 % que las playas tuvieran áreas acotadas y equipadas para niños (lo que cuadra con las previsiones de juegos y deportes a borde de mar de P/R.I.)

El problema de los juegos de niños es muy grave( además de lo ya señalado) si consideramos que el 50% de los niños de Ibiza jegan en su casa (tras el estudio de la vivienda vimos que la mayoría de las viviendas de Ibiza son totalmente inadecuadas para este fin), el 25% en la calle (que dado el tráfico existente e algo muy peligroso), el 6% en el campo y el 2% en corretear por las murallas (quizas el 8% más afortunado ) el 11% en las pocas zonas verdes o peatonizadas existentes (8% en Vara de Rey) y solo el 1% en el único espacio para juego de niños, Portal Nou.

Según nuestras observaciones, la mayoría de los niños van acompañados a los parques, incluido el infantil donde el uso de los aparatos es mínimo. En la calle o en la Necrópolis los niños parecen divertirse más y están solos.

Luis Moya ( ) hace un estudio interesante de la estructuración seseable de un parque infantil según modelos existente (extranjeros).

Según Moya los auténticos juegos de niños deben tener cuatro características constantes: fantasía, aventura, imitación a los mayores y desarrollo físico. Características que (a excepción muy discutible de la cuarta) no cumplen los standarizados, monótonos y peligrosos parques infantiles con columpús y tubos de hierro-

Moya distingue dos grupos de edades: a) 2-5 años. juego individual, materiales elementales, arena, agua, hierba(es conveniente vayan complementadas con guarderia) b) mas de 5: juegos en equipo, no debe establecerse apartheids entre chicos de 5 a 15 años.

Tenemos accidentados objetos evocadores, materiales de construcción, herramientas, requieren un adulto responsable pero no control u orden. Conviene que exista un local cerrado de reunión, música, trabajos manuales, zona pavimentada para depor-

tes y ejercicios y otro arbolado con bancos.

Un solo recinto debidamente estructurado y dividido puede satisfacer a todos los niveles de edad sin establecer una segregación con la zona de adultos que pueden colabrar pero no establecer un control directo en el niño que debe sentirse libre pero seguro en el recinto. Es probable la creación de un espacio de este tipo para 200 niños (70 habituales) con una superficie de 1500-2000 m<sup>2</sup>. Su ubicación ideal es el centro de cada barrio, cercano al usuario y de fácil acceso, porque se convierte en el centro relacional ( el 71% de los padres de Ibizaecha en falta centros relacionales para sus hijos. De ser consultados los niños ( ) el porcentaje sería, sin duda, mayor).

Un parque concebido de esta forma evitaria los peligros que entraña el juego entre coches aparcados y tráfico, el que se hunda una timba de la necrópolis sobre algun arqueologo amateur o caiga un guerrero de ocho años murrallas abajo, aunque estas dos últimas instancias sin más raras que el atropello por automovil-

El ideal a tender es que la ciudad entera se convierta en un gran campo de juego sugerente, socializador y seguro para el niño ya que es difícil crear mejor juguete que las murallas, el Puig dels Molins, las calles o las barcas del puerto.



## ZONAS DEPORTIVAS

Es difícil escindir este concepto del anterior ya que los chicos mayores, en especial, tienen tendencia a juegos y deportes colectivos, su ubicación no puede, por tanto estar alejada de las instalaciones anterior. El deporte es algo que atrae, además, a todas las edades-

El 78% de los padres encuestados ( de nuevo el porcentaje sería mayor de haber encuestado a sus hijos) indicó que hacían falta instalaciones deportivas. Es una respuesta bastante natural si se tiene en cuenta que Ibiza, excepción hecha del raquetico equipo del Paseo (Carretera) Marítimo, no cuenta con instalaciones públicas de este tipo-

Los campos de juego existentes son, en su gran mayoría, privados o pertenecientes a entidades que, de algún modo, limitan su accesibilidad. Es totalmente absurdo que las instalaciones de los centros escolares no esten, en general, abiertas a un mayor uso comunitario o que no se exija lo propio -al menos parcialmente a sociedades privadas.

Los turistas también han notado esta ausencia. Así se expresa el 40,94% de los turistas encuestados ( )

Es curioso que el 39,37% de los turistas de la muestra recoja la necesidad de reservar espacios para juegos y deportes espontaneos. La escasez de deporte-práctica frente al exceso de deporte-espectaculo en nuestro país y un cierto gregarismo y necesidad de norma, so sólo privativa nuestra, ha maximizado la importancia del deporte como hecho competitivo y normativizado frente a la expresión corporal o el ejercicio espontáneo. Este ejercicio perfectamente posible en el gran parque anglosajón pero no en un jardincillo con parterres, guardas y prohibiciones. Existen multitud de juegos -y una multitud aun mayor de posibilidad de inventiva- que sólo requieren un espacio, como puede ser el frisby, el lanzarse una pelota en corro, el footing, la carrera de dondo cross-country, etc. etc. u otros que requieren algunos elementos aunque no grandes instalaciones, como es el badminton, el fronton, la equitación...El campo

imaginativo es muy amplio si hay un espacio adecuado (vid: hyde park)

El mar y el agua como elemento deportivo (fuera de las actividades del Club Náutico) está bastante abandonado así como las así como las posibilidades montaÑeras de acampada etc. de Ibiza-  
isla.

#### FUNCIONES OBSERVADAS DE LAS ZONAS VERDES DE IBIZA:

Gaviria subraya en un proyecto de investigación sobre zonas verdes públicas interiores a ciudades compactas y densas las siguientes funciones, a nalizar, que debe añadir un espacio verde:

- Sanitaria: contaminación, ruidos...
- Semántica.
- Lúdica.
- Erógena.
- Pedagógica etc.

La función, o funciones, que tiene -o susceptibles de tener- el espacio verde deben ser analizadas (teniendo en cuenta la tipología del usuario, la estación, la lluvia...) en cada uno de los espacios a ordenar. Asimismo debe analizarse el como se estructuran estas funciones, cual es el uso real y el posible de una zona tras una observación y un sondeo entre los usuarios reales y potenciales.

Debe analizarse también, el parque en cuanto al contexto urbano (tráfico, comercio. oxigenación...) las disfunciones actuales o posibles y los conflictos -de todo tipo- que generaría la afectación de una zona con destino a parque y no a otros usos.

Observando las diferentes zonas verdes y ágoras de Ibiza podemos acercarnos a un conocimiento de sus funciones presentes y posibles. De todos modos es imprescindible ante de cualquier intento de diseño y animación de una zona -o de la ciudad como todo orgánico- Un análisis más concreto. Este estudio concretizado y de animación global para proceder al diseño definitivo se nos presenta como secuela lógica del Plan y cae, ahora, fuera de los límites de este informe.

Además de concretizar y cuantificar funciones y usos falta estudiar a fondo las posibilidades de suministro de agua, mantenimiento, jardinería, mobiliario y diseño más adecuados, sendas y preferencias peatonales, posibles usos educativos, culturales... de los parques y ágoras. Haría falta estudiar las posibilidades presupuestarias, el marco jurídico y la integración en el Plan general; consultar la bibliografía existente y, finalmente, elaborar una serie de proyectos (orgánicos con respecto al casco) de calidad.

#### VARA DE REY

Es quizá el salón, el ambiente urbano más rico de Ibiza. En la zona del paseo se concretan muy diversas funciones, funciones que podrían ser desarrolladas de forma mucho más satisfactoria tras la peatonización y un mejor diseño de la zona.

Hay que distinguir entre las funciones de toda el área cuadrangular que cubre el paseo, calzadas y aceras adyacentes y las que son concretas y privadas -o más desarrolladas. de cada una de sus partes docotonizables longitudinal y trasverdalmente.

Atenderemos a la división del cuadrilátero en tres zonas longitudinales (W-E).

- 1ª.-Desde cabecera del paseo a la transversal.
- 2ª.-Desde 1ª transversal a 2ª id.
- 3ª.-Desde 2ª transversal a final E del Paseo.

y tres trasversales (N S) que cortan a las tres divisiones longitudinales (1,2,3) y a la subdivisión B:

-A.-Acera y calzada S-

±B.-Centro del cuadrilátero. Paseo propio.

±C.-Acera y calzada N.

A las dos calzadas y aceras longitudinales (N+S) de los extremos W y E del cuadrilátero las llamaremos  $\alpha$  (extremo ) y B (extremo ).

Se han observado en el cuadrilátero las siguientes funciones:

1.-FUNCION DE CENTRALIDAD. Como se indicó al tratar del centro urbano, en el apartado vivienda, la función de centralidad viene determinada por la concentración y complejidad de funciones que reúne un espacio.

Un análisis funcional profundo de la ciudad nos daría una idea más clara de los centros, a nivel de urbe, barrio o calle por medio de una cuantificación y ponderación de estas funciones. A falta de este análisis cuantitativo, la observación nos pueda dar una aproximación bastante precisa a la idea de centro.

En Vara de Rey parece ser donde se reúnen un mayor número de funciones de toda la urbe.

Sería muy importante, también, el cuantificar el número de vehículos y de personas que, a diferentes horas del día ( y según estaciones) utilizan este espacio y el por qué de este uso, a simple vista, los caudales peatonales son más intensos (coincidiendo con la permanencia prolongada en cafeterías y terrazas) según se desciende hacia el mar (E) el cuadrilátero. Podríamos tomar como pivote la esquina NE del cuadrilátero (o sea, la esquina del Montesol) y un subpivote en el Kiosco del paseo) una serie de cuartos de círculo concéntricos hacia el interior del cuadrilátero, con menor utilización según los alejamos de este centro.

Según las horas del día y la estación, las concentraciones de usuarios variarán. Así, el mercado a horas comerciales será también un subcentro importante. El punto más importante del muelle (especialmente en su esquina NE: La Bomba, Garijo) y calles adyacentes en verano al anochecer concentran gran número de personas. Las terrazas de las cafeterías concurridas del frontis a horas soleadas (Valencianos, Estrella, Montesol, Paris) nos pueden dar una pauta de concentración en verano. En una zona turística, es precisamente el microclima lo que condiciona en gran parte el aflujo a unas zonas u otras. Existen otros centros con unas funciones más concretas (Ayuntamiento, Correos, Telefonos, embarcaderos.....).

Estos centros polarizan una serie de sendas cuyo cuadro e itinerario sería urgente precisar, así como el tráfico peatón (viajero en vehículo).

Vara de Rey es, a falta de análisis cuantitativo, seguramente el centro más importante de Ibiza. Dentro del cuadrilátero, será el sector o subsector que más funciones reuna el que define la centralidad del recinto y, por tanto, de la ciudad.

#### FUNCION SIMBOLICA

La plaza de Vara de Rey es un elemento representativo importante para la Ibiza actual. Quizás el paseo, con su ambiente cosmopolita y sus cafeterías, refleje, hoy por hoy, mejor que las antiguas murallas o que los hoteles masivos -comunes a todo el litoral español- la Ibiza surgida del turismo y sus peculiares características.

Vara de Rey ha sido, desde su trazado a principios de siglo, un espacio simbólico. La nueva cojuntura económica de la época: una burguesía enriquecida (finales del S.XIX y 1º cuarto del XX) con el comercio el capital indiano, requería un nuevo lenguaje autoafirmador que ya no lo suministraban las viejas murallas. Es a mediados y finales del siglo pasado cuando, en aras del "progreso" se derriban las murallas de nuestras ciudades y se desarrollan los ensanches.

Dentro del esquema de la rambla tradicional (Paseo de Gracia, Rambla de Cataluña, Marqués del Turia...) se alinean las viviendas de la nueva burguesía bajada al llano. Los significantes arquitectónicos se toman de los catálogos de de las viviendas burguesas del Ensanche Cerdá. Los inferiores medios suponen unadialectalización de este lenguaje. El paseo de Vara de Rey refleja el habla peculiar de la Ibiza de un momento dado. El propio monumento, teatral recordando la actuación de un hijo de Ebiza en un acontecimiento bélico reciente, confiere a todo el conjunto, en su época, un aire de modernidad, de deseo y búsqueda de un principio de historia contemporánea, algo desligado de la Ibiza de intramuros, un deseo de centralidad adaptada a los deseos y necesidades de un momento social y económico. La mera clase necesitaba una afirmación épica, como lo necesito en U/S/A. la clase que hizo y consumió el western. A falta de acontecimientos épicos propios (aunque no hay que olvidar el monumento a los corsarios) se levanta el monumento Vara de Rey mientras que en Madrid es Prim o en Francia el soldado partiendo al frente del Marne. En la España de habla Catalana es esta época, la burguesía del comercio y el maquisismo establece un puente con un pasado nacional que pudo ser y no fue. Es el mundo del neogótico, de Puig i Cadafalch de Domenech i Muntaner, de la Renaixensa o del monumento historicista propio (estatua de Jaime I en Valencia, de los Corsarios en Ibiza, o

de Pere el Gran de Barcelona), opta por cantos al ruralismo autóctono (monumento de Teodoro Llorente o del Llamado Valencià en Valencia) o al progreso (monumento al Marqués de C<sup>o</sup>mpos o a Ramón y Cajal en Valencia) a tiempo que busca una afirmación épica reciente.

El nuevo centro intenta dar a la ciudad una imagen dinámica y difenrete a la que sintetizaban los antiguos centros: teocrático/castrense/patricio (conjunto amurallado sintetizado en el castillo/catedral/ayuntamiento), o menestral (ensanche de la Marina sintetizado en el Mercado). La catedral en muchas ciudades suele servir de puente entre el centro castrense/feudal y el menestral. Es un lugar de uso urbano y el mercado suele tener lugar en sus cercanías. En Ibiza los ciclos van más retrasados y el centro menestral (Propio de la Baja Edad Media) no se afirma hasta el S. XVIII.

El hecho de que Ibiza tuvo durante mucho tiempo una función eminentemente castrense y la catedral no sea una catedral gótica propia -centro relacional de la menestralía urbana y expresión de esta- sino una iglesia feudal y fortificada da claves a este trasvase de centros.

Los antiguos centros continúan ejerciendo sus funciones aunque estas se ven radicalmente minimizadas tras el boom turístico. El centro histórico pasa a convertirse en museo y cambia la estructura de sus residentes. La desacralización de la vida supone el circunscribir la catedral a funciones estrictamente religiosas, (religioso-administrativas y representativas). El paso de la Universidad al ayuntamiento actual limita sus funciones a las burocracias y gestoras. La pérdida de importancia estratégica de Ibiza y , finalmente, la evacuación de las dependencias militares del castillo supone la etapa final de un proceso de minimización de la función aglutinadora y defensa del recinto amurallado en torno a la guarnición. El inminente traslado del Mercado al Ensanche supondrá, también, el punto final de un proceso de diversificación del consumo y aparición de nuevos centros comerciales.

Vara de Rey -o sus cercanías- alberga las catedrales de la nueva conyuntura: los bancos (junto a los que apiñan agencias de seguros, oficinas, empresas inmobiliarias y turísticas...) y, también, las catedrales del ocio de la postguerra: los cines remozados y ornados de mármoles. Con las cafeterías, los kioscos, las tiendas, los hoteles de paso, los despachos... Vara de Rey se recarga de todos los significantes de una época-

La silueta de la acrópolis tiene mayor interés paisajístico que el ensanche y aparece en multitud de postales y folletos ilustrados. Paralelamente, en todas las películas, documentales y en muchas postales sobre Ibiza aparece Vara de Rey. Los significantes de esta zona tienen más paralelismos fuera de la isla mientras que la acrópolis es algo muy peculiar, sin embargo ni uno ni otro dan una imagen de la totalidad del casco. D'lt vila puede ser un signifiante nostálgico y arqueologista como puede ser la catedral o la Generalitat de Barcelona o, el Miguelete de Valencia o el Castillo de Bellver para la totalidad de sus cascos.

Una serie de elementos no arquitectónicos -en sentido estricto- pueden sur más definatorios de un entorno que los propios inmuebles. Así, las salas de espectáculos de Leicester Square, las redacciones periódicos de Fleet St., las tiendas de Carnaby o el elemento humano de King, s Rd, de la Bonba o de Vara de Rey. Este elemento humano heterogéneo que confluye, como a un imán, en Vara de Rey es lo que nos da nuevas claves de significación para la Ibiza actual.

Las calzadas y aceras de Vara de Rey aparecen más cuidadas (actualmente se ha pavimentado el paseo), allí se colocaron los primeros semáforos (elemento funcional e icónico), los jardines confieren una imagen clorófila a Ibiza (a pesar de las podas desconsideradas) y hasta los cañones de la muralla sirven de pretil al monumento. Es en Vara de Rey donde tienen lugar los desfiles y manifestaciones populares (Reciente visita del Ppe. Juan Carlos), espectáculos públicos (juegos artificiales, carreras ciclistas, desfiles conciertos a pesar de haber desaparecido los restos de lo que pudo ser una banda de música-etc...).



Vara de Rey reúne, por tanto, en sí, muchos de los rasgos definitorios de Ibiza, es típica -en definición de Ecol- a diferentes horas del día reúne una muestra bastante completa de la población de la ciudad.

#### FUNCION INFORMATIVA

Vara de Rey reúne los centros de información más importante de la Idla. La función informativa se concentra, preferentemente, en las ceras de los sectores A2 y A1 (Agencias de Viajes, Turismo, Iberia) aunque también en la otra fachada del paseo y calles colindantes (Aucona). El Kiosco del centro del paseo cumple una función informativa importante, y supone un polo de atracción. A nivel privado, Vara de Rey es también un importante centro informativo a través de los particulares o los bares y comercios de la zona. Los camareros de las cafeterías pueden incaminarle; a menudo mejor que las oficinas al efecto. a un hotel, un comercio, proporcionarle un apartamento, una casa o decirle a qué hora sale el avión de Barcelona. Casi todos los negocios y espectáculos de Ibiza se anuncian en el paseo de Vara de Rey donde ya han hecho su aparición los letreros luminosos. Convendría colocar aquí, planos, tablones o postes anunciadores prácticos, exhaustivos, de fácil lectura y buen diseño que centralizaran la información y aliviassen a la oficina de Turismo que, por otra parte, está mal situada y es insuficiente a la complejidad de Ibiza.

#### FUNCION COMERCIAL

Las dos aceras (A y C) en especial los sectores centrales (A2, C2) y el ángulo NE congestionado (C1) presentan una gran actividad comercial, Vara de Ley sirve de distribuidor o nexo comercial. Hacia el W, la zona de Ensanche. el tipo de comercio tiene ppo que ver (como, en general, todos los usos del ensanche) con el fenómeno turístico. El comercio allí ubicado

(ensanche) podría encontrarse en cualquier ciudad española de tamaño similar: sirve, en especial a la comunidad residente en la propia zona. Hacia el E, el paseo marca una gradación hacia la Marina, con lo que mallacomercialmente hasta, cambiar de signo en el mercado y, de nuevo, en la cercanía del puerto (bomba, Mayor, Virgen, en parte Cruz etc.) con abundancia de boutiques y un público esencialmente forastero. La actividad comercial, sin embargo del paseo, no es tan marcada como otras, hay comercios clásicos y tiendas de paso -estanco, souvenirs, comestibles etc.- aunque dominan los bares y oficinas. La confluencia con la Marina influenciada por el paseo presenta características similares a las áreas de influencia N y S. del paseo aunque, la potenciación del CBD en estas últimas zonas de edificios nuevos ha propiciado las oficinas y centros burocráticos.

Las sendas peatonales siguen el área de comercio intenso polarizado por el Mercado. El Mercado conecta por Cruz y Anibal con Vara de Rey. Estas dos calles tienen un signo algo diferente entroncando la primera con la zona portuaria.

#### FUNCION DE SALON.

Tradicionalmente, las ramblas Tipo Vara de Rey han sido zonas de paseo y relación, de observar y ser observados. Estas ramblas como la plaza o la Calle Mayor de muchos pueblos o Kalrerstraat en Amsterdam, Via Veneto en Roma o en Copenhage son grandes salones al aire libre.

Ibiza contaba con dos salones abiertos importantes: el Muelle y Vara de REy. La importancia del primero llegó a ser mayor y se vino abajo al irrumpir el tráfico rodado, con el turismo. por la tipología de los locales y al popularizarse las cafeterías, la televisión y otras actividades relacionales distintas al paseo.

En el pasado año, con el cierre del puerto y cuando no había descarga parece haber resucitado esta función del muelle que tiene grandes posibilidades de ser potenciada.

La Bomba, en verano, es el gran salón nocturno aunque el elemento foráneo supere en mucho al nativo que cambia poco sus patrones invernales.

La parte central de Vara de Rey (el paseo propio) no tiene esta función tan desarrollada como la calzada N. (en especial (1). el tráfico, los escasos pasos peatonales, los vehículos aparcados, el bordillo y el seto dificultan el acceso a la zona B. Las terrazas han venido a suplir (en inferioridad de condiciones en cuanto a espacio) al antiguo Paseo. La potenciación y rediseño de la zona es básica si se quiere maximizar esta función.

#### FUNCION DE MEETING POINT.

La función de salón, la de centralidad, el hecho de ser Vara de Rey un cruce de caminos (nexo entre el ensanche y la zona antigua) y lo individualizado de sus significantes hace de Vara de Rey un excelente lugar de encuentro y de reunión (meet=conocer o encontrar a alguien conocido).

Las cafeterías ofrecen un excelente marco para entablar conocimiento así como para la reunión de conocidos. Muchos de los negocios de Ibiza tienen lugar, precisamente, en las cafeterías. A nivel de conocimiento, el concentrar un gran número de personas en posición estática y la contigüidad de los emplazamientos de las butacas, hace de las cafeterías un centro de elección relacional con múltiples opciones.

El hecho de ser Vara de Rey un lugar céntrico y de paso, hace posible el volver a ver conocidos (en especial en(3)). Es frecuente citar a los que no conocen Ibiza en la cafetería Montesol, lo que nos da una nueva pista de la centralidad y lo individualizado de la zona. Lo curioso es que, el paseo propiamente dicho no tiene tan marcada esta función. El trasiego de gentes es menor y el diseño interno no es cómodo para la espera y no se señalan puntos individualizables y fácilmente reconocibles.

Quizá el gentío amortigua la impaciencia de la espera. Los puntos de referencia, tan frecuentes en la totalidad de la zona de Vara de Rey no existen en el interior del paseo. Unicamente, el monumento al general es un objeto reconocible. En otras ciudades son frecuentes las citas en monumento o edificios singulares. El reloj de la Puerta del Sol o el Palacio de Telecomunicaciones en Madrid, la Opera o St. Germain des Freres en París, el Monumento a Eros en Picadilly, la puerta de la catedral de Colonia o del Duomo de Milán, la catedral o el Corte Inglés en Barcelona, etc. En Ibiza, la carga semántica, la multitud de atractivos sensoriales y lo adaptable de un local como Montesol ha desplazado como Meeting points a otros puntos más significativos.

La peculiaridad de Vara de Rey como meeting point lo que atrae a gentes muy diversas (cuya variación es patente a lo largo del día y según las estaciones). Los domingos hay reuniones de gitanos en el paseo frente al Bar Cristal (133), y durante la semana de hombres de negocios en la barra del Montesol, de residentes y turistas en la terraza por la mañana y nativos por la tarde, de pequeños contratistas en el bar Cristal, payeses los domingos por la tarde en el Alhambra, parejas y grupos juveniles en el París etc. Los bares de los alrededores (como el Domingo, el Pereyra o la Bodega) también tienen su clientela determinada. La mayor afluencia a un lugar o a otro viene, a menudo, condicionada por los microclimas soleados (caso de los Valencianos o la Estrella en el Muelle). La zona de la Bomba, que también concentra en verano a gran cantidad de personas no es, sin embargo, un meeting place al nivel de C3. El tipo de clientela en la Bomba-es aunque no lo parezca- menos heterogeneo y los locales menos diferenciados. La bomba es, más bien, un sañón de paseo y observación. En la zona nueva de Ibiza, han surgido también -y precisamente en las cafeterias- otros meeting points para una población mucho más concreta. Las zonas verdes de Ibiza, en general, no sirven como meeting points.

Las cafeterías, como meeting points, cumplen básicamente una función relacional ya que, no es la copa lo que se suele buscar en primer lugar sino la relación. Las zonas verdes de Ibiza -dado su monótono diseño- no ofrecen estas múltiples posibilidades de relación

Para que exista relación hace falta gente. Si observamos Vara de Rey (convendría cuantificar estos datos) vemos que el mayor caudal de gentes coincide con la zona C, y, en especial, C3 que reúne el caudal de todo el ensanche W y N y los procedentes de las paradas de autobuses con dirección al casco antiguo y en sentido contrario. También confluyen los que cruzan el paseo procedentes o en dirección al ensanche SW. El C3 se reúnen dos semáforos que conectan uno con el paseo (B3). Otro (continuando hacia A3) y con la calle de la Cruz (B3), importante arteria comercial. La senda desde C3 hacia la calle Anibal, busca el paseo B3, cruza la calzada S(A3) gira en la esquina SE cruza la calle y alcanza B1 continuando por la acera E de Conde de Rosellón. El tramo de las arcadas de Rosellón y Ramón y Tur y el tramo B2 de esta calle, ocupado por otra cafetería (París) tiene menor trasiego de gentes (agravado por el polo de atracción del Kiosco) debido a la dificultad de la senda.

Vemos también, que la acera N de Vara de Rey tiene mayor caudal peatonal que la acera S. En primer lugar, aquella es más ancha, en segundo, el microclima soleado la favorece más en tercero, la senda es más directa y en cuarto, en ella se hallan ubicadas las terrazas frente a los bancos y negocios especializados de la acera S.

Aunque las cafeterías suponen un estrechamiento de los cauces de las zonas de mayor caudal de gentes, es precisamente esta aglomeración lo que se busca, aglomeración que corresponde con un mayor número de incentivos urbanos, dándose una relación circular.

Hemos hablado del corte de sendas con la desaparición de incentivos urbanos. Así, en Barcelona, las Ramblas sufren una disminución drástica de su caudal de peatones en su tramo más cercano al mar (atarazanas, edificios militares), en Valencia, en la Pl. del Caudillo sucede algo similar con el Ayuntamiento y en Palma de Mallorca, los peatones del Borne desaparecen en las callejas de la margen derecha para ganar por el ellos el Paseo de Sagrera o por la izquierda hacia la zona de la Seo. Además de la ruptura física (tráfico) de la rambla del Borne hay una ruptura visual marcada por la Almudaina y l'Hort del Rei y edificios sin escaparates. En Ibiza, la Banca Matutes y las dos aceras porticadas de Rosellón y Tur y Palay marcan una ruptura similar. En único incentivo al peatón para ganar la esquina SE (A3) es la existencia de dos semáforos que le comunican con la Marina y con el Paseo (y eventualmente con C3 como distribuidor hacia el ensanche o la calle Cruz y el muelle).

La peatonización de la calzada Norte de Vara de Rey quizás suponga alguna alteración de las rutas pero esta alteración puede que sea mínima. Se evitarían los ruidos y pelegors del tráfico y se ensancharía el cauce peatonal incorporando el paseo aunque la potenciación plena de la plaza no se entiende sin una solución del conjunto del recinto entero, Pl. del parque, Rosellón, con tramo peatonal. En el plan de etapas propuesto o recomendado en el Ap. tráfico se desarrolla una solución viable a la desaparición del tráfico en la totalidad de la zona, condición fundamental para su rediseño sobre mejores bases.

#### FUNCION SENSUALIZADORA.

El arbolado, la arquitectura y el ambiente de Vara de Rey es una puerta perfecta hacia el barrio antiguo desde la cuadrícula monótona y carente de verdor del ensanche. Desde el punto también humano hay una ruptura. Al igual que el ensanche de Ibiza recuerda al de cualquier ciudad, la tipología de sus habitantes no difiere mucho de la de otros lugares de la Península. frente a esta ciudad nueva, con unos significantes análogos a

los de la España no turística se va accediendo (se encabalgan en C3) a un mundo variopinto y heterogéneo, un auténtico escaparate de modas, actitudes y tipos como no existe otro en toda la geografía costera española y difícilmente en Europa con este grado de concentración.

Observando cualquier cartel, spot publicitario o folleto turístico resalta un alto nivel de sensualización. Esta sensualización no suele cuadrar con el producto o lo hace de forma muy burda. En Vara de Rey y otras zonas de la ciudad (Bomba, Estrella, Plaza de armas...) la sensualidad ambiental adquiere una mayor complejidad y originalidad. Este mundo colorista y sensual ha llegado a definir, para muchos, a la isla entera y a diferenciarla con otros lugares costeros de vacaciones. Ese mundo lo busca el visitante y, afortunadamente, la realidad corresponde al folleto y -al menos externamente- esta allí. El paseo por las calles se convierte así en un teatro abierto y gratuito. Ibiza adquiere así una complejidad que va más allá del sol y el agua marina. Vara de Rey es un excelente escaparate a esta complejidad aunque sea a nivel de catálogo o de lectura concentrada y digerida.

#### FUNCION LUDICA

El trasvase del centro a Vara de Rey supone, además de la consolidación del CBD, una ludificación u sensualización de la ciudad que no proveían los antiguos centros o siquiera las primitivas funciones del cuadrilátero. En Vara de Rey coincide la zona de trabajo white collar con la zona del ocio que es lo que a primera vista la caracteriza.

Las subfunciones lúdicas de charla, paseo albergar, como apuntamos, grupos de actores diferentes a diferentes horas del día. Por la mañana y a mediodía es cuando encontramos un espectro humano más amplio. Por la tarde y al anochecer, el espacio de ocio se escinde en torno a la casa, al televisor, fuera de la ciudad o en el getto lúdico de la zona del puerto y Vara de Rey adquiere rasgos propios de calle mayor provinciana (como sucede los domingos) lo que le confiere un gran atractivo.

El centro de la plaza es utilizado por algunos niños. Muchos más de los que puede soportar su tamaño. La mayoría de ellos proceden del vecindario y, casi siempre, van acompañados. La peligrosidad que el tráfico confiere a la zona no la habilita como parque infantil. Además la estructura del paseo apela mucho menos a la imaginación del niño que las murallas, el Soto o la Necrópolis. El grupo de edad adolescente ha cambiado el paseo por el deporte o la cafetería o el espectáculo.

El tipo de uso más adaptado a Vara de Rey parece ser el paseo. Sin embargo, el Paseo Vara de Rey no es propiamente un paseo, a pesar de su nombre. Si observamos algunas plazas cuadrangulares españolas (caso Plaza Mayor de Madrid, o de Salamanca), casi nadie pasea por el centro (en todo caso lo cruza) sino por su perímetro.

En una plaza centrífuga en centro de la misma debe ser potenciado al máximo si se pretende su uso central. Es el caso de la plaza Real de Barcelona o el Parterre de Valencia que actúan como jardín de barrio, punto reunión, de descanso, se celebran bailes, hay puesto de sellos y monedas etc. Este tipo de plaza suele tener un monumento central (Vara de Rey en Ibiza, una fuente en la P. Real, Jaume I en el Parterre) en torno al cual gira la senda de forma perimetral. En el caso de Ibiza la senda viene cortada por las dos calzadas N-S ( $\alpha$ ,  $\beta$ ) y hay una concentración en la esquina SE.

Este hecho de ser Vara de Rey una plaza, chica con su actual estructura de Rambla, en las propuestas de peatonización de vías adyacentes, se ha tenido en cuenta este disfuncionalismo.

Una rambla tiene, vista desde su cabecera, un final que se pierde en la distancia entre el arbolado y gentío (explanada de Alicante, Marqués del Turia, Borne, Ramblas de Barcelona, Alameda de Valencia). Vara de Rey tiene unos finales claramente marcados por cortes de trama y edificios grandes, un nuevo rediseño de la plaza y su entorno (adyacentes, y Pl. del Parque) debe olvidar la tradicional imagen de ramblas (que tenía un sentido sin el Crédito Balear y con los arbolados de la Avda. de España) y replantearse el espacio como ágora multifuncional otras funciones de Vara de Rey.



4 PEDIATRICA.- Abundan las madres con coches infantiles y niños pequeños. El acceso a la plaza es muy difícil a causa de los bordillos y el tráfico. Faltan servicios higiénicos en la zona fuera de los bares.

5 GERIATRICA.- Especialmente en la parte soleada frente a las cafeterías del final E del paseo, muchos ancianos toman el sol en los pocos bancos existentes o se protegen de él en las escasas sombras.

6 BUROCRATICA-ADMINISTRATIVA.- A pesar de la abundancia de oficinas privadas, no hay ningún organismo oficial (fuera de Turismo) representado en la plaza. El preservar el Ayuntamiento en una ciudad-museo como es Dalt Vila es totalmente absurdo e incompatible con la ductilidad que debiera requerir la función pública. Un centro cívico-administrativo en las cercanías de Vara de Rey y conectado peatonalmente con esta parece ser una evolución lógica- Este centro podría concentrar a la delegación de gobierno hacienda (que por desgracia ya tienen edificios nuevos) sindicatos, cámara de comercio, y, por supuesto, correos y teléfonos cuyo emplazamiento queda muy alejado del centro. A Vara de Rey o sus cercanías, sería urgente desplazar una estafeta de correos y un locutorio telefónico.

7 FUNCION DE RESIDENCIA.- Las viviendas van siendo absorbidas progresivamente por el CBD.

8 ROTULA DE UNION.- Peatonalmente e inadecuadamente, en el momento presente, de tráfico

9 TRANSPORTE.- Parada de taxis, susceptible a ser trasladada a Bartolomé Roselló, como segunda etapa para que la plaza adquiriera su nueva fisonomía completa.

10 APARCAMIENTO.- A extinguir.

11 ORNAMENTAL.-

12 REPOSO Y RESTAURACION.-

### ZONA DEL SOTO:

El uso de esta zona en el momento actual es escasísimo fuera de algún paseante solitario, un buscador de perspectivas o grupos de niños. El tratar de considerar esta zona como parque urbano parece algo de muy difícil viabilidad. La zona, aparte de la función de protectora de vistas a la ciudad-monumento, tiene pocas más, fuera de la lúdica, (peligrosa), la de paseo y quizás la erógena o alguna más que se nos escapa. En cuanto a querer considerar la zona como verde, carece de sendas adecuadas, de arbolado, y servicios y es escarpada. Lo más adecuado sería tocarla lo menos posible y buscar suelo para zonas verdes en otros lugares del casco. Esto es, claro está, muy poco viable aunque el considerar el soto como la zona verde de seis polígonos (runidos en uno) nos parece algo de difícil justificación.

### NECRÓPOLIS

Actualmente sus funciones se reducen a las culturales, residencia, lúdica y quizás simbólica. Además de presentar iguales problemas para ser considerada como zona verde que el soto añade el de ser zona arqueológica. Edem en lo referente a los seis polígonos. El estado de la zona es lamentable. La necropolis se ha ido constriñendo en favor del solar edificable. Un buen trozo de la colina aun es de propiedad privada o militar.

La edificación de inmuebles entre la necropolis y soto ha impedido una continuidad verde y la preservación de una zona de gran belleza. El nivel estético de muchos de los edificios de la zona (Soto-Necrópolis) es deplorable. El hecho de que hayan sido declarados fuera de ordenación por bellas artes no significa gran cosa a corto plazo.

### PL. DE MADRID

De reducidas dimensiones, y diseño carente de imaginación. Uso casi nulo, su rediseño viene condicionado a su integración en la red peatonal.

### PARQUE

De escasas dimensiones (12 árboles), a pesar del eufemismo. Ahogada por el tráfico y convertido, dentro del esquema actual en aparcamiento y rótula de unión de tráfico. Hay algunas madres con niños y un uso de los bancos cumple el uso en general es escaso, ante la barrera de vehículos. Requiere urgentemente un rediseño.

### OTRAS ZONAS VERDES

Las zonas verdes propuestas por el plan nos parecen plenamente justificadas como jardines de barrio en zonas de alta densidad. La propuesta es muy tímida pero es la única viable de no optar por el derribo de inmuebles lo que es una solución difícil.

La zona frente a la escuela Graduada nos parece necesario que sea puesta en funcionamiento inmediatamente, junto a una red peatonal en las cercanías. El intensísimo (excesivo) uso de la calle peatonizada junto a la clínica Alcántara por parte de los niños de la Pl. fr S. Telmo por estos, y por los ancianos y como lugar de reposo y de la red peatonal repavimentada del puerto nos viene a probar lo adecuado de la medida y lo necesitada que está Ibiza de espacios seguros y sin tráfico. Parece muy acertado el haber plantado árboles en la Pl. de S. Telmo. En la calle de la clínica Alcántara, el arbolado de la casa ofrece sombras y una imagen visual verde por lo que conviene respetarlo. Algunas de las zonas verdes previstas ya tienen arbolado.

Debería dedicarse especial atención a las manchas verdes de Dalt Vila, algunas de las cuales se encuentran en muy mal estado.

### AGORAS Y PUNTOS DE REUNION Y PASEO

Los puntos de relación espontánea es algo a tener muy en cuenta en la concepción de una ciudad con base Hombre y en el Trazado de una red peatonal.

Además de toda la zona mencionada de Bomba-Garijo-Mayor, que da un gran atractivo a la ciudad (quizás el mayor desde el punto de vista turístico), las calles peatonizadas y la Pl. de S. Telmo, hay varios puntos de la ciudad, cuya liberación del tráfico es urgente.

### PLAZA DE ARCOS

Además de ser una zona casi inviable para el tráfico, rompe una de las perspectivas más interesantes de la ciudad, causa molestias a los peatones e interfiere un uno de los mayores atractivos de la ciudad: el mercadillo de los Arcos. Este mercadillo que surgió de una forma espontánea ha adquirido un enorme interés y volumen que empieza a exigir su ampliación. En verano, la zona es un hervidero de turistas estacionados revolviendo en los puestecillos de abalorios. La llegada de un vehículo causa muchas molestias y suscita comentarios desfavorables por parte de los compradores y curiosos. El mercadillo da la imagen que el turista espera de Ibiza. Es quizás una mixtificación de algo que una vez fuera espontáneo y ahora, es una relación mercantil como cualquier otra, pero, todo turista que pasa por la ciudad visita el mercadillo, se fotografía en él, a menudo, adquiere algo y queda encantado por la nota de exotismo (hoteles y playas hay en mu-

chos otros lugares de la costa).

La Plaza de Tur i Palau o Plaça de Vila ofrece también un ambiente variopinto, de pequeños comercios, restaurantes, galerías y gente heterogéneas. Con su peatonización la plaza volvería a ser habitable ya que actualmente el tráfico es una autentica molestia. Tras la peatonización de la plaza el fenómeno de los arcos podría expandirse, por ella y subir la cuesta hacia Desamparados y la Zona verde de Sa Carrossa. La ciudad cobraría así un aire de autentico zoco de artesanía, boutiques restaurantes, puestos de flores, galerías de arte que la valorizaría enormemente ya que este parece ser el signo que va naturalmente adquiriendo la zona.

#### MERCADO

El traslado de muchas de las actuales funciones al mercado nuevo aliviará mucho el tráfico de la zona. El antiguo mercado puede tener multiples usos, desde seguir siendo mercado de comestibles a nivel de barrio a pasar a serlo de flores, de tejidos, de pinturas y dibujos y hasta puede servir de tribuna de música en algún momento. El alivio del tráfico al perder funciones y la reestructuración y ordenación del mismo, los nuevos aparcamientos y viales permitirán el uso peatonal de forma absoluta en la mayoría de la zona y fuera de horas de reparto en el circuito de entrada-salida. Una vez desaparezca el tráfico y los vehículos aparcados y se repavimente la zona probablemente se observará una revitalización del comercio ya que el tipo de tiendas allí ubicadas no suministra materiales pesados y voluminosos. Podría estudiarse un sistema de ch checitos de compra a cargo de la comunidad de comerciantes y al servicio del cliente como ya existe en otros lugares y un sistema de transporte lento (el llamados pedescan o pedestrain) y público en las zonas peatonizadas.

## MUELLE

La multiplicidad de competencias dificulta una solución lógica para el muelle de Ibiza. No parece tenerse en cuenta que el puerto y el muelle, además de ser una válvula de entrada y salida de productos, es físicamente -si no jurídicamente- parte de la ciudad.

En una época, el muelle era el paseo natural de la ciudad, e era incluso más utilizado que Vara de Rey. El paseo continuaba, a borde de mar, por la carretera de Sta. Eulalia hasta pasado el Club Náutico. Esta última zona se propone sea recuperada, en parte, para el paseante. En cuanto al muelle el trasiego de bulldosers y containers y el trabajo de carga y descarga, en suma, el muelle industrial imposibilita todo paseo o estancia satisfactora. Convendría obtener del Ministerio de Obras Públicas una revisión de los usos y zonificación del puerto y recuperar al uso humanizado el muelle. Ibiza vive de espaldas al mar.

El muelle podría convertirse en una rambla, ampliando la zona de verdor y solo permitiendo el tráfico rodado de una forma muy controlada (como sucede actualmente). La primera condición para que esta rambla pudiera ser una realidad es el traslado del muelle industrial (especialmente los rolones a una zona cercana al muelle petrolero o entre este y el Botafoc, en contacto con el nudo del cinturón de ronda y no con el frontis de la ciudad. Esta medida sería mucho más lógica y más conveniente incluso para la carga y descarga ya que los camiones y containers tendrían un acceso y salida más sencillos que cruzar una zona tan congestionada como el cruce Bartolomé Roselló/Ramón y Tur/Muelle/Carretera de Santa Eulalia.

La existencia de esta rambla daría una ligazón a la ciudad con el Paseo del muelle de la Avd. Carrero Blanco.

La zona del muelle comprendida entre la Estrella y Garijo tiene un uso peatonal y de estancia en terrazas interesísimo, mucho más que la mitad Estrella/Ramón y Tur, concentrándose en verano las gentes en La Bomba. En la temporada invernal hay reuniones de signo diverso en los diferentes bares y plazuelas a lo largo de todo el muelle.

La concepción de la Pl. Garijo como rotonda de tráfico choca con el uso turístico de la zona. Es absurdo que la actividad principal: el turismo (y aun más importante :la calidad de vida) se vea supeditada a una actividad subsidiaria y cuyo origen es el propio turismo, sería mucho más atractivo el ver alinearse frente al frontis de La Marina y La Peña barcos pesqueros, de pasaje, y recreo y cabotaje que rolones. El traslado del muelle industrial al muelle opuesto del puerto y del de recreo frente a la ciudad quizás dañara intereses mucho menos importantes que los de toda la comunidad. Desconocemos las razones técnicas sobre la viabilidad de esta recomendación.

#### EL ESPIGON FRENTE A LA PL.GARIJO

El futuro de esta zona que concentre a gran número de ancianos tomando el sol, pescadores y paseantes está ligado al de todo el resto del frontis marítimo de la ciudad.

#### RECORRIDOS DE INTERES

El P.R.I. ha intentado dar un contenido orgánico a la red de vías peatonales. Se ha tratado esa red como algo inescindible del reequipamiento de la ciudad. En el Ensanche sería posible el avanzar un paso más (una vez puesto en marcha el sistema de nuevos accesos y aparcamientos) y proceder al cierre de algunas calles estrechas y de poco uso-fuera del aparcamiento- pasando de un esquema de pequeña manzana (con multitud de cruces) a la supermanzana con tráfico en la periferia.

El P.R.I. ha tenido también en cuenta una serie de recorridos de interés paisajístico en la zona de Molinos-Necrópolis y Figueretes. Es de especial interés el paseo marítimo Es vivé- Figueretes-Molinos aprovechando la zona de paso costero no edificado con algunos ensanchamientos que permitirían el concebir su diseño como un auténtico parque lineal. La recuperación de las costas por parte del ciudadano es algo que se presenta como indispensable. Algunos hoteles están utilizando estos terrenos de paso costero entre el edificio y las concesiones de piscinas o embarcaderos, lo que nos parece muy lógico ya que se trata de terreno público. Aunque no existen puertas que impiden el paso el diseño de los jardines de los hoteles, a veces puede coartar a los no clientes por lo que sería conveniente dejar bien claro ese paso en forma de paseo costero. El diseño y usos de este paseo/parque lineal costero es acreedor de un plan parcial por sí mismo.

Una zona de elevado interés estético que debe ser potenciado es, sin duda, Dalt Vila. La ciudad amurallada ofrece un paseo/parque de reposo perfecto a lo largo de su ronda de guardia con ensanchamientos verdes en los baluartes. La acrópolis es susceptible también a ser rodeada peatonalmente por la parte del soto.

#### OTRAS RECOMENDACIONES

Ibiza no tiene playas en sus cercanías o las que tiene se encuentran en estado deplorable convendría limpiar y poder acceder fácilmente y a las rocas del soto y a las playas al pie del baluarte de Sta Llucia -sea por medio de escalera, sea rodeado el espolón de Sa Penya, lo que permitiría la unión peatonal con la recomendada rambla del muelle Garijo/Vara de Rey y abrir así el centro de la ciudad al mar, solu-



ción a estudiar con los proyectos del M.O.P. que nos parecen excesivamente ambiciosos, y con un estudio insuficiente de las necesidades- de todo tipo. de la ciudad y, por tanto, susceptibles de revisión.

Se apuntó anteriormente el corte brusco común a casi todas las áreas urbanas, campo/ciudad . Una posible forma de paliar esta ruptura, al tiempo que se dotaba a Ibiza de una nueva Zona verde de gran interés pedagógico, sería la conservación de alguna "feixa" en funcionamiento, con canales y "senia". Esto supondría un autentico museo rural en plena ciudad al tiempo que abriría la urbe al campo y el mar a un tiempo. El interés etnológico e histórico de las feixas es muy grande. La zona cumpliría al tiempo que tendríamos una muestra cercana de autentica arqueología agraria. Aunque esta recomendación se sale de los límites del P.R.I. es conveniente apuntarla ya que parece más lógico que el límite del mismo fuera el cinturón de ronda como mínimo o que incluyera la zona de Paseo Marítimo (gestión Privada)/Talamanca.

La conveniencia de abrir la ciudad al mar debiera incluirse entre las propuestas del P.R.I.. Una Zona céntrica y abierta al mar sería el lugar más adecuado para dotar de un nuevo centro cívico a la ciudad. Quizás esta recomendación se escape de los terrenos de lo viable aunque no de lo deseable.

## OTROS EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS

Paralelamente al espectacular aumento de la población y del volumen construido, no ha habido un aumento del equipo colectivo fuera del provisto por la iniciativa privada (tiendas, Bares, restaurantes, hoteles...).

Ibiza cumple, con respecto a la isla y Formentera, como ya indicamos, una función de centro comarcal. Si bien el equipo que requiere una ciudad para un funcionamiento correcto es a veces usado por los propios ciudadanos. En el caso de Ibiza, parte de ese equipamiento es -o debe ser- usado por la totalidad de la comarca ante la existencia de otros centros urbanos que lo justifiquen.

Se ha tratado extensamente las necesidades de equipamiento escolar, verde público, deportivo, aparcamientos, juegos de niños, guarderías...

Los datos descriptivos, en cuanto a superficie actual y propuesta en cuanto a necesidades futuras, aparecen elaborados por el equipo de arquitectos redactores del Plan. Nos hemos limitado por tanto, a sondear el grado de sensibilización colectivo entre estas necesidades.

Los marginales de opinión sobre el equipamiento existente son los siguientes:

	POCO	DISTANTE	MAL EQUIPADO	FALTA
DEPORTIVO	77%	48%	48%	78%
SANITARIO	59%	27%	33%	61%
BIBLIOTECAS	68	18	32	68
RECREATIVO	68	29	37	71
correos	39	20	24	41
TELEFONOS	41	20	28	40
BOMBEROS	84	75	62	87
IGLESIAS	10	4	9	3
AYUNTAMIENTO		40		

El servicio cuya ausencia (absoluta) parece sensibilizar más al residente en Ibiza es el parque de Bomberos (87%). Los tres valores poco, tistante, mal equipado, de que consta la variable presentan un alto porcentaje de N.C. y no son representativos ya que lo que hay es una falta total.

La segunda necesidad de equipo que preocupa a los residentes es el deportivo (77%) que ya se trató más extensamente.

Le sigue el recreativo (71%). Aunque los centros recreativos de iniciativa privada son abundantes (bares, discotecas,...) y existe algún club privado, se echa en falta la existencia de auténticos centros de relaciones a nivel de barrio y, sobre todo un auténtico centro cívico en el centro de la ciudad, con respecto a esta deficiencia expresan los turistas entrevistados en Ibiza por Gaviria: el 40,15% echa en falta fiestas populares, el 39,37% los espacios para deportes y juegos espontáneos, el 38,58% un horario libre en el comercio, el 32,28% el cine en varios idiomas, el 24,40% un parque de atracciones, el 13,38% un casino donde esté legalizado el juego, el 11,81% el que la ciudad no funciona las 24 horas del día, solo el 6,29% aboga por la disminución del número de bares y discotecas. Como nota curiosa, al 36,22% le gustaría que hubiera zonas reservadas en las playas para practicar el nudismo (en cuanto a este valor, Ibiza da la cota más alta de toda la costa española) ( ).

En quinto lugar el 61% de los entrevistados considera que faltan centros sanitarios. Porque son pocos según opinan el 68%, porque están mal equipados los existentes (37%) o porque están lejos (18%). La carencia de centros de urgencia a nivel de barrio es patente en especial en zonas alejadas. En Ibiza existe, además

una concentración de las farmacias en el centro mientras los polígonos distantes están mal servidos. La apertura de una farmacia es de difícil gestión pública ya que se trata de un negocio de tipo privado con más regulaciones específicas en cuanto a su instalación. La urgencia de este tipo de establecimientos debiera hacer reconsiderar esta postura y facilitarse y activando, por parte de la administración, la apertura de estos centros -como algo inescindible del equipamiento sanitario- en los barrios más desfavorecidos.

El equipo sanitario, debido a la inversión que requiere y sus características especiales, se debe tratar como equipamiento comarcal, a nivel hospitalario, residencia de ancianos, centro de subnormales... y localizado a nivel de urgencia. Esta localización de las urgencias donde haga más falta se refiere a centros públicos y gratuitos.

Los turistas han notado también estas deficiencias. Así, el 33,07% desearía se instalaran establecimientos para la recuperación del mantenimiento de la salud. Ya en los años 30, el arquitecto Erwin Broner construyó un establecimiento de este tipo en la playa de Talamanca muy rica en yodo. El edificio fué derribado y sustituido por un hotel. De haberse seguido este ejemplo de hace más de 40 años, al menos en algunas zonas, se hubiere conseguido diversificar algo el turismo y atraer un tipo de visitantes mucho más estables -y rentables- y ofrecer un tipo de servicio mucho menos homologable al que pueden ofrecer todas las playas del Mediterraneo. Los denotens del turismo han sido otros y han seguido los de la construcción masiva de hoteles y maximización de camas. Las consecuencias de este puso monomeltivo de sol, sin ofrecer más, el turismo de masas, los charts, los tours operators etc. han quedado patentes a partir del pasado año.

Directamente relacionado con la sanidad aunque sea un problema de infraestructura urbana, el 78,74% de los turistas desearía que hubiera duchas y aseos en las playas. La ausencia de duchas y aseos públicos (no solo en las playas) es total. El 62,20% desearía se mejorasen los servicios de salvamento y socorro, el 59,05% que se limpiaran las playas, el 51,76% que se aliviaran los olores de la ciudad, el 48,81% que se limpiaran las calles, el 43,30% que se mantuviera limpia el agua de las playas ( ). Como se ve, el desarrollo turístico no es una mera suma de plazas hoteleras.

En sexto lugar, se echa en falta oficinas de correos, (41%), ya que son pocas (39%) están mal equipadas (son de todas conocidas las colas y los mínimos horarios laborales de la única existente) (24%) y distantes (39%). Las zonas alejadas y aun en centro propio Vara de Rey no cuentan con una estafeta. Esto es muy importante en especial en una isla (las oficinas de los transportistas -Iberia, Aerposn, Riera,....) están también lejos) y, en especial, en una economía turística.

Con el 40% de los entrevistados se echa en falta oficinas de teléfonos. El 41% opina que hay pocas (solo hay una, lo cual parece ilógico para la población de Ibiza), el 24% opina que están mal equipadas (las aglomeraciones son frecuentes, las cabinas pocas y de noche hay que contar con los teléfonos "públicos" de los establecimientos que, a menudo, no se permite sean utilizados). De nuevo, en una isla y en una economía turística y con altos porcentajes de población forastera, este servicio es vital. El 20% opina que están distantes. De nuevo de los barrios periféricos y, más aun que Correos, del centro, una central de comunicaciones, en el CBD, conectada con el centro cívico, administrativo y de relaciones, se

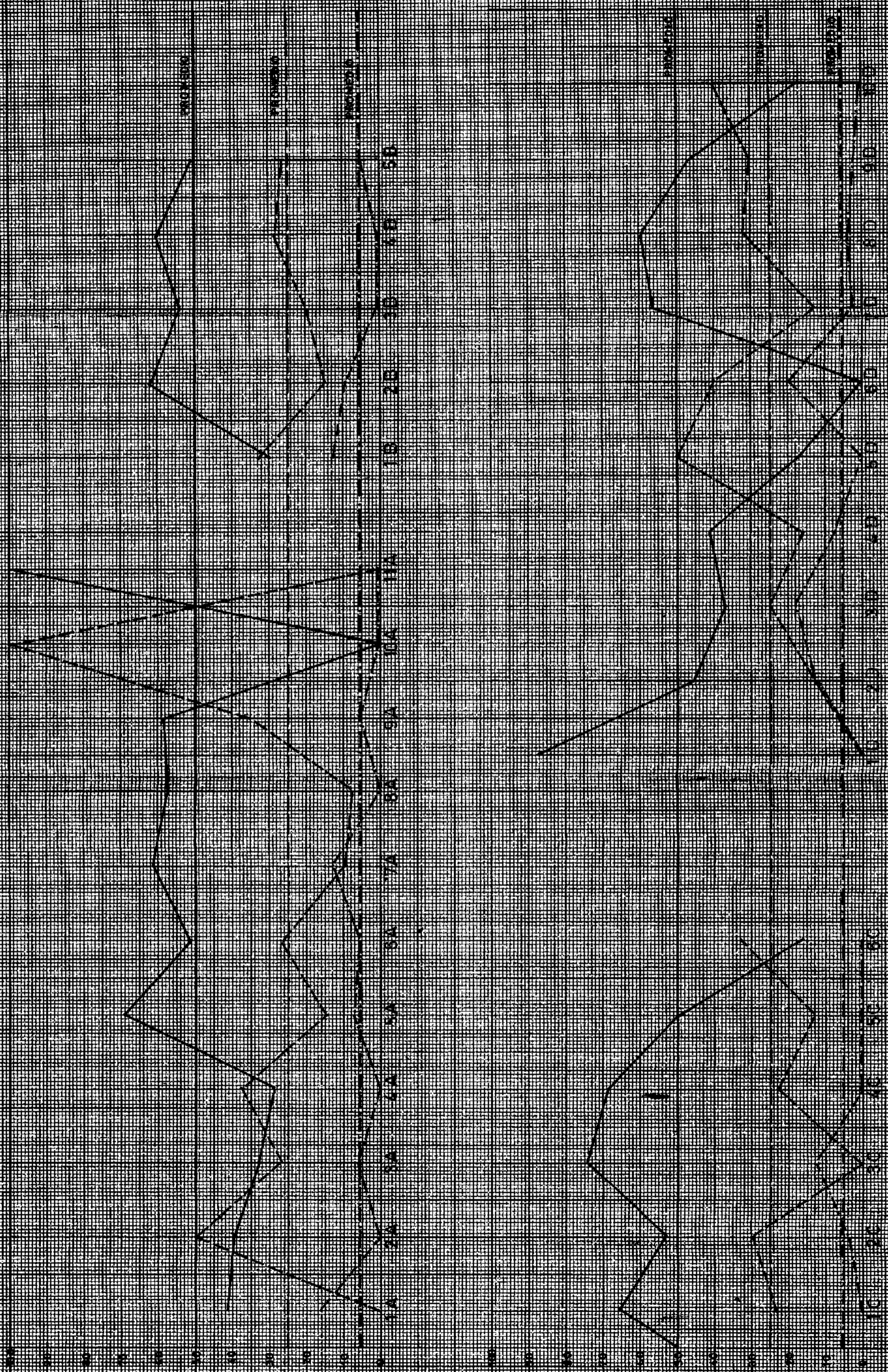
presenta como muy importante. El 40% de la población de Ibiza opina que los centros administrativos (Ayuntamiento, delegación de Gobierno, Sindicatos, Hacienda,...) están lejos, se ve como algo urgente el desplazar el actual Ayuntamiento al CBD y a su posible situación en las cercanías de otros centros político-administrativos.

En octavo lugar, con el 3%, se echan a faltar iglesias. El 10% opina que hay pocas, el 9% mal equipadas (insuficientes de cabida y horarios) y el 4% que están lejos las que hay. El 7,08% de los turistas se expresan también en este sentido (debería haberse escindido la pregunta por confesionalidades).

No se ha estratificado las respuestas (por origen, habitat, profesión y barrio) por considerar -excepto en el caso del barrio donde la variación es obvia y responde a unas condiciones objetivas- las variaciones poco significativas y sin trascendencia.

EN CASA  
EN LA CALLE  
CAMPO/CAMPO FUTBO!

¿DÓNDE JUEGAN LOS NIÑOS?  
¿DÓNDE JUEGAN LOS NIÑOS?





GRANITO M

000 010 020 030 040 050 060 070 080 090 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200 210 220 230 240 250 260 270 280 290 300 310 320 330 340 350 360 370 380 390 400 410 420 430 440 450 460 470 480 490 500 510 520 530 540 550 560 570 580 590 600 610 620 630 640 650 660 670 680 690 700 710 720 730 740 750 760 770 780 790 800 810 820 830 840 850 860 870 880 890 900 910 920 930 940 950 960 970 980 990 1000

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100



GRANITO M

000 010 020 030 040 050 060 070 080 090 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200 210 220 230 240 250 260 270 280 290 300 310 320 330 340 350 360 370 380 390 400 410 420 430 440 450 460 470 480 490 500 510 520 530 540 550 560 570 580 590 600 610 620 630 640 650 660 670 680 690 700 710 720 730 740 750 760 770 780 790 800 810 820 830 840 850 860 870 880 890 900 910 920 930 940 950 960 970 980 990 1000

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100



GRANITO M

P.24 - TIGREN - MALTA - ZONAS - JENDES - PARA - PASAR - O - SENARSI  
P.26 - TIGREN - MALTA - ZONAS - JENDES - PARA - PASAR - O - SENARSI