

El Pla Oleza. La regulació de l'eixample de Manacor de 1944.

Antoni Ferrer Febrer

Introducció

La traça urbana de Manacor és el resultat d'una evolució que s'inicia a l'època medieval a partir del nucli parroquial, la posterior influència de les ordinations i la construcció del palau en el segle XIV. El torrent separa les dues àrees més elevades que acolliran les edificacions: la zona anomenada ses Dames i el barri popular de Fartàritx. El centre urbà es definirà entre la plaça reial (Constitució) i sa Bassa, punt de confluència dels camins que permeten l'accés al poble. Al segle XVII la vila està prou perfilada a la zona alta, coincidint amb el que coneixem com a nucli històric. Durant el segle XVIII, només la urbanització de terres conventuals suposarà un augment significatiu de la zona urbana. El creixement més considerable es produirà a partir del 1870 amb la formació dels nous eixamples des del camí d'Artà fins a l'estació del tren. El primer terç del segle XX assistirà al desenvolupament de na Camel·la, la zona de la plaça de Sant Jaume i el barri de sa Torre. Fins aleshores, el creixement s'havia desenvolupat gairebé sense criteris de planificació i responia a les necessitats puntuals de les parcel·lacions. Després de la guerra civil l'herència urbana rebuda per la majoria de les poblacions necessita una adaptació a les noves circumstàncies que facilitin i regulin el creixement futur. A Mallorca els ajuntaments també impulsaran plans de regulació i reformes internes. Aquests plans constituïran les primeres eines fonamentals de reflexió sobre les ciutats reals, la seva morfologia, les seves mancances i les possibles solucions.

L'urbanista: José de Oleza

A Manacor el pla de regulació fou redactat per José de Oleza Frates (Palma, 1896-1971), arquitecte i urbanista que va tenir responsabilitats com a arquitecte municipal a Manacor. Oleza es formà com a arquitecte a l'Escola d'Arquitectura

de Barcelona, i començà el seu exercici professional al 1923. Fou arquitecte diocesà, fet que explica l'abundància de projectes religiosos entre les seves obres. A Manacor realitzà algunes esglésies com la capella de les germanes de la Caritat (1932), l'església de Crist Rei (1945), l'ermita de Santa Llúcia (1959), a més de projectes d'habitatges particulars i la clínica municipal (1940). Les seves obres es mouren entre el llenguatge regionalista, el racionalisme i l'arquitectura tradicionalista de postguerra. Aquests criteris també es reflectiran en la seva tasca d'urbanista. Amb relació a la redacció de projectes de parcel·lació a Manacor, fou el principal redactor de les diferents alineacions que configuraran l'eixample del barri de sa Torre. Seguidament analitzarem la proposta de regulació de l'eixample i reforma interior que presentà a l'Ajuntament de Manacor l'any 1944 i que fou aprovada parcialment l'any següent. El Pla d'alineacions de 1945, al marge de les diferents modificacions sofertes amb el temps, ha regit el creixement urbà durant la segona meitat de segle XX i encara és un instrument del planejament urbanístic actual.

L'Aprovació del Projecte de regulació de l'eixample de Manacor

El 25 de gener de 1944, la Comissió Gestora de l'Ajuntament de Manacor aprovava el "Proyecto de Reforma Interior y Regulación del Ensanche". Era objectiu del batle del moment, Francisco Riera, dotar la ciutat d'un pla de desenvolupament urbà coherent amb el creixement de la ciutat i que alhora aportàs solucions a antics problemes de l'urbanisme manacorí. Així el 10 de febrer es feia exposició pública durant 30 dies del Projecte per tal de tenir en consideració l'opinió dels veïns, especialment sobre una matèria d'indubtable interès general. D'aquesta manera el setmanari local *Arriba* publicava una part considerable de la memòria que acompanyava el Projecte entre les seves edicions del 12 de febrer i el 25 de març.

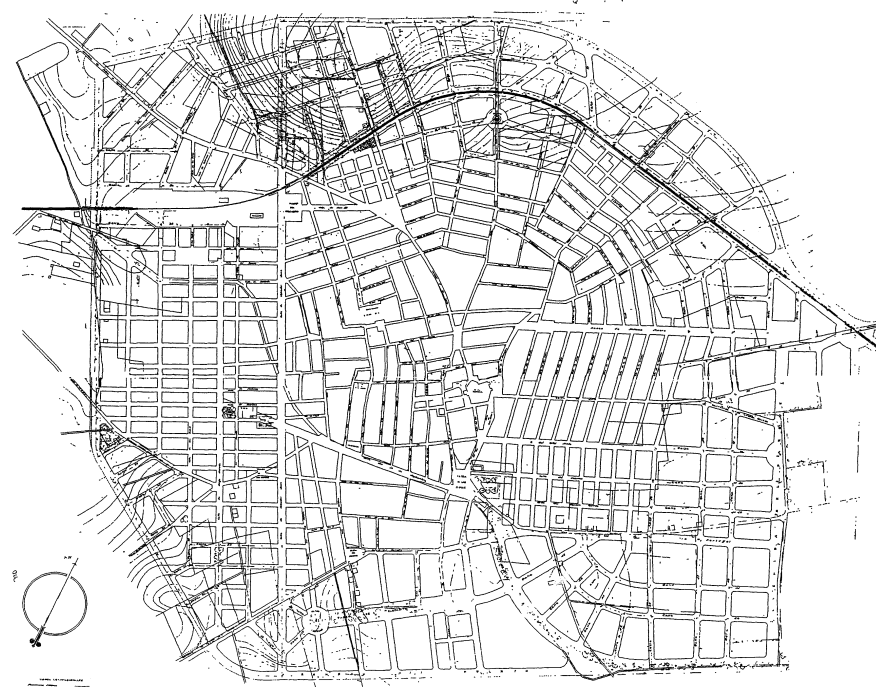
Durant aquest mes, però, es procedí al nomenament de nou batle, Gumersindo Gil, el 29 de febrer. L'anterior cap de la ciutat havia aconseguit l'aprovació del projecte per part de la Comissió, però segurament era conscient de les dificultats per tal de portar endavant la proposta d'una manera més o menys íntegra. El 28 de març, amb el nou batle, s'acorda prorrogar l'exposició pública, però assumint que l'Ajuntament només aprovarà els punts de la proposta que no suposin un rebuig de l'opinió pública. Aquesta consideració significava, de fet, una desnaturalització del pla. El 19 de maig foren aprovades algunes de les propostes que feia l'arquitecte i el 12 d'octubre de 1945 s'acceptava definitivament el "Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Manacor".

S'havia prescindit de la part de la proposta que afectava la reforma de la traça urbana, que suposava la intervenció més traumàtica i alhora més ambiciosa del pla. A la memòria del Projecte definitiu ens ho explica el propi Oleza:

"el proyecto de ensanche que hoy presentamos es solo una parte de un estudio total y más amplio de la urbanización de Manacor, y como tal, puede aparecer en alguno de sus extremos un tanto incongruente al no quedar

señalada en el plano la parte de la Reforma Interior que justificaba completamente la solución adoptada para aquel punto de ensanche. Para evitar este inconveniente precisaba estudiar un Ensanche aisladamente de toda la Reforma Interior, y de este modo el nuevo proyecto de Ensanche hubiera resultado, naturalmente, distinto del presente."¹

Les explicacions d'Oleza incloses dins la pròpia memòria aprovada per l'Ajuntament fan palesa la contradicció inicial del pla. El mateix urbanista ens avisa que el plànol aprovat ha estat mutilat d'una part essencial, sense la qual el pla és inadequat. Evidentment, es tracta d'un punt de partida prou desmoralitzador. El projecte acceptat ve a dir "no és el que necessita la ciutat, ja que amb les alteracions fetes caldria replantar-lo totalment". Això permetria, en tot cas, justificar algunes mancances de l'eixample finalment executat a la ciutat i, sobretot, ens obliga a contemplar la proposta d'intervenció urbana de forma íntegra, per tal de comprendre les directrius i la morfologia urbana desenvolupada per l'urbanisme manacorí durant la meitat del segle XX.



Pla d'alineació de José de Oleza. Aprovat per l'Ajuntament de Manacor el 1945.

La lectura de la memòria aprovada convida immediatament a formular la següent qüestió: per què no es replantejà globalment la proposta si era evident que se suprimia la intervenció principal? D'alguna manera el mateix arquitecte ho intenta justificar:

“El Ayuntamiento tiene la convicción que algun dia será precisa una reforma interior y como quiera que en el estudio de ésta se ofrecen varias soluciones y que el propio Ayuntamiento considera acertadas y viables en su día, tanto que el primitivo anteproyecto queda en poder del Ayuntamiento como conjunto de ideas aprovechables o como verdadero Anteproyecto, cuya aprobación ha quedado simplemente aplazada, nos vemos el caso de no alterar el Ensanche al objeto de no imposibilitar en lo futuro aquella Reforma Interior que con el trazado del Ensanche se completan mutuamente.

Oleza no esmenta el motius principals del rebuig de la proposta: l'oposició dels veïns afectats per una reforma que, com veurem, transformava radicalment el nucli antic de la ciutat i esdevenia inviable econòmicament i socialment. Des de la perspectiva actual, mai no s'acceptaria una transformació tan radical de l'estructura urbana. Ara bé, si prescindim per un moment d'aspectes com la valoració del patrimoni històric, la proposta sens dubte contribuïa a la descongestió del trànsit rodat, que era un objectiu prioritari expressat per Oleza.

La memòria del Projecte

Anàlisi i proposta d'actuació

La memòria del Projecte Oleza fa, en primer lloc, una anàlisi de la situació de la ciutat. Aquest fet es traduirà en:

- 1 Aixecament d'un plànol real del desenvolupament urbà de 1944.
- 2 Constatació de l'existència de "pseudoeixamples" iniciats de forma irregular més enllà del nucli antic (Baix des Cós, Verònica, sa Torre, etc.). Fa esment a l'excepció, quant a regularitat, que suposa el barri de sa Torre.
- 3 Definició de les zones més degradades:
 - L'àrea compresa entre Salvador Juan-Torrent-Muntaner-Antoni Pascual. Amb relació a aquesta zona Oleza comenta:

“no se halla nada que merezca ser respetado (...) todo él está pidiendo una transformación radical”.
 - Barri de Fartàritx. És considerat un barri aïllat i pobre, però que gaudeix d'un bon emplaçament a causa de l'elevació del terreny.

4 Definició dels principals problemes urbans:

- Indefinició de les artèries de trànsit i comunicació en el conjunt de la traça urbana. S'assenyalen dos eixos clarament deficitaris: carretera Palma- centre-camí d'Artà, carretera Felanitx-carrer Comtessa-Alfareros-camí d'Inca.
- Absència d'elements urbans destacats -monuments, places, passeigs, parcs, carrers rellevants-:

“Manacor no tiene una plaza, ni un paseo, ni una calle comercial o simplemente de viviendas dignas de mención, ni edificios que por su presencia llamen la atención del transehunte, ni un parque... nada. Todo hay que crearlo!
- Absència d'integració en el conjunt dels eixamples parcials iniciats.

A partir d'aquesta anàlisi, Oleza plantejarà una proposta d'intervenció orientada especialment en dues línies d'actuació:

- L'operació de cirurgia viària dirigida a permetre la circulació rodada en el nucli antic (reforma interior).
- El disseny d'un projecte de regulació de l'eixample integrador de l'estructura urbana inicial i una regularització de les noves àrees urbanes. Aquesta concepció culmina en la projecció de les rondes com a eixos de delimitació urbana i, alhora, vies preferents de comunicació (regulació de l'eixample).

Regulació de l'eixample

A. Rondes de circulació

El Projecte defineix l'àrea de creixement urbà en 300 ha. amb una previsió d'increment de població de fins a 30.000 h. Aquesta àrea és limitada per les rondes de circulació que seran les següents²:

- 1 Ronda de Felanitx: connecta la carretera de Palma amb la de Felanitx i proposa la construcció d'un pas elevat sobre la via del tren, que cal creuar.
- 2 Ronda d'Artà: connecta la carretera de Palma amb el camí d'Artà per darrera de la via del tren.
- 3 Ronda del Port: a la zona sud comunica la ronda de Felanitx amb el camí del Port.
- 4 Ronda del Parc: a la part est finalitza la circumval·lació enllaçant el camí d'Artà amb la ronda del Port.

La previsió de creixement feta per Oleza comprenia els propers 25 anys. És a dir, el pla pretenia regular l'evolució urbana fins al 1970, aproximadament. La zona

urbana quedava delimitada per les rondes, les quals havien de tenir 20 m. d'amplària (mesura encara vigent en els projectes d'execució actuals). Més enllà de les rondes es recomanava evitar la urbanització concentrada, però en canvi es valorava la urbanització dispersa:

“Alrededor de la ciudad quedará una especie de ciudad jardín si se edifica en forma de chalets o casas de recreo lo que dará a la zona circundante del Ensanche un aspecto muy agradable”

A tal efecte s'apunten les normes següents per al desenvolupament de la zona periurbana:

- es poden parcel·lar finques i construir edificis
- cal mantenir els camins actuals o bé modificar-los si convé en el pla de parcel·lació.
- els edificis seran aïllats, tot i que s'admetran dos edificis amb l'aparença d'un sol
- l'Ajuntament no s'obliga a la dotació de serveis públics ja que es considera camp i no zona pròpiament urbana.

La realització de les rondes ha constituït durant la segona meitat dels segle XX un objectiu polític prioritari per a l'Administració local. Actualment encara romanen en fase d'execució, més de mig segle després de la seva concepció, però de fet, durant aquests anys, la seva alineació ha delimitat el creixement dels diferents sectors de l'eixample, almenys teòricament.

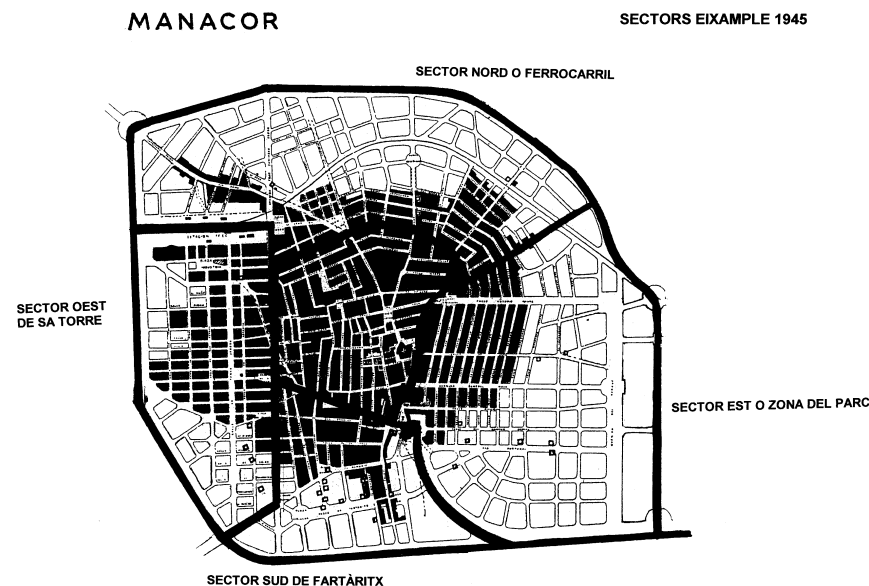
B Els sectors de l'eixample

Les quatre rondes esmentades originen els quatre sectors de l'eixample projectat:

1 Sector oest de sa Torre.

Al 1944 aquest eixample ja era una realitat consolidada a l'àrea propera a l'estació i la plaça de la Indústria. Per a Oleza no calia un major creixement cap a l'oest d'aquest barri i, aleshores, delimita la Ronda molt a prop de les construccions existents. El seu desenvolupament s'orienta cap al sud i, paral·lelament, el pla introdueix la creació d'un conjunt d'àrees d'esponjament:

- creació d'una plaça entre el carrer del Pilar, el carrer València i l'av. Salvador Juan, amb l'objectiu d'esponjar el pas del torrent
- creació d'una plaça entre sa Torre de ses Puntes i l'av. Salvador Juan, i una altra plaça entre sa Torre de ses Puntes i el carrer Jordi Sureda
- creació de la plaça de Son Fangos que enllaça diferents carrers de l'eixample



Sectors de l'eixample segons la proposta de J. de Oleza.

2 Sector sud de Fartàritx.

Oleza concentra una important actuació en aquesta zona. L'objectiu és revaloritzar un barri que, en aquella època, reunia tres condicions que afavorien la seva revitalització:

- es trobava degradat i era una barriada pobre
- gaudia d'una zona elevada de la ciutat
- permetia una actuació important de nova traça dins l'entramat urbà

La solució aportada és la projecció d'un passeig d'uns 300 m. de llargària per 40 m. d'ample, que aniria de l'actual plaça del Batle Comas, projectada també aleshores, i desembocaria a l'actual rambla del Rei en Jaume, amb una plaça quadrangular a l'alçada del carrer Colom i Fàbrica. Aquest projecte serà recollit al Pla d'alineacions vigent al planejament municipal, des de 1945, però la seva execució, encara avui només s'ha realitzat de forma parcial. La intervenció a la barriada de Fartàritx ha constituït un debat permanent en el debat urbanístic de Manacor durant la segona meitat del segle XX.

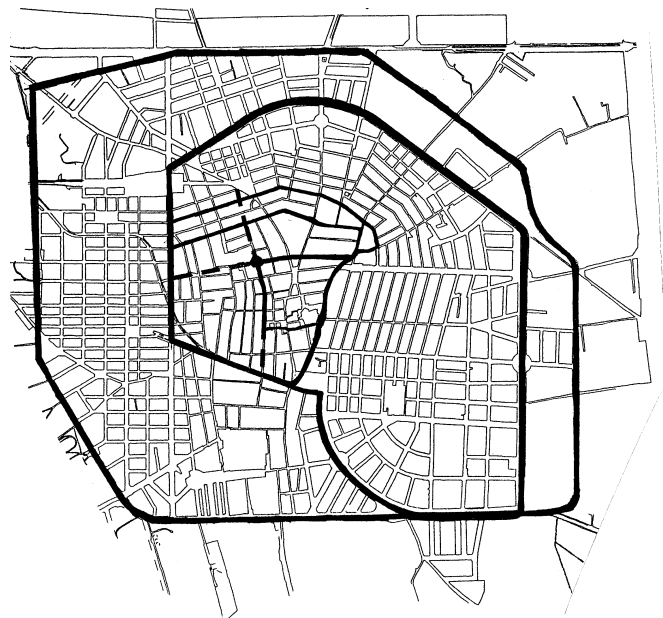
3 Sector est o zona del parc.

El Projecte de regulació de l'eixample assumeix el trasllat del cementiri vell com un fet imminent (fou una realitat a 1953), i proposa la conversió d'aquesta zona en un parc municipal, fet que suposaria l'eliminació de l'obstacle per al seu desen-

volupament. Al 1944 l'àrea urbana consolidada en aquesta àrea arribava a l'alçada del carrer Esperança aproximadament. Així, es rectifica l'esbiaixament de l'eixample del carrer d'Artà i es respecta la traça dels antics camins per definir les noves illetes, urbanitzant les zones que ocupaven el vell hipòdrom. Es preveu una plaça quadrangular al capdavant de na Camel·la. Aquest sector és concebut per Oleza com una àrea residencial, amb edificis públics destacats com l'escola industrial, de la qual ja esmenta la seva ubicació i, així mateix, defineix una zona esportiva devora el parc. L'eixample de la zona est romandrà delimitada, per una banda, per l'existent passeig de na Camel·la i, per l'altra per la projecció del passeig del Port, actualment rambla del Rei en Jaume, traçat en línia corba i una de les aportacions més destacables del pla.

4 Sector nord.

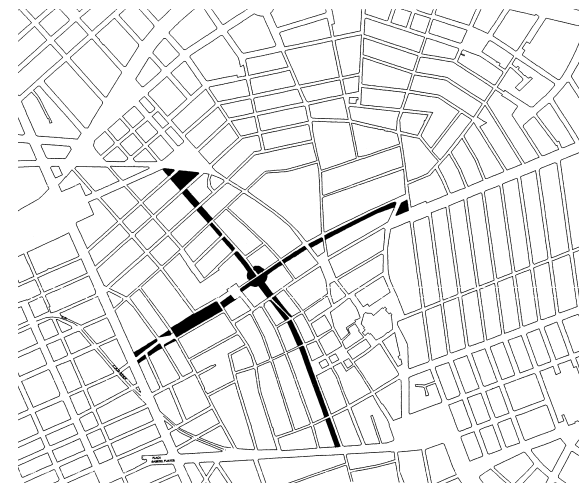
Es projecta el passeig del Ferrocarril de 30 m. d'amplària seguint la via del tren i en aquesta àrea es perllonga l'eixample més enllà del passeig. La ronda d'Artà es projecta des de la unió amb la ronda de Felanitx, paral·lela a l'actual carretera de Palma-Artà en el seu primer tram, i seguint la corba del passeig Ferrocarril fins a enllaçar la ronda del Port. Es regula el creixement a la zona compresa entre el camí de Conies i el camí de Ciutat. Aquesta zona de vivendes queda comunicada amb el centre pel carrer Francesc Gomila, plaça de Sant Jaume i carrer Joan Lliteres.



Anells de circulació concebuts per J. de Oleza.

Reforma interior

L'objectiu d'Oleza en la seva proposta de reforma del nucli antic esdevenia una continuïtat de la proposta de regulació de l'eixample: dotar a l'urbs d'uns vials de circulació rodada adients. La proposta consistia, bàsicament, a traçar dues grans vies de comunicació que resolien la circulació a l'interior:



Proposta de grans vies de la reforma interior de Manacor (elaboració pròpia).

- 1 Direcció nord-sud. Des de la plaça de Sant Jaume fins al carrer Major es projecta un vial paral·lel a l'actual carrer Joan Lliteres, és a dir, actuant sobre els carrers del Retir i continuant fins al carrer Antoni Duran que enllaçaria amb l'av. del Torrent.
- 2 Direcció est-oest. Eixamplar el carrer del Convent i enllaçar des de l'av. Salvador Joan, fet que milloraria la comunicació amb el barri de sa Torre, passant per la plaça de l'Ajuntament, carrer Convent, carrer Amistat fins al passeig de na Camel·la. Oleza l'anomena el futur "Paseo de la Ciudad".



Proposta d'ampliació de carrers (elaboració pròpia).

La proposta es justifica a partir de la preservació de les vies principals (carrer Major), indrets de major rellevància arquitectònica segons Oleza, i la necessitat d'intervenir en zones urbanes de poc interès constructiu i considerades degradades (àrea del carrer Antoni Duran i àrea del Retir). La memòria dóna a entendre que aquestes dues vies podrien tenir una amplària de 15 m.

A la intersecció d'ambdues artèries de circulació (unió del carrer del Retir i el carrer del Convent) es projecta una plaça circular de 30 m. de diàmetre amb una rotonda central “para evitar choques”, tal com puntualitza Oleza.

Així mateix, la intervenció al nucli es consolida amb l'ampliació de nombrosos carrers, especialment els que permeten la circulació en forma d'anell entorn del centre antic (Antoni Pascual-Llaurador-Bartomeu Sastre) o també (Alegría-Martí Bassa-Vilanova). Es pretén beneficiar-se dels avantatges de l'esquema radial originat a partir dels antics camins. Carrers com es Pou Fondo serien ampliat fins a 10 m. i Martín Vila “meramente comercial se deja en 8 metros”, igual que el carrer Nou.

Altres millores urbanes

A la memòria del pla, Oleza aborda altres problemes urbanístics de Manacor alguns dels quals encara són vigents. Concretament:

- El torrent. Com a solució al torrent es planteja la reforma del seu cabal i la creació del Paseo del Puerto (avui rambla del Rei en Jaume), en forma de semicercle per tal de regularitzar el traçat del torrent.
- El cementeri. El problema de l'antic cementeri se soluciona amb el trasllat a l'emplaçament actual i la creació d'un parc al seu lloc.
- Els punts més destacats que han d'atorgar rellevància a la ciutat es concentren a les places següents:
 - el mercat de l'actual plaça Constitució
 - la millora de sa Bassa, que s'ampliaria
 - l'ampliació de la plaça davant l'ajuntament

L'ampliació i regularització d'aquests espais urbans al nucli antic es complementarien amb la creació d'unes ordenances municipals, cosa que afavoriria l'aparició d'una arquitectura pública i privada de caràcter històric:

“a fin de que transcurridos algunos años, esté todo ello tan en consonancia con lo que hubiera sido de existir en épocas de pasada grandeza, que dé la sensación de que siempre ha tenido Manacor esos centros destacados”.

Evidentment, es tracta d'una referència explícita a un tipus d'arquitectura tradicionalista per tal de caracteritzar l'arquitectura del nucli antic. Amb aquestes precisions, però, Oleza no oblidava la importància de l'arquitectura racionalista, ja manifesta en aquells anys i prou coneguda per l'urbanista:

“permítanse en buena hora las construcciones del tipo llamado moderno o cubista en otras vías, especialmente en el ensanche, pues no podemos impedir la evolución constante de la construcción”

Els fonaments teòrics del Pla Oleza

Hem vist com la proposta es basava en dues línies d'actuació bàsiques: l'ordenació del creixement futur i la transformació de la ciutat feta. Els trets principals de la primera foren aprovats i inclosos en el Pla d'alineacions de 1945, fet que ha determinat la morfologia urbana durant la segona meitat del segle XX. Les propostes que caracteritzaven la reforma interior no foren assumides finalment per la corporació municipal, a causa, bàsicament, de l'oposició dels veïns afectats.³

La proposta d'Oleza constitueix la primera proposta global de planificació urbana que s'aplicarà, encara que parcialment, a Manacor. Les normatives i propostes posteriors a la dels anys quaranta no han alterat substancialment la traça urbana.

El Pla de regulació de Manacor fou presentat per Oleza molt poc temps després de l'aprovació del Pla Alomar a Palma. La intervenció d'Alomar a Palma pretenia solucionar problemes semblants als plantejats per Oleza a Manacor, i es notà la influència o, en tot cas, una certa coincidència amb la intervenció palmesana. També es pot establir una relació amb la proposta, no executada, de G. Bennazar a Palma l'any 1916, especialment amb relació a la reforma interior, amb la qual coincideix pel que fa a la solució circulatoria a partir de dos grans vials que creuen el centre històric disposats en forma de creu⁴.

El Pla Alomar preveia un total de dotze grans transformacions al nucli històric, de les quals es realitzaren gairebé quatre⁵. Així mateix, proposà la creació dels anells de circumval·lació per al trànsit rodat. Alomar es preocupà molt del caràcter monumental del nucli antic de Palma i plantejà la necessitat de conservar i destacar els edificis d'interès històric i artístic. Aquesta conservació no fou definida encara en un sentit de conjunt urbà, la qual cosa permet qualificar àrees degradades del nucli com a zones disponibles per a una intervenció radical⁶. Per la seva banda, Oleza descriu Manacor com una ciutat amb un patrimoni arquitectònic de valor històric pràcticament inexistent i per tant no cal definir zones de protecció. Ambdues actuacions s'inscriuen dins la concepció més científicista de l'urbanisme que ha caracteritzat el segle XX, preocupada especialment per la circulació i la salubritat de les ciutats. En general, les propostes de reforma urbana realitzades en aquests anys a les diferents ciutats espanyoles no consideraven la traça urbana com a part del patrimoni cultural. Aquestes intervencions proposaven els *sventramenti* amb l'objectiu de formar nous carrers com les *Grans Vies*, vertaderes operacions de cirurgia urbana⁷.

La influència del Pla Alomar sobre les propostes d'Oleza es fan evidents en aspectes formals fins al punt de poder establir un paral·lelisme entre la projecció que fa l'urbanista de Manacor del que anomena “Paseo de la Ciudad”, -és a dir, l'obertura d'un vial entre l'avinguda Salvador Juan i la plaça del Convent i la creació d'un passeig gràcies a l'ampliació dels carrers del Convent i Amistat-, i la reforma núm. 1 del Pla Alomar (penetració al centre des de Santa Catalina i urbanització de s'hort d'en Moranta) que suposà la creació del carrer Jaume III.⁸ Ambdues propostes no només solucionen la comunicació de les àrees perifèriques amb el cen-

tre de la ciutat, sinó que Oleza també concebia el passeig amb un disseny molt semblant al popular carrer palmès: “La perspectiva de este último, que acompaña al proyecto de urbanización, presenta la parte sur de este Paseo con edificios postizados, muestra de lo que puede ser esta importante vía tratada con acierto en sentido de unidad”. Es fa evident la creació d'un carrer d'arquitectura notòria de caràcter tradicionalista i amb voluntat decididament comercial, que soluciona l'accés al centre a partir d'una operació de cirurgia urbana tal com es desenvolupà a Palma.

Alomar basà la seva intervenció de reforma interior a Palma amb la penetració d'algunes vies bàsiques envers l'interior del nucli antic. La perllongació de la confluència de les vies de Manacor i Inca en direcció a la plaça Major, així com la perllongació de la via de Lluçmajor i la creació de la rampa de tipologia circular que connectava la Rambla amb una rotonda que rebria l'afluència de les dues vies anteriors, constituïa la proposta més radical i la solució definitiva a la comunicació de l'interior de la ciutat. La confluència dels eixos de comunicació envers un punt nodal a costa de l'estructura urbana del nucli antic coincideix amb l'esquema de la proposta que igualment farà Oleza a Manacor, i a causa dels seu enorme impacte i la dificultat de gestió tampoc no fou executada per l'urbanisme palmès.

Queda clar, aleshores, que l'urbanisme mallorquí de l'època observava com a preocupació prioritària els accessos, la comunicació entre les àrees i la circulació rodada, aspectes molt característics de l'urbanisme racionalista. D'altra banda, la influència de les teories regionalistes a l'arquitectura, que a Mallorca havia definit Guillem Forteza, foren traslladades a l'àmbit de la teoria urbana. Forteza, en els seus escrits teòrics, esdevenia hereu de la concepció de l'urbanisme culturalista de Camilo Sitte (1843-1903), que prioritzava el llegat històric de les ciutats, la consideració dels aspectes psicològics de l'art i l'estètica de la ciutat. Forteza insisteix en la defensa del patrimoni i la conservació del llegat cultural i proposa intervencions respectuoses amb els edificis arquitectònics rellevants.⁹ Aquest respecte, però, afectava només als edificis d'interès artístic i no contemplava el teixit urbà com a part integrant del llegat històric. El traçat viari de zones de baixa qualitat arquitectònica, normalment caracteritzades per una mancança notable d'infraestructura de sanejament, quedaven perfectament disponibles per a una intervenció que possibilités la reforma de la ciutat. Alomar havia fet seves les consideracions de Forteza per a la reforma de Palma i el seu pla tindrà cura amb els edificis més representatius i, fins i tot, tal com ens ho diu: “de la cirugía de la Reforma debe sobrevivir nuestra ciudad de siempre, en toda su alma”¹⁰. De la lectura de la memòria d'Oleza del projecte de Manacor es desprèn una concepció semblant en relació al patrimoni històric. Oleza, però, com hem vist en la descripció de la memòria, considera que Manacor no disposa d'edificis d'interès històric rellevants i per tant pot actuar amb absoluta llibertat. Aquesta consideració enllaçava, tanmateix, amb la concepció més avançada de l'època en matèria de defensa del patrimoni. Des d'aquest punt de vista l'execució de la reforma interior d'Oleza hauria suposat la desaparició d'un grapat d'edificis, avui conservats, que constitueixen un valuós llegat de l'arquitectura del segle XIX a Manacor.

La influència de les teories de Forteza sobre Oleza no es limiten a la valora-

ció del patrimoni històric. Des de l'òptica del disseny de la ciutat, Forteza, seguint a Sitte, defensa la línia corba com a eina vàlida per al disseny de la traça urbana i considera la sinuositat com a expressió dels accidents topogràfics. Aquestes idees no coincideixen amb els valors de l'urbanisme progressista, però seran perfectament assumibles per l'urbanisme mallorquí de la postguerra. Aquesta reivindicació de la corba i el respecte a les circumstàncies orogràfiques permeten a Oleza projectar el “Paseo del Puerto” en forma de quart de circumferència a la zona est de l'eixample, i apuntar una possible solució al torrent.¹¹

Les propostes d'Oleza no són ambicioses quant a la reforma de places i la definició d'espais públics. Com hem assenyalat, la intervenció es limitava a la millora de la plaça de sa Bassa, la plaça de l'Ajuntament i la plaça del Mercat (actualment plaça Constitució) pel que fa a l'interior del nucli, i destaca la Plaza de las Ferias (Ramon Llull) com a punt inicial del gran passeig del Port. Quant a l'eixample, les propostes de creació de places es poden considerar limitades, amb una preferència per la tipologia circular (plaça de s'Abeurador, plaça del Batle Comas), tot i que també en resol formalment amb planta quadrangular (plaça Colon, plaça Madrid, plaça de sa Torre), i algunes de planta triangular, fruit de la regularització dels antics camins (plaça d'en Joan March, plaça de sa Llorençada). En general, Oleza prefereix a l'eixample el disseny de vies principals de certa amplària per tal de facilitar la circulació i les rotondes com a nexes preferents entre els vials de trànsit. La plaça quadrada és utilitzada com a punt de culminació visual del passeig, essent aquest l'element més afavorit a les zones residencials.

Un altre punt teòric de l'urbanisme que Oleza introdueix en el planejament manacorí i que el situa de ple dins el debat de l'urbanisme modern és la zonificació. La zonificació, és a dir, la definició de les diferents zones urbanes segons les funcions i activitats a desenvolupar, és una aportació de les teories racionalistes. Però fou Guillem Forteza l'introduïdor d'aquest concepte dins el debat urbanístic de Mallorca durant la primera meitat de segle¹². El Pla Oleza definia àrees residencials (Fartàritx, passeig del Port), introduïa una zona esportiva (que se situava més enllà de la ronda del parc) i molt a prop de l'àrea d'esports recomanava el desenvolupament de la zona escolar. Aquesta voluntat de zonificació es perfila més com un criteri metodològic per a l'elaboració del pla que no com un projecte de zonificació global. De totes maneres suposa l'aparició d'aquest concepte en el planejament de la ciutat. De fet, aquesta concepció tímida de la zonificació explica la manca de previsió d'una àrea industrial. L'absència d'una zona industrial serà una de les problemàtiques que afectarà la realitat urbana de Manacor durant tot el segle, especialment amb la proliferació de petites indústries disperses pertot el conjunt de la ciutat, fins i tot amb l'aparició de la tipologia de taller/vivenda com una construcció freqüent en el paisatge urbà. La manca d'una zona industrial definida durant el segle es deu, en part, a l'absència de referències a l'activitat industrial per part del Pla Oleza.

Conclusions

De tot el que hem analitzat podem assenyalar un conjunt de conclusions que poden contribuir a la comprensió de la realitat urbana actual de Manacor:

La proposta inicial del Pla Oleza suposa la primera actuació de l'urbanisme manacorí amb criteris moderns de planejament. El projecte de reforma interior de 1945 és el resultat d'una proposta radical de transformació de la ciutat que fou rebutjada pel veïns afectats.

L'anàlisi que fa Oleza de Manacor considera poc rellevant la qualitat de l'arquitectura existent i molt necessari la millora de la comunicació de les diferents zones urbanes.

Els objectius bàsics de la proposta són la regulació de la zona de creixement, la comunicació d'aquesta amb el centre i la prioritització de la circulació rodada. Aquests objectius són assolits a la proposta mitjançant:

- la creació de dos grans vials que travessen el centre en forma de creu
- l'eixamplament de nombroses vies urbanes
- la creació de les rondes de circulació com a límit de l'àrea de creixement
- la preferència de la rotonda com a element de connexió entre vials que faciliten la circulació
- la projecció del passeig com a element urbà preferent per a la relació humana que, a la vegada, resol la funció de vial de comunicació
- la preferència de places de tipologia quadrada com a punts de culminació visual del passeig
- una tímida definició de les diferents àrees segons la seva funció
- l'aposta per un disseny arquitectònic de caràcter classicista al centre per tal de dotar la ciutat d'una rellevància que mai no ha tengut

La porposta d'Oleza es pot considerar propra al plantejaments de l'urbanisme racionalista i científicista que s'estava imposant a Europa en aquella època. Això explica la prioritat de la circulació rodada i la comunicació entre zones. L'antihistoricisme típicament racionalista no arrela en els urbanistes mallorquins. D'altra banda, la influència del regionalisme i el tradicionalisme arquitectònic és molt present. Aquesta influència, però, només afecta la singularitat dels edificis i no valora l'estructura urbana des del punt de vista històric.

La concepció urbanística d'Oleza coincideix plenament amb la seva tasca arquitectònica. Aquesta oscil·la eclècticament entre les obres de caràcter tradicionalista i algunes incursions en el llenguatge arquitectònic propi del moviment modern.

Cal contemplar el conjunt de la proposta per comprendre les directrius bàsiques de l'eixample actual. Tot el projecte té com a objectiu la comunicació amb el centre. L'eixample projectat es limita a ser un espai complementari entre els principals eixos radials ampliat i els diferents anells de circulació definits, i restarà totalment incongruent des del moment que es descarta la reforma interior.

Solament el passeig del Port i el de Fartàritx constitueixen aportacions lúdiques a l'eixample, amb una absència notable de places i d'esponjaments. La intervenció més espectacular es preveia al centre amb el "Paseo de la Ciudad".

El fet de no executar una transformació tan radical suposà la preservació de gran part del poc nombrós patrimoni arquitectònic de Manacor, i sobretot preservar el traçat de centre històric com a llegat cultural. Ara bé, també suposà una revitalització notable dels problemes de circulació i comunicació.

El Pla Oleza decidirà el disseny de la ciutat del segle XX i constituirà el marc de desenvolupament del creixement urbanístic del nucli urbà pràcticament fins a l'actualitat. Resta pendent un estudi sobre l'evolució del planejament urbanístic i el grau d'execució dels plans aprovats durant la segona meitat de segle, per tal de valorar el pes real de la proposta d'Oleza. La seva influència sobre la morfologia urbana actual de Manacor és, sense cap dubte, definitiva i el seu estudi esdevé imprescindible per tal de comprendre la nostra realitat urbanística més recent.

NOTES:

1 A.G.C.M. Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Manacor. V-826/4.

2 "Las Rondas han de ser un verdadero cinturón de la nueva ciudad y más allá de ellas no ha de permitirse de momento la edificación concentrada". Arriba núm. 310, de 26 de gener de 1944, p. 1

3 Tal com s'expressen les Actes municipals del 28 de març de 1944: "Examinadas las reclamaciones se saca e consecuencia la no conformidad con el proyecto de una parte de la opinión pública, lo que detiene la decisión del Ayuntamiento de otorgar su aprobación al citado documento, deseoso de no chocar con las aspiraciones del vecindario". Ferrer Massanet, R. "1944 en Manacor". A: Perlas y Cuevas núm. 930, (1997).

4 SEGUÍ AZNAR, M.: *La arquitectura contemporánea en Mallorca*. Palma: COAB, 1990.

5 RUIZ VIÑALS, C.: *L'urbanisme de ciutat de Palma*. Palma: El Far, 2000.

6 ALOMAR, G.: *Memorias de un urbanista*. Palma: Miquel Font, 1986.

7 SOLÀ-MORALES RUBIÓ, Ignasi: "Urbanismo en España: 1900-1950". A: *Vivienda y urbanismo en España*. Barcelona: Banco Hipotecario de España, 1982 p. 184

8 ALOMAR, G.: *La reforma de Palma: hacia la renovación de una ciudad a través de un proceso de renovación creativa*. Palma de Mallorca: Mossèn Alcover, 1950.

9 FORTEZA, G.: "L'art de construir les ciutats i la reforma de Palma". A: *Estudis sobre arquitectura i urbanisme*. Vol. 1. Barcelona: P.A.M., 1984.

10 ALOMAR G. op. cit., p.45.

11 "Una causa principal (sino la única) de las inundaciones es la extraordinaria deficiencia del cauce. (...) A esto responde precisamente el Paseo del Puerto que con unas pequeñas rectificaciones del cauce permite un trazado correcto y proporciona un hermoso paseo de peatones sobre la bóveda de cubrición. (...) Cual haya de ser esta sección, cual puede ser la pendiente de la solera, cual el número de bóvedas, etc. pertenece al estudio especial que hemos indicado el cual nos proporcionaría datos suficientes para resolver esta cuestión con plena garantía.

12 FORTEZA, G. "La urbanització de Palma: ciutat antiga, ciutat moderna. (1930)". A: *Estudis sobre arquitectura i urbanisme*. V. 2. Barcelona: P.A.M., 1984, p. 41.