



Las personas ganan en el Nuevo Paseo Marítimo del Puerto de Palma

El peatón está de suerte. El puerto de Palma ha pensado en él. Ha empezado a construirse un nuevo paseo donde la vegetación sustituirá a las emisiones del tráfico rodado y los amplios espacios abiertos permitirán a palmesanos y foráneos el encuentro con el mar. Un lugar más limpio y saludable en el que las personas ganan, los muelles se vuelven urbanos y la ciudad se empapa de sal.

La Autoridad Portuaria de Baleares (APB) promueve esta obra adjudicada por 37,6 millones de euros (no incluye IVA) que se convertirá en la actuación puerto-ciudad más ambiciosa en décadas realizada en la capital de las Islas Baleares, e incluso en una de las más relevantes de todo el sistema portuario español.

El Nuevo Paseo Marítimo de Palma empieza a andar con clara vocación de adquirir una nueva entidad, lejana a la tosca vía urbana de alta capacidad para vehículos en la que se ha convertido a día de hoy. El arquitecto Elías Torres, diseñador del proyecto junto a su socio José Antonio Martínez Lapeña y el equipo del Grupo Tyspa, lo ha definido como “el paseo del peatón”, ya que se dobla la superficie destinada a aceras y el número de pasos de cebra; se apuesta por grandes zonas de descanso y se envía a un segundo plano a los vehículos a motor.

Y esto se consigue con dos elementos que ganan protagonismo: el mar y la vegetación. Este nuevo entorno triplica el número actual de árboles y duplica el de palmeras y parterres, con casi dos mil nuevos árboles de más de veinte especies diferentes. Además, regala a lo largo de más de tres kilómetros y medio una amable conexión marítima con el ciudadano.

Las obras de remodelación del paseo Marítimo de Palma empezaron el viernes 18 de noviembre de 2022, un mes después de la firma del contrato con la UTE formada por las empresas mallorquinas Melchor Mascaró, Vopsa, Urbient y Aglomsa. Se iniciaron así dos años de transformación del antiguo vial portuario que une el muelle Viejo con la dársena de Portopí, en la que será la impronta más destacada de la futura fachada de Palma y que se entronca en la tradición del puerto de mejorar la conectividad con la ciudad.

La obra de remodelación consta de tres fases de ejecución, más una inicial de preparación en la que se ejecutaron las actuaciones previas necesarias para iniciar las obras, como los accesos a vados, remoción de algunos bordillos, señalización y colocación de barreras y traslado provisional de paradas de bus y semáforos.

Comunicación directa y constante

El Nuevo Paseo Marítimo de Palma nace con una nueva imagen que simboliza un nuevo espacio de la ciudad cerca del mar y donde las personas ganan en calidad de vida, vegetación y un ambiente más agradable. Pero también con una novedosa acción de comunicación directa a sus grupos de interés. Para ello se han establecido dos líneas de actuación en cuanto a los públicos. Mientras que por una parte se centra el contacto con los medios de comunicación, dirigidos a las masas, por otra se intensifica el contacto directo y continuo con los grupos de interés afectados por la obra. Para ello se ha realizado un mapa de público atendiendo su capacidad de influencia en la opinión pública. En el repertorio aparecen los receptores más representativos con los que la APB y el Ayuntamiento de Palma mantienen un contacto frecuente, como son empresarios de la zona como hoteleros, restauradores, comerciantes, patronales del transporte, taxistas, empresas del sector náutico y, por supuesto, asociaciones vecinales. Sin olvidar al ciudadano que quiere ser informado al momento del transcurso de las obras y sin intermediarios.

Imagen de la campaña de comunicación del proyecto. (Fuente: Autoridad Portuaria de Baleares - APB; <https://noupasseigmaritimdepalma.portsdebalears.com/>).



NOU PASSEIG MARÍTIM DE PALMA

Para ello, desde el inicio del proyecto se programaron reuniones con estos grupos de interés de forma regular y también extraordinaria. También hubo encuentros en grupos generales, sectoriales o específicos y con dos objetivos claros: informar puntualmente de cómo les afectarán las fases de las obras y recabar su *feedback* para corregir posibles disfunciones de estas. Paralelamente, se mantienen informados a los medios de comunicación de estos contactos con los grupos de interés y de todas cuantas novedades genere la ejecución del paseo.

Toda esta información llega también al público en general de forma simultánea a través del portal web <https://noupasseigmaritimdepalma.portsdebalears.com/>. En esta plataforma digital que se ha habilitado se publican informaciones del proyecto, así como avisos de interés público según avancen las obras. Se trata de una iniciativa de mantener en constante comunicación a los grupos de interés o *stakeholders* implicados en el proyecto, dentro de los compromisos adquiridos por la APB de transparencia, colaboración y reconocimiento dentro de la sociedad.

Esta acción va acompañada de una campaña de publicidad en medios de comunicación,

redes sociales y elementos estáticos dirigida a todos los públicos para poner en valor el resultado final del proyecto, fomentar el uso del transporte público, recordar a los clientes de los negocios de la zona que los establecimientos continúan abiertos y animarlos a que sigan consumiendo en ellos.

De vía urbana de alta capacidad a paseo

El paseo Marítimo Gabriel Roca en Palma se construyó a mediados del siglo XX con la única finalidad de conectar dos espacios portuarios que estaban aislados entre sí por el acantilado que era entonces la fachada marítima de la ciudad: el muelle Viejo y la incipiente infraestructura del dique del Oeste. El proyecto fue diseñado por el ingeniero y director de la Junta del Puerto de Palma entre 1940 y 1962, Gabriel Roca Garcías. En una primera fase se construyeron dos carriles ganando terreno al mar, uno para cada sentido. Posteriormente se amplió y desde finales de los años 70 del siglo pasado, el paseo Marítimo ya cuenta con seis carriles de circulación en su sección principal, aumentando hasta siete carriles en diversos puntos de la vía. En los años 80 y 90 continúa el crecimiento de la ciudad y de la circulación. Las dos primeras décadas del siglo XXI son testigo de cómo el tráfico rodado se incrementa prácticamente cada año, muy ligado al número de visitantes y a la población flotante, que duplica la densidad poblacional de la isla durante la temporada turística.

En un inicio, el paseo se ideó como un vial de conexión portuaria. (Fuente: Autoridad Portuaria de Baleares - APB).



En los años 70, el paseo se transforma en una vía rápida para el tráfico rodado. (Fuente: Autoridad Portuaria de Baleares - APB).



Por tanto, el paseo tiene varias funciones, como la conexión de los espacios portuarios (incluyendo las instalaciones náuticas que se desarrollan al abrigo del dique del Oeste), funcionar como vial urbano con edificios en su lado de tierra y la conexión con la red de comunicación de la isla en cada uno de sus extremos. Esto lo convierte en una vía rápida de circulación en pleno corazón de la ciudad. Tanto la APB como el Ayuntamiento de Palma consideran en el año 2000 que el paseo Marítimo puede y debe ser mejorado, por lo que inician una relación tanto institucional como de trabajo mediante convenios de colaboración, comisiones de seguimiento, acciones puntuales y reformas ocasionales que finalizará más de veinte años más tarde con la transformación puerto-ciudad más ambiciosa de su historia.

A finales del año 2018 -y apremiados por los empresarios del paseo Marítimo, que observan la degradación acelerada de la zona-, la APB licita un concurso a partir de un anteproyecto elaborado por el Ayuntamiento de Palma para la redacción del proyecto constructivo y dirección de obra de la remodelación urbanística del paseo Marítimo. Se constituye un comité de expertos para informar de las ofertas presentadas para la remodelación

urbanística del paseo, compuesto por cinco miembros, entre ellos el jefe del Departamento de Planificación y Sostenibilidad de la APB, el gerente de Urbanismo del Ayuntamiento de Palma un arquitecto en representación del Colegio de Arquitectos, el presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y un arquitecto de reconocido prestigio designado conjuntamente por la APB y el Ayuntamiento de Palma. Se admitieron las proposiciones de siete empresas, y el comité de expertos examinó y valoró las ofertas, concluyendo que la oferta presentada por la UTE Jamlet / TYPASA era la mejor valorada.

Con sede en Barcelona, Jamlet es un estudio de arquitectura con una reputada trayectoria de más de medio siglo. Lo conforman el ibicenco Elías Torres y el catalán Juan Antonio Martínez Lapeña. La obra de Jamlet ha sido reconocida con prestigiosos galardones como el Premio Nacional de Arquitectura 2016 del Ministerio de Fomento o la *RIBA International fellowship* por parte del Instituto de Arquitectos británicos. Torres y Martínez Lapeña destacan por una arquitectura muy diversa. Por “saber encajar, transformar y convertir los elementos. Dar vida a proyectos inverosímiles, que hacen posibles nuevas oportunidades donde otros no las habían visto”, según valora el propio Elías Torres. Entre el gran número de proyectos que han hecho hasta el momento por todo el mundo, se incluyen las obras de restauración del Parc Güell de Barcelona, del Castillo de Bellver en Palma o el diseño del Museo de Arte de Kumamoto, en Japón. Como profesores, Torres y Martínez Lapeña han dado clase en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona y en el caso de Torres en las universidades de UCLA y Harvard en Estados Unidos.

Por su parte, El grupo TYPASA tiene más de 50 años de experiencia en consultoría y servicios para empresas privadas y la administración pública en soluciones de infraestructuras, energía, medio ambiente y urbanismo. Algunos de los grandes proyectos de los que TYPASA ha formado parte son la EXPO 92 de Sevilla, la remodelación del estadio Santiago Bernabéu y remodelaciones de aeropuertos en Brasil o Arabia saudí.

Un largo final del recorrido

Así, la UTE Jamlet / TYPASA, en colaboración con los técnicos de la APB y del Ayto. de Palma, elabora el proyecto básico, que se somete a información pública en el año 2019 y tras superar el proceso de contestación de las alegaciones presentadas, concluye con la redacción el proyecto constructivo.

Para poder licitar las obras, la APB y el Ayuntamiento acuerdan firmar un convenio entre ambas partes ajustado a la vigente Ley de Régimen Jurídico del Sector Público. El acuerdo establecerá que la APB se hará cargo de las obras de remodelación y mejora del Paseo Marítimo y el Ayuntamiento, por su parte, se ocupará del mantenimiento y la gestión del espacio. En diciembre de 2020, el Consejo de Administración de la APB acuerda aprobar el convenio con el Ayuntamiento de Palma para la gestión del paseo Marítimo Gabriel Roca, una vez introducidas las modificaciones indicadas por el Ministerio de Hacienda y obtenida la autorización preceptiva para su firma y poder así licitar las obras.

Un año después, El Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, autoriza a la APB la contratación de las obras correspondientes al proyecto de remodelación del paseo marítimo del puerto de Palma. El presupuesto estimado de contratación fue de 43.167.607 euros, IVA excluido, y una duración de 20 meses. Se licitan las obras y el diez de noviembre de 2022 se anuncia a los grupos de interés y a los medios de comunicación la inminente puesta en marcha la remodelación tras la firma del contrato con la UTE formada por las empresas mallorquinas Melchor Mascaró, Vopsa, Urbient y Aglomsa, adjudicataria de las obras por un presupuesto final de 37.598.985,00 euros, IVA excluido.

La comunicación directa con los grupos de interés se intensifica de forma notable con el objetivo de conseguir una implantación consolidada y segura que genere menos molestias y que permita una ejecución más eficaz y efectiva de las mismas. Además, la APB, se compromete que se mantendrán cuatro carriles (dos por sentido) en todo el trazado, durante toda la obra y sin cortes de tráfico, evitando un potencial caos circulatorio de la ciudad.

Las obras del Nuevo Paseo Marítimo de Palma se inician a finales de 2022. (Fuente: Autoridad Portuaria de Baleares - APB).



*La intervención permitirá adaptar las infraestructuras a las necesidades presentes y futuras.
(Fuente: Autoridad Portuaria de Baleares - APB).*



Un paseo verde y sin humos

El proyecto del Nuevo Paseo Marítimo de Palma contempla actuar en 169.010 m² de espacio urbano para mejorar su movilidad. La iniciativa incluye cambios en el modelo puerto-ciudad para priorizar al peatón y al ciclista sobre el tráfico rodado, con una distribución del 70% para aquellos y un 30% para el vehículo, así como permitir mejorar la permeabilidad transversal entre los diferentes niveles del puerto y los barrios cercanos, complementándolo con actuaciones urbanas promovidas exclusivamente por el Ayuntamiento. Se unifican espacios residuales para generar espacios libres vinculados al paseo Marítimo, la renaturalización del mismo y se potencian usos y actividades a lo largo de su recorrido.

Las obras incidirán en el sistema viario reduciendo los 3 y 4 carriles por sentido, según los tramos existentes al inicio de la obra, a 2 carriles por sentido. Para analizar las posibles consecuencias de la pacificación de tráfico prevista sobre los diferentes medios de transporte, la APB realizó un estudio de movilidad previamente al inicio de la redacción del proyecto básico. Dicho estudio de movilidad concluyó que la reducción de un carril en cada sentido de circulación potenciaría en gran medida a los medios de transporte más sostenibles, manteniendo la viabilidad para del tráfico rodado convencional.

En cuanto a la movilidad peatonal, se incrementan los pasos de peatones de forma relevante, pasando de los doce iniciales a los veintiséis previstos en proyecto con el fin de mejorar la accesibilidad y la seguridad de los viandantes. Por otra parte, las aceras pasan de 2 y 5 metros de amplitud a 5 y 10 metros, según la zona. Además, la sección prevista del paseo Marítimo resulta compatible con una futura implantación de un sistema de transporte público de alta capacidad, tipo tranvía o bus de tránsito rápido, en plataforma compartida. En cuanto al equipamiento, se incluye nueva iluminación, *wifi*, puntos de carga de vehículos eléctricos, mobiliario urbano e instalaciones para juegos infantiles.



La actuación afecta a más de tres km. de zona de dominio público portuario. (Fuente: Autoridad Portuaria de Baleares - APB).

Más allá de los intereses meramente portuarios, se persigue dotar a la ciudad de Palma de un espacio verde que se convierta en referente urbano por su vegetación. El diseño propuesto se basa en el concepto de xerojardinería, es decir, la creación de jardines diseñados bajo el criterio del uso racional del agua, priorizar la comodidad del usuario y la conservación de las especies arbóreas existentes. Los criterios de la xerojardinería se basan en el desarrollo sostenible e integración paisajística con especies autóctonas para crear zonas ajardinadas más eficientes. La propuesta incluye la plantación de 1.544 árboles nuevos de 23 especies diferentes, 574 palmeras, arbustos y cubierta vegetal en parterres. El plan también busca conservar tantos árboles y palmeras existentes como sea posible (301 árboles y 516 palmeras) trasplantando 108 de ellos. La propuesta sugiere la plantación de 12 nuevas especies de árboles caducifolios con copas grandes para proporcionar una amplia sombra en verano, así como cuatro especies adicionales para complementar las plantaciones existentes. La ubicación de las especies se ha considerado cuidadosamente para crear un ritmo cromático que identifique cada área funcional del paseo marítimo. Además, el plan incluye la creación de 37.351,72 metros cuadrados de parterres con arbustos, cubierta vegetal y plantas para proporcionar espacios para que los visitantes se relajen. Por último, el plan incluye la plantación de árboles de hoja perenne en los alcorques en medio de la acera, proporcionando hábitats para especies depredadoras que pueden ayudar a controlar las plagas y reducir la necesidad de pesticidas.



La vegetación y el mar será lo que identificará al nuevo paseo. (Fuente: Autoridad Portuaria de Baleares - APB).

La transformación de este espacio urbano busca reducir las emisiones de CO2 también mediante incentivos para la movilidad no motorizada y el transporte público, así como la creación de áreas verdes con vegetación autóctona para reducir el efecto isla de calor y actuar como captadores de dióxido de carbono. Para ello se propone la creación de zonas sombreadas en verano y soleadas en invierno y se utilizan distintas especies arbóreas para generar estas transiciones y generar espacios con temperaturas más estables y confortables.



El Nuevo Paseo Marítimo dispondrá de nuevos espacios abiertos para el ciudadano. (Fuente: Autoridad Portuaria de Baleares – APB).

En cuanto a la urbanización del espacio, se combina la estética con la mejora de la infraestructura. Así, el paseo se organiza con zonas de aparcamiento pavimentadas con bloques de granito con junta abierta, pavimento de hormigón coloreado irregular para las aceras principales, con motivos que recuerdan las redes de pesca, y que ha sido diseñado exclusivamente para esta intervención, y una franja de granito a ambos lados del paseo para aparcamiento, servicios y equipamiento.

Además, incorpora una importante mejora en cuanto a la canalización del agua pluvial y de saneamiento, y de otros servicios ciudadanos como son, telefonía, alumbrado público, telecomunicaciones, red semafórica y la previsión de futuras servidumbres. La obra

permitirá también -y por primera vez en esta zona- ejecutar la separación definitiva de aguas residuales de las pluviales, incorporar una nueva red de riego y como novedad implantar un sistema de drenaje sostenible llamado SUDS -*Sustainable Urban Drainage Systems*- en la zona de parterres junto al mar, que permitirá el aprovechamiento del agua de lluvia para el riego de la vegetación que se ubicará en el paseo. Este sistema permitirá reducir el dimensionado de las canalizaciones de la red de evacuación de aguas pluviales y las inundaciones, la filtración de elementos contaminantes en la superficie urbana y una mejor absorción y retención de estas pluviales, reduciendo las necesidades de riego.

Adaptándose a las nuevas necesidades, se instalará alumbrado LED de alta eficiencia y varios puntos de recarga de vehículos eléctricos con equipos de recarga lenta y rápida. También se pondrá especial atención en la incorporación de mobiliario urbano, como bancos, farolas, papeleras, juegos infantiles marcados por una misma línea estética, que será exigida también a los particulares que en el futuro exploten comercialmente las terrazas u otros espacios destinados a negocios.

IMAGEN INICIAL | *Imagen virtual del futuro Nuevo Paseo Marítimo de Palma. (Fuente: Autoridad Portuaria de Baleares - APB).*

HEAD IMAGE | *Virtual image of the future Paseo Marítimo de Palma. (Source: Port Authority of the Balearic Islands - APB).*

