

SR. BATLE DE L'EXCEL·LENTÍSSIM AJUNTAMENT DE MAÓ

LLORENÇ SEGUÍ TRIAY, major d'edat, arquitecte, amb DNI núm. 41498537-M, obrant en la seva qualitat de president, en nom i representació de la DEMARCACIÓ A MENORCA DEL COL·LEGI OFICIAL D'ARQUITECTES DE LES ILLES BALEARS, corporació amb seu a la ciutat de Maó, carrer Cos de Gràcia núm. 38, compareix i, com millor procedeixi,

EXPOSA

Que, en relació amb la propera proposta d'aprovació d'un nou Pla General per a la ciutat de Maó, la Demarcació de Menorca del Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears (COAIB), com a institució de dret públic i en base a la funció social que desenvolupa, reconeguda a la Llei 10/1998 de col·legis professionals (BOCAIB núm. 161, de 19-12-98), i a l'article 6 dels Estatuts (BOIB núm. 153, de 22-12-01, i 155, de 18-10-05), presenta les següents

AL·LEGACIONS

És una gran satisfacció per al COAIB el fet de contribuir a l'elaboració d'aquest nou Pla General. En aquest sentit, cal assenyalar que el COAIB acostuma a fer ús d'aquesta manera de participació, amb l'aportació de la seva visió analítica i col·laborant, en la mesura que sigui possible, en la defensa d'una ciutat més humana, on l'exercici de la professió d'arquitecte, entesa des d'una gran diversitat de disciplines, tingui un reflex i unes implicacions molt directes.

La nostra ciutat, de la qual sortosament podem dir que els darrers anys (els últims 20 anys) ha crescut de manera ordenada gràcies a una bona planificació urbanística, necessita disposar d'una normativa creativa pel que fa als nous creixements i una normativa estimulants pel que fa a la conservació de la ciutat històrica, del paisatge i del medi ambient. Una normativa que atengui les característiques territorials limitades especials de què disposem, en espai i en recursos, en un context social amb un notable grau de sensibilitat territorial i que aspira a mantenir i millorar un nivell de sostenibilitat ambiental adequat a un estàndard racional de qualitat de vida. Per això, les al·legacions següents s'han d'entendre en un context tècnic i amb l'esperit d'aconseguir una ciutat millor.

Per tal de fer més intel·ligible aquest document, hem seguit el mateix ordre de la memòria i l'articulat del nou PGOU de 2007. És a dir, a cadascun dels punts de la memòria introduïm els suggeriments o reflexions que considerem adients, si escau.

INTRODUCCIÓ

Tal com es manifesta a la introducció de la memòria del nou Pla General, estem d'acord amb la necessitat de revisar el PGOU de 1986 pels motius que indiquem a continuació:

- Han passat 20 anys des de l'aprovació del planejament anterior, el qual estava pensat amb un horitzó de 10 o 12 anys.
- El sòl urbà i urbanitzable previst s'ha ocupat respecte a les previsions.
- Han sorgit noves exigències de sòl, tant per a habitatges com per a equipaments i espais lliures.
- És necessari adaptar-se al PTI.

1. CONTEXT TERRITORIAL DEL PLA

1.1. CONTEXT GEOGRÀFIC

Tal com es manifesta, Maó és una ciutat que s'ha d'analitzar en el seu context. En aquests darrers 200 anys, Maó ha exercit de capital de l'illa, cosa que es manifesta en l'acumulació de serveis i d'equipaments de caràcter insular que presenta.

S'assumeix plenament l'anàlisi que es fa de les poblacions de la Demarcació de Llevant. Nosaltres també pensem que s'ha de tenir aquesta visió metropolitana de la zona de Llevant i que algunes de les problemàtiques a resoldre afecten els tres municipis de Llevant de l'illa.

1.2. CONTEXT HISTÒRIC

Caldria destacar que allò que genera el canvi de capitalitat a l'illa és, precisament, la importància estratègica del port de Maó, que permetia controlar la part occidental de la Mediterrània i que va fer que tant els anglesos com els francesos lluitessin per Menorca. Per tant, el desenvolupament de Maó com a capital de l'illa, així com el naixement de la població d'Es Castell, ve donat, en últim terme, per raons d'estratègia militar.

La importància militar del port de Maó ha disminuït al llarg del temps fins a ser, en aquests moments, pràcticament inexistent. El port de Maó s'ha reconvertit en un port comercial i esportiu d'una certa rellevància. En aquests moments, les instal·lacions militars formen part del nostre patrimoni cultural i arquitectònic, un patrimoni que creiem que no s'ha posat prou en valor.

1.3. ESTRUCTURA GENERAL DE LA VIALITAT

Per entendre la problemàtica de la vialitat més exterior del municipi, no podem deslligar Maó de les poblacions que l'envolten. Aquesta anàlisi és un dels punts més ben

desenvolupats de l'avanç, amb el qual van poder observar que la Ronda suporta una part decisiva de la mobilitat de pas i d'accés i de distribució a la resta de municipis. Tot això farà que, quan es consolidin els creixements de Santiago, Jardins de Malbúger, Av. Francesc Femenies, aquesta via, que va ésser el gran èxit del Planejament del 1986, es col·lapsi. Per això pensem que és correcte la previsió d'una via orbital que permetrà, d'una banda, que la circulació aliena a Maó no passi per la ciutat i, d'altra banda, pacificar el trànsit.

Pel que fa a la vialitat interna de la ciutat, creiem que no s'ha estudiat amb la mateixa cura que la "metropolitana". A l'anàlisi no trobem estudis de connectivitat interior ni estudis sobre la saturació de les vies del centre històric de la ciutat. Aquesta manca es notará, tal com exposarem més endavant, a les propostes. D'una banda, trobem propostes que no fan res o que fan molt poc per millorar la connexió entre els barris, llevant previsions del planejament anterior com la connexió del carrer Sant Manuel amb l'Av. Madrid. D'altra banda, veiem que no hi ha propostes per pacificar el centre de la ciutat, que en l'actualitat està dominat pel cotxe.

1.4.CONTEXT MEDIAMBIENTAL DEL MUNICIPI DE MAÓ

En aquest punt veiem que es fa un discurs completament proteccionista del medi ambient, del sòl rústic o dels béns que integren el patrimoni historicoartístic.

Pel que fa als habitatges tradicionals menorquins, les cases de camp, trobem a faltar una crítica a les mesures excessivament proteccionistes del PTI, el qual, aliè a com s'han fet les cases de camp menorquines (a base d'afegits i de creixements al llarg de la història), en decreta pràcticament la congelació del volum (vegeu disposició transitòria quarta del PTI).

2. ANTECEDENTS DE PLANEJAMENT URBANÍSTIC

Creiem que també seria necessari fer referència als creixements anteriors als plans Claret i Mateu Seguí. També pensem que s'hauria de fer referència al llibre *La ciutat des del carrer*, de Joan Gomila, que creiem que és de molta importància per conèixer l'evolució urbana de Maó, cosa que permetrà redactar una normativa acurada del centre històric.

2.1.ELS PLANS CLARET I MATEU SEGUÍ

Estem d'acord amb tot allò que s'hi exposa.

2.2.EL PLA GENERAL DE 1986 I ELS SEUS DESENVOLUPAMENTS

Estem d'acord amb tot allò que s'hi exposa. Creiem que també caldria destacar que Maó, amb el Pla General de 1986 i a diferència de la resta de municipis de Menorca, fa una aposta clara pel creixement urbà de la ciutat i per preservar tant la costa com el paisatge rústic. Podríem dir que gairebé vint anys abans del PTI, Maó ja apostava per un creixement sostenible i de preservació del territori.

3. FONAMENTS JURÍDICS DEL PLA

Es fa una descripció de tota la legislació i disposicions legals que li són d'aplicació. No tenim res a dir pel que fa a aquest tema.

4. DIMENSIONS DE LA CIUTAT, SÒL I POBLACIÓ

4.1. INCREMENT DE SÒL URBÀ ENTRE 1980 I 2004

Es presenten dades objectives i estem d'acord amb tot allò que s'hi exposa.

4.2. POBLACIÓ I ESTACIONALITAT

En aquest apartat es fa una anàlisi molt exhaustiva sobre l'evolució demogràfica de Maó. En destaquem:

- Que la demografia de Maó no es pot deslligar de la de les poblacions veïnes de Sant Lluís i Es Castell.
- L'anàlisi dels saldos migratoris que ha patit Maó aquests darrers 30 anys.
- L'anàlisi de l'impacte del turisme, tot i que creiem que en aquest punt també es podria destacar que Maó és el municipi de Menorca on l'estacionalitat té menys rellevància. La població de Maó està formada principalment per gent que viu a Menorca tot l'any.

4.3. PROGNOSE I DIMENSIONAMENT GENERAL

En base a l'evolució demogràfica de l'apartat anterior, es fan diverses hipòtesis sobre el creixement de la ciutat fins a l'any 2015. Així, podem dir que les previsions d'aquest nou PGOU representen un punt d'equilibri respecte a les dinàmiques reals que hem constatat els darrers 25 anys.

4.4. NUCLIS URBANS DEL TERME MUNICIPAL DE MAÓ

4.4.1. Sant Climent

Poble de fundació que en aquest moment no té sòl urbanitzable. Se'n possibilita el creixement amb un total de 84 habitatges nous.

4.4.2. Lluçmeçanes

La seva posició distant dels eixos vials i del centre geomètric d'un territori molt valorat i característic, accessible des dels camins de Na Ferranda i de Baix, protegits pel PTI, fan que els criteris del pla en aquest indret siguin proteccionistes i que no es plantegi cap creixement.

4.4.3. S'Altra Banda

Se n'impossibilita el creixement. Creiem que com que s'ha previst la col·locació d'una sèrie d'amaraments per a embarcacions esportives, fa falta una anàlisi sobre la possible ubicació d'equipaments que donin servei al nou ús a què es veurà sotmès aquest nucli urbà.

També cal dir que els habitatges de S'Altra Banda, malgrat ésser urbans, no tenen canalització d'aigua potable ni clavegueram. S'hauria de trobar algun sistema de gestió

que, amb un impacte paisatgístic mínim o nul, possibilités dotar de serveis aquests habitatges.

4.4.4. Altres nuclis urbans

Tal com s'indica, els nuclis de la costa nord –Sa Mesquida, Es Murtar i Es Grau–, són considerablement compactes i estan limitats per espais d'alta protecció. Això fa que no puguin tenir expectatives de creixement.

4.4.5. Zones turístiques

A Es Canutells trobem les dues úniques àrees de reconversió territorial que planteja el PTI al municipi de Maó. S'assumeixen els paràmetres fixats pel PTI. No hi tenim res a dir.

Pel que fa a Binidali, no es proposen modificacions significatives.

5. LÍNIES ESTRATÈGIQUES: DELS CRITERIS DE L'AVANÇ AL PGOU

En aquest punt trobem a faltar línies estratègiques per potenciar el centre històric de Maó. El fet és que Maó, en aquests darrers anys, ha crescut i ha resolt molts dels problemes que tenien les perifèries, però el centre continua igual que fa 20 anys, despoblat. Per tant, si volem revitalitzar el centre, hem d'aconseguir que sigui quelcom més que carrers comercials. Hem d'aconseguir que la gent hi torni a viure. En aquest sentit, creiem que falta claredat i valentia en alguna de les propostes plantejades. En concret, tal com exposarem més endavant, pensem que cal potenciar més la connectivitat viària de la ciutat del segle XIX per tal d'aconseguir zones per a vianants o de trànsit restringit. El centre històric de Maó no està pensat per als cotxes.

5.1. MAÓ, CENTRE DE SERVEIS. AMPLIACIÓ DE LA CIUTAT INTERIOR

Fem costat al plantejament de definir un nou espai central i de referència de la ciutat, S'Esplanada. Així, allò que durant molts d'anys ha estat un espai maltractat per intervencions desafortunades, podrà assumir el paper que correspon a un gran espai lliure que es troba al centre geomètric de la ciutat.

Per aconseguir l'objectiu abans descrit, ens semblen coherents les mesures que acompanyen aquesta idea: ampliar l'avinguda J.A. Clavé a 18 metres de secció, i la definició d'un nou centre administratiu i cívic al recinte de Santiago (UA1).

Creiem que també es podria contemplar la possibilitat de connectar S'Esplanada amb la Sínia Costabella, perquè aquesta és el final o el començament de l'àrea d'equipaments de Bintaufa/Trepucó, a través del passatge de la Pau i el C/ Sant Josep.

Parc del Freginal. Creiem que cal potenciar els accessos previstos al Pla General de 1986 i al concurs guanyant per Enric Batlle i Joan Roig (C/ St. Jordi, Es Cos i C/Infanta.). Potser no és tant una qüestió de millora de l'accés a Ramón i Cajal, com una major relació de la Sínia amb la resta de la ciutat. Ens preocupa què passarà amb l'activitat que ara es genera al voltant i gràcies al Pavelló Pare Petrus, quan aquest desaparegui.

Considerem millorables els temes d'articulació entre els teixits de la ciutat històrica i els teixits perimetrals o de la Ronda. Encara que donem suport a les mesures que es prenen, creiem que no són suficients. Trobem a faltar: el perllongament del carrer Sant Manuel fins al C/ Madrid, tal com estava previst al Pla General de 1986, i el perllongament del carrer Roig fins a l'Av. Ronda.

El mateix podem dir de la relació entre la ciutat i les andanes de baixamar. Fem costat a les solucions que es proposen, però hi trobem a faltar una potenciació d'un dels accessos previstos al Moll de Llevant, amb una zona d'aparcament soterrada al passeig de Cornisa.

Pel que fa al grup d'actuacions interiors, l'objectiu de les quals és fer viables situacions bloquejades, més endavant comentarem com creiem que poden millorar.

5.2.ARTICULACIÓ DELS CREIXEMENTS DE LA CIUTAT

Els comentaris sobre com s'han mesurat les necessitats de creixement de la ciutat ja s'han fet al punt 4.

5.2.1. Creixements residencials

5.2.1.1.Camins de Santa Maria SUP1

És un creixement urbà que, evident, ningú no discuteix.

5.2.1.2.Santa Magdalena SUP2

Creiem que aquest creixement resol, en part, les deficiències que té en aquest moment el lloc. Avui ens trobem amb un eix d'una dimensió molt petita del qual pengen múltiples coses, a més de rebre una quantitat important de trànsit de Sant Lluís. Aquest creixement està convertint aquest eix en una trama. Així doncs, seria desitjable arribar a connectar aquest nou creixement amb el C/ Vicenç Albertí, creuant la Via Ronda. Connectar-lo més amb la prolongació dels carrers, amb Malbúger, tot evitant així incrementar la sensació de "barri satèl·lit", recolzat només a la carretera de Sant Lluís. De tota manera, cal reconèixer que amb aquest creixement s'aconsegueix l'objectiu de millorar les condicions d'accessibilitat dels itineraris escolars a peu fins als instituts i altres equipaments de Bintaufa.

5.2.1.3.Jardins de Malbúger 2

Es defineix com un àmbit amb la intenció de donar continuïtat a una oferta tipològica que ha tingut força demanda aquests darrers anys.

5.2.2. Industrials i de l'activitat

Els dos creixements que es proposen són evidents. Estan en continuïtat els dos llocs en què es concentren les activitats industrials i d'emmagatzematge (POIMA) i l'àrea d'activitats logístiques del port de Maó.

5.2.3. Estructura viària

També destaquem la importància que té la Via Ronda com a element de connectivitat interna de la ciutat i com a traça que ordena els nous creixements. De fet, creiem que la Via de Ronda és el més destacat del Pla General de 1986. També pensem que no podrà suportar els nous creixements previstos al seu voltant. Per tant, creiem encertada la proposta d'una nova estructura viària que doni solució a la circulació de pas, que descongestioni i pacifiqui la ronda.

Creiem que l'èxit de la Via Ronda no ens ha de fer renunciar a propostes ja contemplades al Pla General de 1986, com per exemple donar continuïtat al carrer de Sant Manuel cap a Sa Punta, passant per la Sínia d'en Bep Frare. Pensem que millorar la malla viària de la ciutat ja consolidada ens podrà ajudar d'una banda, a descongestionar la Ronda, i d'altra, a fer possibles més carrers per a vianants al centre històric de Maó.

5.3. TRACTAMENT DE LA RESTA DE NUCLIS URBANS

5.3.1. Sant Climent

Ens sembla correcte que el creixement de base residencial es plantegi sobre el quadrant sud-oest, que és el fundacional. D'aquesta manera, s'evita que les carreteres en direcció Canutells i cala en Porter puguin acumular conflictes en el futur.

5.3.2. Lluçmaçanes

Se'n proposa la conservació i desplegament dels trets morfològics, els quals consisteixen en una evolució suburbana dels patrons d'establiment rústics. El sòl urbà no s'incrementa.

5.3.3. Binixiquer

És una urbanització consolidada en què no es plantegen nous creixements que impliquin consum de territori.

5.3.4. Els nuclis de la costa nord

No es plantegen creixements nous. Només es proposen unes normes més clares que les actuals.

5.3.5. Els nuclis turístics: Canutells i Binidali

El PGOU segueix les determinacions indicades al PTI pel que fa al seu futur.

5.4. PRESERVAR I POTENCIAR ELS ENTORNS PRÒXIMS

5.4.1. Vergers de Sant Joan i Camins de Lluçmeçanes

Som davant de dos espais amb un interès paisatgístic inqüestionable, per tant: creiem que, encertadament i d'acord amb el PTI, s'evita la presència de desenvolupaments

urbans i de plans derivats de cap mena als Vergers de Sant Joan. Al sector dels Camins de Lluçmeçanes s'evita el creixement en taca d'oli de la ciutat pròxima.

5.4.2. El quadrant de Gràcia

Es proposa la definició d'una Àrea de Transició per a usos d'interès social amb l'objectiu de l'establiment d'usos de funcions urbanes que, per les seves característiques, tenen dificultats per establir-se en teixits més integrats o interiors de la ciutat compacta, però que alhora podran ésser fàcilment accessibles per al ciutadà.

5.5. ALTERNATIVES DE PLANEJAMENT QUE ES DESCARTEN

Creiem que s'ha fet una anàlisi exhaustiva de les diferents opcions de creixement i s'ha optat per la que s'ha cregut que és més convenient per a la ciutat.

5.6. ADEQUACIÓ DE LES PRESCRIPCIONS DEL PTI AL SÒL RÚSTIC AL PLANEJAMENT URBANÍSTIC

Com ja hem exposat al punt 1.4., veiem que es fa un discurs completament proteccionista del sòl rústic i dels béns que integren el patrimoni historicoartístic, amb l'objectiu de protegir el nostre paisatge rural.

Pel que fa als habitatges tradicionals menorquins, les cases de camp, trobem a faltar una crítica a les mesures excessivament proteccionistes del PTI, que aliè a com s'han anat fent les cases de camp menorquines (a base d'afegits i de creixements al llarg de la història), en decreta pràcticament la congelació del volum (vegeu disposició transitòria quarta del PTI).

6. EL SÒL RÚSTIC

6.1. ESTRUCTURA TERRITORIAL I DE PAISATGE DE MAÓ

S'analitza la morfologia del paisatge de Maó, tant del relleu, com dels pendents, la hidrologia, la vegetació i els usos del sòl.

Es reconeix que hi ha diverses zones agrícoles en procés d'abandonament, però no es proposa cap solució.

7. LES PROPOSTES SECTORIALS

7.1. AVINGUDES, CARRERS I CAMINS

Tot i que és veritat que Maó sempre ha estat una ciutat amb una estructura general viària radial, que fins que se la va dotar de la Via de Ronda, que és una estructura antitètica a la ciutat de carrers i de Sínies, va tenir greus problemes circulatoris i de connexió entre barris, això no justifica que es pugui prescindir d'operacions d'estructuració interior de la ciutat que contribueixin a les circulacions viàries internes. Tot allò que afavoreix una connexió en xarxa, ho considerem positiu tant perquè afavoreix la connectivitat interna, com perquè ens possibilitarà una ampliació de la zona per a vianants que pugui revitalitzar el centre. Així doncs, estem radicalment en contra de la proposta que es fa per a la Sínia Bep Frare, en què s'elimina la previsió de prolongació del carrer Sant

Manuel fins a l'avinguda Madrid. Amb l'eliminació d'aquesta previsió perdem l'oportunitat de connectar dos barris que sempre han viscut un d'esquena a l'altre. L'excusa que es dona per eliminar aquesta previsió, el canvi d'ús de l'Hospital Verge del Toro, és completament insuficient. És tant com dir que un barri, que encara no ha acabat de créixer, és un hospital. A més a més, hem de pensar que un dels edificis que s'han de construir a l'entorn de l'antic hospital és un hotel de 5 estrelles de gran capacitat amb un aparcament, l'accés al qual sembla que es vulgui dificultar.

Un clar exemple que aquestes operacions són possibles el tenim a la Sínia Costa Bella, que es va preveure al Pla General de 1986 i que avui dia és realitat.

També pensem que és necessari donar continuïtat al carrer Roig amb el carrer Campament i al carrer Vicenç Albertí fins a la Via Ronda.

7.1.1. La renovació de l'avinguda J.A. Clavé

Tenint en compte el nou valor que tindrà l'Av. J.A. Clavé amb el Nou Pla, opinem que és necessària l'ampliació de la secció de carrer que es proposa.

7.1.2. Articular i permeabilitzar teixits intermedis

Es proposa resoldre una sèrie d'articulacions, acords o transicions de teixits incorporats a la ciutat en diferents moments. S'intervé en els punts següents:

7.1.2.1. Contacte entre les rondes i els teixits de la propera ciutat compacta:

Donem suport a les connectivitats que es proposen al C/ Campament cantonada amb Av. Borja Moll, al C/ Sant Manuel cantonada amb C/ Campament, i a la plaça i entorn grup d'habitatges Verge del Toro. Trobem a faltar la connexió del C/ Campament amb el C/ Roig.

7.1.2.2. Les trobades entre els ordres urbans contrastats

Troblem interessants les permeabilitats per a vianants proposades a l'interior de l'illa que estan entre el Camí de Sta. Maria i el C/ Vasallo (UA6 + UA7), i a l'interior de l'illa del C/ A de Oquendo, que facilitarà la connexió entre el barri d'Andrea Doria i Sa Sínia des Cuc.

Troblem a faltar les previsions de connectivitat que el Pla General de 1986 preveia per al Parc del Freginal, En concret, les connexions amb el carrer Sant Jordi, el carrer Infanta i Cos de Gracia.

7.1.2.3. La permeabilitat dels grans recintes

- UA 2 Sínia des Cuc: donem suport a la connectivitat proposada als carrers Sant Ferran, Sant Llorenç i Governador Ramírez. Trobem a faltar la previsió de passar el carrer Roig fins a juntar-lo amb el C/ Campament.

- UA 4 plaça Eivissa: donem suport a la connexió de S'Arraval amb la plaça Eivissa mitjançant la prolongació del carrer Montanyés.

- PERI 3 Sínia Bep Frare: amb allò que som més crítics és amb aquest Pla de Reforma Interior. Ens sembla inexplicable que no es proposi, tal com ja feia el PGOU de 1986, la

prolongació del carrer Sant Manuel fins a l'Av. Madrid. Per tant, pensem que aquest PERI s'ha de revisar en la seva totalitat. Tal com hem exposat abans, amb l'eliminació d'aquesta previsió perdem l'oportunitat de connectar dos barris que sempre han viscut un d'esquena a l'altre. L'excusa que es dóna per eliminar aquesta previsió, el canvi d'ús de l'Hospital Verge del Toro, és completament insuficient. A més a més, hem de pensar que un dels edificis que s'han de construir a l'entorn de l'antic hospital és un hotel de 5 estrelles de gran capacitat amb un aparcament, l'accés al qual sembla que es vulgui dificultar.

- PERI 4 perllongament del passeig de Santa Eulàlia. Donem suport a la connexió de Sa Sínia Bep Frare amb Abu Umar mitjançant la prolongació del passeig de Santa Eulàlia. Proposem la unió del PERI 3 amb el PERI 4 per fer possible la prolongació del carrer Sant Manuel.

7.1.3. L'anella verda

En general donem suport a la recerca de nous itineraris que facin permeable la relació entre la ciutat i el seu territori. Creiem que un dels encerts d'aquest nou pla és l'atenció i l'estudi de les connexions entre els sistemes de camins rurals i els carrers de la ciutat.

7.2.RESERVES VIÀRIES

7.2.1. Reserva per a les vies orbitals

Aquest és un dels punts que ha generat més polèmica en el transcurs de l'elaboració del Nou Pla. Nosaltres pensem que un pla serveix precisament per resoldre els problemes a què haurà de fer front la ciutat en el futur. Així, si volem pacificar el trànsit de Maó, en concret de la Via Ronda, i si volem que el nou planejament de Maó no només resolgui els temes interns de la ciutat, sinó que plantegi com s'ha de relacionar la ciutat amb les poblacions i territoris veïns, no ens queda més remei que donar suport tant a la reserva de terrenys per a una futura via orbital POIMA- Es Castell, com el desdoblament de la carretera de Sant Lluís. Només amb aquestes noves vies podrem aconseguir pacificar la vialitat del municipi.

7.3.MOBILITAT, ACCESSIBILITAT I APARCAMENT

Es reconeix que els carrers estrets que caracteritzen els teixits dels barris a l'entorn del centre històric són un problema des del punt de vista d'accessibilitat al centre. Es posa de manifest que a moltes de les seccions dels carrers és incompatible la millora de l'ús per al vianant amb el manteniment de la circulació rodada. Per tant, no entenem per què no es proposen més habilitacions de carrers per a vianants i zones de trànsit rodat restringit per a residents.

7.3.2. Dèficits d'aparcament

La previsió d'aparcament es fa amb dades del 2001, no es té en compte el creixement de vehicles que hi haurà els anys que el nou Pla General estigui en vigor, ni el creixement que hi ha hagut entre 2001 i 2008. Tot i així, s'avalua el dèficit en 4.214 places. Aquest dèficit d'aparcament es tradueix en un mal ús de l'espai públic.

Els àmbits crítics amb el tema de l'aparcament no són només els que es manifesten, el centre històric (claus 1 i 2) i la zona 3, sinó que també hi ha un gran dèficit d'aparcament a la zona de baixamar, en concret al carrer Moll de Llevant.

7.3.3. Mobilitat sostenible i transport públic

Pensem, tal com es diu, que tota política per facilitar la millora de la mobilitat dels vianants i la millora del paisatge urbà i de les condicions de vida s'ha de basar en l'eliminació dels vehicles de la via pública, cosa que implica un increment necessari de l'oferta d'aparcament a distàncies raonables dels llocs de destinació.

7.3.4. Previsions d'aparcament

A les zones d'aparcament que es preveuen, caldria afegir una nova bossa que pogués donar servei al carrer Moll de Llevant. Aquest hauria d'ésser soterrat i situar-se al passeig de Cornisa.

També es podria fer una norma genèrica que possibilités fer aparcaments soterrats al centre històric, clau 1 i 2, sempre que el nombre de vehicles que es proposi sigui superior al nombre d'habitatges que es projecten.

7.4. EQUIPAMENTS

Creiem que s'han de diferenciar molt clarament els equipaments grans dels petits. Els grans equipaments, sempre que sigui possible, haurien d'emprar edificis que estan en desús o que deixaran de tenir ús, com per exemple els edificis militars de S'Esplanada o l'Hospital Verge del Toro. Els petits equipaments d'ús complementari (la biblioteca, l'escoleta de nens, les pistes esportives a l'aire lliure, el casal de joves, els circuits esportius, les escoletes, etc.) haurien d'estar localitzats a llocs propers per als ciutadans. Creiem que el millor és fer-ho dins les sínies per dotar-les d'activitat i no limitar-les al gaudiment de l'espai verd o a l'aparcament, encara que soterrat.

7.5. SERVEIS TÈCNICS I INFRAESTRUCTURES AMBIENTALS

Es parla de les grans infraestructures, però no es diu res de mesures a escala més petita que es podrien adoptar, com per exemple:

- Millorar la xarxa de sanejament per no fer fosses sèptiques a l'interior dels edificis.
- Que els professionals puguin disposar de plànols actualitzats de les millores fetes a la xarxa de sanejament per saber en cada cas concret si es pot connectar directament a la xarxa de clavegueram o no.
- Dotar els edificis, sempre que es pugui, de dipòsits d'aigua de pluja o cisternes per utilitzar-la al bany.

També estaria bé definir amb un plànol quines zones de Maó, per motius de preservació del Patrimoni Urbà, estarien exemptes de posar plaques solars per justificar el DB-AE del CTE.

7.6. ESPAIS LLIURES URBANS

7.6.1. Balanç general

Els espais verds de la ciutat no són els convencionals d'altres ciutats (places o cruïlles de carrers).

L'única gran plaça que té Maó és S'Esplanada, espai al qual no s'ha tret tot el suc possible.

L'únic passeig de grans dimensions de la ciutat és el passeig de Cornisa o de Mirador.

Els espais lliures més representatius són les Sínies (interiors de grans illes). En general, molts d'aquests espais estan sense urbanitzar i mal connectats amb la ciutat.

En contrast amb les activitats que es desenvolupen al centre, l'habilitació de carrers per a vianants està molt poc instaurada al municipi. S'està maltractant la ciutat històrica amb els cotxes.

Per últim, i encara que no sigui un territori del terme municipal, el gran espai visual és el port, sense el qual Maó no seria la ciutat que ara coneixem.

7.6.2. Les previsions amb el desplegament del Pla

En el sòl urbà consolidat, molts dels espais lliures que es proposen ja apareixien al Pla General de 1986. La diferència amb els del pla antic és que se'n possibilita la urbanització mitjançant sistemes de gestió del planejament i els PERI.

Creiem que s'han d'obrir més les sínies, dotant-les de més accessos, fer-les més transparents i convertir-les en lloc de pas i recorregut alternatiu, en lloc de culs de sac. Un model de ciutat sostenible i amb accessibilitat ha de permetre a tothom l'accés a peu als diferents equipaments de la ciutat. La tendència a situar-los al perímetre de la ciutat obliga a arribar-hi utilitzant l'automòbil. La introducció d'activitats dins les sínies, amb les precaucions i els estudis pertinents i acurats per no malmetre-les, n'afavoreix també el control social i permet mantenir-les obertes tot el dia.

Pel que fa al Parc del Freginal, creiem que cal potenciar els accessos previstos al concurs guanyat per Enric Batlle i Joan Roig (C/ St. Jordi, Es Cos i Infanta.) i recollits al Pla General de 1986. Potser no és tant una qüestió de millora de l'accés a Ramón i Cajal, com una major relació de la Sínia amb la resta de la ciutat. Ens preocupa que passarà amb l'activitat que es genera ara al voltant i gràcies al Pavelló Pare Petrus, quan aquest desaparegui. No pot ser substituït només per un aparcament.

També pensem que s'han de fer més sociables els carrers del centre de Maó, aconseguir que siguin un espai per als vianants, on un nen pugui jugar i caminar sense que els cotxes suposin una amenaça. Les mesures per aconseguir una major habilitació de carrers per a vianants ja les hem exposades anteriorment.

La interconnectivitat que demanem a la ciutat consolidada la trobem a les propostes no normatives dels nous sòls urbanitzables.

Ens sembla correcta la classificació que es fa dels espais lliures.

7.7. LES ACTIVITATS

7.7.1. Dues àrees industrials: Parc Industrial POIMA i Àrea Logística

Els dos creixements que es proposen són evidents, en continuïtat amb els dos llocs en què es concentren les activitats industrials i d'emmagatzematge (POIMA) i l'àrea d'activitats logístiques del port de Maó.

7.7.2. La Clau 8, recintes amb patrons d'establiment rústic

És un experiment romàntic que pot ésser interessant però que no sabem prou bé com acabarà.

7.8. PORT I AEROPORT

7.8.1. La ciutat de Port-Maó

Es diu com es podrà ampliar l'ús públic del port amb la incorporació de Cala Figuera i de l'Estació Naval, però no es diu com es pot potenciar la relació Port-Ciutat. Pensem que un dels èxits del Pla General de 1986 va ser potenciar aquesta relació amb la rehabilitació de les costes i la proposta de connexions mecàniques. Les costes es van rehabilitar amb èxit, però les connexions mecàniques no s'han realitzat. Voldríem que aquest nou pla continués amb la mateixa línia, que és fessin les connexions mecàniques no realitzades i que n'hi hagués més.

Potenciació i revitalització del passeig de Cornisa: en la línia exposada al punt anterior, també inclouríem aquesta proposta. Tenim un passeig fantàstic projectat per l'equip d'arquitectura MBM que està infrautilitzat. Hauríem de revitalitzar-lo. Proposem les mesures següents: donar un nou ús a l'Hospital Verge del Toro; qualificar les plantes baixes de tots els edificis plurifamiliars com a comercials o per a bars i restaurants; requalificar una zona 3b1 de l'antic pla i passar-la a plurifamiliar a canvi que en el seu subsòl es faci un aparcament de gestió privada; fer l'hotel que estava previst; augmentar les connexions entre el passeig de Cornisa i el port, i connectar aquest passeig amb el centre històric de Maó.

7.8.2. Aeroport

Creiem, tal com es diu, que cal protegir l'entorn de l'aeroport per tal que al seu voltant no sorgeixi una microciutat de serveis.

7.9. PAISATGE I DESENVOLUPAMENT TERRITORIAL

Ens sembla adient l'elaboració d'una Carta de Qualitat Paisatgística del territori de Maó.

8. LA REGULACIÓ NORMATIVA DEL PLA

8.1. QUALIFICACIONS EN SÒL RÚSTIC I EN SÒL URBÀ

Es fa una descripció de les diferents claus normatives i qualificacions en sòl urbà i en sòl rústic. A simple vista semblen suficientment clares, però no arribarem a saber-ho fins que portem un temps de rodatge superior al d'exposició pública del Nou Pla. Per

això hem pensat que seria interessant establir una sèrie de reunions entre el Col·legi d'Arquitectes, els serveis tècnics i l'equip redactor per, a mesura que s'apliqui la nova normativa, veure quines coses es poden millorar o afinar. Aquestes reunions es podrien dur a terme mensualment o bimensualment fins que es produeixi l'aprovació definitiva del Pla.

8.3. LA REVISIÓ DE LA NORMATIVA EN SÒL URBÀ I URBANITZABLE

8.3.1. Nous conceptes d'ordenació

- Volum / ús disconforme: estem d'acord amb la distinció que es fa entre volum disconforme i fora d'ordenació. Pel que fa a les obres de gran reforma dels volums disconformes, pensem que s'hauria de respectar l'alçada de l'edificació preexistent, encara que sigui disconforme. Ho diem perquè hi ha carrers consolidats i d'un gran valor urbà, com el cas dels carrers Infanta, Annucivay, Sant Ferran, Nou, Isabel II, S'Arravaleta, Deià, etc., on pràcticament la totalitat dels immobles, molts protegits, superen l'alçada reguladora i, per tant, són disconformes. Per tant, volem dir que per fer una gran reforma se n'hauria d'adaptar l'alçada a la que indica la normativa, cosa que no ens sembla el més adient ni per a la ciutat ni per a la conservació del patrimoni arquitectònic.
- Volum fora d'ordenació: és clar que en alguns casos, per motius d'interès general, s'han de restringir molt les obres que es poden realitzar. Aquests serien els casos que s'haurien de considerar com a fora d'ordenació.
- Verd integral // enjardinament d'integració: entre les zones verdes es diferencia, creiem que encertadament, entre les que poden emprar el seu subsòl i les que no.
- Obres d'impacte sobre el paisatge urbà: ens sembla molt adient aquest nou concepte. Només hi afegiríem que aquestes obres haurien de ser dirigides per un arquitecte.
- Tipus de llicència d'obres majors, rehabilitació, gran reforma i obra nova: creiem que hi hauran molts casos en què serà difícil dir si es tracta d'una rehabilitació o d'una gran reforma, cosa que pot dificultar l'aplicació de la normativa. Creiem que a les obres de gran reforma s'ha de poder respectar la totalitat del volum i l'alçada de l'edificació, encara que siguin disconformes.
- Mosaic per als creixements, la nova clau 8: entenem que respon a una voluntat de fer menys traumàtica la transició del sòl no urbà al sòl urbà, reconeixent i conservant situacions i elements del rústic que formaven part de l'entorn més proper a la ciutat.
- Protocol per a projectes urbans: en aquest punt estem completament d'acord amb allò que es proposa.
- Comissió d'Arquitectura de la Ciutat de Maó: ens sembla bé que hi hagi un seguiment de l'aplicació de la normativa. De fet, nosaltres ja la mig proposàvem al punt 8.1. Només demanem que aquesta comissió, com que s'ocuparà de temes d'arquitectura, estigui formada majoritàriament per arquitectes.

8.3.2. Criteris generals

- Densitats: no sabem si s'ha fet un estudi prou exhaustiu que comprovi les conseqüències de l'aplicació de la norma de densitats. Ho diem perquè aquesta norma al centre històric hauria de perseguir un doble objectiu difícil

- d'aconseguir: que no es perdi la morfologia urbana de la ciutat històrica i que no quedin algunes peces fora del mercat, cosa que n'impossibilitaria la rehabilitació.
- Oferta per a tots els registres de la demanda: pensem que no només és un tema d'oferir habitatges de diferents dimensions. L'experiència del desenvolupament del Pla General de 1986 i de la majoria dels planejaments d'aquests darrers anys és que l'oferta ha quedat resumida a tres tipus bàsics: habitatge unifamiliar aïllat, habitatge unifamiliar entre mitgeres o en filera, i habitatge plurifamiliar entre mitgeres. No sabem si això és degut a la imitació de creixements urbans d'altres indrets, a la manca d'imaginació dels urbanistes, a la comoditat de l'agent immobiliari, o a què. Això, sumat a la rigidesa i a l'escassetat de les activitats que s'hi permeten, i a la manca o endarreriment de la posada en marxa d'equipaments, ha donat lloc al fet que els creixements, a les diverses ciutats espanyoles, sigui molt semblant i uniforme. Ens agradaria una ciutat amb més riquesa de tipologies i d'usos (blocs d'habitatges en què el 40% d'aquests fossin terrasses i zones enjardinades, habitatges unifamiliars on el jardí o el pati tingui una posició central, etc.), i recuperar aspectes de la ciutat compacta mediterrània tradicional, com la barreja d'usos. També pensem que caldria tenir en compte els canvis sociològics de la nostra societat, que demana nous tipus d'habitatge diferents als tradicionals.
 - Mobiliari urbà: no només compartim allò que s'exposa, sinó que proposem realitzar una normativa de bones pràctiques urbanes. No pot ser que els particulars siguin els únics implicats o obligats a mantenir i preservar el patrimoni històric i, per tant, la imatge del carrer, sense una responsabilitat ferma per part dels comerços, de les empreses i fins i tot de la mateixa Administració, molts cops culpables d'un altíssim grau de contaminació visual (cables, comptadors i registres, cartells, tendals i marquesines, senyals de trànsit, publicitat estàtica, mobiliari urbà, elements de terrasses, etc.).
 - L'espai públic al casc històric: a dia d'avui segueixen un model caduc basat en l'asfalt i el trànsit amb motor. Les carències d'arbrat, d'enllumenat públic i de mobiliari urbà són notables, amb la conseqüent pèrdua de qualitat ambiental. Seria interessant que, en absència d'un Pla Especial per al casc històric, almenys el PGOU oferís pautes per a un tractament de places i de carrers en consonància amb els criteris mediambientals d'arreu.
 - Penya-segat: ens preocupa l'impacte que poden tenir els dos aparcaments proposats (PERI 2 i UA3).

8.3.3. Ciutat històrica

Compartim a mitges la valoració que es fa de la ciutat històrica. Si ho mirem des del punt de vista de la conservació de la morfologia urbana, el balanç és positiu, ja que aquests darrers 20 anys no s'ha produït una substitució de la fàbrica construïda, però, si ho mirem des del punt de vista del seu ús, el balanç és negatiu. En l'actualitat ens trobem amb molts habitatges del centre històric abandonats, només cal mirar als carrers més comercials què passa a les plantes superiors dels immobles.

Pensem que la ciutat és un organisme viu que ha de respirar. S'ha d'incentivar i donar facilitats a la gent que adopta l'opció de mantenir la seva residència al casc històric, tot i les limitacions que això comporta, perquè són aquests ciutadans els qui donaran vida al nostre centre urbà. Per tant, pensem que alguna de les mesures a prendre, a més de les ja proposades, serien:

- Aparcament preferent per als residents (no per als comerciants).

- Els comerciants estan equivocats quan pensen que és beneficiós per als seus comerços poder aparcar el cotxe com més a prop millor. Les zones on el comerços funcionen millor són les de vianants. Haurien de proposar fer circuits comercials i per a vianants. Aquesta discussió ja s'ha produït anteriorment a altres ciutats i l'èxit sempre ha estat l'habilitació de zones per a vianants. Com més zones per a vianants hi ha, més flux de ciutadans es produeix. Només hem de pensar que un cotxe aparcat ocupa uns 10 m², un cotxe en moviment uns 30 o 40 m², en canvi un vianant n'ocupa menys d'un. Com més vianants hi ha, més clients es tenen.
- Regular restrictivament la transformació de les plantes baixes en cotxeres, per tal d'impedir la mort del carrer.
- Permetre realitzar algunes (màxim 5-10%) intervencions singulars, en el sentit que la ciutat no només està feta de cases de trast. Els millors centres històrics també ho són pels seus edificis singulars. Aquestes intervencions singulars mai no haurien de tenir un aprofitament urbanístic superior a la resta.
- Entendre que restringir o protegir excessivament pot tenir un efecte contrari al desitjat, ja que si a un usuari l'únic que se li deixa fer és conservar el seu immoble tal com està, el que acabarà fent és abandonar-lo. Els edificis són per ser utilitzats.
- Mirar d'habilitar més carrers per a vianants: la ciutat històrica no està pensada per al cotxe, sinó per a les persones.
- Realitzar una normativa de bones pràctiques urbanes. No pot ser que els particulars siguin els únics implicats o obligats a mantenir i preservar el patrimoni històric i, per tant, la imatge del carrer, sense una responsabilitat ferma per part dels comerços, de les empreses i, fins i tot, de la mateixa Administració, molts cops culpables d'un altíssim grau de contaminació visual (cables, comptadors i registres, cartells, tendals i marquesines, senyals de trànsit, publicitat estàtica, mobiliari urbà, elements de terrasses, etc.).
- Restringir i regular l'ocupació de la via pública per als comerços.

Pel que fa a la zona amb clau 2, pensem que cal subzonificar-la. No es poden regular igual carrers com els d'Isabel II, Sant Ferran, Infanta, Annucivay, S'Arravaleta, Nou, Deià, etc., on les cases són més senyoriales i tenen alçades que sempre superen la reguladora (d'11 a 15 m), que carrers més senzills, com el de Tanques del Carme.

D'altra banda, també pensem que a la zona 2 hi ha zones de carrers que per la seva situació topogràfica de desnivell entre la cota de carrer i la cota de la façana posterior podrien admetre l'ús residencial o hotel·ler en planta soterrani, per exemple Port de Maó/Isabel II, Freginal/Costa Deià, Cos de Gràcia/Freginal i Dalt Vila Nova/Carrer Sud.

Donem suport a la modificació de les normes estètiques de la ciutat històrica i a la supressió de la congelació de volums dels interiors d'illa.

No entenem el perquè de la modificació de la gairebé totalitat de les profunditats edificables i la supressió dels àmbits d'estudi de detall de les cantonades de les zones 2 per una delimitació de la façana interior que ens sembla arbitrària.

Tenint en compte que la fesomia urbana de les zones 2 ve donada per una façana completament alineada a carrer i una façana interior completament oposada a l'anterior, és a dir volumètrica, proposem que es regulin les profunditats edificables de la manera següent:

- A les illes que al Pla General de 1986 tenen una profunditat edificable 12, que se'ls doni una edificabilitat del 100% fins als 10 m de profunditat edificable, i dels 10 als 14 m una edificabilitat del 50%.
- A les illes que al Pla General de 1986 tenen una profunditat edificable 16, que se'ls doni una edificabilitat del 100% fins als 14 m de profunditat edificable, i dels 14 als 18 m una edificabilitat del 50%.
- A les illes que al Pla General de 1986 tenen una profunditat edificable 20, que se'ls doni una edificabilitat del 100% fins als 16 m de profunditat edificable, i dels 16 als 20 m una edificabilitat del 50%.

Amb aquesta mesura aconseguiríem mantenir la vibració i la fesomia de les façanes dels interiors d'illa i de les sínies completament oposades a les façanes planes del carrer.

9. UNITATS D'ACTUACIÓ EN SÒL URBÀ

UA 1. SANTIAGO

Estem d'acord amb allò que es proposa.

UA 2. SÍNIA DES CUC

No entenem per què el carrer Sant Ferran perd la seva directriu. Pensem que hauria de passar recte i/o deixar els formalismes pel planejament derivat.

Pensem que hauria de passar el carrer Roig fins ajuntar-lo amb el carrer Campament.

Pensem que els equipaments haurien de tenir un paper més rellevant enfront de l'edificació residencial que trobem que té una presència excessiva.

Pensem que l'aparcament hauria de ser principalment soterrat i alliberar tot el que puguem de la superfície per a l'ús públic.

UA 3. ACCÉS CIUTAT-PORT PEL CLAUSTRE DEL CARME

Estem d'acord amb allò que es proposa sempre que se separi tant com es pugui l'aparcament del penya-segat, amb l'objectiu que aquest no perdi la seva fesomia.

UA4. PLAÇA EIVISSA

Ens sembla bé allò que es planteja, principalment la prolongació del carrer Montanyés.

Pensem que la façana de l'edifici que es planteja a la zona 6 és massa arbitrària.

Proposem que l'alineació d'aquesta façana es defineixi més concretament al planejament derivat.

UA5. INTERIOR ILLA A DALT VILANOVA

Es tracta d'una parcel·la amb una orografia molt complicada. Ens sembla correcte el planejament, però pensem que l'aparcament s'apropa massa als habitatges del carrer Mercadal.

UA6-UA7 INTERIOR D'ILLA AL CARRER VASALLO I ENCAIX DE CASA SANCHO

Pensem que l'edificació proposada ofega massa els habitatges del carrer Vasallo als quals està aferrada.

UA8 CATISA

No se'n dóna cap tipus d'informació.

UA9 MODIFICACIONS A SA PUNTA

No es presenten modificacions substancials a allò que hi havia previst.

UA 10 MODIFICACIONS A SÍNIA MORERA

Ens sembla correcte allò que es proposa.

UA 11 A DE OQUENDO

Ens sembla correcte allò que es proposa.

UA 12, 13, 14 I 15

Ens sembla correcte allò que es proposa.

UA16 AV. J.A. CLAVÉ RONDES

Ens sembla correcte allò que es proposa.

UA 18 SANT LLORENÇ A SANT CLIMENT

Ens sembla correcte allò que es proposa.

10. PLANS ESPECIALS

10.1. PLANS ESPECIALS DE REFORMA INTERIOR EN SÒL URBÀ

PERI 1. S'ESPLANADA

Estem d'acord amb allò que es proposa, en especial la reutilització de l'edifici històric de les casernes i l'ampliació de l'aparcament soterrat.

Pensem que es podria plantejar l'obertura d'una connexió per a vianants amb la Sínia Costabella.

PERI 2. ENTORN DEL CONJUNT MONUMENTAL DE SANT FRANCESC

Creiem que la topografia i la baixa resistència del terreny poden complicar l'operació.

PERI 3 SÍNIA BEP FRARE

És el Pla de Reforma Interior amb què som més crítics. Ens sembla inexplicable que no es proposi, tal com ja feia el PGOU de 1986, la prolongació del carrer Sant Manuel fins a l'Av. Madrid. Per tant, opinem que aquest PERI s'ha de revisar en la seva totalitat. Tal com hem exposat abans, amb l'eliminació d'aquesta previsió perdem l'oportunitat de connectar dos barris que sempre han viscut un d'esquena a l'altre. L'excusa que es dóna per eliminar aquesta previsió, el canvi d'ús de l'Hospital Verge del Toro, és completament insuficient. A més a més, hem de pensar que un dels edificis que s'han de construir a l'entorn de l'antic hospital és un hotel de 5 estrelles de gran capacitat amb un aparcament, l'accés al qual sembla que es vulgui dificultar.

D'altra banda, és perfectament possible, tal com es demostra als fotomuntatges següents, desplaçar el Camp de la Unió, tal com es va fer amb el Camp del Menorca, a la Sínia Costa Bella.



Estat actual de la Sínia Bep Frare.



Proposta de passar el carrer Sant Manuel per ajuntar-lo amb el carrer Madrid desplaçant el Camp de la Unió.

PERI 4 PERLLONGAMENT DEL PASSEIG DE SANTA EULÀLIA

Donem suport a la connexió de Sa Sínia Bep Frare amb Abu Umar mitjançant la prolongació del passeig de Santa Eulàlia. Proposem la unió del PERI 3 amb el PERI 4 per fer possible la prolongació del carrer Sant Manuel.

PERI 5 CALA FIGUERA

Ens sembla correcte allò que es proposa.

PERI 6 INSTAL·LACIONS MILITARS I ILLA D'EN PINTO

Ens sembla correcte allò que es proposa.

10.2. PLANS ESPECIALS EN SÒL RÚSTIC

PE 1 EQUIPAMENTS I SERVEIS A DALT SANT JOAN

Si s'hi posa un equipament educatiu, com sembla que es vol fer, tindrà el problema que creuarà la carretera de Ciutadella. Pel que fa a la resta, tot ens sembla correcte.

PE 2 EQUIPAMENTS I SERVEIS A CIRCUMVAL·LACIÓ

Si s'hi posa un equipament educatiu, com sembla que es vol fer, tindrà el problema que creuarà la Via Ronda. Pel que fa a la resta, tot ens sembla correcte.

PE 3 AMPLIACIÓ DEL CEMENTIRI

Ens sembla correcte allò que es proposa.

PE 4 – PE 5 EQUIPAMENTS I SERVEIS A LA VARIANT DE LA CARRETERA DE SANT LLUÍS

Es proposen una sèrie d'equipaments supramunicipals amb una posició de centralitat entre els tres municipis de la demarcació de Llevant. Ens sembla correcte.

PE 6 ENTORN DE LA SALLE

Tenim por que acabi amb una minivariant que deixaria La Salle en una espècie de gran rotonda. Pensem que no s'ha de plantejar com una substitució de la Via Orbital.

PE 7 DE PROTECCIÓ DEL QUADRANT DE LLUCMEÇANES

Ens sembla correcte allò que es proposa.

PE 8 ILLA DEL REI

Ens sembla correcte allò que es proposa.

11. PLANEJAMENT DERIVAT EN SÒL URBANITZABLE DELIMITAT

Tal com s'apunta a la memòria del Nou Pla General, creiem que cal fomentar que és l'indret perfecte per a nous tipus d'habitatge. Ens agradaria una ciutat amb més riquesa de tipologies i d'usos (blocs d'habitatges en què el 40% d'aquests fossin terrasses i zones enjardinades, habitatges unifamiliars on el jardí o el pati tingui una posició central, etc.), i recuperar aspectes de la ciutat compacta mediterrània tradicional, com la barreja d'usos. També pensem que caldria tenir en compte els canvis sociològics de la nostra societat, que demana nous tipus d'habitatge diferents dels tradicionals.

SUP 1 CAMINS DE SANTA MARIA

És el creixement més evident de tots els plantejats, ja que es produeix a dins de les rondes.

Ens sembla correcte allò que es proposa.

SUP 2 SANTA MAGDALENA

Ens sembla correcte allò que es proposa.

SUP 3 JARDINS DE MALBÚGER

Ens sembla correcte allò que es proposa.

Per concloure, el COAIB desitja, de manera expressa, fer arribar a aquest Ajuntament el seu oferiment de col·laboració per a una redacció millor d'aquest nou Pla General, amb el mateix esperit constructiu amb què ha elaborat aquest document.

Per tot això,

SUPLICO AL SR. BATLE DE L'EXCEL·LENTÍSSIM AJUNTAMENT DE MAÓ que tingui per efectuades, en nom del COL·LEGI OFICIAL D'ARQUITECTES DE LES ILLES BALEARS, AQUESTES AL·LEGACIONS, que acordi tenir-les en compte i que disposi que es recullin les propostes que conté aquest escrit.

En qualsevol cas, també sol·licito que ens faci arribar una resposta raonada a aquestes consideracions.

Maó, 28 d'abril de 2008

Llorenç Seguí Triay
President Demarcació del COAIB de Menorca