



Universitat Autònoma de Barcelona

**Ciutat i territori a Mallorca
Una aproximació a la relació entre Palma
i el sistema urbà mallorquí**

Margalida Mestre Morey

ADVERTIMENT. L'accés als continguts d'aquesta tesi queda condicionat a l'acceptació de les condicions d'ús establertes per la següent llicència Creative Commons:  http://cat.creativecommons.org/?page_id=184

ADVERTENCIA. El acceso a los contenidos de esta tesis queda condicionado a la aceptación de las condiciones de uso establecidas por la siguiente licencia Creative Commons:  <http://es.creativecommons.org/blog/licencias/>

WARNING. The access to the contents of this doctoral thesis it is limited to the acceptance of the use conditions set by the following Creative Commons license:  <https://creativecommons.org/licenses/?lang=en>

Ciutat i territori a Mallorca

Una aproximació a la relació entre Palma
i el sistema urbà mallorquí

Tesi doctoral realitzada per
Margalida Mestre Morey
Bellaterra, setembre 2016

Doctorat en Geografia

Director: Oriol Nel·lo i Colom

Facultat de Filosofia i Lletres
Departament de Geografia



Universitat Autònoma de Barcelona

Índex

Capítol 1. Introducció	9
1.1 Els orígens de la recerca i les seves motivacions.....	11
1.2 Objectius del treball: l'anàlisi i comprensió del sistema urbà mallorquí.....	15
1.2.1 Objectius generals	15
1.2.2 Objectius específics.....	17
1.3 Preguntes de recerca	18
1.4 Hipòtesis	19
1.5 Estratègia metodològica.....	20
1.6 Estructura.....	21
1.7 Recorregut de la recerca	23
1.8 Agraïments.....	25
 Capítol 2. Marc de referència i aproximació metodològica.....	27
2.1 La ciutat, els confins i les múltiples dimensions d'anàlisi.....	30
2.1.1 El procés d'urbanització contemporània	30
2.1.2 Les noves formes urbanes i les dificultats de definició de la ciutat	33
2.1.3 La urbanització com a procés.....	36
2.2 Les variables urbanes i la seva utilitat per l'anàlisi i la delimitació de la ciutat	38
2.2.1 Les definicions jurídiques i les delimitacions administratives	39
2.2.2 La morfologia urbana	42
2.2.3 La distribució del poblament.....	43
2.2.4 Les relacions funcionals	45
2.2.5 La localització i jerarquia dels serveis	47
2.3 Conclusions.....	49
 Capítol 3. Antecedents del debat i estat de la qüestió	51
3.1 Del sexenni democràtic a l'enderrocament de les murades (1868-1902)	54
3.1.1 Orígens del debat sobre la relació entre Palma i Part Forana.....	59
3.1.2 L'inici discret de l'enderrocament de la murada.....	61
3.2 L'alliberament de Ciutat (1902-1936)	64
3.2.1 La visió de la ciutat en l'ascens del mallorquinisme progressista.....	66
3.2.2 L'enderrocament de les murades i el creixement de la ciutat.....	72
3.3 Guerra civil, dictadura i autarquia (1936-1959)	75
3.3.1 La limitació de la llibertat de pensament.....	77

3.3.2	Penúria econòmica i intents de planejament urbà	79
3.4	La represa (1959-1975).....	81
3.4.1	La visió multidisciplinària de la ciutat i el territori	83
3.4.2	Primer boom turístic.....	87
3.5	Continuïtat del creixement urbanístic i metropolitanització (1975-1996).....	88
3.5.1	La concepció metropolitana de Palma.....	90
3.5.2	El segon boom turístic.....	93
3.6	La homogeneïtzació turística del territori mallorquí (1996-2014).....	94
3.6.1	Cap a una homogeneïtzació turística insostenible.....	96
3.6.2	El tercer boom turístic	99
3.7	Conclusions.....	100
Capítol 4. Govern i territori. Els límits administratius.....		103
4.1	El govern del territori i el repartiment de les competències	106
4.2	Els antecedents de les delimitacions administratives.....	109
4.3	L'organització actual del territori	115
4.3.1	La base municipal i les classificacions entre municipis urbans i rurals	116
4.3.2	Mancomunitats	123
4.3.3	Institut Mallorquí d'Afers Socials.....	126
4.3.4	Esport Base.....	128
4.3.5	Educació.....	129
4.3.6	Sanitat.....	132
4.3.7	Agència Tributaria de les Illes Balears (ATIB).....	133
4.3.8	Els partits judicials	134
4.3.9	Codis Postals (CP).....	135
4.3.10	Les comarques estadístiques de l'Eurostat.....	136
4.4	Conclusions.....	137
Capítol 5. Forma urbana i territori. Una aproximació a la delimitació de l'àrea urbana de Palma a través de criteris morfològics.....		141
5.1	Forma urbana: l'expansió física de la ciutat de Palma	145
5.2	Les delimitacions urbanes i els mètodes morfològics.....	148
5.3	El mètode NUREC i els antecedents a la delimitació morfològica de l'àrea urbana de Palma	150
5.4	L'aplicació del mètode NUREC a Palma (2011).....	152
5.5	Resultats de la delimitació morfològica de l'àrea urbana de Palma (2011).....	153

5.6	Primera variant: delimitació del continu urbà tot considerant la capacitat turística dels municipis.....	157
5.7	Segona variant: delimitació del continu urbà tot considerant el sòl vacant	160
5.8	Conclusió: l'abast supramunicipal del continu urbà de la ciutat de Palma.....	164

Capítol 6. Població i territori. Una revisió de la “macrocefàlia” mallorquina 167

6.1	La posició de Palma segons el model rank-size: una pèrdua neta de posicions.	172
6.2	La disminució de l'índex de primàcia de la capital	177
6.3	La constatació de la dispersió del poblament.	180
6.4	Conclusió: la necessitat d'un canvi de perspectiva: la realitat metropolitana a Mallorca.....	182

Capítol 7. Mobilitat i territori. Delimitació de l'àrea metropolitana funcional de Palma 185

7.1	Estudis de mobilitat interna a l'illa de Mallorca.....	189
7.2	Anàlisi de la mobilitat obligada a l'illa de Mallorca a partir de les dades de 2001 i 2011	192
7.3	Evolució de la metodologia de la delimitació de les àrees metropolitanes amb criteris funcionals.....	201
7.4	Anàlisi de la mobilitat a Mallorca a partir de la utilització del mètode CBSA (2010) original.....	205
7.4.1	Àrea metropolitana funcional	206
7.4.2	Àrees micropolitanes funcionals	208
7.4.3	Combinació de la CBSA Metropolitana i les CBSAs Micropolitanes	210
7.5	Anàlisi de mobilitat a Mallorca a partir de la utilització del mètode CBSA revisat..	214
7.5.1	Àrea metropolitana funcional	214
7.5.2	Àrees micropolitanes funcionals	216
7.5.3	Combinació de la CBSA metropolitana i les CBSA micropolitanes.....	219
7.6	Conclusió: la mobilitat com a principal factor d'integració territorial	222

Capítol 8. La jerarquia dels serveis en el territori. La teoria dels llocs centrals revisitada 227

8.1	El mètode dels establiments al detall i els serveis de Brian Berry.....	231
8.2	Els antecedents en l'estudi de la geografia de Mallorca i la reivindicació d'Albert Quintana.....	233
8.3	Albert Quintana i l'anàlisi de l'equipament comercial el 1970	234

8.4	Actualització de les conclusions de la recerca d'Albert Quintana amb dades de l'any 2011	236
8.5	Anàlisi de les correlacions	241
8.6	Tipologies de l'equipament comercial dels municipis.....	246
8.7	Conclusió: els establiments al detall i els serveis com a indicadors de la redistribució dels contrapesos urbans	252
Capítol 9. Conclusions generals		255
Annexos		267
	Annex 1. Classificació dels municipis en urbans o rurals (capítol 4)	269
	Annex 2. Classificació dels municipis en comarques, tenint de referència la comarcalització de V.M. Rosselló i Verger (1964) (capítol 4).....	270
	Annex 3. Classificació dels municipis en comarques, tenint de referència la comarcalització dels Partits Judicials de 1834 (capítol 4)	271
	Annex 4. Població (2011) recollida segons el Cens i el Padró (capítol 6)	272
	Annex 5. Autocontenció(%) per 2001 i 2011 i diferència en punts percentuals (capítol 7)	273
	Annex 6. Mobilitat residència – treball 2001 (capítol 7)	274
	Annex 7. Mobilitat residència – treball 2011 (capítol 7)	275
	Annex 8. Categories del CNAE09 utilitzades per l'anàlisi i reclassificació en menys grups (capítol 8)	276
	Annex 9. Número d'establiments i els seus tipus per municipi 1971 – 2011 (capítol 8).....	278
	Annex 10. Resultats de l'anàlisi de les variables població i tipus d'establiments a partir de la metodologia de Riera (1988) (capítol 8).....	279
Bibliografia		283
Legislació – Normativa		305
Índex figures		307
Índex taules.....		311
Índex onomàstic.....		313
Índex topònims		317

Capítol 1. Introducció

1. Introducció

1.1 Els orígens de la recerca i les seves motivacions

En l'origen de tota recerca hi ha una combinació de motivacions personals, interessos acadèmics i preocupacions col·lectives. Aquesta tesi no n'és una excepció.

La recerca neix, en primer lloc, de la voluntat d'explicar i explicar-me una realitat personal. Com coneixem prou bé els mallorquins, la contraposició dins de l'imaginari col·lectiu entre “Ciutat” i “Sa Part Forana”, és a dir, entre Palma i la resta de l'illa, és gairebé mítica, fins al punt de dividir-nos socialment entre ells, els ciutadans, i nosaltres, aquells entre els que jo, nascuda a Santa Margalida, m'ubico, els de poble.

Aquesta classificació del territori i de la societat en dues parts oposades, que m'ha acompanyat des de la infància, va començar a adquirir una visió més complexa, distanciada i sofisticada d'aquelles primeres percepcions territorials amb els meus estudis de Geografia cursats entre 2006 i 2010 a la Universitat de les Illes Balears. Va ser allà on vaig adquirir bona part de l'instrumental analític i dels coneixements de base que després m'han ajudat al llarg de tot el meu aprenentatge professional.

Ara bé, després d'aquesta visió ja professionalitzada, un dels aspectes que ha caracteritzat i influenciat la recerca, ha estat l'ocasió de poder contemplar i analitzar la zona d'estudi amb un cert distanciament, “des de fora”, si així ho volem dir. Això és el que m'han permès els meus estudis de postgrau i doctorat a Madrid i a Barcelona respectivament.

Madrid i Barcelona com a escenaris viscuts

Experimentar, amb ulleres de geògrafa, el ritme quotidià i l'abast d'altres ciutats va esperonar-me a la inquietud de voler conèixer en profunditat la forma com es transformava la meua. Així, la present recerca va iniciar-se extraoficialment a Madrid, després d'haver clos el màster sobre Planificació i Desenvolupament Territorial Sostenible a la Universidad Autónoma, cursat entre els anys 2010 i 2011. El treball de fi de màster, ens immergí a un grup multidisciplinar i a mi en la tasca de confeccionar un pla territorial, en concret d'una comarca toledana, localitzada entre la Comunitat de Madrid i la ciutat de Toledo.

Treballar, des de l'àmbit acadèmic, però de primera mà, en la confecció d'una tasca de prou envergadura va suposar un repte que m'obrí la curiositat per la temàtica i que a la llarga

desembocaria en la present tesi doctoral. Fou llavors, en comprovar en primera persona la complexitat d'un espai on interactuen una multiplicitat de fenòmens de diferent abast, i en treballar acadèmicament amb la ordenació d'una comarca sota la influència de dues ciutats –una gran metròpoli europea i una capital autonòmica– quan em vaig confirmar en la voluntat de posar en marxa una recerca exhaustiva que contribuís a l'enteniment d'aquell territori que més bé coneixia, l'illa de Mallorca.

Va ser doncs, després de la primera experiència que va suposar cursar un màster fora de la Universitat de les Illes Balears, on m'havia llicenciat com a geògrafa, quan vaig nodrir-me de nous enfocaments geogràfics que, per simple canvi de context, eren prou diferents a la perspectiva de la que fins al moment havia gaudit sense trepitjar la península. D'altra banda, el fet de capbussar-me temporalment dins de la realitat d'altres ciutats, va fer-me conscient de la major complexitat que podria suposar començar una recerca de gran abast sobre un espai del qual en desconeixia en detall les característiques que el defineixen. Va ser llavors, a partir d'aquestes noves experiències quan, coneixent de primera mà la mancança d'un anàlisi en clau metropolitana per la ciutat de Palma, vaig veure l'oportunitat de dedicar-hi la meua recerca, tot contribuint així, en la mesura de les meves possibilitats, a l'eixamplament del coneixement geogràfic.

Així, podria dir-se que el contrast entre la meua realitat d'origen i l'experiència de conèixer-ne de noves ha estat el principal factor de motivació a l'hora d'engegar formalment la recerca, dins el programa de doctorat del Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona. La recerca va començar doncs amb uns objectius acadèmics de realitzar un anàlisi de caire metropolità, però, volia també construir una tesi doctoral que tingués possibilitats d'aplicació pràctica, és a dir, que, a més de contribuir al coneixement sobre el funcionament del sistema urbà en conjunt, servís de noció base a l'hora de començar a construir una ordenació de la ciutat de Palma de caire supramunicipal. D'aquesta manera, no vull amargar pas, ans el contrari, ho reivindico, que al costat de les motivacions personals i científiques, aquesta tesi persegueix així mateix uns objectius cívics i socials.

Mancança d'un model territorial

En efecte, una de les mancances de la gestió del territori mallorquí és que històricament no s'ha acabat de resoldre el debat sobre quin model territorial afavoriria i milloraria el desenvolupament del sistema urbà i l'ordenació del conjunt de l'illa. Al nostre entendre, això es pot deure, almenys en part, al fet que a Mallorca els estudis sobre geografia urbana després del

punt de partida que marcà la tesi d'Albert Quintana elaborada en la dècada dels anys 1970, han tingut, tot i les notables aportacions existents, un desenvolupament limitat i problemàtic.

És ben cert que existeix una fita prou important dins de la concepció del territori mallorquí que pot considerar-se un triomf cap al progrés de l'ordenació del conjunt de l'illa. Aquesta, no és altre que la concepció de l'illa com una àrea integrada de caràcter supramunicipal per part de les Directrius d'Ordenació Territorial (DOT) aprovades a l'any 1999, descartant finalment la seva ordenació i planificació mitjançant sis Plans Territorials Parciais (PTP). Aquesta fita va suposar una passa enorme cap a la consolidació de la visió de Mallorca com una realitat unitària. Però, un conjunt de raons complexes han fet que aquella visió unitària no acabés de consolidar-se en el camp del planejament i de la gestió en la persecució coherent d'un model territorial. Una estratègia de desenvolupament futur pel sistema urbà permetria anar aconseguint noves fites marcades per les institucions pertinents, la qual cosa faria que la seva evolució no estigués només sotmesa a les tendències econòmiques lligades principalment al sector turístic. Així, es contribuiria activament a una transformació urbana de l'illa de caràcter més harmònic, sostenible i equitatiu. Al nostre entendre, la definició d'aquest model hauria de ser la propera fita a assolir.

D'aquesta manera, és important fer notar que amb el present anàlisi de caire metropolità, i amb les delimitacions consegüents que se'n derivaran, no es pretén fer ressorgir el debat entorn a la necessitat de definir una delimitació diferent a la del conjunt de l'illa. Del que es tracta és de conèixer l'abast de les dinàmiques urbanes i la seva intensitat, d'avaluar l'estat de la qüestió i, això sí, reivindicar la necessitat de definir un model territorial que guiï el desenvolupament cap a escenaris desitjats des de l'administració pública amb cooperació amb als agents pertinents i la població.

Barcelona, ciutat tan propera a l'illa des del punt de vista cultural i territorial i tan diversa en la seva grandària i en els mecanismes de gestió territorial, ha esdevingut el marc idoni per al desenvolupament de la recerca. La reflexió i la recerca feta a Catalunya, des d'anys enrere, entorn l'abast de la ciutat i de les dinàmiques territorials ha estat, doncs, un mirall en el que hem volgut contrastar els nostres avenços en el coneixement de la realitat mallorquina. El fet que el professor Oriol Nel·lo, que ha estat participant i promotor des de l'àmbit acadèmic i des de l'administració pública de l'estudi i la gestió del fenomen metropolità, acceptés a dirigir la recerca, ha aportat la base de coneixement a partir del qual s'ha nodrit el desenvolupament de la tesi.

Finalment, un aspecte que ha marcat profundament la present tesi doctoral és haver cursat els estudis de doctorat sense subvenció econòmica. Això m'ha portat a compatibilitzar diferents tasques i a haver de combinar el procés de recerca (la tasca cartogràfica, estadística, de redacció i publicació d'articles, etc.) amb d'altres ocupacions, cosa no sempre fàcil. Un aspecte positiu ha estat, tanmateix, l'oportunitat de col·laborar, sota la direcció del professor Oriol Nel·lo, en un projecte de recerca entorn a la figura de l'intel·lectual mallorquí Gabriel Alomar i Villalonga impulsat per l'Institut d'Estudis Catalans (IEC). Conèixer en profunditat una vessant de l'obra de Gabriel Alomar¹, a més de recuperar la seva figura prou oblidada, m'ha servit per entendre una part del pensament progressista del moment en que les murades de Ciutat començaven a esbucar-se, a més, d'aproximar-me a altres autors com Miquel dels Sants Oliver i Pere Oliver Domenge, entre altres. El diàleg amb aquests autors, tan allunyats en el temps, ha acabat sent un element que m'ha permès aprofundir, com es veurà més endavant, en els antecedents sobre els que es sostén la recerca.

¹ El projecte de recerca *Ciutat i territori en l'obra de Gabriel Alomar i Villalonga*, ha comportat la confecció d'índexs exhaustius dels tres volums de les seves obres completes fins ara publicades, així com l'estudi del concepte "ciutat" per part de l'autor, amb la intenció de conèixer l'impacte del concepte dins la seva obra, la seva evolució i el context en el que apareix esmentat.

1.2 Objectius del treball: l'anàlisi i comprensió del sistema urbà mallorquí

La present tesi doctoral pretén contribuir als estudis sobre el sistema urbà mallorquí i constituir una aproximació al seu anàlisi en clau metropolitana. En tractar-se, com podrà veure's més endavant, d'un anàlisi basat en la consideració de múltiples variants, els objectius de la recerca que es presenten són de dos tipus: uns de caire més general o de conjunt, i uns de caire específic (la Taula 1 de la pàgina següent vol reflectir de manera esquemàtica aquesta distinció).

Els anomenats objectius generals, es troben al seu torn subdividits en dos tipus, els principals i els secundaris. Els principals, només podran ser assolits al final, amb l'anàlisi conjunt de cada una de les variables estudiades que formen la part central de la tesi doctoral, per això són els menys concrets i representen els plantejaments globals de la recerca. Els secundaris, a mig camí entre els principals i els específics, matisen els requisits necessaris per assolir els objectius principals, i s'aniran assolint progressivament, mitjançant la consecució dels objectius específics.

D'altra banda, els específics responen als objectius concrets que pretenem assolir en l'anàlisi de cada una de les variables territorials. No presenten una visió de conjunt de la recerca, ans al contrari, es refereixen només de forma particular a aquelles parts que després, en unir-les, reflectiran la complexitat del territori insular.

1.2.1 Objectius generals

La recerca planteja tres objectius generals principals, subdividits al seu torn en objectius secundaris:

1. *Aprofundir en el coneixement del procés d'urbanització a Mallorca a partir de l'anàlisi de diferents variables territorials, prestant especial atenció a l'evolució de Palma i al procés de metropolitanització generat a l'entorn de la ciutat.*

1.1. Conèixer l'abast territorial de l'àmbit metropolità de la ciutat de Palma a partir de les diverses metodologies d'anàlisi disponibles.

1.2. Analitzar quins són els municipis entre els que es donen les interrelacions de màxima intensitat urbana.

Taula 1. Objectius generals i específics de la recerca

Objectius Generals								
Principals	Estudi del procés d'urbanització		Estudi de la relació entre la macrocefala Palma, l'atolonament turístic i l'interior de l'illa			Contribuir al debat metodològic		
	Definir l'abast de l'àmbit metropolità de Palma	Analitzar els municipis amb majors interrelacions	Avaluar l'evolució del pes demogràfic i econòmic de Palma	Examinar els fluxos de relacions entre els municipis	Conèixer la jerarquia del sistema urbà i la seva evolució	Aplicació d'un mètode morfològic de delimitació metropolitana	Avaluar la densitat i la jerarquia del poblament	Aplicar un mètode de delimitació metropolitana funcional
Secundaris						Reeditar l'anàlisi sobre la distribució i jerarquia de l'activitat comercial		

Objectius específics

Relacionar el fenomen urbà amb els límits municipals	Determinar l'abast del continu urbà de Palma	Analitzar la realitat demogràfica del sistema urbà	Mesurar la direcció i intensitat de fluxos de mobilitat obligada	Analitzar la centralitat dels principals centres de serveis i comerç al detall

Font: Elaboració pròpia.

2. *Estudiar la relació entre la realitat urbana de Palma, l'atolament turístic del litoral i l'interior de l'illa.*

2.1. Avaluar l'evolució del pes demogràfic i econòmic de Palma respecte el conjunt insular.

2.2. Examinar els fluxos de relacions entre les poblacions que configuren el sistema urbà de l'illa.

2.3. Conèixer la jerarquia del sistema urbà mallorquí i la seva evolució.

3. *Contribuir al debat metodològic a partir de l'aplicació en el context mallorquí de diversos mètodes d'anàlisi de les variables urbanes i metropolitanes.*

3.1. Definicions jurídiques i delimitacions administratives.

3.2. Morfologia dels teixits urbans.

3.3. Densitat i jerarquia de poblament.

3.4. Mobilitat i relacions funcionals.

3.5. Distribució, jerarquia dels serveis i Teoria dels Llocs Centrals.

1.2.2 Objectius específics

1. Relacionar el fenomen urbà amb els límits administratius municipals i exposar la fragmentació a diferents escales d'un territori tan reduït. Aquesta aproximació permetrà vincular els centres de decisió a nivell local amb un element (la divisió administrativa) altament relacionat amb la definició de les ciutats.

2. Determinar l'abast del continu urbà de la ciutat de Palma a partir de criteris morfològics. Mitjançant el coneixement de la seva extensió podran atribuir-s'hi variables com el volum de població resident, les places turístiques i la capacitat de creixement, amb independència dels límits municipals i d'altres delimitacions administratives.

3. Analitzar la realitat demogràfica del sistema urbà mallorquí i la seva evolució en el temps, contrastar la seva correspondència amb els models teòrics de distribució poblacional i avaluar la variació de pes dels municipis, tot detectant les tendències passades i futures.
4. Mesurar la direcció i intensitat dels fluxos de mobilitat obligada, prestant especial atenció a la relació entre Palma i la resta de l'illa amb l'objectiu d'establir, per una banda, la influència de la ciutat com a centre de primer ordre dins del sistema urbà i, per altra banda, la relació intermunicipal entre el conjunt dels municipis de l'illa.
5. Analitzar la centralitat exercida pels principals centres de l'illa pel que fa a la distribució dels serveis i l'activitat comercial. Aquestes variables serviran de base per detectar des d'una altra perspectiva l'evolució de la jerarquia territorial dels municipis i la seva interdependència.

1.3 Preguntes de recerca

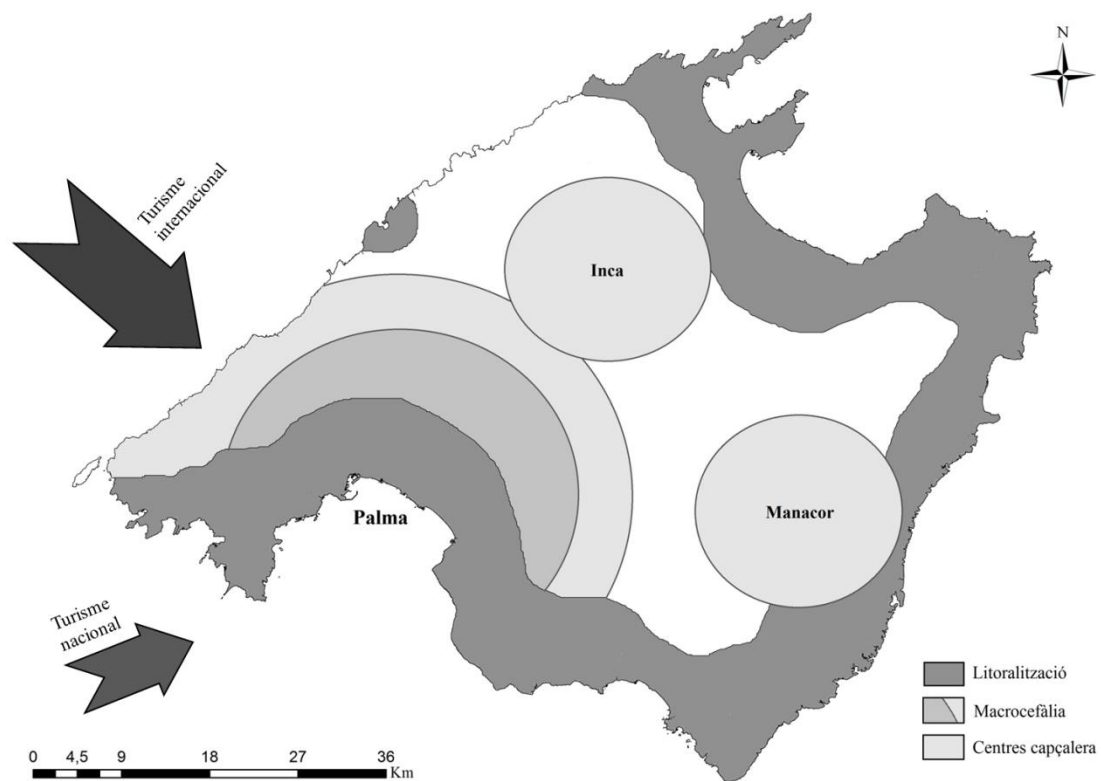
Les preguntes de recerca, que parteixen dels objectius generals que més amunt s'han detallat, són aquelles idees que han propiciat el desenvolupament de la nostra tasca, els interrogants que han motivat a l'autora a aprofundir i a desenvolupar la present tesi doctoral.

1. *Pot afirmar-se que la realitat urbana de Palma té una naturalesa clarament supramunicipal? Si és així, quins són els seus límits?*
2. *És innegable l'existència d'una macrocefàlia urbana a l'illa de Mallorca? En cas que així sigui, aquesta tendeix a afeblir-se o a enfortir-se?*
3. *La jerarquia del sistema urbà mallorquí tendeix a reforçar-se o, per contra, a diluir-se? Les desigualtats en les dotacions de serveis i l'assentament de la població porten a l'existència d'un sistema urbà desequilibrat?*
4. *És la realitat urbana mallorquina un sistema integrat funcionalment en el que l'atracció de Palma presenta una influència de cada cop més aclaparadora sobre la resta de l'illa?*
5. *Pot afirmar-se, en l'actualitat, que la realitat metropolitana de Palma abasti el conjunt de l'illa?*

1.4 Hipòtesis

L'existència dels conceptes exposats a partir de les preguntes de recerca han estat confirmats dins del sistema urbà mallorquí per part de geògrafs, economistes, ambientòlegs i altres experts. Així la realitat urbana de Mallorca ha estat considerada com a creixement supramunicipal – per raó del creixement en taca d'oli de la capital– macrocefala, jeràrquica i, en bona mesura, dual. Mitjançant el següent mapa de coropletes (Figura 1) s'ha intentat transmetre, a cop d'ull, aquelles particularitats que tradicionalment s'han atribuït al sistema urbà de l'illa, tot reflectint el pes de Palma, la centralitat dels principals centres urbans i aquell fenomen que ha estat, en bona mesura, el motor dels processos territorials contemporanis, el turisme.

Figura 1. Interpretació coroplètica de les principals senyes identitàries de l'illa de Mallorca



Font: Elaboració pròpia.

Doncs bé, les nostres hipòtesis de partida pretenen, en certa mesura, posar en qüestió aquesta interpretació. Així, en estreta relació amb els objectius i les preguntes de recerca més amunt anunciades, les hipòtesis plantejades són les següents:

1. *En l'actualitat els límits administratius no són suficients per contenir i definir la creixent urbanització. Les diferents etapes de creixement i expansió que han*

experimentat, sobretot, les ciutats capçalera dels sistemes urbans, posen en dubte que els límits municipals siguin suficients per gestionar el conjunt de les àrees urbanes que defineixen.

- 2. Des de que la ciutat de Palma va desfer-se de les murades i va començar la seva expansió, les dinàmiques urbanes s'han expandit sobre el conjunt de l'illa fins arribar a integrar la totalitat del territori insular. Tant és així, que a l'actualitat resulta impossible des de l'àmbit científic definir un límit objectiu i inqüestionable de fins on arriba la ciutat.*
- 3. L'existència de desigualtats poblacionals i d'activitat comercial i de serveis en el territori mallorquí resulta òbvia, però aquestes tendeixen a temperar-se, de tal manera que el pes de Palma i el seu entorn sobre el conjunt no s'enforteixen, sinó que més aviat es redueixen.*
- 4. La característica de la dualitat, que havia oposat la ciutat capital amb un territori molt majoritàriament agrícola, no se sustenta després de l'evolució de les transformacions associades al desenvolupament turístic. Els intents de delimitar l'àmbit d'influència de Palma –amb mètodes morfològics i funcionals– tendeixen a confirmar, més que la dualitat, la creixent integració del territori mallorquí.*
- 5. La jerarquia dels serveis certament existeix, però la seva accessibilitat des de tot el territori de l'illa ha tendir a esdevenir cada vegada més homogènia, no només per la millora de les comunicacions sinó per la dispersió dels serveis sobre el territori. Si –al marge de consideracions ambientals, paisatgístiques i socials – per equilibri territorial s'entén una major igualtat relativa d'accés als serveis i a l'ocupació, el territori de Mallorca es troba avui més equilibrat que fa uns anys.*

1.5 Estratègia metodològica

Les bases conceptuals de la metodologia seguida en aquesta recerca s'exposaran en detall en el capítol 2 de la tesi. Tanmateix, per raó de coherència expositiva convé avançar breument en aquest apartat introductori quina serà l'estratègia metodològica a seguir.

En primer lloc, s'establirà quins són els mètodes principals que es poden utilitzar per tal d'aproximar-nos a l'estudi d'un sistema urbà, ja sigui des del punt de vista morfològic,

demogràfic, relacional o jeràrquic. Es procedirà a revisar la literatura relativa a cada un d'ells i s'explorà la forma com cada una de les aproximacions i els mètodes a ella associats han estat utilitzats en els estudis territorials a Espanya i, en particular, a les Illes Balears.

A continuació es procedirà a aplicar diverses metodologies relatives a l'estudi del sistema urbà mallorquí corresponents al fenomen urbà, tant pel que fa a l'anàlisi dels límits administratius, morfològic, poblacional, funcional, com del comerç i els serveis. A través de cada una d'aquestes metodologies es tractaran de respondre les qüestions i confirmar les hipòtesis relatives a l'abast de l'àrea urbana de Palma, la seva delimitació, la cohesió del sistema urbà, la seva interrelació i la seva jerarquia. Cal esmentar que algunes d'aquestes metodologies no havien estat mai emprades amb anterioritat en l'anàlisi del sistema urbà mallorquí. Aquest és el cas de les variants de la metodologia de delimitació metropolitana morfològica i dels sistemes de delimitació metropolitana basats en la mobilitat. En altres casos, en canvi, es compta amb antecedents en la utilització del mètode per part d'altres autors. Quan això sigui així es tractarà, en tots els casos, d'establir un diàleg amb els seus treballs i els resultats obtinguts.

És a través d'aquesta exploració successiva, a través de diverses metodologies i variables, que s'arribarà a les conclusions finals. Aquesta estratègia metodològica es reflecteix clarament en l'estructura expositiva que tot seguit es detalla.

1.6 Estructura

La tesi doctoral està dividida en 9 capítols, a més del recull bibliogràfic, annexos i índexs pertinents. El primer capítol és el present apartat, l'introdutori, on s'han presentat les inquietuds que han portat a desenvolupar el treball, s'han definit els objectius que persegueix, les preguntes de recerca, les hipòtesis conseqüents, l'estratègia metodològica i el recorregut seguit.

El segon capítol és dedicat al marc de referència general i a l'aproximació metodològica. S'hi exposa el context dins del que s'inscriu la recerca, així com les dinàmiques i els mètodes d'anàlisi amb els que es basaran cada una de les metodologies emprades. S'inclouen també en aquest capítol referències entorn a l'estat de la qüestió sobre l'aplicació a Espanya i a les Illes Balears de cada una de les metodologies utilitzades.

El tercer capítol es refereix als antecedents històrics i a l'evolució del debat sobre la relació entre ciutat i territori a Mallorca. S'hi tracta doncs d'oferir una panoràmica sobre l'evolució de

les estructures territorials de l'illa, tot partint del Sexenni revolucionari del segle XIX fins a l'actualitat. Això es fa des de dues perspectives, per una banda, la física i de planejament en l'evolució de la ciutat fins a la crisi econòmica actual i, d'altra banda, des de la perspectiva de la concepció de la ciutat per part d'agents de diferents àmbits, el polític, l'intel·lectual, l'acadèmic, entre d'altres. Serà doncs en aquest capítol on s'aniran definint tant les bases factuais lligades a la realitat territorial mallorquina, com a la percepció que d'aquestes se n'ha derivat.

El quart capítol està conformat per un inventari dels límits jurídics amb els que compta el territori mallorquí. Basant-nos amb els antecedents existents, d'una banda es realitza una primera aproximació a la definició i delimitació a la capital a partir de la relació entre els límits administratius municipals i el fenomen urbà i, per altra banda, es recull un compendi de les principals delimitacions utilitzades a l'actualitat per les administracions públiques, delimitacions que en no poques ocasions resulten, com es veurà, contradictòries i incongruents amb la realitat territorial. Tanmateix, constitueixen la base de referència que de manera ineludible caldrà utilitzar en l'anàlisi.

En el cinquè capítol s'entra pròpiament en el nucli de la nostra recerca. Després de la primera aproximació a l'abast del fenomen urbà a partir de diferents classificacions jurídiques efectuades en el capítol anterior, en el present s'entra més en detall, analitzant la forma urbana de la capital mallorquina. En primer lloc, s'hi exposarà el marc de referència i els objectius, en segon lloc, s'exposen quins han estat els trets principals de l'evolució del creixement urbà de Palma des del punt de vista físic, en tercer lloc, es detallarà en la metodologia d'anàlisi, on s'aplicarà un mètode de delimitació metropolitana de caire morfològic, al qual, seguidament, s'hi apliquen dues variants al mètode original, amb la intenció de completar-lo partint de la informació disponible. Com es veurà, aquesta estructura s'anirà repetint a cada una de les quatre variables i metodologies considerades a continuació.

Així, el sisè capítol analitza el sistema urbà a partir de la variable de la població, en concret la seva distribució sobre del territori. Tot comptant amb una explicació precisa i crítica de la metodologia utilitzada, s'avalua l'evolució del pes poblacional de la ciutat i dels principals centres del sistema urbà. Per fer-ho s'utilitzaran alguns dels mètodes i índexs comunament emprats en aquesta tasca. A més, amb l'objectiu de treballar amb uns límits diferents als municipals, s'analitza el pes poblacional de Ciutat tot partint de la delimitació del continu urbà del capítol anterior.

El setè capítol versa sobre la qüestió de la mobilitat. Així, s'analitza el sistema urbà de Mallorca a través dels principals fluxos de mobilitat obligada, tot aplicant un nou mètode de delimitació

metropolitana definit recentment pel *Bureau of Census* dels Estats Units, a partir del qual s'estudia la influència de Palma dins del sistema urbà, però també la resta de municipis que reben fluxos significatius de treballadors.

En el vuitè capítol es treballa amb l'activitat comercial, en concret amb els establiments al detall i els serveis, recuperant aportacions anteriors, en particular les del geògraf Albert Quintana (1979). Després d'exposar les metodologies d'anàlisi i els antecedents, s'analitza la localització d'aquests tipus d'establiments i el grau d'equilibri en relació amb la distribució de la població.

El novè capítol conté les conclusions. Aquestes parteixen d'una visió integrada de les diferents variables estudiades, a través de les quals s'exposen les respostes a les preguntes de recerca. És precisament a partir del seu anàlisi conjunt que s'arriba a una interpretació de la superposició de fenòmens que donen lloc a la complexitat metropolitana mallorquina.

Finalment els annexos, una extensa relació bibliogràfica, un recull de la legislació i la normativa, i índexos de figures, taules, onomàstic i de topònims clouen el treball.

1.7 Recorregut de la recerca

El procés de formulació i consolidació de la idea d'una tesi doctoral, fins que arriba a ser un projecte prou sòlid com per engegar-lo, és un recorregut prou complex si no es té experiència prèvia dins del món de la investigació. De fet, a més del rigor necessari en la definició de la idea inicial, el propi projecte de recerca es va matisant i evolucionant al llarg del període de construcció a partir de les possibilitats i impediments que van sorgint al llarg del procés.

El primer obstacle que va haver de superar la idea inicial fou la definició de l'abast de la recerca i els límits als que es pot arribar mitjançant la utilització del mètode científic com a eina per donar practicitat. Com s'ha esmentat a l'apartat d'origens i justificació, la recerca, a més de contribuir al coneixement actual de l'àmbit estudiat, pretén ser una eina pràctica. Degut a això, inicialment el projecte contemplava l'objectiu d'incloure un seguit d'indicacions per la seva gestió, a partir d'analitzar la capacitat dels instruments de planificació actuals per a gestionar les dinàmiques metropolitanes. Tanmateix, aviat va ser-se evident que complir aquesta finalitat superava de molt els límits d'allò que podria ser la meua tesi. Ara bé, aquestes primeres concrecions van ser del tot útils per conèixer quins eren els límits assumibles i, per tant, enfocar la recerca cap a l'objectiu desitjat.

D'aquesta manera, abans de concretar els objectius, les preguntes de recerca, les hipòtesis i l'estructura definitiva, el projecte inicial va passar una altra fase en la que la principal preocupació va ser demostrar la impossibilitat de definir des de l'àmbit científic l'àrea metropolitana de la ciutat de Palma, degut a que no es tracta d'una realitat tancada, ni objectivament definible. Com veurem, aquesta perspectiva d'anàlisi no ha estat del tot deixada de costat. En canvi, però, a partir dels diversos mètodes i variables més amunt esmentats, el projecte definitivament ha estat complementat amb l'anàlisi del conjunt del sistema urbà, del qual la ciutat en forma una part imprescindible.

El procés d'evolució de la idea inicial ha estat el que ha donat sentit al conjunt de la recerca. Deixar-se complementar, deixant a una banda la rigidesa, per l'experiència de diferents professionals i acadèmics i per la pròpia evolució que marca l'estudi en el seu recorregut d'anàlisi, ha estat una part essencial del procés de construcció natural que ha permès arribar a uns resultats sòlids.

En aquest itinerari, la publicació de diversos articles en revistes científiques basats en els resultats que anàvem obtenint ha estat una estratègia d'importància crucial. L'avaluació i correcció dels articles, la seva difusió, la possibilitat d'exposició de la feina i la participació en seminaris i col·loquis ha donat un feedback importantíssim, i m'ha esperonat a prendre noves perspectives que no havien estat abordades com a possibilitats d'anàlisi. En concret, al llarg del procés d'elaboració de la tesi he elaborat els tres articles següents:

- a. MESTRE, M. (2013) "La delimitació de l'àrea urbana de Palma de Mallorca. Una reconsideració a partir de l'aplicació del criteri NUREC" a *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 76, p. 103-126.
- b. MESTRE, M. (2015) "Ciutat i territori a Mallorca: Una revisió de la «macrocefàlia» mallorquina" a *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, núm. 61/2, p. 351-368.
- c. MESTRE, M. (2016) "Teoría de los lugares centrales en Mallorca revisitada" a *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 71, 2º cuatrimestre, p. 205-225.

Com es pot deduir de la seva temàtica, aquests responen en bona mesura al contingut de tres dels cinc capítols centrals d'aquesta tesi, els que porten la numeració 5, 6 i 8.

D'altra banda, ha estat de gran importància la participació durant el procés d'elaboració de la tesi en diversos seminaris i encontres científics, en particular al *XIV Coloquio de Geografía*,

Turismo, Ocio y Recreación, Espacios turísticos e inteligencia territorial: respuestas ante la crisis, realitzat a Málaga i Sevilla, on vàrem presentar la comunicació “Servicios, turismo y población: la influencia del fenómeno turístico en la jerarquía del sistema urbano mallorquín” i la possibilitat d’impartir una conferència a les assignatures de Geografia Urbana i Planificació Urbana dels estudis de Geografia de la Universitat de les Illes Balears, titulada “Ciutat i territori a Mallorca. Un anàlisi de caire metropolità”. Ambdós casos han fornit ocasions estimulants de compartir les conclusions a les que anàvem arribant. Finalment, la integració en el Grup d’Estudis sobre Energia, Territori i Societat de la Universitat Autònoma de Barcelona, dirigit pel mateix director de la tesi doctoral, m’ha ofert així mateix un marc idoni de suport i debat.

Tot això ha donat com a resultat una recerca concebuda a dues escales d’anàlisi: la concreta, de cada una de les variables, i la general, d’integració entre elles. Tant és així que l’anàlisi concret de cada una de les variables dóna resultats de forma independent i al mateix temps contribueix a l’avenç cap a les conclusions generals.

1.8 Agraïments

Emprendre la recerca m’ha portat a una nova etapa de comprensió, no només vers a l’àmbit de la geografia urbana, sinó també en la forma de fer, de pensar i d’entendre altres àmbits de la vida. En gran mesura, això ha estat així gràcies a les aportacions contínues de totes les persones que d’una manera o una altra han estat participants, algunes que ja m’acompanyaven i d’altres que han esdevingut nous companys de camí. El recolzament incondicional del conjunt de la meua família ha estat un punt de suport vital i inalterat que m’ha permès, tot i haver estat físicament separats al llarg dels darrers anys, seguir mirant cap endavant amb fermesa. Us agraïxo moltíssim l’esforç i la vostra estima.

Una altra part essencial per la construcció i consolidació de la recerca ha estat el suport, l’empenta i l’assossegament del director de la tesi, l’Oriol Nel·lo, gràcies per la confiança dipositada des de l’inici, així com per instar-me a compartir la recerca i a fer-ne difusió de tal manera que poguéssim obtenir-ne una diversitat d’opinions. Ha estat així com des del primer moment amb els companys del Grup d’Estudis sobre Energia, Territori i Societat, el Carles Donat, el Joan López, el Jordi Martín, el Josep Báguena, la Laura Capel i l’Oriol Porcel hem posat amb comú les nostres recerques i hem consolidat els objectius que ens anàvem marcat. En aquest procés vull agrair també a la professora Pilar Riera amb la que he pogut comptar les vegades que he necessitat. Aquest agraïment s’ha de fer extensiu així mateix, al conjunt del Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona, per la seva acollida i, en

particular, a la seva comissió del programa de doctorat de Geografia, coordinada per la professora Mireia Baylina, la qual ha brindat totes les facilitats possibles per al desenvolupament de la recerca.

Cal fer també una menció significativa als companys i professors de la Universitat de les Illes Balears on vaig llicenciar-me. En particular, vull agrair al professor Onofre Rullan la seva disposició, fins i tot per ajudar-me a tractar d'aconseguir els originals de la tesi d'Albert Quintana, així com a la família de Bartomeu Barceló per deixar-me consultar l'arxiu del ja desaparegut professor. També als professors Macià Blázquez, Joana Maria Seguí, Ivan Murray i Jesús González, per estar disponibles per qualsevol consulta i petició. D'altra banda, he d'agradir a na Maria Lluïsa Dubón i a l'equip de l'IBESTAT per fins i tot obrir-me les seves portes i posar al meu abast, personalment, tota la informació disponible, així com nen Jaume Mateu per algunes xerrades compartides. De la mateixa manera, no vull pas oblidar als companys i professors de la Universidad Autónoma de Madrid, ja que les bases que allà vaig adquirir entorn a la planificació i ordenació del territori han estat essencials.

En darrer lloc, i per això no de forma menys significativa, agrair-li a l'Ana, qui dia a dia m'ha recolzat amb tot el procés, m'ha animat i m'ha inspirat. Gràcies per saber gaudir amb mi del camí.

A tots vosaltres, moltes gràcies de tot cor.

Capítol 2. Marc de referència i aproximació metodològica

2. Marc conceptual i aproximació metodològica

La ciutat contemporània inicià el seu procés d'expansió territorial amb el trencament de les murades i la progressiva desaparició de la diversitat de jurisdiccions. Aquests foren els dos factors que possibilitaren en bona mesura l'abatiment de les barreres que aïllaven (física i jurídicament) la ciutat del seu entorn (Gambi, 1990; Nel·lo, 2001). Així com van trencar-se els límits que separaven la ciutat del camp, va sorgir l'entrebanc històric amb el que l'àmbit científic s'ha topat contínuament: la creixent dificultat de delimitar-la de nou, és a dir, de conèixer fins on arriba, quin és el seu abast. Com veurem, per pal·liar aquest obstacle, tradicionalment s'han utilitzat diversos mètodes de delimitació urbana o metropolitana a partir dels quals, mitjançant l'anàlisi de diferents variables, s'han intentat establir els confins dels nuclis i de les àrees urbanes. Aquest exercici no implica, necessàriament, la intenció de cloure-la de nou, sinó que també pot ser motivat pel propòsit d'entendre la seva complexitat, per tal de gestionar i organitzar les dinàmiques que impulsa sobre el territori que l'envolta.

L'objectiu d'aquest capítol és, per una banda, establir quins són els paràmetres del debat sobre la definició de la ciutat. Es tracta, com és obvi, d'una qüestió essencial per a nosaltres, ja que estableix una relació directa amb els objectius generals, les preguntes de recerca i les hipòtesis plantejades. I, per altra, descriure i analitzar les diferents metodologies i variables d'anàlisi a les que s'ha recorregut per tal d'abordar la qüestió de la delimitació de la ciutat. Finalment, el capítol ens permetrà també oferir un estat de la qüestió respecte la forma com aquestes diverses metodologies han estat utilitzades fins a la data en el cas espanyol.

El capítol s'estructura en dos apartats, el primer dedicat al debat sobre la definició de la ciutat, la pèrdua de confins i les múltiples dimensions d'anàlisi, on es posen les bases sobre el procés d'urbanització contemporània, les noves formes urbanes i, finalment, sobre la recerca de l'enteniment de la urbanització a partir del seu propi procés d'evolució i consolidació. El segon apartat és dedicat a l'aproximació metodològica de cada una de les variables que s'utilitzaran per analitzar l'abast de la ciutat de Palma i el conjunt del sistema urbà.

2.1 La ciutat, els confins i les múltiples dimensions d'anàlisi

Com dèiem, la definició de la ciutat va convertir-se en un tema àmpliament debatut arrel de la pèrdua dels seus límits físics². En efecte, l'evolució del procés d'urbanització en els darrers dos segles ha transformat de manera decisiva allò que havia estat la forma urbana tradicional, fent difícil no només delimitar la ciutat, sinó fins i tot definir-la. És per aquest motiu que en els darrers anys els esforços dels estudiosos del fet urbà han centrat els seus coneixements en donar una resposta sobre quin és el seu abast (Capel, 1975; Indovina, 1990; Nel·lo, 2001).

Com es veurà a continuació, el debat entorn a aquests conceptes dista d'estar clos. Això és del tot normal, tenint en compte que actualment és un procés viu i dinàmic, que acompanyat per la tecnologia, troba diferents mitjans i formes, sobre el territori que el sustenta, d'evolucionar i de transformar-se. Així, tot seguit s'explicaran les etapes tant d'expansió física com organitzatives que han anat esdevenint i la forma mitjançant la qual diversos autors l'han entès i interpretat.

2.1.1 El procés d'urbanització contemporània

L'evolució del procés d'urbanització i la seva extensió sobre tot el planeta ha anat acompanyat d'una transformació profundíssima de la morfologia urbana. De fet, com explica Nel·lo “*the rapid, disruptive global urbanization process is a distinguishing feature of contemporary societies with respect to those that preceded them*” (2016: xx).

Ha estat mitjançant importants avenços tecnològics, la mecanització de l'agricultura, revolucions polítiques, la instauració de la societat capitalista, entre d'altres factors (Nel·lo i Muñoz, 2004 i Nel·lo, 2016), que s'ha assolit aquesta profunda transformació en la forma urbana tradicional. Aquests canvis però, no han estat pas conseqüència d'un procés de segles d'evolució i de construcció consensuada i ordenada, ans el contrari, s'han produït de forma accelerada, sobretot des de mitjans del segle XX (Gambi, 1990) i amb mancances en la seva planificació. Fent referència a aquest procés principalment dins de l'àmbit europeu, ha estat en posterioritat a la Segona Guerra Mundial quan s'han revolucionat profundament les formes de vida urbana i s'han produït els avenços més amunt esmentats. Les noves configuracions urbanes resultants són dependents de “*energy flows, resources and food, often sourced from afar. These patterns are not simply a new way to extend city limits, but have progressively dissolved the traditional concepts of city and countryside*” (Nel·lo, 2016: xx).

² Per una visió de conjunt sobre els antecedents d'aquest debat, vegeu “La definición de lo urbano” (1975) de Horacio Capel.

Aquests complexos canviaments han comportat que les ciutats actuals siguin el focus de certs processos tant positius com negatius per a la societat. Així, per esmentar-ne alguns, les ciutats sovint tenen un paper crucial com a centres de producció de bens i serveis, d'innovació, on es produeixen els avenços científics i tecnològics, on hi ha accés a majors oportunitats, així com també on poden quedar majorment cobertes les necessitats bàsiques materials de les persones. Però, contràriament, també és a les ciutats on es donen profunds fenòmens de desigualtat i d'exclusió social, on es genera un major impacte negatiu sobre el medi ambient i on es donen els màxims índexs de contaminació (Nel·lo i Muñoz, 2004 i Nel·lo, 2016). Així el fenomen urbà ha evolucionat fins a convertir-se en un dels principals eixos transformadors del medi i la societat actual.

El procés d'urbanització ha tingut doncs conseqüències molt significatives sobre la forma urbana tradicional, que fins força temps després de la caiguda de l'Antic Règim havia estat caracteritzada per la seva compacitat, continuïtat i caràcter distintiu envers l'entorn natural. Això, ha donat lloc a formes molt diverses d'assentaments i processos d'ocupació del territori.

- *Per continuïtat o en “taca d'oli”*. Es tracta d'un tipus de creixement conseqüència d'importants processos de concentració de població a les ciutats. Arran de la demolició de les murades i la irrupció del capitalisme, les ciutats necessitaven nous terrenys on estendre's, i van fer-ho sobre el perímetre militar estratègic, és a dir, sobre la franja concebuda pels militars que exempta de construccions servia per controlar i prevenir possibles atacs. Aquesta fase té la seva màxima expressió en els eixamples, és a dir, projectes de creixement planificat de les ciutats amb els que es pretenia fer més gran la ciutat tot partint de la preexistent, la ciutat vella.
- *Suburbanització*. Es caracteritza per la creació de perifèries metropolitanes adjacents als espais d'edificació continua. Son espais de transició sovint separats d'aquella ciutat que havia crescut per continuïtat, començant així a destacar els moviments demogràfics desconcentradors (Nel·lo, 2001: 19). Aquests representen el primer pas de dispersió i fragmentació de la ciutat, la qual veu diluir la seva estructura compacta tradicional. És doncs en aquests espais “*donde entran en competencia [per primera vegada] las funciones urbanas con las rurales*”, les quals sorgeixen degut al “*incremento de la capacidad de movilidad residencial y de los medios de transporte*” (Ferrás, 2000), que només faran que incrementar en les següents fases.
- *Periurbanització*. La principal característica d'aquesta nova forma de creixement de la urbanització fou la “*integració de les dinàmiques metropolitanes dels antics nuclis*

rurals” (Nel·lo, 2001: 19). Aquell territori més proper a les ciutats es troba sotmès “*a grandes y rápidas transformaciones, dinamismo del cual está, en gran medida, determinado desde la ciudad*” (Entrena, 2005: 63). Així, dins d’aquesta fase entren en context antics assentaments urbans, noves trames urbanes monofuncionals de tipus residencial, industrial o turístic, formacions lineals al llarg d’infraestructures viàries històriques, desagregats, assentaments dispersos, elements arterials i també enclavaments o nodes estratègics (Entrena, 2005: 66). D’aquesta manera, les funcions urbanes i agrícoles competeixen pel mateix sòl, el qual pateix una progressiva major intensitat dels moviments demogràfics desconcentradors.

- *Rururbanització*. Aquesta forma representa el retorn de la població a les antigues àrees rurals, procés totalment oposat a la conseqüència del creixement per continuïtat (Champion, 1989; Indovina, 1990 i 1998). Com també explica Nel·lo, aquesta fase actual és el reflex de “*la difusión de las dinámicas metropolitanas fins als antics espais rurals més allunyats des nuclis urbans primigenis*” (2001: 20). Ara bé, aquest moviment no implica de cap manera un augment de la població agrícola, sinó que és més bé un “*aumento de la migración de población urbana hacia el campo*” la qual provoca una “*transformación del mercado inmobiliario de las áreas rurales*” (Gómez, 2010: 115), comportant unes formes de vida de caràcter mixt, entre aquelles de caire urbà i les de caire rural.

L’evolució d’aquestes successives formes, conseqüència de la conquesta progressiva de més territori on desenvolupar el fenomen urbà, és gràcies, principalment, al progrés del transport i les comunicacions. A l’actualitat, la superfície urbanitzada no contigua pot estendre’s sobre una àrea molt més extensa que la ciutat conceptualment entesa, la qual sovint és associada a àrees amb una elevada densitat d’urbanització, congestió i contaminació. De fet, a l’hora de detectar aquestes diferents formes d’assentament, un punt a tenir en compte és l’escala d’anàlisi a la que s’observa el territori, ja que, en funció de l’extensió del territori estudiat, es trobaran amb una, altra o diverses realitats.

A més, cal afegir, que aquest fenomen de pèrdua de confins, de canvi de patrons en l’estructura organitzativa del fenomen urbà sobre el medi, “*ha dejado inservibles las viejas definiciones basadas en los umbrales de población y en las densidades relativas que ha sido, tradicionalmente, la forma más simple de identificación de la ciudad*” (Nel·lo i Muñoz, 2004). Aquests canvis han portat a autors com Francesco Indovina a definir diferents etapes d’evolució de les formes urbanes relacionades en la concepció de la ciutat.

2.1.2 Les noves formes urbanes i les dificultats de definició de la ciutat

En els països del sud d'Europa, el procés que ha engendrat aquestes diverses formes d'ús de l'espai ha estat, al seu torn, integrat per diverses etapes on l'autor italià, Francesco Indovina, ha cercat posar en relació les diferents formes d'assentaments amb aquelles característiques que, al seu entendre, la converteixen en ciutat. D'aquesta manera, resumit en els quatre estadis següents, podrà veure's com la dispersió de la població i la consolidació de serveis i activitats productives localitzades a llocs de cada cop més llunyans del centre de les principals ciutats, portaran a estendre el concepte intrínsec que les defineix a zones més extenses.

- *Urbanització del camp.* Es produeix quan el sector agrícola, degut a la transformació de la producció, necessita menys mà d'obra per produir el mateix (o superior) volum de mercaderies. Això permet a les famílies que residien a l'àmbit rural incorporar les rendes industrials a les rendes agrícoles. En general aquest fet no comportà migracions de cap tipus, el contrari, permeté que les famílies milloressin les seves rendes i construïssin “*nous habitatges (es tracta d'habitatges d'autoconstrucció o, més sovint encara, parcialment construïts), normalment sobre àrees agrícoles de la família que no compten amb equipaments urbanístics més enllà d'una infraestructura viària sovint secundària*” (Indovina, 1998: 27). D'aquesta forma l'àmbit rural començà a consolidar-se urbanísticament conseqüència de les transformacions que tenien origen, en principi, a les ciutats.
- *Urbanització dispersa.* És un nou estadi d'urbanització del territori, caracteritzat també per una manca de planificació. S'estén a partir de centres urbans preexistents, ocupant el territori de forma discontinua, sense ser, per tant, un procés lligat a la difusió de la urbanització en “taca d'oli”. La urbanització dispersa consisteix en la sortida de contingents de població urbana cap a les antigues àrees rurals i “*expresa los primeros síntomas del malestar urbano ligado, sobre todo, al precio de la vivienda*” (Indovina, 1990: 71). Aquesta deslocalització de l'habitatge no es troba lligada inicialment a una també dispersió ni de l'ocupació, ni dels serveis i l'activitat comercial. Més aviat al contrari, en les àrees d'urbanització dispersa solen manca serveis bàsics i inclús infraestructures viàries. De fet, a més de consumir molt territori, contribueix al deteriorament espacial (Indovina, 1990: 72).
- *Ciutat difusa.* És un estadi superior, on no només hi entra en joc la urbanització del territori per usos residencials, sinó també de la seva configuració mitjançant la incorporació de serveis i activitats productives. A diferència de la ciutat compacta “no

presenta, en conjunto, fenómenos de alta intensidad y densidad”, però sí que compta amb “*una alta conexión entre los diversos puntos del territorio [...] que garantizan la posibilidad de una altísima movilidad*” (Indovina, 1990: 84). La ciutat difusa presenta, a diferència de la urbanització dispersa, fluxos de mobilitat multidireccionals, afegint-se el moviment intern. La inclusió d’aquest factor, lligat a la integració de serveis i activitats productives, permet a la població desenvolupar dins el territori difús que habiten aquelles funcions que havien caracteritzat tradicionalment la “ciutat”. Tot i així, la ciutat difusa no aconsegueix encara ser atractiva per la localització de “*actividades innovadoras y tecnológicamente avanzadas, para centros financieros [...], para actividades culturales y científicas de nivel superior, etc.*” (Indovina, 1990: 92).

- *Arxipèlag metropolità*. El darrer estadi descrit per Francesco Indovina (2005) dóna una passa més enllà de la difusió, que és la integració, caracteritzada per la multiplicació de les relacions i la identificació d’una estructura territorial poc jerarquitzada, en la qual ja no només es dispersen l’habitatge i el terciari “banal” com en la ciutat difusa, sinó també el terciari estratègic i els centres direccionals. Es tracta d’una nova forma d’organització del territori que no es presenta com una nova i posterior etapa a la ciutat difusa, sinó com un aspecte diferent del mateix fenomen. Així, l’autor entén que el concepte “metropolità” defineix de la millor manera possible un territori que s’articula “*en diversos centros que asumen una importancia comparativa en un tejido territorial complejo y enteramente urbanizado (aunque con diferente intensidad), pero fuertemente integrado*” (Indovina, 2005: 165).

Aquest darrer estadi comporta per l’autor no tan sols la delimitació de la ciutat, concepte que passa al nostre entendre a un segon pla, sinó que permet una nova comprensió de l’estructura organitzativa del fenomen urbà. Així, com ell mateix explica, “*la difusión ha resultado no ser el único fenómeno nuevo, sino que hay algo más; la transformación, podríamos decir, continúa*” (Indovina, 2007: 189). D’aquesta manera Indovina es centra en la pròpia evolució autoorganitzativa del fenomen urbà, intentant definir una etapa on les xarxes de relació cerquen integrar la totalitat del territori.

Encara a una escala superior al concepte d’Arxipèlag metropolità, el qual està molt relacionat amb el *Ciutat de ciutats* d’Oriol Nel·lo (2001)³, s’hi troben conceptes com el de *Postmetropolis*

³ El propi Indovina explica que “*a la nueva estructura territorial se hace referencia también con el nombre de «ciudad de ciudades» (Nel·lo, 2001), concepto que puede ser asimilado al de archipiélago*

(2008)⁴ d'Eduard W. Soja, a partir del qual l'autor supera l'estadi de la metropolitització per referir-se a la globalització, la carència de límits del fenomen urbà a escala planetària. Això no vol dir de cap manera que el fenomen global no sigui tingut en compte en el darrer estadi concebut per Francesco Indovina, al contrari, tot tenint-lo del tot present l'autor italià reconeix que la «mundialització» és un potent accelerador de la reorganització de les ciutats i els territoris, però, això sí, prefereix tractar-lo amb cautela i extrema precaució.

De fet, ambdós autors coincideixen en la necessitat d'investigar amb major atenció l'estructura de les relacions –econòmiques, socials, culturals, etc.– (Indovina, 2005: 141; Soja, 2008: 313), ara bé, a escales diferents. D'aquesta manera, com pot veure's, el concepte de *Postmetropolis* està fortament lligat als de *The World Cities*, de Hall (1966) i Friedmann i Wolff (1982) i al de *The Global City* de Saskia Sassen (1991). Segons Soja “*la dimensión espacial de la globalización la vemos como una reconfiguración simultánea de espacios sociales superpuestos en múltiples escalas geográficas [...] no estamos, por tanto, sólo ante la expansión físico-geográfica de la economía de mercado, sino frente a la transformación de los espacios sociales y políticos en los que se asienta*” (Soja, 2005).

Aquestes successives dimensions del fenomen urbà dins d'escales d'actuació de cada cop més àmplies, és conseqüència de la interrelació de dinàmiques d'abast local, metropolità i mundial, que conflueixen espacialment en un lloc concret. Ara bé, front a això cal especificar però que aquest fenomen de desconcentració no ha significat una ruptura absoluta amb el model basat en la concentració, com expliquen els autors Oriol Nel·lo i Francesc Muñoz, “*los atributos de la centralidad no solo no han desaparecido sino que más bien se han visto reforzados*”, això és així perquè “*la misma localización de infraestructuras que posibilita la dispersión favorece igualmente la centralidad*” (2004: 299). Aquest discurs és possible degut a l'enteniment de la concentració i la dispersió com a conceptes complementaris, així “*lo que se dibuja es una concentración difusa que se manifiesta hoy día como un modelo de carácter netamente estructural*” (2004: 299).

L'evolució fins ara exposada té per colofó un territori conformat per múltiples formes urbanes que cerquen complementar-se i autoregular-se, adquirint així característiques que poden ser reconegudes a través de diferents aproximacions a la concepció de la ciutat. Partint d'aquesta base, juntament amb altres aspectes que seran exposats a continuació, passem a veure com ha evolucionat el debat entorn a la definició de la ciutat en les darreres dècades.

metropolitano, pero mientras que esta última expresión subraya la dimensión metropolitana, la primera enfatiza la relación entre ciudades” (2007: 196).

⁴ El document original, en anglès, sortí l'any 2000.

2.1.3 La urbanització com a procés

Amb la complexitat i les transformacions contínues amb les que s'expressa el fenomen urbà, no és sorprenent que aquest sigui objecte de debat. De fet, l'exposició del procés d'urbanització contemporània i les noves formes resultants, ens ha permès constatar com el fenomen urbà està conformat per una multiplicitat de factors que actuen a diferents escales. La morfologia, la mobilitat, els límits administratius, l'activitat comercial, la població, entre d'altres aspectes (Nel-lo, 2001), han estat estudiats amb rigor des de l'àmbit científic per tal d'aprofundir i conèixer en deteniment el seu abast. Però encara més, cada una d'aquestes vessants d'anàlisi ha pogut ser estudiada des de diverses perspectives com poden ser les disciplines sociològica, econòmica, demogràfica, geogràfica, entre altres, i fins i tot dins d'aquestes, en diferents vessants de pensament.

És per això, que entendre i definir la ciutat contemporània pot arribar a convertir-se, fins a un cert punt, en un procés caòtic. Probablement és tal com explica Daniel Hiernaux (2013) i existeixen tantes dimensions com elements especials sobre els quals posen èmfasi els estudiosos. D'aquesta manera, els lectors que cerquem conèixer que és la ciutat podem *“pasar ávidamente, de una lectura a otra, de una interpretación aparentemente sin falla a otra que, en cuestión de minutos, se vuelve inconfundiblemente la más atinada, hasta que la sofisticación de una nueva propuesta borra las anteriores, como una marea”* (Hiernaux, 2013: 8).

A tall d'exemple, un concepte pioner des de l'àmbit sociològic, fou el de “cultura urbana” (Wirth, 1938) promogut per l'Escola de Chicago. Aquest explica les característiques essencials de la forma de vida urbana a partir de la contraposició entre el camp i la ciutat, i la representen, com diu Castells (1971) i comparteix Capel *“un sistema específico de normas o valores, o –por lo que concierne a los actores- de comportamientos, actitudes y opiniones”* (1975: 5). Aquest concepte fou definit a partir d'un seguit de característiques, com per exemple l'aïllament social, l'especialització funcional, la divisió del treball, la debilitació de les estructures familiars, entre d'altres (Capel, 1975), que en conjunt es diferencien de l'enfocament que se'n fa del fenomen urbà des d'altres perspectives, com pot ser el cas de la geografia crítica. Aquesta representa actualment un camp amb forta incidència dins de la geografia urbana, caracteritzada per estar fortament lligada amb les conseqüències dels processos econòmics capitalistes (Gintrac, 2013). Des d'aquesta tendència geogràfica s'entén que la condició per la difusió del tipus de vida urbana sobre el territori és *“una forma de inserción de los individuos en el proceso productivo y un medio de satisfacer sus necesidades básicas de reproducción, que moldean su cuadro de vida y su condición de existencia”* (Limonad, 2007).

A més, amb relació amb les diferents visions d'anàlisi, s'ha atorgat a la ciutat contemporània diferents denominacions altament relacionades amb les dimensions a partir de les quals ha estat visionada: *Ciutat informacional* (Castells, 1989); *Ciudad difusa* (Indovina, 1990); *Megalopolis* (Gottman i Harper, 1990); *The Global City* (Sassen, 1991); *Edge city* (Garreau, 1991); *Metapolis* (Ascher, 1995); *La Città Postmoderna* (Amendola, 1997), *Postmetrópolis* (Soja, 2008), entre d'altres. El geògraf Joan Vicente Rufí (2003) compilà i analitzà alguns d'aquests i altres conceptes entorn a la ciutat. Com exposa l'autor, tots ells, tot i que pretenen fer referència a aspectes particulars, conflueixen en pretendre explicar el fenomen urbà contemporani, essent en la seva majoria “*críticos con esta contemporaneidad*” observant-la “*como formal y/o funcionalmente defectuosa y desordenada*” (2003: 97). Segons l'anàlisi de Rufí, bona part d'aquestes definicions parteixen d'un reconeixement del model o models urbans que estan en bona mesura superats, degut a “*cambios tecnológicos, económicos y sociales, el fracaso de los modelos anteriores o, lógicamente, de ambos motivos*”. Entre altres aspectes, els autors de les diferents denominacions coincideixen destacant “*el carácter progresivamente privado y privatista de los nuevos procesos urbanos*”, mostren una preocupació generalitzada per la viabilitat d'un model urbà de baixa densitat i s'esforcen en trobar “*las nuevas premisas y formas de la estructura económica*” (2003: 96). Així, cada neologisme exposa “*una nueva ciudad; otra ciudad que, como siempre, no cancela la anterior sino que se sobrepone a ella desdibujándola, vampirizándola, asumiéndola o enterrándola*” (2003: 98).

Davant les dificultats de la definició de la ciutat, diversos autors han proposat, fins i tot, renunciar a seguir aquest camí, per estèril, i centrar-se no tant en la definició de la ciutat, sinó en tractar de comprendre les motivacions i les implicacions del procés d'urbanització. Com explica Nel·lo “*this has led to growing consensus about the need to change the terms of debate, abandon the notion of urbanization as a form and replace it with the idea of urbanization as a process*” (2016: xxiii). Aquest nou enfocament ja és present en alguns dels conceptes exposats com els de *Ciutat difusa* i *Arxipèlag metropolità* de Francesco Indovina (1990 i 2005) i *Postmetrópolis* d'Edward Soja (2008), a més d'aparèixer en obres més amunt citades com en la de *Ciutat informacional* de Manuel Castells (1989), a les que poden afegir-se també, per exemple, les reflexions de David Harvey (1996; 1998), on l'autor posa èmfasi en la importància d'entendre el procés d'urbanització “*as the production of specific and quite heterogeneous spatiotemporal forms embedded within different kinds of social action*” (Harvey, 1996: 52).

La necessitat de donar prioritat al procés, per sobre de la forma, reconceptualitza l'enteniment del fenomen urbà, passant de cercar la formulació idònia per detectar i delimitar el que és ciutat, a entendre l'evolució del procés d'urbanització i com aconsegueix arribar a l'estadi actual. Així “*urbanization tends to be understood as the process by which human society, interacting with*

the environment, creates ever-different spatial patterns depending on prevailing technologies, social relations and articulation of political power” (Nel·lo, 2016: xxiv). Ara bé, això no implica de cap manera la negació de la importància de les formes, degut a que *“the urban form is engendered and changed by social processes and these social processes are conditioned by existing urban forms”* (Nel·lo, 2016: xxiv).

Així doncs, com expliquen Oriol Nel·lo i Francesc Muñoz, l’acceptació d’aquesta nova manera d’entendre el fenomen urbà porta també a la necessitat d’anar més enllà del propi concepte de “ciutat”. Per això afirmen que en moltes ocasions, mentre es mantingui l’actual sistema econòmic, *“nuestros nuevos espacios urbanos no serán ciudades. Serán, más bien, mosaicos de parcelas social i funcionalmente especializadas, yuxtapuestas, sin otro principio ordenador que el de la renta urbana y el privilegio social”* (2004: 343). Un exemple clar del que es vol transmetre, és el propi concepte de Francesco Indovina d’*Arxipèlag metropolità*, on l’autor italià descarta el mot “ciutat” per explicar de la forma més precisa possible el que està succeint sobre el territori. D’aquesta manera exposa que aquest nou concepte *“parece interpretar de la mejor manera posible las connotaciones de este territorio [...] su modo de articularse en diversos centros que asumen una importancia comparativa en un tejido territorial complejo y enteramente urbanizado, pero fuertemente integrado con una modesta jerarquización”* (Indovina, 2005: 165).

Ara bé, Nel·lo i Muñoz van un pas més enllà, exposen que aquesta situació només canviarà i, per tant, hi haurà ciutat, si s’incorpora *“un proyecto de ciudad futura [...], es decir, un proyecto de transformación social en beneficio de la mayoría de la población. Este proyecto, [...] no puede centrarse solamente en la transformación física de la estructura urbana. Si hemos definido la ciudad como el resultado de un proceso, resulta claro que para mejorar hay que actuar sobre los mecanismos que se encuentran en la base de ese proyecto”* (2005: 345). Així, la governança del territori, tenir un cert control polític i administratiu sobre dels processos i els fluxos a diferents escales a partir de les quals s’organitza el territori a l’actualitat, és la forma mitjançant la qual pot incidir-se sobre aquells aspectes que condicionen la vida de la societat.

2.2 Les variables urbanes i la seva utilitat per l’anàlisi i la delimitació de la ciutat

La definició i la delimitació de la ciutat se’ns presenta doncs com a prou problemàtica. Això no implica pas però que l’estudi del funcionament i de l’abast de diverses variables associades al fenomen urbà no resulti d’utilitat per comprendre les dinàmiques urbanes i les seves

implicacions. Els límits jurídics, la morfologia, la població, la mobilitat i l'activitat comercial esdevenen les variables de referència a l'hora d'explorar sobre la jerarquització dels sistemes urbans i l'abast de les ciutats capçalera. El seu anàlisi permet, doncs, aproximar-se a la comprensió de la complexitat metropolitana i a aprofundir en els fenòmens de dispersió, equilibri i integració dins del conjunt del sistema urbà.

Com que aquestes seran les variables que de manera successiva utilitzarem per a l'anàlisi del sistema urbà mallorquí, convé que ens detinguem a analitzar en detall les potencialitats i les febleses que es deriven de la seva consideració. Com veurem, les metodologies d'anàlisi de cada una de les variables aniran més enllà de "*les velles idees basades en llindars de població i densitats relatives, que han estat tradicionalment la forma més simple d'identificació de la ciutat*" (Nel·lo, 2001: 21) i que després del desenvolupament de formes urbanes de creixement dispers i extensiu han quedat gairebé obsoletes. Treballar amb mètodes d'anàlisi més complexos i, inclús, multifactorials, permetrà arribar a un coneixement de l'àrea d'estudi més aproximada a la realitat territorial, ara bé, escollir la metodologia adequada per fer-ho, és a dir, que l'eina d'anàlisi s'ajusti també a la realitat que es cerca comprendre és un aspecte essencial. En certa mesura, després de la rellevància que està agafant el fenomen de la globalització dins del procés d'urbanització sembla que les similituds entre ciutats hagin de ser superiors a les diferències. Fins al moment això no ha estat així, de fet, no en escasses ocasions metodologies de delimitació metropolitana creades per a ciutats d'Estat Units han estat refusades en la seva aplicació dins del context europeu sense prèvies modificacions, i inclús dins d'Europa les diferències entre ciutats són enormes, havent-hi dificultats per què un sol mètode serveixi per tot el conjunt europeu.

Com es veurà tot seguit, aquest serà un dels aspectes tractats a l'hora de valorar les metodologies d'anàlisi utilitzades per cada una de les variables en les que s'aprofundirà en la present recerca. Així mateix, constatarem que han estat utilitzades per diversos autors al llarg de les darreres dècades per a l'anàlisi d'aspectes i àrees diverses del sistema urbà espanyol, però que, tanmateix, mai han estat utilitzades totes juntes per a l'estudi del sistema urbà mallorquí, cosa que és, precisament, l'objectiu de la nostra tesi doctoral.

2.2.1 Les definicions jurídiques i les delimitacions administratives

Una primera aproximació a la definició i delimitació de les ciutats és partir de la divisió administrativa. Així, tot partint de les bases en el govern del territori i en el repartiment de les competències per part de la legislació espanyola i l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears, s'exposaran diferents delimitacions administratives del territori mallorquí. Com es veurà, els

objectius de l'anàlisi pretenen, d'una banda, arribar a una primera aproximació a la definició de l'abast de Palma, relacionant els límits municipals amb el fenomen urbà, i, per altra, reflexionar entorn a la fragmentació a diferents escales d'un territori tan reduït.

Com és per tots sabut, els municipis són la base d'anàlisi a la que ens hem referit històricament com a "ciutat", i la informació estadística generada a aquesta escala és la que permet classificar-la i estudiar-la. Ara bé, cal tenir en compte que la utilització de la base municipal per referir-nos a la ciutat és avui, en bona mesura, desencertada. Les classificacions estadístiques encarregades de conferir als municipis un cert estatus representatiu en funció, principalment, de la quantitat o densitat de població, encertadament no els classifiquen com a "ciutat", sinó com urbans. De fet, com expliquen Goerlich i Cantarino, que es classifiqui certa quantitat de municipis com a urbans, *"no quiere decir que tengamos necesariamente el mismo número de «ciudades»"* (2013: 6). Tant és així que *"muchos de estos municipios pueden ser contiguos, y en realidad formar parte de la misma «ciudad»; o pueden existir municipios pequeños, inferiores al umbral prefijado, que sin embargo presentan un continuo urbano con municipios que si superan el umbral"*. De la mateixa forma, *"también es posible pensar en situaciones en que varios municipios, que no superan el umbral, tienen sus núcleos de población juntos, de forma que considerando el conjunto todos los municipios deberían ser considerados como una única «ciudad»"* (2013: 6-7).

El fet que alguns municipis superin els llindars fixats i en conseqüència esdevinguin classificats com urbans, els atorga un cert estatus representatiu i també certes peculiaritats administratives. Per a l'anàlisi es prendran de referència quatre classificacions, mitjançant les quals es posaran en relleu els principals inconvenients que plantegen, així com també els avantatges. Dues de les classificacions escollides estan formulades dins de l'Estat espanyol, la primera és la de l'Institut Nacional d'Estadística (INE) que considera un municipi com urbà quan compta amb més de 10.000 habitants. És una consideració prou simplista, ja que dins dels termes municipals la població pot estar distribuïda de forma dispersa, en varis nuclis urbans o d'altres formes que matisen la significació del fet urbà. En segon lloc, s'ha pres de referència la aplicada en el *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España*, la qual defineix tres tipus d'àmbits en funció de la seva relació amb el fenomen urbà. Es tracta de les anomenades Grans àrees urbanes, Petites àrees urbanes i Àrees no urbanes, les quals poden ser uni o plurimunicipals, i venen definides, a més de per la quantitat de població, per altres factors com la superfície, els nuclis de població, l'evolució demogràfica, la població activa per sectors econòmics, entre altres⁵.

⁵ Veure "Metodología utilizada para la definición de Áreas Urbanas" (2015) publicada a la pàgina web: www.fomento.gob.es

Les altres dues classificacions van ser formulades dins del context europeu. Per una banda hi ha la desenvolupada per la *Organization for Economic Co-operation and Development* (OECD), que des de l'any 1994 estableix un criteri basat “*en densidades de población, según el cual un municipio con una densidad inferior a los 150 hab/km² era considerado rural, en caso contrario era considerado como urbano*” (OECD, 1994; Goerlich i Cantarino, 2015). I d'altra banda, la creada per l'Eurostat l'any 2012 classifica els municipis en tres rangs en funció de la seva relació amb el fenomen urbà: Municipis urbans (city) o densament poblats, Municipis urbans petits (town) o amb densitat mitjana, i Municipis rurals o amb baixa densitat de població. Igual que ocorre al *Atlas Estadístico*, l'Eurostat (2012a) inclou altres factors a més dels l·lindars de població, però la principal novetat d'aquest mètode a diferència dels altres és que no treballa amb informació estadística basada en els límits municipals, sinó que treballa amb una reixa que defineix cel·les de 1 Km² (Eurostat, 2012a), tot i que finalment bolca els resultats sobre la divisió administrativa municipal. D'aquesta forma arriba a una nova aproximació que, com es veurà, tampoc acaba de resoldre els principals inconvenients d'aquestes classificacions ja que “*resulta evidente que un municipio clasificado como rural, o con baja densidad de población, puede tener una parte importante de su población en una o varias aglomeraciones urbanas*” (Goerlich i Cantarino, 2015: 13).

Com exposen els mateixos Goerlich i Cantarino (2015) que han treballant en profunditat sobre aquesta temàtica, i com també podrà veure's amb l'aplicació d'aquestes classificacions per l'illa de Mallorca, mitjançant la divisió administrativa local només es pot arribar a una aproximació del fenomen urbà. Segons expliquen els autors, una alternativa ideal per aquest anàlisi seria treballar amb “*un fichero de población geo-referenciado a nivel de coordenada*” (2015: 10). Actualment, per l'Estat espanyol, això no és encara possible degut a que no s'ha desenvolupat informació estadística georeferenciada que permeti treballar amb el territori de forma independent a les delimitacions administratives.

La principal crítica a la definició de la ciutat a partir únicament dels límits administratius es deriva, clarament, de la manca de correspondència entre aquesta i les dinàmiques urbanes. De fet, com més amunt s'ha anunciat, la base municipal ha deixat de ser suficient, i no en escasses ocasions, per analitzar les ciutats degut a que moltes d'elles superen els seus propis límits administratius (Nel·lo, 2001: 22). Tot i així, com explica Nel·lo, en moltes ocasions, el municipi serveix encara “*per identificar la ciutat central dels sistemes metropolitans, el nucli on tradicionalment s'han concentrat les funcions de jerarquia més alta, on es troben els principals monuments simbòlics i on es genera, en bona part, la imatge de tota la metròpoli*” (2001: 23).

De tota manera, cal tenir en compte que el coneixement de l'estructura administrativa resulta un element clau per la comprensió de la ciutat. Així, dins el capítol corresponent, a més d'exposar-se les bases físiques sobre les que es durà a terme l'estudi, es recolliran també de forma complementària algunes de les diferents delimitacions dels serveis públics que ofereix l'administració. Aquesta compilació, lluny de pretendre ser un recull exhaustiu que aniria més lluny de les intencions de la present tesi doctoral, té per propòsit conèixer i, al mateix temps, posar en qüestió l'elevada fragmentació administrativa del territori que, des de la perspectiva de la societat, pot arribar a obstaculitzar la transparència administrativa i la correcta gestió dels serveis urbans.

2.2.2 La morfologia urbana

La morfologia urbana és el resultat de la successió sobre el territori de les diferents fases de creixement que més amunt s'han enumerat. El seu coneixement constitueix un element de gran utilitat per tal d'avaluar l'extensió dels fenòmens urbans. Així, no són pocs els assajos que han tractat de delimitar la ciutat i les àrees urbanes a partir de la presència o absència de continuïtat dels espais construïts.

Si l'exercici s'havia realitzat tradicionalment a través de l'anàlisi cartogràfic, avui és sobretot mitjançant fotografia aèria que és possible conèixer l'abast físic de la ciutat, i l'eina adient per fer-ne l'anàlisi són els Sistemes d'Informació Geogràfica (SIG) i la teledetecció. El principal avantatge de partir de la morfologia urbana i del coneixement dels teixits a l'hora d'analitzar i tractar de delimitar la ciutat, és que els SIG permeten la creació d'una nova delimitació ajustada a l'àrea que es cerca representar. Això possibilita deixar de dependre, almenys directament, de les unitats administratives municipals.

La metodologia que ens servirà de base per a l'anàlisi morfològic en la nostra tesi és la que va ser desenvolupada l'any 1994 des del *Network on Urban Research in the European Community* (NUREC), tenint en compte el continu urbanitzat de les principals ciutats europees. Com és prou sabut, els antecedents a aquesta metodologia són els ja clàssics i coneguts “*distritos metropolitanos de los Estados Unidos de 1910, las conurbaciones británicas de 1951, la definición de ciudad en Francia, las recomendaciones de las Naciones Unidas, entre otros muchos*” (Luzón, 2003). Els resultats de la seva feina estan recollits en el *Atlas of European Agglomerations* (NUREC, 1994) on s'hi troba delimitat el continu urbà de 330 ciutats europees, de les quals 53 pertanyen a ciutats espanyoles (Roca, Moix i Arellano, 2012), entre les que hi apareix delimitat el continu urbà de Palma, anàlisi que servirà de precedent en el nostre estudi.

La utilització d'aquest mètode ha tingut una notable tradició i continuïtat. Ha estat possible gràcies a l'existència d'imatges satèl·lit d'alta resolució com les del Landsat, bases de dades d'escala europea d'ocupació del sòl com és el projecte CORINE Land Cover i a projectes com CartoCiudad amb informació de la xarxa viària, cartografia urbana, etc. Després de la pionera exposició de resultats de la mà dels propis creadors (NUREC, 1994), altres autors han treballat amb la metodologia, com per exemple Luzón, et al (2003), Rubert (2005) i Romano (2011a i 2011b), aplicant-la i actualitzant-la per algunes de les principals ciutats espanyoles.

Com podrà veure's, mitjançant l'actualització de la seva aplicació per la ciutat de Palma, amb dades de població de 2011 i cartografia recent (2006-2010), és pretén arribar a un anàlisi concret de les dimensions actuals del continu urbà de la capital mallorquina. Una de les principals aportacions que en resultarà de l'aplicació de la metodologia NUREC, serà una nova delimitació de la ciutat diferent a la municipal. A més, el resultat de l'estricta aplicació del mètode serà complementat amb altres dades, en primer lloc, amb informació referent al nombre de places turístiques, afegint el principal gruix de població flotant que suporta la ciutat, i en segon lloc, amb dades de places potencials en sòl vacant, el que permet treballar amb noves xifres de població resident i també places turístiques, així com amb xifres d'extensió de les àrees on està planificat el creixement, que podran ser afegides al total de l'extensió definida pel mètode, tenint com a resultat el creixement futur de la gran àrea continua.

Finalment, cal tenir en compte que tot i les seves aportacions, l'aproximació morfològica presenta algunes limitacions importants, la més rellevant de les quals es deriva del fet que un territori pot estar òbviament integrat en una àrea urbana tot i que els seus teixits construïts siguin discontinus amb els de la resta de l'àrea. Així el criteri morfològic és susceptible de ser enriquit i complementat a través d'altres consideracions de caràcter funcional, econòmic i administratiu. Ara bé, al nostre entendre constitueix però una base força interessant per aproximar-se a la problemàtica de la delimitació i al planejament de l'àrea urbana.

2.2.3 La distribució del poblament

La població és una altra variable clau, el coneixement de la qual resulta decisiu per a determinar l'abast i l'evolució dels processos urbans. De fet, *“uno de los rasgos característicos de la difusión de la ciudad sobre el territorio es la salida de contingentes significativos de población desde las áreas más densas y pobladas de los sistemas urbanos hacia áreas vecinas de poblamiento más difuso”* (Nel·lo i Muñoz, 2004). Així com es veurà, l'estudi de la distribució territorial del poblament esdevindrà un dels principals fils conductors dels capítols centrals de la present recerca. La finalitat del seu anàlisi dins del capítol sisè serà, d'una banda, conèixer si a

l'actualitat Palma es troba immersa en un procés de concentració o de dispersió de població i, d'altra banda, examinar dins d'un ampli període temporal, si aquesta ha sofert una redistribució que equilibri l'estructura descompensada que ha caracteritzat durant no pocs anys el sistema urbà mallorquí.

Per això, es treballarà amb una sèrie d'indicadors complementaris que ens aproximaran al coneixement del pes relatiu de la capital dins del seu sistema urbà. Com podrà veure's al llarg de la recerca, amb la revolució que suposà el turisme la ciutat de Palma anà consolidant-se com a centre macrocefal dins l'illa de Mallorca, tot i que, com veure'm, aquesta tendència històrica mostra actualment signes d'estancament i reversió. Així, per analitzar aquests indicis tenint la població com a principal premissa, es farà en primer lloc mitjançant mètodes que ja foren utilitzats pels geògrafs mallorquins Climent Picornell i Joana Maria Seguí (1989) per estudiar aquest fenomen.

La utilització de la grandària relativa dels assentaments com a instrument per a la descripció i l'anàlisi dels sistemes urbans té una llarga trajectòria. Els dos mètodes més comunament utilitzats per aquesta finalitat són, precisament, l'anàlisi rank-size i l'índex de primacia. Com és sabut, el primer model va ser formulat per Zipf (1949) després d'adonar-se, sembla que en un estudi sobre la distribució de rentes dut a terme per Pareto (1896), que si s'ordenaven les principals ciutats d'un país o regió, es produïa una proporcionalitat regular entre la ciutat de major ordre amb la següent, de forma consecutiva. De fet, aquest model va esdevenir aplicat per un gran nombre d'autors com Allen (1954), Berry (1961), Clark (1967), Lasuén, et al. (1967), Rosen i Resnick (1980), Alperovich (1984), Cheshire (1999), Lanaspá et al. (2004), Dobkins i Ioannides (2000), entre altres, els quals van confirmar la validesa de la formulació, tot i desconèixer els condicionants que la provocaven. Tot i així, com es veurà amb més profunditat en el desenvolupament del capítol, la seva aplicació també generarà extensa controvèrsia. Autors com Capel (1972a i 1972b), Thomas (1985), Brakman, et al (1999), Gabaix (1999), Córdoba (2008), Goerlich i Mas (2010), Roca i Arellano (2010), entre altres, han anat exposant alguns dels principals inconvenients del model, entre els que s'hi troba la controvèrsia de resultats en funció de les unitats administratives utilitzades o de la seva grandària, així com també en funció de la noció de ciutat degut a la polèmica entorn a la seva definició, donant lloc a una vastíssima literatura.

Ara bé, tot assumint els principals avantatges i desavantatges, basant-nos en la pionera aplicació a Mallorca de Picornell i Seguí (1989), en el present treball s'han actualitzat els seus resultats i s'ha seguit l'evolució de les dades que els dos autors van iniciar. A més, complementat els municipis com a unitats de referència, l'anàlisi s'ha realitzat també amb la delimitació resultant

de l'aplicació del mètode morfològic NUREC. Això, com veurem, permetrà posar en qüestió el manteniment de la macrocefàlia de Palma fins i tot a partir d'una definició supramunicipal de la seva àrea urbana.

El mateix ocorre amb l'índex de primàcia, mètode que sembla ser més adequat a les particularitats de l'illa, ja que, segons s'ha explicat és principalment vàlid per països d'escasses dimensions i amb poblacions petites (Ginsburg, 1961). Com es veurà, també ha estat aplicat per a Mallorca en anterioritat, en concret en dues ocasions, d'una banda dins del context de l'arxipèlag Balear per González i Cebrián (1987) i, d'altra banda, dos anys després pels autors Picornell i Seguí (1989) els quals seguiran servint-nos de base per actualitzar les dades.

Amb la intenció d'anar més enllà i contextualitzar aquests resultats en el conjunt del sistema urbà, en segon lloc, es treballarà amb les corbes de Lorenz i l'índex de Gini. Aquests indicadors han estat també aplicats amb anterioritat per l'arxipèlag Balear, tot i que enfocats a altres variables d'anàlisi. Els autors Aguiló i Sastre (1984) els utilitzaren amb l'objectiu d'obtenir una panoràmica de l'evolució del fenomen de l'estacionalitat turística. Ara bé, en el present anàlisi seran utilitzats per seguir confirmant la tendència ja mostrada pels mètodes anteriors, més concretament, el primer indicarà quins han estat els municipis que han agafat més rellevància en quant a concentració/desconcentració de la població, mentre que el segon servirà per complementar la informació obtenint resultats entorn al grau d'equilibri/desequilibri del conjunt del sistema urbà, observant-ne l'evolució des d'inicis del segle XX.

El conjunt dels resultats obtinguts establiran unes bases sòlides que han de ser considerades com a punt de partida dins de l'anàlisi d'un sistema urbà. De fet, l'objectiu és que al llarg de la recerca aquest anàlisi, com ocorrerà també amb la dimensió morfològica, és vegi reforçat amb l'estudi de les altres dinàmiques i dels pertinents mètodes utilitzats.

2.2.4 Les relacions funcionals

L'evolució de la mobilitat ha estat un dels fenòmens que més ha transformat les ciutats, fent possible la urbanització dispersa i l'organització del territori com una xarxa de relacions. Si les aproximacions administrativa, morfològica o jeràrquica parteixen, respectivament, de variables jurídiques, físiques o de posició relativa per la definició de la ciutat i els seus límits, l'anàlisi de la mobilitat permet d'aproximar-s'hi a partir de criteris funcionals. Així, a partir de la interrelació entre les diverses parts, la ciutat pot ser concebuda i definida com una xarxa, els límits de la qual s'estableixen allà on les interrelacions decauen o cessen.

D'aquesta manera, l'anàlisi plantejat, més enllà de mostrar la importància de la capital dins del sistema urbà mallorquí, pretén també posar en relleu altres municipis que puguin esdevenir centres rellevants de mobilitat. Ara bé, el mètode, molt atractiu, no es troba tanmateix exempt de limitacions i dificultats. Així, cal tenir en compte, com explica Nel·lo, que *“la ciutat [...] més que una xarxa, és una xarxa de xarxes de geometria variable”* i degut a això hi ha tants fluxos com funcions poden registrar-se sobre el territori. És per això que *“les delimitacions funcionals han de ser, doncs, necessàriament restrictives i solen prendre en consideració una sola funció”* (2001: 28).

El nostre anàlisi realitzat tractarà en concret la mobilitat obligada, també anomenada residència-treball. Per l'illa de Mallorca els treballs entorn a la mobilitat interior publicats són relativament escassos, es compta amb els estudis de Seguí i Ruiz (2012), el qual analitza els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la Universitat de les Illes Balears, i també amb el de Seguí (2013) que analitza la distribució modal de la mobilitat a l'illa de Mallorca i aprofundeix en la mobilitat dins del municipi de Palma. Així, el present anàlisi és complementari a la informació disponible fins al moment.

Per fer-ho, en primer lloc, i amb la intenció d'exposar l'estat de la qüestió, s'ha cartografiat i posteriorment analitzat la primera destinació incloent i excloent Palma com a destí, de tal forma que han pogut detectar-se també els subcentres que, amb la importància de la capital, queden relegats a un segon pla. Aquesta informació es complementarà amb l'anàlisi de l'autocontenció, és a dir, amb *“la capacitat de cada territori [...] de contenir a l'interior la mobilitat que genera”* (Nel·lo, 2010), indicador lligat al procés d'integració territorial.

Tot seguit, entrant de nou en l'anàlisi metropolitana, s'aplicarà un mètode àmpliament emprat, en concret, la darrera actualització del Standard Metropolitan Statistical Areas (SMSA) (OMB, 1998) el qual ha evolucionat recentment tot introduint nous criteris que adapten el mètode a les canviants característiques de mobilitat més actuals, reanomenat com *Core Based Statistical Areas* (CBSA) (OMB, 2010). Les principals virtuts d'aquest mètode són, per una banda, que *“combina elements d'ordre juridicoadministratiu, demogràfic, morfològic i funcional”* (Nel·lo, 2001: 34) portant-nos a una aproximació més complexa i multifactorial; per l'altra, que en la seva darrera actualització s'ha convertit en un mètode apte per analitzar àrees de diferent grandària, podent analitzar unitats amb un abast major o menor als comtats, unitats de referència inicial i; en darrer lloc, que mitjançant la introducció a l'anàlisi d'unitats de referència amb menor rang de població que les actualitzacions anteriors, possibilitant, a més, combinacions entre les àrees resultants, es converteix en un mètode que aconsegueix posar en relleu els subcentres rellevants, així com mostrar la complexitat de la mobilitat que anteriorment havien

cercat incorporar autors com Clusa i Roca (1997) mitjançant la incorporació de metodologies complementàries al mètode.

Com és sabut, la metodologia d'anàlisi metropolitana va ser creada als Estats Units d'Amèrica (EUA) per definir les àrees metropolitanes de les seves ciutats. En la seva llarga evolució, ha anat adaptant-se als processos i a les diverses etapes de construcció urbana, sofrint modificacions substancials després de ser aplicat per primer cop al 1905. Des de que va analitzar-se per primera vegada a Espanya la mobilitat residència-treball al cens de 2001, la SMSA de 1990 ha estat aplicat en diverses ocasions per les principals ciutats de l'Estat espanyol, un exemple n'és el cas de Boix (2006). Ara bé, tot i així, dins de l'Estat espanyol es troben també altres exemples que cerquen aproximar-se a l'anàlisi funcional mitjançant diverses metodologies. Un exemple n'és el cas de Castanyer, Gutiérrez i Vicente (2009) que analitzen l'evolució de la mobilitat entre 1981 i 2001 a Catalunya, aplicant l'anomenat "model de cohesió", mitjançant el qual s'aproximen a la delimitació d'àrees urbanes funcionals. Un altre exemple és el treball de Marmolejo, *et al* (2011) on els autors apliquen per les principals ciutats espanyoles (Barcelona, Bilbao, Madrid, Màlaga, Sevilla, València i Saragossa) fins a quatre metodologies diferents, les formulades per GEMACA (1996); Roca, Moix i Burns (2001); Marmolejo, Aguirre i Ruiz (2010); i Roca, Arellano i Moix (2011), fent possible així observar els resultats dispars de les diferents propostes metodològiques. Una altra aproximació destacada és la que realitzà Feria (2008), de la qual recentment l'autor n'ha actualitzat els resultats treballant amb dades de 2011 (Feria i Martínez, 2016). A partir d'aquest darrer treball, que analitza les mateixes dades amb les que s'ha comptat per la present tesi doctoral, es podrà conèixer la diferència de l'abast de les àrees metropolitanes funcionals identificades a partir de les diferents metodologies.

En darrer lloc, com podrà veure's en el capítol pertinent, la darrera adaptació del mètode funcional de 2010 serà modificada dels seus criteris originals variant-ne la mitjana de mobilitat original, tot introduint-hi la mitjana de mobilitat residència-treball pròpia de Mallorca, particularitzant així l'anàlisi d'aquesta variable per tal d'aconseguir un resultat ajustat a les característiques de l'illa.

2.2.5 La localització i jerarquia dels serveis

El coneixement i anàlisi dels serveis radicats en els municipis, són també un element indispensable per entendre el pes de cada node dins de la xarxa que conforma el sistema urbà. Els treballs pioners entorn a aquesta temàtica per la major de les Balears van venir de la mà

d'Albert Quintana (1949 - 1978), on a la seva tesi doctoral *El sistema urbano de Mallorca* (1979) hi dedica un capítol sencer.

Com és per tots conegut, la feina de Quintana marcà un punt d'inflexió en la concepció i la utilització de la geografia com a eina d'estudi del territori. La seva tesi doctoral és una ambiciosa recerca en la que mitjançant un anàlisi de l'illa des de diferents dimensions aconsegueix completar el primer treball sobre geografia urbana a Mallorca, contribuint també a la renovació del conjunt de la geografia espanyola (Capel, 2003).

El treball de Quintana fou tant rellevant degut a que entre els seus objectius es trobava el d'introduir un canvi en els estudis de geografia, passant d'una geografia descriptiva, que era la que majoritàriament s'havia treballat a l'illa fins al moment, (Bisson (1964), Rosselló i Verger (1964), Deffontaines (1967), entre altres), a una geografia que implicava la utilització de mètodes estadístics de cada cop més refinats (Capel, 2003). D'aquesta manera Quintana aplicà per primer cop a Mallorca les teories quantitatives d'autors com Walter Christaller (1933), Alfred Lösch (1944) i Brian Berry (1971), realitzant un anàlisi pioner sobre el sistema comercial, en concret sobre els establiments al detall i els serveis.

La investigació geogràfica entorn a la Teoria de Llocs Centrals arribà a Espanya “*con bastante retraso, al igual que otro tipo de temas y teorías considerados como pertenecientes a la Nueva Geografía*” (López, 1987: 449). De fet, el primer anàlisi entorn a la centralitat a l'Estat espanyol fou el de Estébanez (1974) el qual presenta, només 5 anys abans del treball d'Albert Quintana, una tesi doctoral entorn a la jerarquia urbana de Cuenca. Rellevant és també, tant per a l'estudi de la centralitat com de la jerarquia dels serveis la tesi doctoral de Pilar Riera (1988), la reflexió de la qual ha estat de gran importància als efectes de la nostra recerca. Els estudis sobre la centralitat dels nuclis urbans no han perdut rellevància a l'actualitat, de fet, alguns autors com Nogués (2001), Becerra (2013) o López (2016) utilitzen les bases que va introduir inicialment Walter Christaller (1933) el qual “*dio paso a la idea de las configuraciones económicas y espaciales del entorno, específicamente de lugares concéntricos de tipo jerárquico entre las ciudades*” (Becerra, 2013: 70). La finalitat d'aquest capítol és doncs la d'actualitzar el treball de Quintana per tal de veure l'evolució en els més de 40 anys que separen els estudis.

Ara bé, cal posar èmfasi en que aquestes metodologies també plantegen, igual que ocorre amb la variable poblacional, una concepció jeràrquica del sistema urbà que pot haver quedat obsoleta pel fet que actualment el “*desenvolupament de les comunicacions i les telecomunicacions ha afeblit els vincles únics de jerarquia en el sentit que avui un mateix territori genera i rep una gran diversitat de fluxos i es relaciona amb una multiplicitat de centres*” (Nel·lo, 2001: 32).

Com explica Dematteis (1991: 424) i comparteix Nel·lo (2001: 33), mitjançant aquestes metodologies és molt difícil arribar a una delimitació, degut a que la pròpia concepció del territori per part del mètode (Christaller, 1933; Berry, 1971) ho fa gairebé impossible.

Tot i així, al igual que ocorre en el capítol d'anàlisi de la dinàmica poblacional, el coneixement de l'evolució en la distribució dels establiments ha estat per a nosaltres un mitjà que ens ha permès aproximar-nos al concepte de jerarquia. Així, els resultats ens permetran arribar a unes conclusions indispensables que ens conduiran a conèixer, tant l'evolució de l'enteniment del territori entre l'estudi de Quintana i el present, com l'estat actual d'aquesta dinàmica dins el sistema urbà.

2.3 Conclusions

Com s'ha anat veient al llarg del capítol, la complexitat del fenomen urbà i de la caracterització de la ciutat ha portat als principals autors a reformular el mode mitjançant el qual fins aleshores s'havia intentat analitzar-lo i comprendre'l. Passar d'intentar definir les seves característiques, a concebre les seves motivacions i implicacions a partir del procés d'urbanització ha permès accedir a un estadi més evolucionat de comprensió. Les noves oportunitats d'aquest canvi de perspectiva entorn a l'anàlisi de les ciutats obre el camí cap a un enteniment, no només més complex, sinó també més particularitzat de cada cas, on a partir d'anàlisis comparatius entre diferents exemples es podran detectar les característiques generals. Això posa de rellevància que tan important és el procés de transformació de les ciutats, com l'evolució en la forma d'analitzar-les.

Ara bé, com hem dit, el reconeixement de la rellevància dels processos territorials per sobre de les formes urbanes, no porta cap a la negació de la importància de la segona. Tot el contrari, la forma genera i evoluciona com a part del procés, essent, per tant, la base sobre la que es produeix la transformació cap a estadis més complexos i d'interconnexió a diferents escales. És per això que l'objectiu de definir i delimitar la ciutat de Palma a partir de diferents variables en la present recerca no és un pas en va, sinó que assenta les bases entorn a l'estructura del sistema urbà mallorquí i entorn a l'abast de la ciutat al final de la primera dècada del segle XXI.

Així, tal com s'ha exposat per cada una de les variables que s'analitzaran en els capítols centrals de la tesi, les metodologies que s'utilitzaran per arribar als objectius marcats cerquen, a més d'ajustar-se i ser òptimes per a la realitat territorial que es pretén representar, treballar amb diversos factors per tal de mostrar la complexitat que caracteritza al fenomen urbà. Però encara

més, s'ha cercat establir un diàleg amb treballs precedents realitzats també en l'estudi de l'illa de Mallorca, els quals s'han actualitzat podent així veure'n l'evolució. Això ha estat particularment així pel que fa a l'anàlisi de les variables població i activitat comercial.

Com podrà observar-se en els capítols pertinents (quart, cinquè, sisè, setè i vuitè), tornaran a aparèixer de nou els aspectes metodològics aquí anunciats prèviament a l'anàlisi de cada una de les variables escollides. D'aquesta manera cada capítol comptarà amb una estructura similar de desenvolupament: s'hi presentarà el marc de referència, els objectius específics i les conseqüents hipòtesis, els antecedents, l'estat de la qüestió i, de nou, es farà èmfasi en la metodologia utilitzada, així com amb les variacions introduïdes, amb la intenció de tenir present les particularitats i característiques de cada cas previ al seu anàlisi.

Un cop definit el marc conceptual i explicat com es desenvoluparà la recerca, passem tot seguit, abans d'entrar de ple en els capítols centrals, a conèixer quins han estat els antecedents al debat que ens han portat fins a l'actualitat. Per fer-ho, repassarem quina ha estat l'evolució del territori mallorquí fins a la segona dècada del segle XXI, tant des del punt de vista físic, com normatiu i de planificació urbanística i territorial, així com de la concepció del territori que ens han transmès els principals pensadors i estudiosos mallorquins.

Capítol 3. Antecedents del debat i estat de la qüestió

3. Antecedents del debat i estat de la qüestió

“El ressorgiment de la nostra terra”, aquestes van ser les paraules escollides per Gabriel Alomar i Villalonga en el discurs que va pronunciar a l’Ajuntament de Palma per referir-se a l’enderrocament de les murades, en l’ocasió del nomenament d’Eusebi Estada com a fill il·lustre de Ciutat l’any 1902. Per l’autor, republicà i progressista, l’enderrocament de les murades suposa una nova oportunitat, per això recitava:

“Palma es badarà, com una poncella, en una nova eflorescència de llibertat i esdevindrà la Ciutat futura, nascuda de l’abraçada dels monuments antics, xopats de romanticisme i de bellesa espiritual, amb les vies de la nostra civilització novellament clàssica” (Alomar, 1902: 60).

Com bé sabem, l’expansió territorial de Ciutat va començar a inicis del segle XX, però ja anteriorment des de l’inici de la Renaixença a Mallorca, en paral·lel al procés de recuperació cultural i lingüístic, es plantejaren reflexions polítiques sobre el futur de la ciutat de caràcter ben diferent a les que s’havien plantejat fins aleshores (Oliver, 1899).

Aquest capítol té precisament per objectiu explorar els antecedents del debat sobre la relació entre ciutat i territori a Mallorca. Així, oferirà una panoràmica de la seva evolució justament a partir de dos moments cabdals: la Renaixença i l’enderrocament de les murades. Amb aquesta finalitat s’analitzarà la concepció de ciutat que, de finals del segle XIX, al llarg del segle XX i fins a l’actualitat, s’ha anat construint per part de diversos moviments culturals i ideològics mallorquins. Com es veurà, en aquest debat – que conté, de fet, els antecedents a partir dels quals es desenvolupa el nostre estudi – hi han intervingut no només els principals estudiosos illencs, sinó també bona part dels més destacats protagonistes de la vida cultural i política mallorquina del segle XIX ençà.

A través d’aquesta panoràmica es pretén mostrar com el debat i els conceptes que s’han anat emprant, han anat succeint-se i actualitzant-se per tal de fer front a noves realitats i, sobretot, per tal d’apostar per l’evolució futura, un futur ple de reptes que farà necessària l’evolució dels conceptes per adaptar-los a noves realitats i a nous interessos. No podia ser pas d’una altra manera ja que, com veurem, el debat sobre ciutat i territori a Mallorca expressa, sobretot, les contradiccions i les esperances inherents al desenvolupament històric i a les relacions socials al llarg del període estudiat.

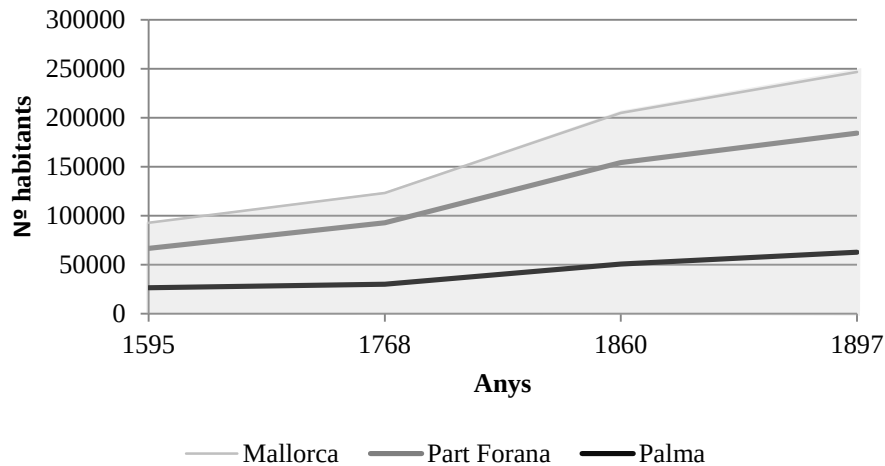
El capítol es troba estructurat a partir d'una periodització dels aproximadament 150 darrers anys de la història urbana de Ciutat i, també, del conjunt de l'illa. Es distingeixen sis etapes: del sexenni democràtic a l'enderrocament de les murades (1868-1902); l'alliberament de Ciutat (1902-1936); guerra civil, dictadura i autarquia (1936-1959); la represa (1959-1975); continuïtat del creixement urbanístic i metropolitanització (1975-1996) i; la homogeneïtzació turística del territori mallorquí (1996-2014), en les quals s'aniran mostrant les diferents etapes que en certa manera marquen un abans i un després en la pròpia evolució i concepció del territori. D'aquesta manera, com veurem, quedaran diferenciades dins cada etapa tres elements: a) l'evolució de la població i l'estructura urbana; b) les reflexions polítiques, les emeses pels intel·lectuals i fins i tot aquelles extreïdes de la literatura mallorquina i; c) les actuacions de gestió i organització de la ciutat que han contribuït a obrir-la, de cada cop més, sobre l'illa.

3.1 Del sexenni democràtic a l'enderrocament de les murades (1868-1902)

“La ciutat y son terme és poblat de moltíssima gent, molt belicosa y esforsade” (Binimelis, 1595)⁶, aquesta era la percepció de la població de Ciutat del mallorquí Joan Binimelis (1539/40-1616), format com a astrònom, matemàtic, geògraf i cartògraf, el qual invertí gran part de la seva vida a descriure Mallorca, fent-ne la primera descripció geogràfica i arribant a completar un total de set llibres sobre diferents aspectes de l'illa, així com un seguit de mapes (Binimelis, 1595). Com veiem a la Figura 2, la *“moltíssima gent”* a la que es referia Binimelis eren unes 26.270 persones, les quals representaven poc més del 28% de la població de tota l'illa.

⁶ L'obra de Joan Binimelis (1595) *Història general del Regne de Mallorca* compta amb la publicació recent d'una part de la seva feina, en concret d'una edició crítica del Llibre V titulat *Llibre que tracta de la descripció particular de la illa de Mallorca e viles, e d'algunes coses memorables que en ella s'han seguides*, a cura de Juli Moll (2014). En aquesta part reeditada, Binimelis va fer una descripció geogràfica de Mallorca i les seves viles, part que, tal com explica Moll, manté certa vigència i gaudeix d'interès encara avui en dia.

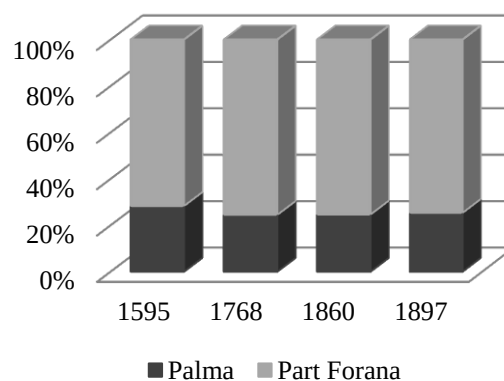
Figura 2. Evolució de la població de Ciutat, Part Forana i del conjunt de Mallorca entre 1595 i 1897⁷



Font: Elaboració pròpia a partir de Binimelis (1595) i IBESTAT.

Com mostra la Figura 2, des de les dades amb les que treballà Binimelis (1595) i al llarg de al voltant de 300 anys, l'evolució del total de població que suportava l'illa va anar en augment, passant de gairebé 100.000 habitants a al voltant de 250.000. De fet, aquest augment van experimentar-lo tant Palma, com la resta de l'illa, les quals van triplicar els seus efectius en aquest període. Així, pot veure's en la següent figura (Figura 3), que contrasta l'evolució en el creixement relatiu de Ciutat i Part Forana, com el pes de la capital dins del sistema urbà es mantén gairebé estable, de manera que el gran gruix de població (al voltant del 80%) es troba assentat a Sa Part Forana.

Figura 3. Evolució acumulada dels percentatges de Ciutat i Part Forana entre 1595 i 1897

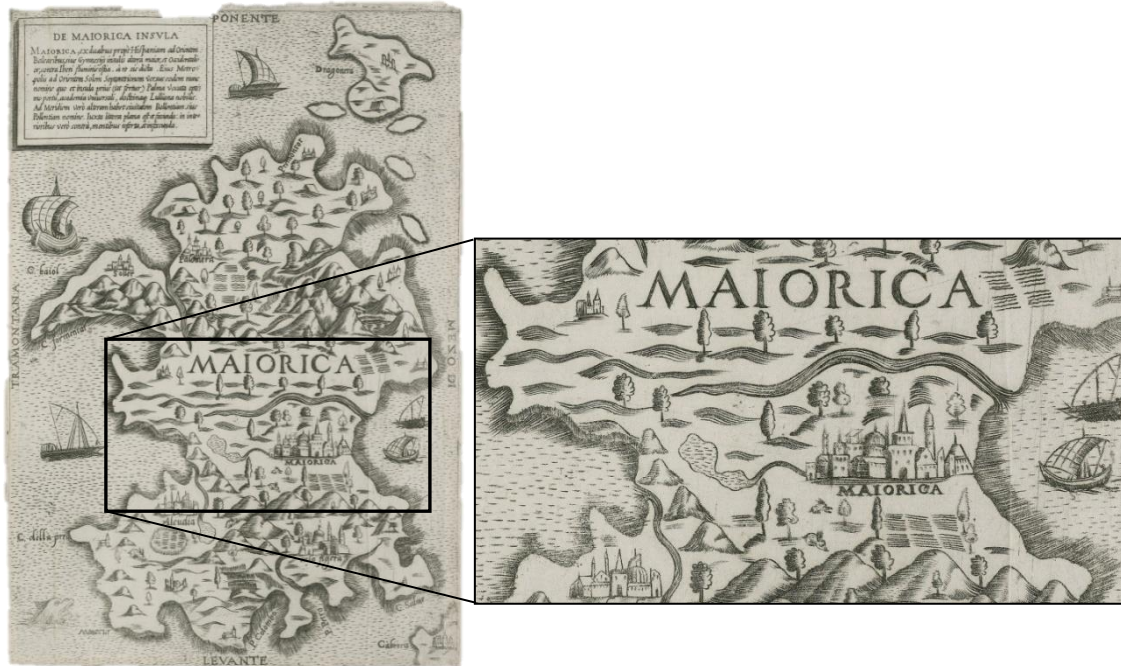


Font: Elaboració pròpia a partir de Moll (2014) i IBESTAT.

⁷ Les dades referents a 1595 de l'obra de Joan Binimelis fan referència als termes com unitats administratives. Les dades de 1768 són del Cens d'Aranda i fan referència a parròquies. I les de 1860 i 1897 són relatives a dos censos històrics del segle XIX, els quals fan referència a les unitats administratives municipals, tenint en compte la quantitat i configuració de municipis del moment. D'altra banda, a partir del cens de 1860 fins al de 1981 la quantitat de població fa referència a la població de dret.

A finals del segle XVI Ciutat no comptava encara amb les murades renaixentistes. De fet, com il·lustrà Camocio a la seva representació datada de l'any 1560 (Figura 4), la capital hi apareix sense les murades construïdes pels musulmans a finals del segle XI (Tous, 2004), representació que no es produirà més, ja que, com veurem, a partir de la construcció de les murades renaixentistes, aquestes formaran una part indispensable en la majoria de il·lustracions de la ciutat de Palma.

Figura 4. Detall del mapa de Camocio, G.F., titulat *De Maiorica insular*, datat de l'any 1560

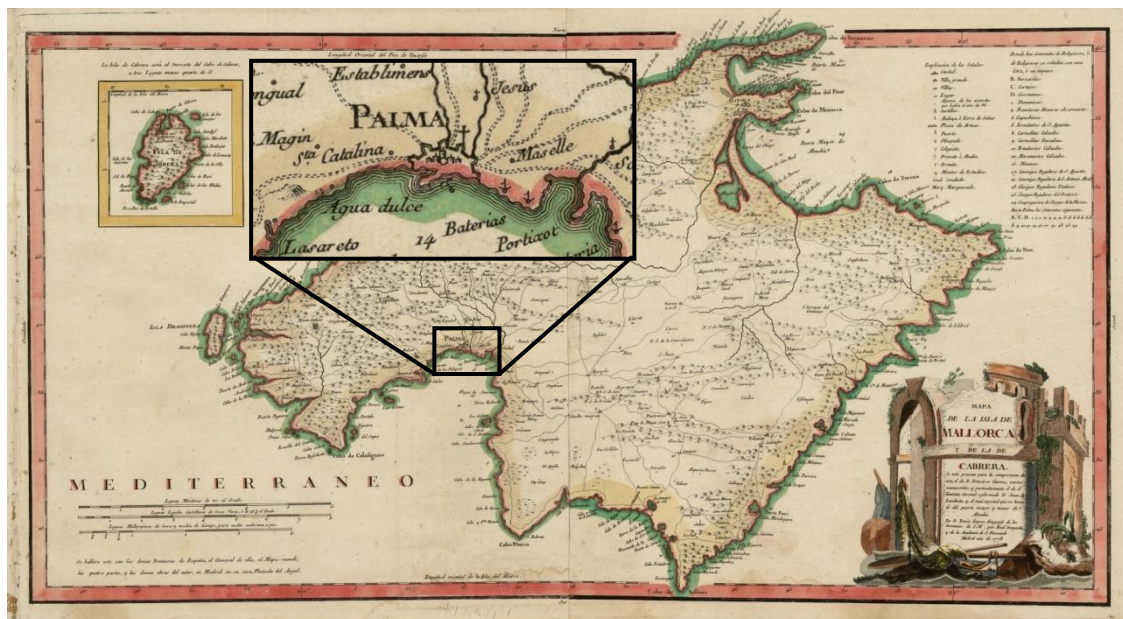


Font: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

En concret, no fou fins entorn a l'any 1623 que va culminar-se el procés de construcció de la cinquena i darrera de les murades de Palma⁸. A partir d'aquí, com veiem a la Figura 5, per identificar Ciutat s'emprava la forma característica de les murades renaixentistes, tot i il·lustrar-hi de manera discreta els contorns de les edificacions.

⁸ Com és sabut, fins al segle XVI, Palma havia comptat amb quatre cintes successives de murades: els romans construïren els dos primers recintes emmurallats, mentre que els musulmans els tercers i els quarts, datant aquest darrer d'entre els anys 1076-1114. Per a un estudi complert sobre l'època romana i musulmana, veure Rullan, 2002: 107-168.

Figura 5. Detall del mapa de Tomás López, titulat *Mapa de la Isla de Mallorca y de la de Cabrera*, de 1773



Font: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

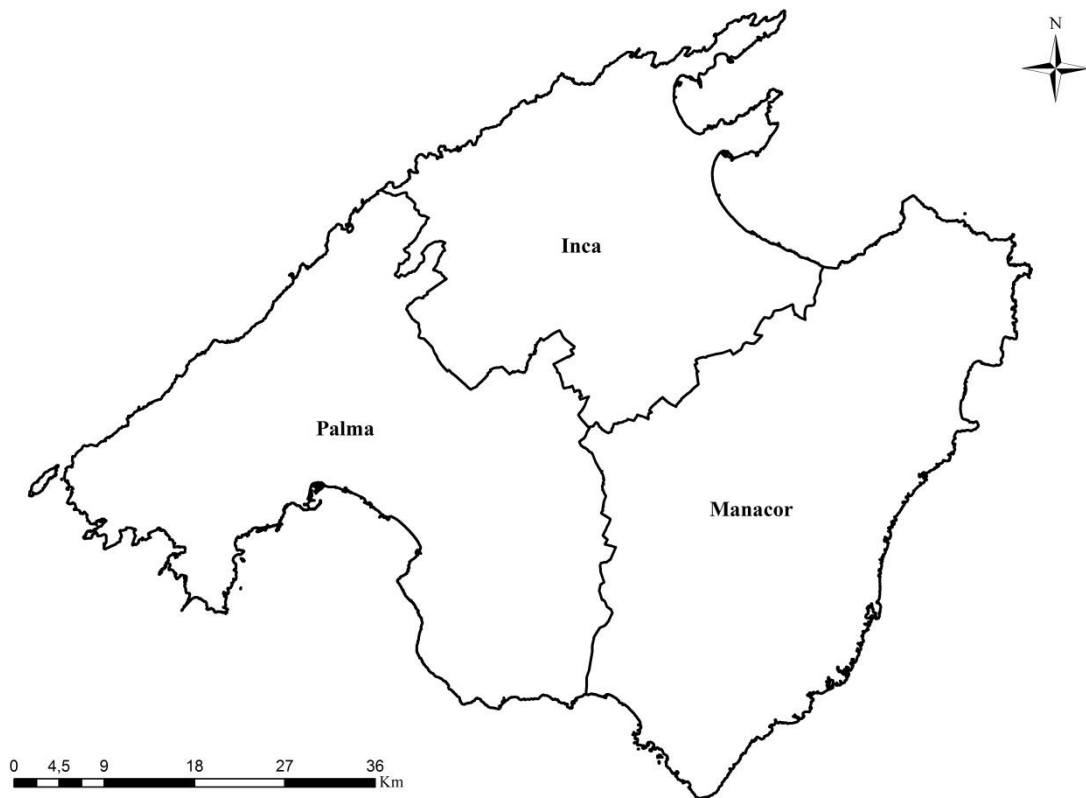
Tanmateix, com acabem de veure, en aquest període el creixement demogràfic de Palma fou moderat i l'espai dins de les murades no es reblí immediatament. Si entrem en detall en cada un dels quatre anys de referència, l'augment poblacional de Ciutat (Figura 2) entre 1595 i 1768 fou només de 3.875 persones en 173 anys, mentre que la població de la resta de l'illa augmentà en 26.370 habitants. Aquesta diferència de creixement a favor de Sa Part Forana reflectí òbviament en el pes relatiu de la ciutat respecte el conjunt mallorquí: Palma passà de contenir el 28,3% de la població a l'any 1595 al 24,5% a l'any 1768 (Figura 3).

Aquesta tendència conegué, tanmateix, una certa inflexió a partir de la segona meitat del segle XVIII i de la primera del segle XIX, quan la població de Palma començà a créixer de manera decidida. Així, si continuem analitzant les dades de la Figura 2, a l'any 1860 Ciutat havia assolit una població de més de 50.000 habitants, tot i que el percentatge de població que representava, en contrast al total de l'illa, tot just s'havia mantingut. Cal tenir en compte que l'impacte de la industrialització a Mallorca no fou gaire rellevant, però bé és veritat que amb la implantació de la màquina de vapor al transport marítim (Rullan, 2002: 196) el Port de Palma agafà molta importància dins el Mediterrani i reactivà l'economia de l'illa (Quintana, 1974c), tant és així que entre 1860 i 1897 la població de Ciutat augmentà en 12.100 habitants més.

D'altra banda, per acabar de contextualitzar aquest episodi inicial de la urbanització contemporània mallorquina, cal esmentar que un any després de la divisió territorial d'Espanya

de Javier de Burgos de 1833, que incloïa 49 províncies, la província Balear, al igual que la resta de territori espanyol, fou subdividida⁹ “a escala més local i per afers més concrets, en *Partits Judiciales*. A Mallorca se’n creen tres amb capçalera a Palma, Inca i Manacor” (Rullan, 2002: 191). Aquesta fou la primera divisió administrativa a nivell comarcal de l’illa (Figura 6), la qual tindrà influència, com veurem en el pròxim capítol, en futures polítiques territorials. Com explica Rullan “l’administració en general, a més de la justícia, usará el triangle Palma-Inca-Manacor per guanyar efectivitat en les seves polítiques a nivell local” (2002: 191).

Figura 6. Mapa amb estructura tripoïdal dels Partits Judiciales a Mallorca



Font: Elaboració pròpia a partir de Rullan (2002).

Un cop contextualitzat el període al que ens referirem, passem a veure alguns dels principals autors, el seu pensament, així com les intencions i decisions que es prengueren sobre la ciutat des del sexenni democràtic fins a l’enderrocament de les murades.

⁹ “La famosa Y dels partits judicials s’instaurà pensant en distàncies a recórrer pels potencials usuaris més que en les poblacions capçaleres. Fins a un segle després, Palma, Inca i Manacor no assolirien el cim del sistema urbà” (Rullan, 2002: 192). Per conèixer el llistat de pobles de la divisió original dels partits judicials de 1834, veure el Reial Decret de 21 d’abril de 1834, Subdivisión en partidos judiciales de la nueva división territorial.

3.1.1 Orígens del debat sobre la relació entre Palma i Part Forana

Amb els aires de renovació política del Sexenni democràtic i amb els primers compassos de la Renaixença Mallorquina, entre 1868 i 1874, es deixaren sentir les primeres inquietuds a Palma sobre la necessitat d'una reforma urbana profunda¹⁰. L'illa es regia institucionalment pel govern de l'Estat i per la Diputació Provincial¹¹, la qual en aquesta etapa no tingué un paper gaire determinant degut, principalment, a la feblesa del projecte polític liberal. Encara que de tota manera s'aconseguien impulsar, com veurem, reformes significatives i, sobretot, aires de canvi.

En efecte, després de la caiguda del regnat d'Isabel II, republicans i progressistes llançaren la noció que per tal d'aconseguir el creixement industrial i econòmic de Mallorca, Palma havia de canviar molt urbanísticament. Així, fou durant aquests breus sis anys quan es plantejà per primer cop la necessitat d'enderrocar les murades dins les quals Palma estava reclosa (Martorell, 2009). Cal recordar, per tenir present el context, que Barcelona havia iniciat la demolició de les seves murades alguns anys abans, al 1859, i que d'altres ciutats de l'entorn, com Tarragona i València estaven anant pel mateix camí. Palma comptava llavors amb una densitat mitjana de població que superava els 400 hab./ha, mentre que la normativa urbanística del moment aconsellava no superar els 300 hab./ha. De nou, com a element de contrast cal recordar que la Ciutat Vella de Barcelona presentava una densitat mitjana extraordinàriament alta, de 980 hab./ha, mentre que el Madrid d'intramurs voltava entorn als 380 hab./h, dades més pròximes a les de Palma (Cabrè i Muñoz, 1994).

Altres mesures de caire urbà que anaven sorgint foren la reforma del port, la implantació del ferrocarril, la necessitat d'un eixample i la desamortització d'un seguit d'espais urbans. Tots aquests plantejaments modernitzadors anaven orientats a potenciar la ciutat i a obrir-la, però, no van començar a fer-se tangibles fins a inicis del segle XX (Martorell, 2009).

L'origen d'aquests projectes de reforma urbanística prengueren força dins l'època en la que el republicanisme més radical i federalista arribà al poder. Com explica Martorell (2009: 7-8), durant aquests breus sis anys van aparèixer un gran nombre de periòdics amb forta càrrega ideològica, i van proposar-se acabar amb el caciquisme i l'hegemonia de la oligarquia terratinent, amb la intenció de millorar les condicions de les classes baixes. A més, com explica la mateixa Martorell *“durant el Sexenni els republicans van promoure la participació ciutadana*

¹⁰ Sobre la història urbana de Palma vegeu les successives aportacions de González, 2001, 2005 i 2006. Per una visió de conjunt sobre el sexenni democràtic vegeu Peñarubia (2005).

¹¹ Per una panoràmica de la història de les institucions pròpies de les Illes Balears veure l'article de Sebastià Serra (2004) “La institucionalización y articulación de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares”.

generant debats sobre temes que els afectaven directament, aconseguint així generar opinió pública” (2009: 8). Fou doncs dins d’aquest context en el que la ciutat de Palma començà a veure senyals de canvi, tot i que el plantejament d’aquestes mesures, principalment les urbanístiques i de sanejament de Palma, foren tardanes dins el context espanyol i europeu.

Amb el restabliment de la monarquia borbònica, iniciant-se el període de *la Restauració* (1874-1931), caracteritzat en principi per una certa involució, emergiren altres forces polítiques i nous moviments socials. Però, tot i els canvis de govern, la necessitat de la reestructuració urbana de Palma ja no tingué marxa enrere. Tant és així que quan els canvis es concretaren, com veurem més endavant, amb l’enderrocament de les murades de la ciutat s’encetà el debat històric sobre el que fixa les bases la present recerca, debat que fins a l’actualitat ha estat àmpliament concorregut: fins on arriba la ciutat? Com podem distingir ciutat i camp a l’illa de Mallorca?

Així, en aquest període, aparegueren, de cada cop de forma més nombrosa, les veus d’intel·lectuals mallorquins, com les de Miquel dels Sants Oliver, Gabriel Alomar i Villalonga i Pere Oliver Domenge, entre d’altres, que reclamaven un canvi en la vida social mallorquina, tant pel què fa a la cultura i al govern, com en el propi enteniment de la ciutat i en la seva importància dins el territori.

El periodista, poeta i assagista Miquel dels Sants Oliver (1864-1920), fou un dels protagonistes d’aquest debat. L’autor destacà entre d’altres coses per ser ideòleg de *El Regionalisme* (Oliver, 1899¹²) i impulsor de la transició de la *Renaixença* al *Modernisme*. Criticava la societat mallorquina de la *Restauració*, juntament amb d’altres personatges com Bartomeu Amengual (1866-1961), Fèlix Escalas (1880-1972), Gabriel Alomar i Villalonga (1873-1941), Antoni Noguera (1880-1972) i Joan Torrandell (1869-1937), els quals, ben aviat van tenir mitjans de comunicació propis: “*La Roqueta*”, “*Nova Palma*”, “*Figaro*”, “*La veu de Mallorca*”, “*La Ciudad*” i el diari “*La Almudaina*”, en els que exposaven el seu ideari i el donaven a conèixer entre la població.

El seu corrent ha d’emmarcar-se, com hem esmentat, en el context de la *Renaixença*, amb la irrupció de moviments intel·lectuals i amb la consolidació del nacionalisme català, estimulat, tot això, des del Principat (Aguilera, 1998). Així, *El Regionalisme*, en paraules del seu propi ideòleg es defineix com:

¹² Les publicacions de l’Oliver a la premsa periòdica sobre el seu ideari, posteriorment recollides en l’obra *La qüestió regional* (1899), formen els primers esbossos del pensament polític més influent del moviment renaixentista a Mallorca. Sobre la *Renaixença mallorquina*, en la que Oliver tingué un paper tan destacat, cal veure en particular Mir (1975) i Graña (1998).

“no es otra cosa que el reconocimiento de la variedad regional, contra el teorema de la absorción uniformista y la división territorial arbitraria [dins l'Estat espanyol], (...)la doctrina regionalista es una doctrina de concordancia entre las partes y el todo. Tiende a dar al Estado, no aquella uniformidad abstracta y fúnebre, que Menéndez Pelayo llama <verdadera uniformidad de la muerte> sino la fecunda unidad, <orgánica y viva>, de un cuerpo en el cual las regiones representan órganos activos, con función propia” (Oliver, 1899).

Mitjançant aquest moviment, Miquel dels Sants Oliver, juntament amb els altres autors afins al seu pensament, reclamava la idoneïtat de les regions per tenir iniciativa política i capacitat de govern. De fet, és prou conegut que a l'Estat espanyol hi hagué diversos intents de descentralització dels poders mitjançant constitucions que no van arribar a aprovar-se o a aplicar-se. D'aquesta manera, *El Regionalisme* és un ideari clau per entendre la concepció del territori mallorquí d'aquest període, el qual no triomfà, però sí que guanyà adeptes.

Doncs bé, dins aquest moviment la reflexió sobre l'enfortiment i la modernització de Palma tingué una importància cabdal. Això fou així, especialment en el període inicial quan el moviment mantenia encara el seu impuls transformador i progressiu. Fou en aquests anys quan els seus membres encoratjaven i aplaudien els esforços per transformar i modernitzar la ciutat. Tanmateix, a mesura que el moviment anà perdent impuls i es feu més evident el gir conservador que afectà a bona part dels seus postulats, aquest interès per la ciutat anà decaient, i fou mica en mica substituït pel ruralisme anecdòtic del que Llorenç Villalonga faria befa anys més tard a *Mort de Dama* (1931).

3.1.2 L'inici discret de l'enderrocament de la murada

L'enderrocament de la murada de Palma s'inicià, com s'ha dit, a mitjans del segle XIX i prengué força durant el període del sexenni democràtic:

“Con motivo de la caída del trono de Isabel II, en la sesión del 9 de octubre de 1868, el regidor D. Gabriel Humbert pidió y fue acordado [...] el derribo de las murallas. [...] Después de muchas tentativas, tropezando siempre con la resistencia obstinada del Ramo Militar, se consiguió, por fin, que el Presidente de la República, D. Estanislao Figueras, decretara en 1873 el derribo del trozo comprendido entre la puerta del Muelle y la de Atarazanas” (Seguí, 1985: 394).

El 1868 fou el segon cop que van escometre's les murades, ja que el 1854 s'havia romput per primer cop el recinte emmurallat que tancava la ciutat, obrint-se una porta entre Sa Llonja i la Casa del Chacón. De fet, la demanda d'enderrocament tenia nombrosos antecedents, entre els que destaca la proposta de Pere d'Alcántara Peña i Nicolau (1823-1906), qui l'any 1859 va adjuntar al pla topogràfic de la ciutat d'intramurs, una memòria en la que assenyalava la urgent necessitat d'un eixample per Palma (Seguí, 1985).

A aquest seguit de fites importants, se n'hi uneix una altra, la publicació del llibre *La Ciudad de Palma* de l'enginyer Eusebi Estada (1843-1917) el 1885. L'autor hi explica les necessitats d'alliberar-se de la murada i d'actuar entorn a les “zones polèmiques” (Seguí, 1985: 394). L'executòria d'Estada en l'alliberament i posterior construcció de la ciutat de Palma va resultar decisiva. En la tradició de la relació entre urbanisme i higienisme, tan propis de la disciplina en els seus orígens, l'enginyer participà, juntament amb quatre metges balears, Enric Fajarnés, Bernat Riera, Antoni Mayol i Emili Darder, en l'elaboració d'uns estudis de valoració de l'estat de la salut de la població de les illes. Aquest tipus d'anàlisis científics van intensificar-se a finals del segle XIX, oferint una lectura local i coetània de l'estat sanitari balear (Pujadas, 2012). Aquests estudis, de fet, evidenciaren que les condicions de les illes eren millors que les de la resta d'Espanya, però, amb la intenció de no aturar el procés de desmantellament de la fortificació, van ser interpretats en clau derrotista com a part del discurs de reforma sanitària que propugnava l'higienisme (Pujadas, 2012), discurs emprat també per la creació i modernització de les infraestructures urbanes (Pujadas, 2012; Pujadas i Salas, 2014).

El pensament d'Eusebi Estada fou influït per diferents figures com, per exemple, la de John Frederic La Trobe Bateman (1810-1889), el qual va aconseguir la concessió de la dessecació de les terres de l'Albufera d'Alcúdia (March, 2002). Aquestes relacions permeteren a Estada treballar en diversos camps i complementar els seus coneixements. Ara bé, l'enginyer que anava publicant els seus estudis i treballs en diferents revistes, no desaprofitava ocasió per focalitzar l'atenció en la necessitat d'enderrocar la murada i fer créixer la ciutat. Al costat dels arguments higienistes, el seu raonament es centrava en gran mesura en demostrar la inutilitat estratègica de la murada renaixentista a finals del segle XIX. Així mateix, propugnava també la implantació del ferrocarril i de la ampliació i millora de la xarxa de carreteres.

Figura 7. Plànol de Palma de 1884, atribuït a Eduard Fontserè i Mestre



Font: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

Finalment, el 1895 es va aprovar la *Ley de cesión y derribo de las murallas*, que establia les bases a complir per procedir a executar la demanda de demolició tan desitjada. Encara que per autoritzar la demolició d'unes fortificacions va caldre un projecte general d'eixample, amb el propòsit de fer créixer i ordenar urbanísticament la nova ciutat d'extramurs (Seguí, 1985). El projecte d'eixample guanyador va ser el de Bernat Calvet i Girona (1864-1941), inspirat llunyanament en el Pla Haussman de París. Com a darrer pas, i tal i com explica Seguí “el 12 de febrero de 1902 se reunió el Ayuntamiento en sesión extraordinaria para dar cuenta de que el rey Alfonso XIII había firmado la Real Orden concediendo el inmediato derribo de las murallas” (1985: 394).

Tan esperat era l'enderrocament que va cridar-se a la participació popular mitjançant el diari *La Almudaina*, dirigit per Miquel dels Sants Oliver, on hi sortien dia 8 d'agost de 1902 publicats els horaris del ferrocarril modificats dels seus horaris habituals pels dies 10, 11 i 12, amb l'objectiu de facilitar la participació popular en l'esdeveniment (March, 2002: 258). Al dia

següent, també sortí publicat a *La Almudaina*, un discurs del primer regidor socialista de Palma, Francesc Roca, el qual exposa a la població la satisfacció pels esdeveniments que havien d'ocórrer.

“Después ocupó la tribuna y dijo en mallorquín:

Ciudadans y ciudadanes.

Gran es s'alegria que sent es poble de Palma es dia qu'ha vist coronat l'hermós ideal de veure desapareixe aquestes murades, frontera que mos separava d'els altres pobles de s'illa, satisfacció y alegria per veure caure aquesta argolla de pedra que mos midava s'atmosfera anti-higenica y ara podem respirar els aires de sa campinya que donarán vida y calor als pulmones. Vist aquest gran aconteixement devem donar mil de gracias per sa millora de Palma, á s'Ayuntamiento, qui es estat es factô casi més important. Ara es necessari sa canalisació, de ses aigos, aixecar barrios obrers per estreure els obrers de ses cases faltes de higiene, que son ara “sepulturas de seres humanos en vida”...”
(March, 2002: 259).

Com veiem, en el discurs de Roca convergeixen bona part de les idees que havien impulsat l'enderrocament de les murades i l'inici dels eixamples urbans en tantes ciutats ibèriques: l'higienisme, la voluntat d'obrir la ciutat sobre el territori, la millora social i l'habitatge popular¹³. Ara bé, a tot aquest recorregut també cal assenyalar l'existència d'algunes veus en contra de l'enderrocament i del progressisme. Aquestes foren presents a una obra que edità la *Liga de los Amigos del Arte*, en la qual s'hi criticava un “mal entès modernisme o progressisme devastador de tot vestigi del passat, així com el pragmatisme extrem dels grups dominants de la societat ciutadana” (Alemany, 1988).

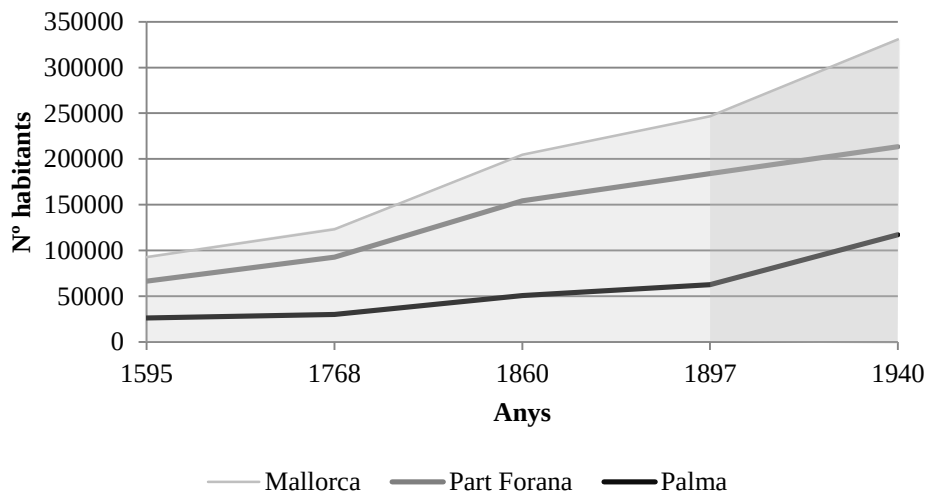
3.2 L'alliberament de Ciutat (1902-1936)

D'aquesta manera, amb el tombant de segle la ciutat es trobava en un moment de canvi radical. La ciutat tancada, aglomerada, viscuda i entesa com un clos, amb un límit físic clar, estava a punt de desaparèixer. De fet, 38 anys després de l'inici de l'enderrocament de les murades, el 1940, Ciutat comptava amb 117.188 habitants, mancant-n'hi encara per arribar als 124.000 que, com veurem, el Pla Calvet preveia que poblarien la ciutat vint i cinc anys després de la seva

¹³ Podem veure un compendi dels projectes d'eixample concebuts en 20 ciutats espanyoles a *El efecto Cerdà. Ensanches mayores y menores* (Ramos i Esteban, 2011), on s'hi exposa també la capital mallorquina.

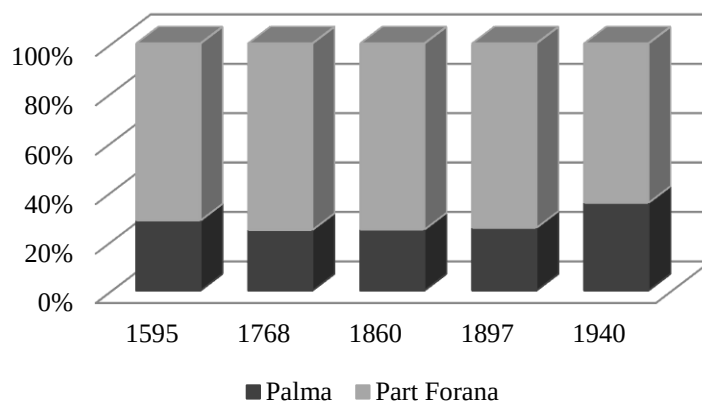
aprovació. Tot i així, com mostra la Figura 8, el ritme de creixement de Palma començava a enlairar-se, va créixer en 54.562 persones entre 1897 i 1940, fent-ho per sobre de Sa Part Forana, que en aquests més de 40 anys va augmentar de forma més discreta, amb 29.253 habitants. Aquesta tendència de concentració de la població cap a la capital es detecta de manera clara a la Figura 9, on pot veure's com el percentatge referent a Palma comença a destacar, passant del 25,4% l'any 1897 al 35,4% el 1940. Tant és així que, com es veurà en els següents apartats, aquesta tendència no aturarà fins ben avançat el segle XX.

Figura 8. Evolució de la població de Ciutat, Part Forana i del conjunt de Mallorca fins a 1940¹⁴



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

Figura 9. Evolució acumulada dels percentatges de Ciutat i Part Forana entre 1595 i 1940



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

¹⁴ En el cens històric de població de 1940 i en els posteriors la unitat administrativa de referència per Palma és el municipi.

Des del punt de vista urbanístic l'etapa que transcorre des d'inici de segle fins l'esclat de la guerra civil fou marcada per la construcció de l'eixample. Tanmateix, cal ressenyar l'emergència d'un altre fenomen: el turisme. Al compàs de l'esfondrament dels primers metres de murada, s'inaugura l'any 1903 a Palma el Grand Hotel. El turisme començava a fer les primeres passes a Ciutat, de manera que cap a l'any 1912 es crearen “*les primeres empreses dedicades a viatges*” (Barceló i Frontera, 2000).

3.2.1 La visió de la ciutat en l'ascens del mallorquinisme progressista

L'inici de l'expansió de la ciutat, llargament anhelat pels sectors progressistes es va veure acompanyada per una florida de reflexions intel·lectuals i polítiques que transformaren notablement la percepció del territori mallorquí per part de les elits culturals de l'illa. Un dels principals autors d'aquesta renovació intel·lectual fou el ja esmentat Gabriel Alomar i Villalonga (1873-1941). Com és sabut, Alomar fou una de les figures senyeres de la vessant progressista de la Renaixença a la qual aportà també el seu propi ideari¹⁵. L'autor, a més de compartir l'ideari de *El Regionalisme*, formulà en aquest període el seu propi projecte cultural que duu per nom *El Futurisme*¹⁶, definida com “*el nom genèric del moviment de la llibertat i del progrés que té com a objectiu capgirar la societat, vèncer la inèrcia conservadora, universalitzar i alliberar els cervells, fer de l'ésser humà el senyor del propi futur i dels destins de la Humanitat els de la màxima llibertat i plenitud personal*” (Molas, 1990: 7).

Com veurem tot seguit, tant en el conjunt de l'obra d'Alomar com explícitament en *El Futurisme* tingué especial importància i significació el debat sobre la relació entre ciutat i territori a Mallorca i a Catalunya. Tant és així, que l'evolució del concepte “ciutat” per part del propi autor és, segurament, una de les claus principals per a la comprensió de la seva obra. En efecte, tal com pot veure's en els tres volums de les seves obres completes, bona part d'articles i textos publicats en diversos diaris i revistes en els anys del tombant de segle, tracten sobre el tema de la ciutat. De fet, les temàtiques que Alomar tracta en aquest període són molt valorades, en gran mesura per la capacitat de l'autor per reflexionar sobre qüestions d'actualitat. Entre l'ampli temari que aborda destaquen les diverses reflexions sobre la concepció de la ciutat en relació amb el territori que l'envolta, en les quals l'autor arriba a visionar unes necessitats que

¹⁵ Sobre la trajectòria de Gabriel Alomar i Villalonga veure, per exemple, Molas (1990) i les breus notes biogràfiques de Alomar i Canyelles (1989). També la part de la seva obra completa fins ara publicada (Alomar, 2000a; 2000b; 2004).

¹⁶ Cal no confondre *El Futurisme* de Gabriel Alomar amb el de Filippo Tommaso Marinetti i els seus seguidors. Segons sembla l'autor italià, la influència del qual en la cultura europea del primer terç del segle XX seria, com és sabut, molt més àmplia que la d'Alomar, adoptà la denominació de “Futurisme” per al seu moviment “*després de tenir una certa informació de l'opuscle d'Alomar a través d'una recensió publicada al «Mercure le France»*” (Molas, 1990)

avui en dia, després d'haver estat oblidades durant un llarg període, criden poderosament l'atenció pel seu vigor i interès.

Una de les primeres mostres d'aquestes reflexions d'Alomar sobre la nova realitat territorial de Mallorca, és l'article "Impresión. La nueva línea" publicat al diari *La Almudaina*, a l'any 1897¹⁷. El jove Alomar, que compta tot just amb 24 anys, explica la seva vivència del viatge d'estrena de la nova línia fèrria entre Santa Maria del Camí i Felanitx. Així, assegut al tren l'autor reflexiona entre seduït i entristit per la revulsió que el ferrocarril suposa: *"ahora comprendo lo que representa aquella carrera del tren de la ciudad por entre los campos vírgenes de civilización; donde nuestra sociabilidad no ha logrado desterrar todavía el saludo primitivo, la soledad de los caminos despoblados, en el silencio de las llanuras desiertas"* i segueix *"nosotros, la ciudad enemiga, la tiranía nueva, el mundo esclavo que solo sabe vivir entre calles amontonadas y sombrías, devorando lo que no ha sabido producir"* (Alomar, 1897). Així, la seva impressió respon encara a un sentiment convencional sobre el que suposa la irrupció de la vida urbana en el camp. Com veiem, l'autor emfatitza les diferències entre el camp i la ciutat, com a dues parts separades i oposades. De fet veu el paper de la ciutat no pas com un impuls alliberador, sinó com una *"tiranía nueva"*, percepció que com veurem tot seguit, anirà evolucionant ràpidament.

Figura 10. Imatge del ferrocarril a l'Estació de Felanitx (podria datar dels anys 1920-30)



Font: El Ferrocarril a Mallorca (Cañellas, 2001: 264).

¹⁷ Sobre el paper clau que *La Almudaina* va tenir en la vida cultural mallorquina d'inici de segle vegis l'article de Damià Pons (1998) *"El grup de La Almudaina en la Mallorca d'entre els dos segles (1897-1905)"*.

Tanmateix, dos anys després, entre l'abril de 1899 i el febrer de 1900, l'autor descriu el cicle de l'any a Palma amb una col·lecció de quatre textos, "Primavera", "Estiu", "Tardor" i "Hivern" on a partir de diferents referències a la ciutat exposa una certa visió negativa oposada al camp virtuós:

Primavera

"Per ses portes obertes, a ses cases fosques i atapides de la ciutat, entren ja ses bones ratxes d'es ventolí de Primavera, i sembla que mos fan arribar un perfum de camp i de garriga" (Alomar, 1899a: 210).

Estiu

"Ciutat començava a despoblar-se, mostrant encara més sa seva desanimació de poble sense desitjos ni esperances" (Alomar, 1899b: 224).

"I els qui quedam aquí [referint-se a Ciutat] sospirarem sempre seguit per s'hora benhaurada de sortir d'es cau i prendre carretera, deixant darrera noltros es forat de ses portes de murada, qui s'obrin com a boques de forns apagats" (Alomar, 1899b: 224).

Tardor

"...La burgesia es tornada de fora, entrant de bell nou a la Ciutat seua. Els perfums d'es tocador acabaran de llevar-li s'aroma d'es pinar, i els polvos fins faran desaparèixer aviat sa calrada d'es sol de pagesia" (Alomar, 1899c: 295)

Hivern

"En els camps, deserts avui de la gent de Ciutat, es trebai segueix amb sa mateixa força, i els pagesos, acalats damunt els terrossos humits, matgençant dins gelada, sembla que escoltin sa remor de sa saba nova qui puja, acudint a s'evocació de sa feina dels homos. [...] I noltros, tornant cada vespre, dins sa ciutat tenebrosa, cap an as somni insegur de totes ses nits, pensam, davall sa capa confident, baix dels fanals inútils, en aquell demà qui jeu encara darrera es llevant" (Alomar, 1900: 306-307).

Aquesta percepció canviarà tanmateix de manera radical dos anys després, al 1902 en el discurs a l'Ajuntament de Palma amb el que s'ha introduït el capítol:

“les ciutats són la flor d’un arbre qui té sa soca i ses arrels en les garrigues i en els conradissos, i de que la grandesa de les ciutats és la major garantia de força de les nacions, ja que a l’aixopluc dels centres populoses s’arredossen totes les grans institucions públiques, faç vots per a què l’expandiment de Palma sia, en bé de Mallorca, lo més ràpid possible. I com som, per davant de tot, un entusiasta de la pau, del triomf de les entitats civils, que som tots noltros, faç vots per a què no se taqui la virginitat esplendorosa de les costes i muntanyes mallorquines amb els fruits odiosos de l’afany destructiu humà” (Alomar, 1902)

Sembla que amb la preparació del discurs l’autor va fer un canvi clar de perspectiva. La ciutat s’obria i l’enderrocament suposava una nova oportunitat fins i tot també per fer “ciutat” la resta de l’illa. Així, l’autor augurava que l’expansió de Palma fos el més ràpid possible, tot advertint premonitòriament, que això no hauria de comportar el malmenament del paisatge. Un any després, al 1903, tornaria sobre el mateix exposant:

“de esa unión perenne del elemento rústico y el urbano, que vienen a ser la expansión de la sensibilidad y el pensamiento colectivos, ha de nacer, para ser eficaz y arraigar definitivamente toda la obra, la voluntad común, la que ha de ir labrando ese perfeccionamiento indefinido, esa evolución sin fin que es una de las insignias capitales de la humanidad: el progreso” (Alomar, 1903).

La culminació d’aquesta construcció teòrica és produeix a *El Futurisme* (Alomar, 1905) el text que Alomar presentarà a l’Ateneu Barcelonès la nit del 18 de juny de 1904. L’autor hi mostra la ciutat com una peça essencial de l’engranatge en el que basa la seva visió federativa de la societat.

“El principi de les nacionalitats s’harmonitza amb el de la tendència de la integració [...]. Els elements nacionals tendeixen a unir-se, però no per la imposició d’una sola modalitat qui assimili les altres, sinó pel conveni mutual i lliure de totes, creant la força del tot per la força íntegra de cada part. [...] La corrent federativa universal és innegable; més així com les dues condicions d’aqueix moviment són coordinades i inseparables [...] des de la ciutat, primera forma de la vida política, fins a la humanitat entera” (Alomar, 1905)

Finalment, és indispensable destacar un darrer article entre els recollits en els tres volums, “Regió, Nació, Ciutat” publicat al 1907 a *El Poble Català* on Alomar amb un estil prou contundent afirma:

“la ciutat és nucli d’irradiació, d’influència sobre l’exterior; si en la nació hi ha esperit conscient, en la ciutat hi ha esperit parlant i imperant; si en la nació hi ha sentimentalitat, en la ciutat hi ha pensament i volició” i més endavant segueix “la regió és moguda; la nació se mou; la ciutat mou. La regió és inert. La nació és semovent. La ciutat és motriu” (Alomar, 1907)

Veiem doncs, quan tot just la ciutat de Mallorca es desfeia dels seus lligams, com l’autor amb aquests postulats proclamava que aquesta havia d’obrir-se sobre la totalitat de la regió que la contempla, irradiant-hi cultura, serveis i forma de vida urbana. Bé és veritat, tanmateix, que en la seva concepció la ciutat no és només una realitat física, sinó una veritable metàfora de civilitat. Així, tal com explica Isidre Molas per a Alomar *“la ciutat es l’eix i la punta de llança de tota societat. En un cert sentit, n’és l’estadi superior”* (1990: 102).

D’aquesta manera, el que defineix el que és “ciutat” després de l’enderrocament de les murades són les capacitats d’oferir noves oportunitats, ja siguin socials o laborals, d’oferir informació, coneixements o innovació, que els territoris puguin adquirir. Gabriel Alomar no estava pas aïllat en aquesta concepció de ciutat. En els següents anys el mallorquinisme progressista seguí oficiant pronunciaments en el mateix sentit, trobant l’exemple de Pere Oliver i Domenge (1886-1968) escriptor i polític republicà, que col·laborà amb diverses revistes, publicà vers l’any 1933 un article a *El Felanitgense*, revista del seu poble natal, que duu per títol *La Ciutat*. En aquest, l’autor hi estableix un paral·lelisme entre el seu concepte de ciutat, *“La Ciutat és el gresol meravellós on la vida bull en un constant afany de perfecció, (...) la Ciutat fita la conquesta de sa llibertat col·lectiva, (...) la Ciutat reneix en l’Home lliure, (...) la Ciutat determina un estat de perfecció de la Humanitat”* (Oliver, 1933) i la pròpia revista *El Felanitgense* que l’entén com *“l’esforç continuat de l’afany felanitxer per aconseguir aquesta superació social”* on *“de generació a generació, ens guia muntanya amunt vers la ciutat bella, la ciutat encisadora dels nostres somnis”*, i va fer-ho amb la intenció d’associar entre ambdues parts la capacitat de superació col·lectiva. Per això, tanca l’article dient *“I aquest sentiment racial ben arrelat en el cor; i aquest anhel coratjós que batega en mi em fa estimar el vell setmanari, ja cinquantenari, on es forjaren les generacions felanitxeres i les voluntats per l’esforç humà vers el triomf de la Ciutat futura”* (Oliver, 1933).

Com pot veure’s, en aquest article apareix de nou el concepte de *Ciutat futura* ja expressat per Gabriel Alomar i Villalonga a inicis del segle XX en aquell discurs a l’Ajuntament de Palma, el qual anà apareixent en altres ocasions dins la seva obra i del qual n’escrigué també un poema titulat *A la Ciutat futura*, que es complementa amb *Brindis* (Alomar, 1911). En ambdós venera la ciutat i són l’expressió del que ell entén per Ciutat futura, concepte lligat a *El Futurisme*, que

per l'autor, recordem-ho, *“no és un sistema ocasional o una escola de moment, pròpia de les decadències o de les transicions, no: és tota una selecció humana, qui va renovant a través dels sigles les pròpies creences i els propis ideals, imbuïnt-los sobre el món en un apostolat etern”* (Alomar, 1905: 52).

Així doncs, si l'explicació de *El Futurisme* recau en una evolució constant, aquesta es reflecteix en tots aquells àmbits d'actuació dels individus, dels col·lectius, de les generacions i, per tant, de les ciutats.

A la Ciutat futura

*“(…)A l'aire capvespral obrim les galeries,
la santa copa alcem sobre les amplies vies
i brindem, companyons, per la Ciutat!
Per la ciutat, qui, enllà d'una era venidora,
sorgint, banyada en llum, d'una radiant aurora
com Afrodita de les mars,
i aixecant vers el cel ses torres rebel·lades,
ajuntarà en sos murs indòmites gentades
a l'ombra dels seus pòrtics familiars!
(…)*

*Deixa-m'hi beure a doll en tes frescals fontanes,
on vagin, a sol post, les núblics jovençanes
esperant l'hora qui vindrà;
les qui seran un jorn idíl·liques figures.
Rebeques patriarcals de cimbrejants cintures
i ulls absorts en l'estel del més enllà.”
(Alomar, 1911: 109-114)*

Tanmateix, cal tenir en compte que l'impuls del mallorquinisme progressista de inicis de segle aviat perdé força. Així, a partir de 1909 varen anar predominant posicions més conservadores, impulsades per autors com Antoni Maria Alcover, Maria Antònia Salvà o Joan Alcover, de manera que el moviment s'anà apropant a sectors eclesiàstics i perdent l'empenta inicial. Aquesta evolució es reflecteix també en la percepció de la ciutat que comportà una creixent desconfiança envers al fet urbà i la mitificació d'una versió tradicionalista i edulcorada de la vida

rural (Mir, 1975). Aquesta línia ideològica i estètica que seria escarnida per Llorenç Villalonga a *Mort de Dama*¹⁸ va ser la que va acabar prevalent en els anys anteriors a la guerra civil.

3.2.2 L'enderrocament de les murades i el creixement de la ciutat

Els canvis associats a la percepció de la ciutat i el territori als que s'ha fet referència tenen una connexió directa amb el seu desenvolupament físic. Com s'ha esmentat, la ciutat va perdre el seu límit l'any 1902, moment a partir del qual inicià la seva expansió i obertura mitjançant l'anomenat Pla Calvet. Les intencions primordials de Bernat Calvet (1864 – 1941) eren, d'una banda, ajustar l'extensió de l'eixample al que permetia la llei per tal d'aconseguir un seguit d'ajudes econòmiques i, per l'altra, proposar un traçat que ordenés planimètricament el seu desenvolupament (Seguí, 1985: 396). Com s'ha dit, Calvet va basar-se indirectament en el model del Pla Haussmann de París, planificant una ciutat amb la previsió que 25 anys després arribés als 124.000 habitants. A més, amb la intenció de solucionar el problema de les comunicacions, proposà un conjunt de vies que constituïen Ciutat com el punt a partir del qual, de forma radial, sortien les principals carreteres que connectaven amb la resta de l'illa. La planificació de l'eixample quedava dividida en dues parts clarament diferenciades delimitades pel llit de la Riera (veure Figura 11), on a cada una d'elles havia d'establir-se la població en funció de la seva activitat o professió (Seguí, 1985). Com explica el propi Seguí “*esta distribución venía determinada básicamente por cuestiones circulatorias y de comunicación [...] que prevalecen en la planificación del ensanche*” (1985: 400). La diferència entre les parts consistia en la millor comunicació de la zona amb les grans vies comercials de l'illa: carretera de Sóller, Alcúdia, Capdepera, Bunyola i la línia de ferrocarril.

A més, com pot veure's a la Figura 11, l'espai prou conegut i representatiu de la ciutat sobre el que hi havia edificada la fortificació, amb la construcció de l'eixample va convertir-se en unes avingudes, un espai de contacte entre les dues parts, tenint precisament un ús antagònic al que abans de 1902 hi exercien les murades. A més, l'alternança entre les avingudes perimetrals i les vies radials que es dirigeixen cap a la resta de l'illa posen doncs les bases per a una nova relació de la ciutat amb el conjunt del territori mallorquí. En el capítol 5 detallarem els aspectes formals de la proposta de Calvet i la seva concreció física.

¹⁸ La primera edició de *Mort de Dama* fou publicada a l'any 1931 amb un pròleg, precisament, de Gabriel Alomar.

Figura 11. Plànol de l'eixample del Pla Calvet, 1901



Font: Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico.

Tanmateix, com és sabut, les prescripcions del Pla Calvet tardaren molts anys a fer-se realitat. Com mostra la Figura 12, a la Palma dels anys 1920 encara li mancava una bona part de l'eixample per construir, almenys, com es pot veure, aquella part de l'eixample a l'oest del llit de la Riera. La construcció de nova part de la ciutat projectada esdevenia una obra infinita, com expliquen Artigues i Miranda “treinta y ocho años después, en 1940, una parte del ensanche estaba aún sin edificar y la zona este de la ciudad estaba prácticamente despoblada, incluso algunas infraestructuras estaban sin terminar” a més, els dos autors afirmen que “el ensanche se construyó sin que se diesen las condiciones óptimas para alcanzar el éxito esperado [...] el derribo de las murallas fue la excusa para la realización de una transformación urbana que se materializaba en la construcción de un ensanche que no alcanzó los objetivos adecuados” (2004: 8).

Figura 12. Fotografia aèria de Palma des del primer vol comercial de Barcelona a Mallorca al març de 1920



Font: Arxiu fotogràfic del Centre Excursionista de Catalunya.

Tot i la lentitud del seu desenvolupament, la transformació urbana també significava per Palma l'entrada de la modernització entesa com a prosperitat econòmica. Com explica Sònia Vives (2013) a la seva tesi doctoral, *“la conseqüent producció de ciutat que suposava l'eixample, és la primera gran solució espaciotemporal de Palma per als capitals acumulats per l'activitat industrial i comercial del segle XIX”* (2013: 26). Això és així degut a que *“Palma havia entrat a la modernitat assumint les noves necessitats que es derivaven de la seva ascendent funció industrial i comercial”* (2013: 30). A aquestes activitats havia d'afegir-se la del turisme, el qual es començà a promoure, com hem vist a la introducció d'aquest apartat, des del mateix moment en el que s'enderrocaven les murades.

En efecte, paral·lelament al Pla Calvet, s'encarregà a l'arquitecte i urbanista Gaspar Bennàssar i Moner (1869-1933) un Pla de Reforma de Palma. Aquest s'inicià l'any 1917¹⁹ amb intencions de dur a terme actuacions destinades a incentivar el turisme, encara molt incipient com a activitat econòmica que regia la ciutat. Però, aquest pla que *“projectava la urbanització [d'extramurs] amb hotels, edificis i xalets”* no va dur-se a terme, tot i que *“moltes de les seves propostes serien recuperades posteriorment per altres arquitectes”* (Vives, 2013: 31).

¹⁹ Per conèixer més informació sobre el Pla de Reforma de Palma de 1917 veure: Seguí, 2001; González, 2008 i Vives, 2013.

Seguint amb l'anàlisi del Pla Calvet, segons Gabriel Alemany “*la filosofia del Pla evidencia una manca de mires de futur. La seva vigència estava establerta en vint-i-cinc anys i la seva funció era –llegim textualment de la Memòria– <en vista de las necesidades y circunstancias de la actualidad>*” (1988: 74). El mateix autor també fa referència explícita de la controvertida segregació social i funcional de l'espai, que al seu parer “*es planteja també com un reconeixement d'allò que la ciutat ja porta en el seu si: marcades diferències de funcions i de rendes entre els ravals de ponent i els del nord i llevant*” (1988: 74). A més, a banda de les zonificacions es defineixen nous barris, uns “*barris artificials que difícilment arribaran a diferenciar-se i a adquirir consistència*” (Alemany, 1988: 74).

Si segons Alemany (1988) l'eixample ja començà amb una sèrie de mancances, les Ordenances Municipals que s'havien d'encarregar de la seva materialització no foren gairebé aplicades. Amb aquest conjunt d'impediments i carències, l'eixample no acabà de construir-se fins als anys 1940 i tot seguit ja se'n plantejà una revisió, la de Gabriel Alomar i Esteve. Aquesta prendria cos en el *Plan General de Alineaciones y Reforma* (1941), centrat en els aspectes circulatoris, higiènics, estètics i legals al que ens referirem en l'apartat següent.

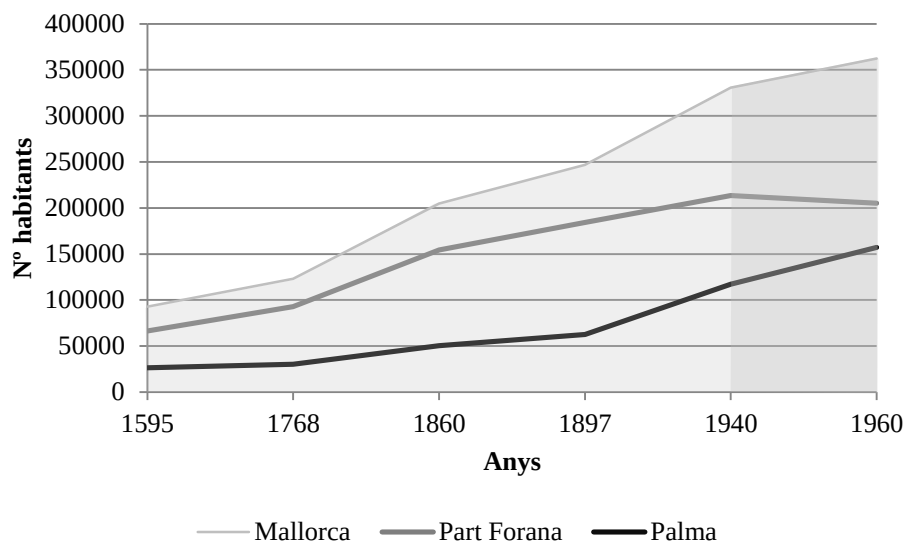
Partint doncs, de les deficiències del Pla fins ara exposades i de les seves crítiques, sobretot les referents a la segregació funcional i social i a la manca d'infraestructures i d'activitat comercial, ben bé pot afirmar-se que el Pla Calvet posava les bases per a l'expansió i una més alta integració entre la ciutat i el territori, però que no acabà de consolidar-se. Tant és així, que amb la valoració del Pla, Alemany exposava: “*L'eixample, per tant, es veurà mancada de serveis i mai no perdrà la seva dependència funcional envers el centre, que, cada cop més, es veurà sobresaturat. Així mateix, les comunicacions s'orientaran entre les dues ciutats, la vella i la nova*” (Alemany, 1988: 75). De tal forma que per un llarg període va poder semblar que a Palma existien dues ciutats diferenciades, mancades d'integració, la “ciutat” seguia closa dins del casc antic, mentre que a l'entorn simplement se n'havien urbanitzat els voltants.

3.3 Guerra civil, dictadura i autarquia (1936-1959)

Amb l'inici de la Guerra civil, l'any 1936, la construcció de l'eixample encara seguia en procés. Com hem vist a l'apartat anterior, Palma el 1940 comptava amb 117.188 habitants, ara bé, al final del període en el que ens endinsarem va assolir-ne fins a 157.131, superant-se definitivament la xifra prevista en el Pla Eixample. En canvi, per la seva banda, “Sa Part Forana” passà de créixer de forma de cada cop més minsa fins a perdre definitivament població respecte l'any 1940 (Figura 13). Aquestes dades ens mostren inicis d'una migració camp-ciutat

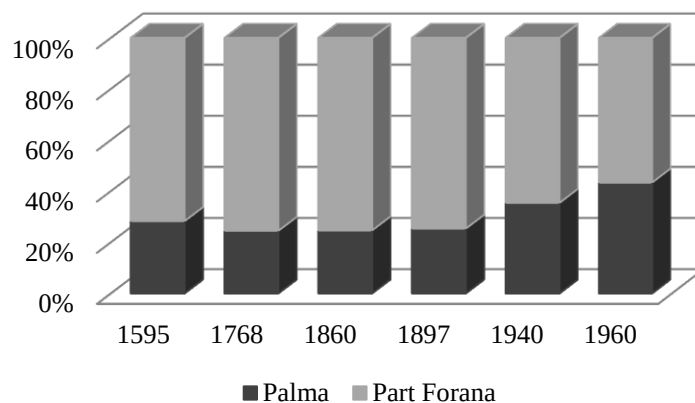
que s'afirmarà de manera assenyalada degut a la rellevància del turisme en el període 1959 - 1975, l'activitat del qual estigué en bona mesura lligada a la capital.

Figura 13. Evolució de la població de Ciutat, Part Forana i del conjunt de Mallorca fins a 1960



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

Figura 14. Evolució acumulada dels percentatges de Ciutat i Part Forana entre 1595 i 1960



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

Com mostra la Figura 13, la població total de l'illa està per sobre dels 350.000 habitants, en concret supera els 362.000 i l'equilibri que dècades enrere existia entre Palma i Part Forana (Figura 14) s'ha trencat definitivament amb el creixement de la capital, que l'any 1960 ja comptava amb un pes relatiu del 43,3%.

En quant al fenomen turístic, tot i les convulsions del moment –la guerra civil i l'inici de la dictadura–, no tardarà en enlairar-se i revolucionar la forma amb la que fins el moment la

societat mallorquina havia funcionat. Cal tenir en compte, que a partir dels anys 1920 començaren a construir-se les primeres urbanitzacions, principalment a Palma, però també a d'altres punts de l'illa, al mateix temps que s'inauguraven hotels i, fins i tot, arribaven creuers marítims (Barceló i Frontera, 2000: 23). Però, no seria fins a finals dels anys cinquanta, quan amb la liberalització de l'economia espanyola, es trencà l'aïllament polític i s'inicià el que s'ha anomenat com el primer *boom*²⁰ turístic, la primera etapa d'arribada massiva de viatgers estrangers.

Tots aquests esdeveniments, tingueren lloc en un marc, el de la primera part del franquisme, en el que el debat polític i intel·lectual quedà reduït a la mínima expressió. Bona part d'aquells intel·lectuals que havien protagonitzat els debats del període anterior, hauran de marxar de l'illa, obligats i perseguits. Mentre que els que romangueren a l'interior tingueren molt escasses possibilitats de fer sentir la seva veu.

3.3.1 La limitació de la llibertat de pensament

En aquest context la societat de l'illa s'enfrontaria a un període especialment complicat. Mallorca després d'uns febles intents de resistència, esdevingué «nacional» des del mes de Juliol de 1936. Com és prou conegut, el franquisme instaurà un model d'estat centralista, deixant enrere el rebull i les aspiracions que generaren els intel·lectuals de la Renaixença, així com els intents republicans d'implantar alguna forma d'autonomia. D'altra banda, en el context general de la guerra freda, Mallorca es convertí en una base aereonaval de primer ordre, que a poc a poc esdevingué essencial per al control del mar Mediterrani (Massot, 1992: 11-13).

Amb la repressió que es desencadenà a partir del Juliol de 1936 i que arribà a totes les esferes de la vida i a totes les classes socials, regnà un terror unimaginable (Massot, 1992: 21). A Mallorca, com arreu de l'Estat, fou suprimida la llibertat de reunió i associació, s'inicià una minuciosa depuració dels funcionaris i es feren recerques exhaustives sobre la ideologia i el comportament de tots i cada un dels mallorquins. Igualment s'establí la censura a la premsa – i fins i tot en la correspondència privada – i es donaren instruccions perquè tots els mitjans de comunicació només servissin els interessos del règim, prohibint, fins i tot, escriure en català.

Davant aquesta situació, molts mallorquins van marxar de l'illa per exiliar-se i els qui es trobaven fora quan es produí el cop d'Estat no retornaren. Entre els que es trobaven fora de l'illa

²⁰ S'entén per “boom turístic” una etapa de fort creixement d'aquest sector, a causa d'una elevada arribada de turistes a l'illa. El terme “boom” s'aplica a un esdeveniment que es desenvolupa de forma ràpida, però que també acaba de forma precipitada, degut a un canvi de tendència.

hi havia Gabriel Alomar i Villalonga, mentre que d'altres hagueren de marxar, com és el cas de Pere Oliver i Domenge (Massot, 1992: 24), el qual va refugiar-se inicialment a Porto Colom, per després fugir cap a Menorca, després a Barcelona i d'allà a Filipines, tot i que la seva fuga va tenir greus conseqüències, tant és així que van executar un company seu acusat de facilitar-li la fugida.

La situació que visqué Gabriel Alomar i Villalonga fora de l'illa reflectia també la circumstància amb la que es trobaven els intel·lectuals de l'època. Amb una carta signada el dia 19 d'abril de 1937 dirigida a Lluís Nicolau d'Olwer (1888-1961), polític i escriptor català, al qual li comentava, entre altres qüestions: “*em diuen que els facciosos s'han incautat dels meus béns, entre ells una magnífica biblioteca i els originals d'obres futures, producte de tota una vida*” (Massot, 1992: 177), a més Josep Massot al seu llibre *Els intel·lectuals mallorquins davant el franquisme*, explica que “*aquesta situació havia fet recuperar a Alomar la vena d'escriptor: combatia <el tedio escribiendo sin cesar, aunque no veo la manera de publicar mis escritos>*” (1992: 173). Finalment, Alomar moriria a El Caire l'any 1941.

Amb això vol mostrar-se que, de forma més intensa durant la guerra, però també en els inicis de l'època franquista, els intel·lectuals van haver de deixar d'aparèixer en els mitjans i d'organitzar-se, sotmesos a la voluntat del règim que amb el centralisme controlava tot l'Estat.

Un dels pocs intel·lectuals mallorquins que romangué a l'illa i continuà produint en aquest període fou Llorenç Villalonga i Pons (1897-1980). La seva obra reflecteix d'una manera nostàlgica i irònica alhora les transformacions irreversibles que havia conegut la societat mallorquina des d'inicis de segle. Una de les que millor representa aquest escenari és *Bearn o La sala de les nines* publicada l'any 1961, ja al final del període que aquí analitzem. “*L'obra de Villalonga és un teatre de l'enderrocament: llocs imaginaris, pseudònims de llocs reals, localitzacions precises o inconcretas, relacions molt peculiars amb els referents geogràfics, sense deixar mai de ser un decorat*” (Perelló, 2010: 19).

A més, a aquesta obra, l'autor també hi representa l'oposició entre la capital i el territori rural que segons Perelló “*no hi compareix [explícitament] [...] però tanmateix compareix com un artifici, un teatre idíl·lic que de manera poc contundent s'oposa a Ciutat*” (2010: 19). En gran mesura aquest contrast es transmet principalment mitjançant el personatge de Don Toni de Bearn, el qual marxa de Ciutat cap a la possessió de Bearn conseqüència de la desaparició de l'aristocràcia del centre de Palma. D'aquesta manera s'introdueix una primera impressió de la ciutat, reflectint-nos un canvi, les classes socials que hi viuen canvien i és a partir de les

relacions entre els personatges amb la ciutat que és construïda part de l'entramat de l'obra (Perelló, 2010).

Això és així fins al punt que la ciutat es converteix també en eix principal a la novel·la, d'una banda hi apareix la pròpia Palma, concebuda pel protagonista com a “ciutat de serveis” i, per l'altra, apareixen un grapat de capítols dedicats a viatges a París i Roma, tot i que Don Toni sempre acabi cercant el refugi de la seva possessió de muntanya (Ribera, 2002). A més, tal com explica Perelló a n'aquesta obra, Villalonga “*serà el primer a escenificar la importància de la colònia estrangera [...] i aquest aire de cosmopolitisme*” (2010: 18) del qual fugí el personatge principal.

Aquestes visions literàries de la ciutat i també del territori mallorquí ens aporta una perspectiva des de dins, una forma d'entendre tots els canvis que la transformen, convertint-la, tot i les dificultats d'aquell període, en el que encara és, un element dinàmic que es transforma diàriament.

3.3.2 Penúria econòmica i intents de planejament urbà

Al costat de la repressió en l'àmbit intel·lectual, la situació econòmica fou, per un llarg període, particularment severa. Com explica Pujalte “*l'economia de les Illes Balears passarà per un període mai vist des de la crisi agrària de finals del segle XIX*” (2000: 89). Per tal d'explicar com afectà aquesta situació a diferents sectors, l'autor indica l'existència dins d'aquest període (1936-1959) de dues fases: 1936-1950 i 1951-1959. La primera, es correspon al tancament i la crisi profunda, mentre en la segona ja “*s'inicia una etapa d'expansió que ve marcada per dos factors fonamentals. Per una part, la paulatina normalització de les relacions amb l'exterior i, per l'altra, la recuperació econòmica va donar pas a una progressiva ampliació dels mercats internacionals*” (Pujalte, 2000: 96).

Amb la progressiva obertura econòmica cap a l'exterior fou possible que tornessin a entrar turistes estrangers. La instauració del franquisme suposà una aturada notabilíssima després que als anys 1920 ja entressin viatgers no espanyols a l'illa²¹. No fou fins a la dècada de 1950 quan Mallorca recobrà l'arribada de turistes estrangers, esclatant el primer *boom* cap als anys 1960. Com explica Rullan, no serà fins “*la superació de la crisi postbèl·lica europea [de la segona guerra mundial] de la mà del pla Marshal i [amb] el reconeixement que les potències occidentals fan del règim espanyol, [que s']obren les portes als europeus a fer turisme per*

²¹ Per conèixer amb profunditat les característiques del turisme de l'època, veure “Història del turisme a Mallorca” (Barceló, 2000).

terres teòricament impies” (2002: 206). Però cap el 1940, just iniciat el règim els únics que arribaven a l'illa de forma important eren turistes espanyols amb un volum i unes capacitats adquisitives que tot just permetien el manteniment de les activitats existents.

Ara bé, només 12 anys després, l'embranchida de turistes estrangers ja superava el turisme nacional. L'obertura del règim cap a l'exterior, acompanyat de la revolució dels transports, encetà una etapa que suposà un canvi de dimensió molt important per l'economia i la societat insular. Mallorca passà de concebre's dins el territori espanyol a concebre's dins el territori europeu, Rullan (2002) anomena aquest període, la *Mallorca europea*.

Pel que fa al desenvolupament urbà, recent acabada la guerra, l'Ajuntament de Palma va dur a terme un Pla de Reforma Interior, el qual li va ser adjudicat a Gabriel Alomar i Esteve²² (1910-1997) a l'any 1941, tot i no ser aprovat fins el 1943 (Alomar, 1980). Aquest pla va ser pensat per Alomar amb la intenció de dur a terme principalment dues intervencions sobre la ciutat, d'una banda, la reforma interior i, per altra, una zona d'extensió d'eixample perquè la ciutat seguís creixent. Tal com explica Alemany “*l'objectiu del primer [del Pla de Reforma Interior] era adaptar el casc antic a les necessitats circulatòries de la ciutat*” (1988: 76), mentre que “*amb el Pla d'Eixample es pretenia enllaçar de manera unitària les urbanitzacions salvatges, tot ampliant tan poc com fos possible la superfície de la ciutat*” (Alemany, 1988: 76). Però, més enllà de les reformes, el que al nostre entendre és rellevant en l'obra i els plantejaments d'Alomar i Esteve, és la concepció de l'urbanisme com a element, per dir-ho amb paraules seves, de “*nucleización social*” (Alomar, 1980: 30), és a dir, l'autor entenia que l'urbanisme no tenia sentit sense la sociologia (Seguí, 1985: 407) i que les ciutats havien de ser planejades en una forma socialment estructurada (Alomar, 1980: 31).

D'aquesta manera, l'autor el que pretén és fer una cívica ciutat de “*les dues ciutats, la vella i la nova*” (Alemany, 1988), completar-la amb la nova zona d'urbanització destinada a fer créixer l'eixample i, a més, introduir-hi el límit físic d'una via de cintura que rodegi la ciutat i defineixi la línia entre la zona urbana i la zona rural (Rullan, 2002: 204), amb la intenció “*d'evitar que la superfície de ciutat, ja en franca desproporció en la nostra capacitat econòmica, segueixi creixent*” (Alomar, 1950: 46).

Cal tenir en compte, a més, que aquest ideari, de voler “proporcionar de ciutat”, era un concepte avançat dins del context de l'època i a més silenciats per la dictadura. Com explica el propi Alomar “*vivir en España en aquellos tiempos era autocondenarse profesionalmente a la*

²² Gabriel Alomar i Esteve, l'urbanista, no té relació familiar directa amb Gabriel Alomar i Villalonga, el polític, assagista i intel·lectual.

mediocridad” i com ja hem vist a l’apartat anterior, amb la impossibilitat de publicació dels seus escrits amb la que es trobà l’altre Gabriel Alomar (i Villalonga), l’urbanista citava “*aunque nos parezca imposible, puede decirse que entre 1936 y 1944 no entró en España una sola revista profesional extranjera*” (Alomar, 1980).

Finalment, una altra consideració rellevant és el fet que l’autor pretengui posar un nou límit a la ciutat. Com explica Seguí (1985: 407) “*entre las disposiciones [de la legislació municipal de Palma] cuya falta más se hacía notar figuraba, según Alomar, la que debía limitar el área de la ciudad, no permitiendo edificar fuera de la misma*”. Aquí trobem doncs com “el problema” de la ciutat i el límit ressorgí de nou quan encara no feia ni un segle que s’havien enderrocats les murades (Figura 15).

Figura 15. Fotografia aèria de la ciutat de Palma de l'any 1956



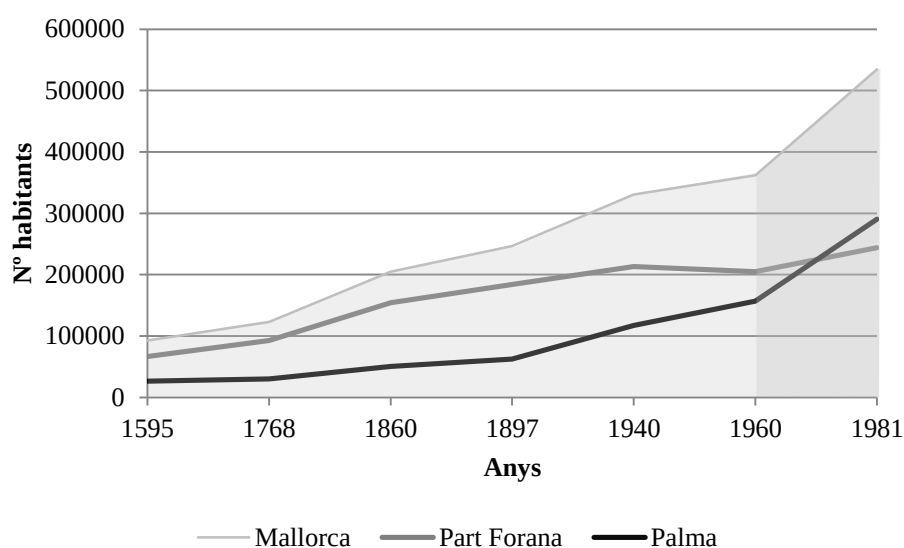
Font: IDEIB.

3.4 La represa (1959-1975)

Tot i seguir encara amb el règim franquista, a partir de la dècada dels anys 1960 es comença, com hem dit, una nova etapa marcada per l’enlairament i posterior consolidació del turisme, que canvià el signe de tota la història posterior de Mallorca. Aquesta nova etapa implicà també una nova fase en el procés d’urbanització. Tant és així que Gabriel Alemany (1988) afirmà que en aquest període “la Ciutat es menja l’illa” i tot seguit veurem fins a quin punt aquesta afirmació es pot sustentar.

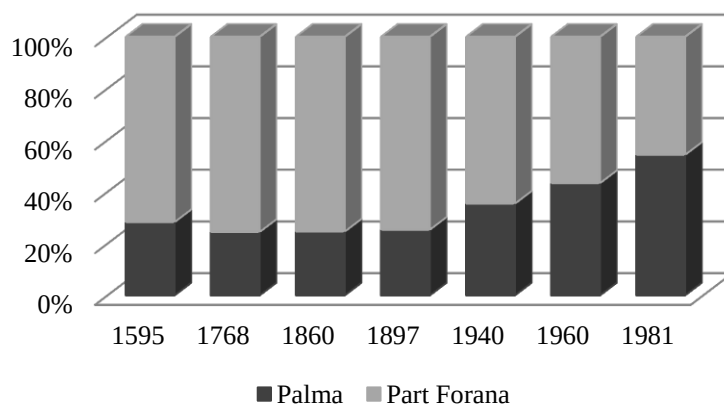
A l'apartat anterior i amb dades de població fins a 1960 hem vist com el pes de Ciutat començava a enlairar-se, així, a la Figura 16 pot veure's com vint anys després seguia fent-ho amb fermesa. L'augment del volum de població dins del municipi de Palma es tal que supera ell sol la quantitat de població que s'hi trobava a la resta de l'illa. Mallorca el 1981 ja havia superat el mig milió d'habitants, en concret hi havia censades 534.547 persones, de les quals 290.372, és a dir, el 54,3% es situava dins del municipi de la capital (Figura 17). Tot i així, en els darrers 20 anys analitzats “Sa Part Forana” tornà a guanyar població, degut, principalment, a que el turisme anava estenent-se arreu de l'illa, ara bé, si Palma va conèixer un augment de 133.241 habitants, la resta de l'illa només de 39.104.

Figura 16. Evolució de la població de Ciutat, Part Forana i del conjunt de Mallorca fins a 1981



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

Figura 17. Evolució acumulada dels percentatges de Ciutat i Part Forana entre 1595 i 1981



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

Una dada del tot significativa de la situació del moment l'aporten les xifres sobre turisme. A la quantitat de població censada a l'illa a l'inici de l'etapa que tractem, han d'afegir-se al voltant de 361.000 visitants, el que suposa gairebé la mateixa proporció que residents. Visitants que a inicis del primer boom comptaven per allotjar-se amb 38.512 llits, repartits en 789 establiments turístics. De fet, tal era l'augment en l'arribada de passatgers que entre 1959 i 1960 va traslladar-se el tràfic aeri a la base militar de Son Sant Joan, des de l'aeroport de Son Bonet, per tal de poder seguir potenciant i donant cabuda al creixent tràfic que movia el 1960 entorn a 638.419 passatgers (Barceló i Frontera, 2000: 29). Aquest canvi d'ubicació de l'arribada de viatgers per via aèria no canvià però de municipi, de fet l'entrada de turistes per qualsevol via, marítima o aèria, es troba principalment localitzada a Palma, dotant encara de major impuls a la importància que anava agafant. En tot cas, la creació del nou aeroport fou un element d'importància clau per al desenvolupament del primer boom turístic.

Fins al punt d'inflexió que marcà la crisi del petroli a l'any 1973, a Mallorca anualment arribaven 2.849.632 visitants, que tenien per allotjar-se 1.484 establiments que comptaven amb 164.106 llits. A més, l'aeroport de Son Sant Joan ja transportava 7.096.716 passatgers. Amb la creació de nous llocs de treball que suposava aquest increment de la planta hotelera i d'allotjament turístic, pels quals la població autòctona no era suficient, s'obriren *“les portes a la immigració de peninsulars”* tant és així que *“en el període 1955-1975 aquesta immigració, amb 78.296 persones, suposa el 67% del creixement absolut de la població”* (Barceló i Frontera, 2000: 29).

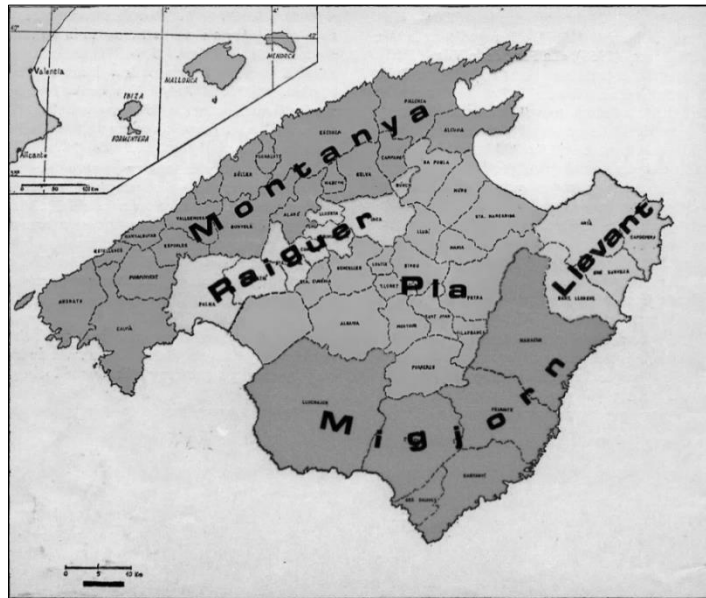
En darrer lloc, tot i el punt d'inflexió que suposà la crisi del petroli que marcà el pas del primer al segon *boom* turístic, el nombre de turistes que arribaren a l'illa només va disminuir entre 1973 i 1976, ja que dos anys després es tornava a créixer superant-se els 3 milions de viatgers (Barceló i Frontera, 2000: 31).

3.4.1 La visió multidisciplinària de la ciutat i el territori

La progressiva represa de l'activitat econòmica i l'eixamplament dels espais de llibertat intel·lectual es reflecteix, en primer lloc, en l'àmbit de la producció científica sobre el territori mallorquí en la que destaquen les aportacions dels geògrafs. Des de l'àmbit acadèmic, els professionals de l'anàlisi del territori aportaren entre diferents estudis les comarcalitzacions de l'illa. Els estudis de comarcalització constitueixen una referència ineludible en l'anàlisi de les estructures territorials mallorquines d'aquest període, tot i que, de fet no resulten del tot indicades per a la comprensió de la relació de Palma amb la resta del territori. Tant és així que en ocasions, com veurem, són més aviat unitats d'interpretació i delimitació del territori en

funció d'unes realitats físiques i d'unes estructures econòmiques que la construcció de les infraestructures i les transformacions socials (amb la irrupció del turisme) ja estaven en aquesta època deixant obsoletes. Tot i haver-n'hi alguna d'anterior com la d'Edmund W. Gilbert (1934), una de les comarcalitzacions més destacades, i sobretot utilitzada com a referència en posterioritat, és la de Vicenç Maria Rosselló i Verger de 1964 (veure Figura 18). La proposta de Rosselló, classificada en posterioritat dins del grup d'aquelles que tracten d'establir l'existència i els límits de les “comarques naturals”²³, ens mostra les característiques del reguiu²⁴. Com explica Rullan “els aprofitaments agraris, fins que el turisme fes fer un bot quantitatiu a qualitatiu al fet urbà, foren els que més s'usaren per a la classificació subregional de l'illa” (2002: 237). El fet que el municipi de Palma es presentés dividit en dos, reflecteix millor que qualsevol altre element l'escassa consideració donada al fenomen urbà entre les variables d'anàlisi utilitzades. Així, aquesta classificació subregional deixa fora del seu abast gran part de les variables que permeten contemplar el fenomen transformador que esclatava a la dècada dels anys 1960. Tot i així ha servit de base per a futures comarcalitzacions²⁵ i, inclús, com veurem més en profunditat al següent capítol, per a l'organització territorial actual de l'illa.

Figura 18. Comarcalització de V.M. Rosselló i Verger (1964)



Font: Rosselló, 1964.

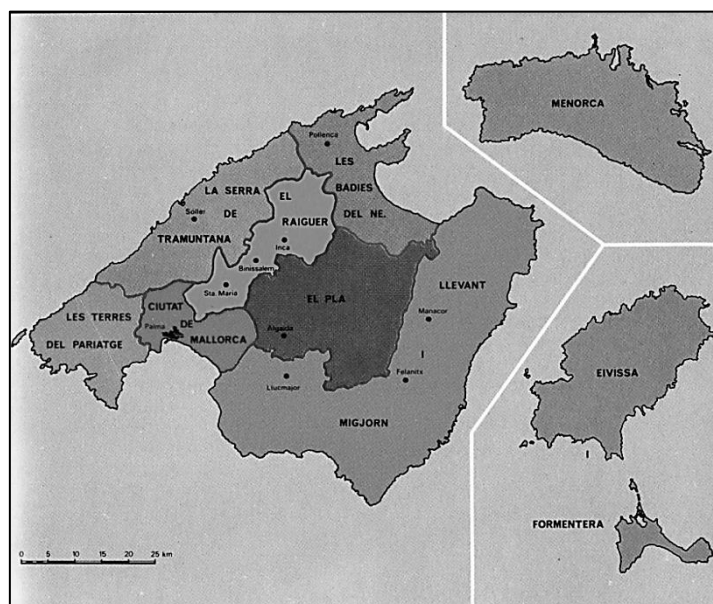
²³ Per conèixer les característiques i els diferents grups dins dels quals s'emmarquen les propostes de comarcalització (comarques naturals, comarques geogràfiques, regions urbanes i regions disperses) veure l'article de Rullan (2001) “Similitudes paisajísticas y funcionamiento regional del archipiélago Balear”.

²⁴ Com explica el propi Rullan “Al treball original de 1964, en parlar dels criteris utilitzats per a la seva delimitació comarcal l'autor assenyala com «la matisació geomorfològica, climàtica i humana (cultius i poblament) ens autoritzen a la divisió [...]»” (2002: 241)

²⁵ Onofre Rullan, al seu llibre *La construcció territorial de Mallorca* (2002) fa un ampli recull de les posteriors comarcalitzacions que són clarament una evolució del mapa de Rosselló i Verger (1964), veure els apartats 8.3. i 8.4. (pàgines 263-291) de la seva obra.

Un pas endavant en la consideració dels nous factors que incidien en l'articulació del territori pot trobar-se en la proposta de comarcalització feta 4 anys després, al 1968 pel geògraf Bartomeu Barceló i Pons (1932-2012) (veure Figura 19). Aquesta nova proposta incorpora ja variables de població i turisme²⁶. Si es contrasten ambdues, la del 1964 i la de 1968, pot veure's clarament que en aquesta darrera hi són presents les consideracions naturals contingudes en la primera, trobant-s'hi, a més, la preocupació per reflectir en el mapa, ara ja sí, les característiques del poblament i inclús del turisme. Com pot veure's en la Figura 19, el municipi de Palma hi surt delimitat en solitari degut a l'elevat pes poblacional de la capital. La delimitació de Barceló –amb la introducció d'àmbits com les Terres de Pariatge i les Badies del NE, així com amb la unificació dels àmbits del Migjorn i Llevant– fa també present el que en posterioritat s'anomenarà «la litoralització», la importància dels municipis costaners dins del fenomen turístic.

Figura 19. Comarcalització de B. Barceló i Pons (1968)



Font: Barceló, 1968.

De fet, la proposta de Barceló es troba inclosa dins del llibre *Les illes Balears* (1968), on l'autor realitza una descripció geogràfica de les illes, tot incorporant, a més, als capítols descriptius de les diferents zones de l'illa, un capítol dedicat al turisme. Així mateix, en l'apartat dedicat a Palma, l'autor fa referència a l'evolució de la població tot explicant com “la Ciutat en relació amb l'illa ha anat augmentant progressivament [...], si fins l'any 1940 la Ciutat anava

²⁶ Els criteris de Bartomeu Barceló (1968) són diferents als de Rosselló i Verger (1964) el qual es basa amb “a) Relleu i Clima. b) Població: creixement absolut, creixement natural i migracions. c) Superfície cultivada i tipus de cultius. d) Grau d'industrialització. e) Centres i àrees comercials. f) Índex turístics. g) Transports i comunicacions. h) Funcions administratives” (Barceló, 1970b: 20)

demogràficament endarrerida respecte a la resta de Mallorca, a partir d'aquest any [...] el comerç i el turisme, la convertí en la protagonista de l'evolució de la població illenca" (Barceló, 1968). Les dades de les Figures 13 i 16 d'aquest capítol confirmen ben clarament aquesta tendència.

Un any després, Barceló defensà la seva tesi doctoral (Barceló, 1970b), *Evolución reciente y estructura actual de la población en las Islas Baleares*, la qual representa el primer estudi analític del conjunt de la població de Mallorca. Com veurem més endavant, serà de la mà de Bartomeu Barceló que els estudis quantitius en geografia arrelaran a l'illa i produiran anàlisis avui en dia bàsics, sobre ciutat i territori.

Encara a finals dels anys 1960, tenint en compte la vessant sociològica, cal esmentar la figura de Josep Melià i Pericàs (1939-2000), advocat, polític i escriptor, ben arrelat a Mallorca. Entre els seus treballs hi ha nombrosos assajos, entre els que destacar l'obra *Els Mallorquins* (1967), que reescrigué i amplià posteriorment sota el títol *La nació dels mallorquins* (1977), a més d'un seguit d'obres literàries i inclús estudis generals relacionats amb l'art. Ara bé, en relació amb el tema que ens pertoca, es d'assenyalar que entre les seves inquietuds també hi aparegué la ciutat. N'és una bona mostra l'article publicat al *Diario de Mallorca*, que duu per títol "Cap a una ciutat regió" (1972) on al text Melià fa referència a Henri Lefebvre i al seu llibre *El derecho a la ciudad* (1969), tot explicant:

"d'aquí a fi de segle Mallorca es convertirà en una sola àrea metropolitana, en una autèntica ciutat-regió (...), on tota l'illa tindrà una configuració, característiques i serveis del medi urbà" i, a més, afegeix "tot Mallorca constituirà una gran ciutat a la qual les ciutats actuals, pobles i urbanitzacions quedaran convertides en barriades i nuclis de població integrats en l'àrea metropolitana" (Melià, 1972).

Són notòries de nou les avinences entre aquestes intuïcions i el plantejament de la hipòtesi que ha motivat que recerca d'aquesta tesi doctoral. Si Gabriel Alomar i Villalonga amb l'enderrocament de les murades proclamava i desitjava aquesta visió a inicis de segle, Melià a principis dels anys 1970 intueix que esdevindrà.

L'autor, al seu article periodístic va clarament més enllà de fenòmens que encara estaven per consolidar-se, com la litoralització del poblament i la transformació de l'interior de l'illa, per visualitzar un territori que arribaria a integrar les seves parts diferenciades, conformant una única unitat territorial. Ara bé, cal remarcar de nou que no es tracta d'una integració que

impliqui uniformitat, sinó interdependència, capacitat d'unió entre les diferents parts que conformen l'illa (Rullan, 2002).

3.4.2 Primer boom turístic

Des del punt de vista de les dinàmiques territorials, el període 1959-1975 estigué marcat, com ja hem comentat, i de cada cop de forma més contundent, per l'acceleració dels processos de canvi. Com s'ha vist, l'illa s'obria al turisme i a conseqüència d'això s'hi comença a desenvolupar, sobretot arreu del litoral, la urbanització.

El planejament de Palma segueix actiu, i es planteja el Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU) de 1963 que mitjançant solucions desenvolupistes donava resposta a les noves necessitats de l'economia turística, subordinant la gestió urbanística de Ciutat en favor de complir les expectatives que demandava el turisme (González, 2006: 173). Però aquest Pla no va acabar de desenvolupar-se degut a que l'Ajuntament ja pensava amb la seva revisió, arribant així, el 1973, amb un nou PGOU i amb el primer Pla Provincial d'Ordenació de les Balears (PPOB).

El PGOU de 1973 fou adjudicat a Manuel Ribas Piera (1925-2013), i fou conegut, sobretot, per les seves propostes de zonificació de la ciutat a partir d'un seguit de barris perifèrics o "satèl·lit". En aquest Pla s'entenia la ciutat de forma no homogènia i policèntrica, deixant-se veure una tendència cap a la metropolitanització (Alemany, 1988) però, les seves propostes finalment no van consolidar-se i Palma acabà per tenir una estructura centralitzada, d'espais jeràrquics i especialitzats (González, 2006: 174). Cal fer esment que el pla de Ribas Piera incorporava ja alguns aspectes de notable modernitat, com per exemple un anàlisi sociològic de la ciutat elaborat pel sociòleg Lluís Carreño i Piera o la col·laboració del geògraf Bartomeu Barceló.

D'altra banda, el PPOB va apostar sobretot per mesures de caire desenvolupista. Apostava per urbanitzar la costa, contemplant la figura de les urbanitzacions turístiques, i introduïa, a més, una nova classificació de sòl, el sòl excedent, a partir del qual es podia obtenir més sòl urbà classificat simplement amb la tramitació d'un Pla Especial d'Urbanització. Ara bé, comptava també amb alguns aspectes positius, com mesures de protecció de la costa i del paisatge (tot i que prou minses), establia màxims de creixement poblacional als municipis i obligava a la construcció d'uns mínims de serveis i equipaments (Sastre, 2000). A més, Onofre Rullan explica que *"al seu moment se'ls acusà [al PGOU i al PPOB] de voler posar portes al camp,*

però, amb el temps, s'ha vist que tingueren una influència molt per sota del que [...] pensaven que tindria” (2002: 213).

A causa de les necessitats d'allotjament dels turistes que arribaven i a conseqüència de la potenciació, per part de l'administració pública, del caràcter desenvolupista dels Plans, en va resultar la ja esmentada *litoralització*. Els plans d'ordenació, a qualsevol escala, haurien d'haver estat els encarregats de gestionar de la forma més pausada possible, controlada i des de la perspectiva de la capacitat de càrrega de l'illa, el creixement que ha experimentat. Creixement que d'inici es trobava focalitzat entorn a la badia de Palma i que, amb el pas dels anys, s'ha estès arreu de la costa (Rullan, 2002).

Com veiem, la *Mallorca europea* avançava sense fre aparent, trencant-se la concepció dualista de camp/ciutat i s'hi introduïa una tercera àrea amb característiques especials: el litoral. Així doncs, amb el primer boom comença a consolidar-se un territori dividit en tres parts: la ciutat en expansió / el camp en creixement subordinat / el litoral en ràpid desenvolupament.

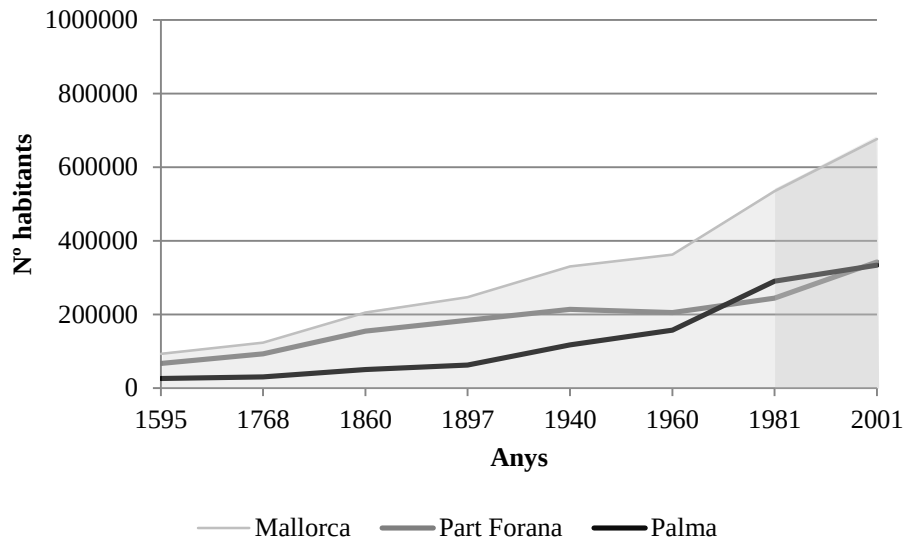
3.5 Continuïtat del creixement urbanístic i metropolitanització (1975-1996)

El nou salt d'etapa ve marcat per dues fites que fixaren el rumb de l'evolució del turisme i, en conseqüència, de la concepció de la ciutat i el territori. Dos esdeveniments històrics com l'establiment de la democràcia després de la mort de Francisco Franco i la crisi del petroli de 1973 posaren les bases per un punt d'inflexió en l'arribada de turistes degut al seu impacte en les economies occidentals. De fet, com explica Aguiló, *“la crisis económica mundial que tuvo lugar a partir de 1973 fue el elemento impulsor de la propia crisis de crecimiento desordenado que se empezaba a manifestar en el sector [turístico]”* (1981).

Abans, tanmateix, d'entrar en el detall de l'evolució del pensament i de les mesures de planificació adoptades en aquesta etapa convé, com d'habitual, observar les dades de població. Com veurem a continuació, el període que tractarem, el del segon *boom* turístic, abastarà des de finals de la crisi del petroli fins a finals de la dècada de 1990. L'evolució de la població entre els 20 anys que detallem a les Figures 20 i 21 mostren com el creixement de “Sa Part Forana” sembla que a inicis del segle XXI comença a sobreposar-se al pes de la capital (del 54,3% l'any 1981 al 49,3 l'any 2001). Com detalla la Figura 20 el punt d'inflexió va produir-se a la dècada de 1980. Aquest canvi en la distribució de la població sobre el territori ha estat sovint relacionada amb l'expansió del turisme arreu de l'illa (Blázquez i Murray, 2010), fenomen que,

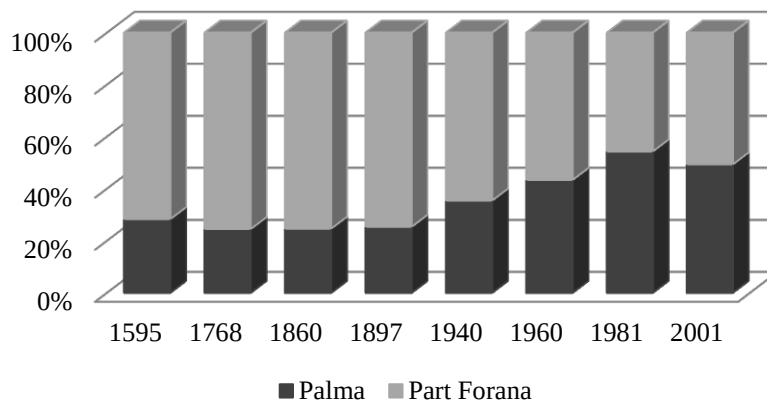
de la mateixa manera que va propiciar la macrocefàlia a la capital, també sembla portar cap a la seva atenuació.

Figura 20. Evolució de la població de Ciutat, Part Forana i del conjunt de Mallorca fins 2001



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

Figura 21. Evolució acumulada dels percentatges de Ciutat i Part Forana entre 1595 i 2001



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

D'altra banda, les dades actualitzades sobre el fenomen turístic mostren així mateix un creixement molt notable, l'any 2000 Mallorca comptava amb 1.491 establiments i 276.661 places turístiques²⁷, les quals allotjaren a 5.063.712 persones. L'aeroport de Son Sant Joan transportava 9.655.248 viatgers, dos milions i mig més que a l'inici del segon boom turístic.

²⁷ Per conèixer més informació veure, per exemple, Mateu, 2003; García i Martorell, 2007; Ramis, Arrom i Picornell, 2008.

3.5.1 La concepció metropolitana de Palma

A mesura que augmentava el turisme, augmentava la població i creixia la ciutat. D'aquesta manera, la necessitat de definir una àrea metropolitana que delimités aquell territori sobre el que Palma irradiava unes intenses relacions no tardà en aparèixer.

Així, donant un pas més sobre la proposta de les comarques naturals de 1964 i la comarcalització de Bartomeu Barceló (1968) que integrava per primer cop les variables, entre altres, de població i turisme, Vicenç M. Rosselló i Verger, presentà a l'any 1978 una nova proposta que també incloïa variables demogràfiques i resulta, als nostres efectes, de notable interès.

Figura 22. Comarcalització de V.M. Rosselló i Verger (1978)



Font: Rosselló i Verger, 1978.

Com pot veure's a la Figura 22, la nova proposta fa desaparèixer les comarques que agrupen únicament els municipis costaners de llevant i del nord i, a més, l'autor hi introdueix una comarca fins a les hores no plantejada: l'Àrea Metropolitana. Comarca que inclou no només Ciutat, sinó també aquells municipis amb els que té unes relacions intenses, els quals no poden ser altres que Marratxí, Calvià i Lluçmajor.

Aquesta proposta servirà de nou de precedent per altres comarcalitzacions com, per exemple, les de Josep Palau (1981), Aguiló i Verger (1982), Artigues i Fuentes (1983) (Rullan, 2002: 335-7), tot i que no tindrà cap aplicació futura en la divisió administrativa de l'illa. La proposta de Rosselló i Verger, juntament amb els autors que acabem de citar, d'una manera o una altra,

reivindicaven i entenien que l'abast de la ciutat anava ja més enllà dels límits administratius municipals que la defineixen.

Un altre autor cabdal que estudià l'abast de la ciutat fou Albert Quintana i Peñuela (1948-1978), definit per Onofre Rullan com “*el gran reivindicador del fet urbà dels anys '70*” (2002). Quintana fou un historiador reconvertit a geògraf i, a més, l'introduïdor de la geografia quantitativa a l'illa de la mà del seu director de tesi Bartomeu Barceló. Tant és així que la importància de la seva obra no fou només la seva aportació mitjançant la seva recerca, sinó que també contribuï a la voluntat de renovació de la geografia espanyola (Capel, 2003). Quintana a la seva tesi doctoral, *El sistema urbano de Mallorca* (1979), va treballar dos conceptes molt interessants que li permeteren arribar a unes conclusions que, com veurem més endavant, foren claus per a la concepció de l'illa com una única unitat territorial.

El primer concepte fou la «macrocefàlia»²⁸, emprat per fer referència al important pes poblacional que suporta la ciutat en contraposició a la resta del territori, i que en aquest cas particular va produir-se, com hem vist, de la mà del turisme. Així Quintana exposava a la seva tesi l'elevada concentració de població a la capital convertint “*todo el sistema en claramente macrocéfalo*” (1979: 33).

El segon fou el concepte «Mallorca-ciutat». Les reflexions de l'autor entorn a la ciutat van tornar-se més contundents amb la realització de la seva tesi doctoral on va analitzar l'illa des de diferents àmbits: la població urbana, les funcions urbanes, l'equipament hotel·ler i comercial, i d'altres elements. Quintana va adonar-se que més o menys 20 anys després de l'inici de l'arribada regular i massiva de turistes, la capitalitat de Palma s'havia vist acompanyada pel sorgiment en la resta del territori de noves urbanitzacions i a l'explosió comercial i de serveis del litoral. Això portà a l'autor a la següent pregunta: “*¿no induce a pensar todo ello en la posibilidad de considerar al conjunto de Mallorca como una ciudad, por lo menos como una unidad urbana?*”. Aquest interrogant concorda amb un altre argument revelador de l'autor: “*esto supondría que la capitalidad regional auténtica se situaría fuera del sistema mallorquín – por ejemplo, en Barcelona –, [...], por la sencilla razón de que estaríamos ante un sistema incompleto, un subsistema. En otras palabras: estamos analizando la red urbana de Mallorca cuando a lo mejor no está formada por un conjunto de ciudades, villas o pueblos, etc., sino que es, como conjunto, una ciudad*” (Quintana, 1979: 114).

²⁸ Per un debat sobre la qüestió de la macrocefàlia en el context cultural català vegis, per exemple: Pérez Casado, 1979 i Nel·lo, 1991 i 2001.

Les reflexions entorn a aquests conceptes portaren finalment a l'autor a fer-se una pregunta que d'altres autors contemporanis de fora de l'illa²⁹ també es feien: “¿*Qué es lo urbano?*”, i a més, Quintana concretava: ¿*Se puede estudiar toda Mallorca como una unidad urbana, aun careciendo de continuidad morfológica o presentado una gran diversidad de funciones?*” (Quintana, 1979: 114). D'aquesta manera veiem que uns 70 anys després de l'enderrocament de les murades i a partir d'un estudi de la ciutat des de diferents perspectives, Quintana ja exposa que l'importantíssim creixement, acompanyat pel desenvolupament del turisme i la integració del territori, haurien acabat configurant un sistema urbà integrat que abasta com a mínim tot el territori de l'illa.

Així doncs, Quintana arribà també al concepte de *Ciutat-regió*, ara des de l'àmbit acadèmic i científic, de la mateixa manera que ho feren des de la intuïció Gabriel Alomar el 1907 i Josep Melià el 1972. Aquesta dissolució de diferències entre el camp i la ciutat (Quintana, 1974a i 1974b) es fonamentava en l'augment de la mobilitat, la modernització de les carreteres i altres fenòmens que permeteren escurçar distàncies i “comprimir” el territori. És principalment amb l'evolució de la mobilitat quan tota Mallorca esdevingué regió metropolitana (Quintana, 1974b).

Veiem doncs com la qüestió d'un àmbit metropolità a l'illa fou un tema encetat als anys '70. Tot i així, les propostes de Vicenç M. Rosselló i Verger i Albert Quintana plantejaven dues qüestions diferents en part contradictòries, en part complementàries. El primer planteja una delimitació comarcal d'àrea metropolitana, referint-se a aquell territori sobre el qual la ciutat té unes intenses interrelacions, mentre que el segon planteja l'àmbit de la regió metropolitana, fent referència a tot aquell territori sobre el que la ciutat irradia les seves dinàmiques, és a dir, el conjunt de l'illa.

Ara bé, la deriva metropolitana de Palma s'ha vist sovint, en aquest període com quelcom indesitjable, que calia corregir. Així, a l'any 1979, Bartomeu Barceló, l'autor de la comarcalització de 1968, escrigué un article sobre la macrocefàlia de Palma, en el que, a més de constatar-la, indicava la necessitat de corregir-la: “*todo ello manifiesta y acentúa un proceso de desequilibrio espacial que debería atajarse con medidas políticas eficaces que evitasen, sobre todo, la creciente macrocefalia de Palma*” (Barceló, 1979: 105). Les intencions de Barceló remetien a la necessitat de difondre sobre el territori aquells serveis (públics i privats) i activitats que comporten la concentració de població a la capital, dotant-lo així d'aquells elements físics

²⁹ Altres autors, contemporanis a Quintana, que reflexionaren sobre el fet urbà foren, entre d'altres, Horacio Capel i Manuel Castells. Veure, per exemple : *La question urbaine* (Castells, 1973) i “La definición de lo urbano” (Capel, 1975)

que fan “ciutat”. Aquest procés que té per colofó el policentrisme³⁰, una concepció del territori que comptava amb antecedents tímids i llunyans a Mallorca amb la creació dels partits judicials a Inca i a Manacor l’any 1834.

Aquest conjunt d’aportacions es tradueixen doncs en la preocupació pels processos d’estrepitosa urbanització (Artigues i Rullan, 2007) i proposen tant el reconeixement de l’àmbit metropolità de Palma com la correcció de l’eventual macrocefàlia de la capital. Com veurem més endavant, aquests plantejaments sobre la macrocefàlia, la dispersió de la urbanització i la importància creixent del turisme en el context de la Mallorca europea (Rullan, 2002: 380), comportaran l’aparició de tot un seguit d’estudis que tindran la intenció de mostrar la insostenibilitat del model territorial que s’havia configurat.

3.5.2 El segon boom turístic

El sector de la construcció es consolidà en posició dominant durant el segon *boom* turístic (Rullan, 2002) afavorit pel primer Pla Provincial d’Ordenació de Balears (PPOB), que havia estat aprovat, com hem dit en l’apartat anterior, l’any 1973 (Sastre, 2000). El 1985, amb la intenció d’atendre les necessitats d’aquesta segona etapa turística, va posar-se en marxa una nova revisió del planejament de Ciutat. Els resultats d’aquest nou pla foren, segons Rullan “*el de l’explosió metropolitana, enfront dels de 1963 i 1973 que eren els de la implosió de la ciutat sobre la seva àrea d’influència*” (2002: 216).

Rullan explica que en aquesta etapa “*són innumbrables les promocions d’adossats que es fan als espais encara no edificats pels pobles d’arreu de l’illa i, especialment, a l’entorn metropolità de Palma: Puigpunyent, Esporles, Valldemossa, Bunyola, Sta. Eugènia, Algaida i Lluçmajor... [...] fins i tot a la Mallorca profunda del Pla hi comencen a arribar els efectes modernitzadors de l’activitat turística*” (2002: 216). Llavors, tal i com indica l’autor és des de Palma que es colonitza la resta de l’illa. Aquestes transferències comportaren el sorgiment del que Rullan anomena “l’entorn metropolità”: el territori conformat per la majoria de municipis limítrofs amb Palma, no només Marratxí, Calvià i Lluçmajor, com feia Rosselló i Verger (Figura 22).

D’altra banda, pel que fa a l’administració pública, aquest període es caracteritza per la creació dels Consells Insulars³¹ el 1978 amb la intenció que assumissin les competències de l’antiga

³⁰ Sobre el debat del policentrisme veure, per exemple: Muñiz, Galindo i García (2005), García i Muñiz (2007). Per conèixer l’evolució en el debat sobre el policentrisme a Catalunya veure Nel·lo (2013).

Diputació. A més, sis anys després, el 1984, es constitueix la Comunitat Autònoma de les Illes Balears (CAIB), la qual mitjançant l'Estatut d'Autonomia (1983) va incorporar els Consells Insulars a la CAIB rebent competències importants, entre elles l'urbanisme i la ordenació del territori. Competències que provocaran en el futur discrepàncies entre el propi Consell Insular de Mallorca (CIM) i el Govern de les Illes Balears, que és la institució màxima de la CAIB.

També, com expliquen Murray, Blázquez i Pons, aquesta etapa “*se estrenará con la redacción de dos leyes que corresponden a las temáticas predominantes durante la época: el turismo y la protección de los espacios naturales*” (2008: 365). Així veiem que sota l'efecte de l'expansió de la urbanització comença a ser necessari protegir el territori, de fet, com expliquen els mateixos autors “*la legislación que se irá desarrollando será fruto de las presiones sociales*” (2008: 365).

Un altre aconteixement important per la conservació ecològica de l'illa va ser la incorporació d'Espanya a la Unió Europea (UE) el 1986, que permeté l'accés a ajudes i subvencions ambientals i infraestructurals, tot i que “*también se percibirán los efectos de manera oculta, sobre todo por la adopción de las reglas del juego de libre mercado*” on “*la incorporación a la Comunidad Europea permite la entrada de capitales comunitarios en la comunidad balear, sin encontrar prácticamente ningún mecanismo de control social; al contrario, son recibidos con entusiasmo por parte de las elites insulares*” (2008: 366).

D'aquesta manera, la transcendència de la *Mallorca Europea* canvia: ja no és només l'arribada de turistes europeus que fan que l'illa estigui molt connectada amb la societat i la situació econòmica d'aquests països, sinó que amb l'entrada a la Unió Europea (UE) Mallorca, les Illes Balears i el conjunt de l'Estat espanyol passen a tenir les mateixes regles de joc, sense disposar tanmateix, com expliquen els geògrafs mallorquins, de prou mecanismes de control propi.

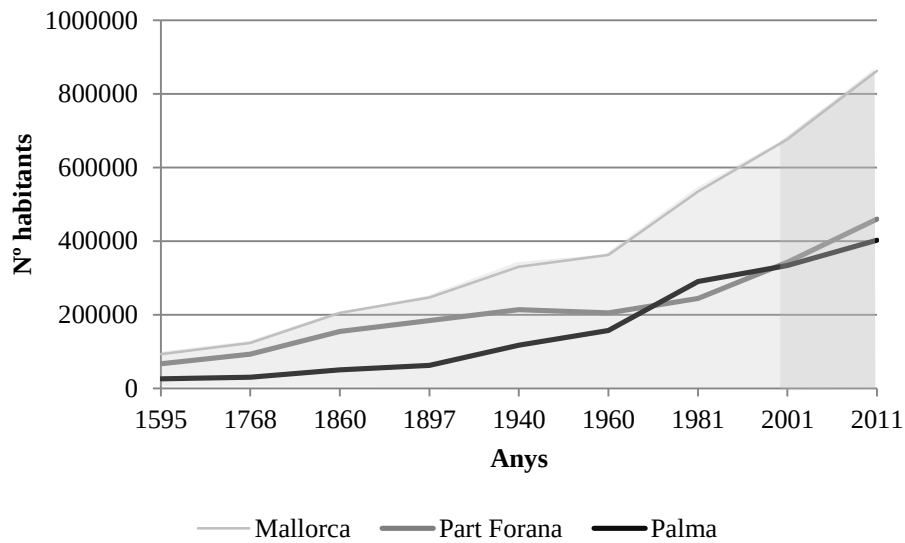
3.6 La homogeneïtzació turística del territori mallorquí (1996-2014)

A partir del tombant del segle XXI l'illa tindrà definitivament com a protagonista preminent el turisme, que anirà consumint l'escàs i limitat recurs que hi ha a Mallorca, el territori. Com s'ha exposat en els apartats anteriors, el fenomen turístic ha incidit de forma contundent en la quantitat de població que s'establia a l'illa, per això, tot seguit seguirem veient com també ho fa

³¹ Per conèixer la història del Consell de Mallorca i la lluita per la autonomia pot veure's l'article de Sebastià Rubí (2000) “Una peculiaridad organizativa de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares: los consells insulars”.

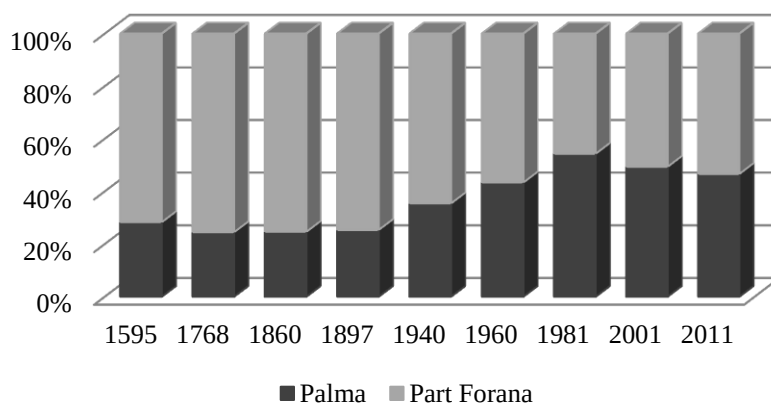
en quant a la seva distribució. Com mostra la Figura 23, en els aquesta darrera dècada el creixement de la resta de l'illa es desmarca de l'augment de la capital. L'any 2011 Palma tenia 402.044 habitants, i "Sa Part Forana" començava de nou a consolidar-se amb un volum de població per sobre de la capital, amb 459.885 persones, el que representa el 53,3% sobre el total (Figura 24). Aquesta evolució reafirma la relació entre la distribució de la població i l'expansió del turisme que amb el tercer *boom* turístic ja arriba a tots els racons de l'illa.

Figura 23. Evolució de la població de Ciutat, Part Forana i del conjunt de Mallorca fins 2011



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

Figura 24. Evolució acumulada dels percentatges de Ciutat i Part Forana entre 1595 i 2011



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

3.6.1 Cap a una homogeneïtzació turística insostenible

L'embranchida del tercer boom turístic ha estat analitzada per diversos autors: Miralles, et al, 2009; Blázquez, et al, 2002; Artigues i Rullan, 2007, entre altres. Rullan, per exemple, l'interpreta des d'una doble perspectiva. La primera l'anomena *Mirant cap al futur* (Rullan, 2002: 377-402) i completa el darrer apartat del llibre *La construcció territorial de Mallorca*, on hi planteja dues qüestions: “*fins on pot arribar el creixement? Quina capacitat de càrrega té l'illa?*” (2002: 377). En aquesta tercera etapa d'explosió turística i d'augment de l'edificació, l'increment ha estat remarcable. Per donar-ne només una dada, en el període 1991-2006 s'ha passat de tenir 321.115 habitatges a tenir-ne 426.226, produint-se un augment del 32,7%, “*para hacerse una idea cabal del alcance de estas magnitudes absolutas, pueden compararse con la producción residencial realizada en la provincia de Barcelona, cuyo territorio en extensión duplica a la de la mayor de las Islas Baleares [...] que, en un intervalo reciente de quince años (1987-2001) experimentó un incremento absoluto de 368.887 viviendas*”, és a dir, va créixer només 3,5 vegades l'increment mallorquí, tot i tenir quasi set vegades més habitants (Artigues i Rullan, 2007). És per això que Rullan afirma que els límits de creixement ja s'han assolit (2002: 377) i que l'extensió de la regió metropolitana arreu de l'illa ha tingut com a conseqüència la transformació de les dualitats *pla/muntanya*, *Palma/part forana* i *litoral/interior*, en *artificial/natural*, *metropolità/rural* i en *turístic/no turístic*, respectivament (2002: 381). D'aquesta manera el propi autor explica: “*l'ultima fase de construcció del model territorial turístic, té l'efecte similar a un túrmix que capola els ingredients bàsics del territori precedent – Palma/part forana, litoral/interior, natural/artificial, model dual d'assentament – per construir una nova “pasta territorial” d'inequívoc sabor europeu*” (2002: 384). S'arriba així al risc de la pèrdua d'identitat i d'excessiu consum del territori que ja es perfilava per a la societat mallorquina a inicis del segon boom turístic (Dubon, 2009).

El segon plantejament de futur l'anomena *Cap on anem?*, i forma part de l'article: *Una aproximació a la geografia històrica de Mallorca* (Rullan, 2004: 104-6). Un cop narrada i analitzada la història de com s'ha arribat fins a l'actualitat pre-crisi econòmica actual, l'autor explica que l'advenir depèn sempre del qui fa el discurs, de la seva visió entusiasta o tenebrosa, però en tots els casos es preveu un augment del creixement. Degut a n'això es demana: “*són possibles aquests escenaris de “demà” o “demà passat”? “Que passarà quan s'esgoti el model de l'aldea global? Quina serà l'alternativa a l'aldea global?”* i explica “*vista la tendència d'ona llarga de la nostra història territorial, es detecten dos llindars que, un cop ultrapassats, es fa molt difícil la marxa enrere [...] un d'horitzontal –poblacional– que representa la capacitat de càrrega endògena [...] i un altre de vertical – temporal – que representa el trencament de la insularitat*” (2004: 104-5). Així doncs, Rullan preveu que, amb la nostra

ignorància pel decreixement, ens trobarem davant nous segles obscurs (com ho fou l'edat mitjana després de la romanització). Per tal de sortir-ne, conclou que “*d'eina només en tenim una, la mateixa que ens ha portat on som: la nostra ment*” (2004: 106).

Els desenvolupaments posteriors han mostrat que les visions de futur de Rullan no anaven desencaminades. El 2008 va iniciar-se una crisi econòmica que va costar d'acceptar i en la qual encara estem immersos, provocada entre d'altres motius per l'explosió de la bombolla immobiliària iniciada vers el 1996, associada a un intens procés especulatiu i d'intensa activitat en l'àmbit immobiliari (Bellod, 2007). És veritat que no va ser conseqüència directa de l'esgotament de territori per construir, sinó que es va deure a un augment exponencial del preu de l'habitatge, degut a la gran interrelació entre l'activitat immobiliària i financera, a la desregulació del crèdit i a moltes d'altres raons (Bernardos, 2009), totes lligades, això sí, a unes ànsies de creixement incessants que repercutien (i encara ho fan) de forma molt marcada sobre el territori.

No pot dir-se tanmateix que, almenys a l'illa de Mallorca i de la mà dels geògrafs, aquest no hagi estat un esdeveniment prèviament anunciat. A inicis del segle XXI i amb la consolidació del tercer *boom* turístic, que segons els experts arribava a un límit de creixement prou preocupant, començaren a sorgir nombrosos treballs científics que analitzaven i anunciaven les conseqüències sobre el territori del que s'estava produint i incentivant políticament. Així, trobem nombrosíssims estudis que es plantegen com a objectiu mesurar l'impacte del turisme sobre l'illa, advertint de forma contundent a quin escenari s'estava arribant. Amb la intenció d'exposar-ne uns quants d'entre l'ampli ventall, se n'ha fet una selecció, agrupant-los en tres categories³²: ordenació del territori, medi natural i sostenibilitat i el turisme com a model econòmic. Els geògrafs poden reivindicar amb orgull que es tracta principalment d'aportacions d'autors vinculats al Departament de Ciències de la Terra de la UIB.

Passem a veure, en primer lloc, algunes referències essencials entorn a l'ordenació del territori. Hem trobat oportú destacar un seguit d'articles: Rullan, 1999; Blázquez, 2006b; Horrach, 2009; Blázquez, Rullan i Murray, 2010; Artigues, Blázquez i Yrigoy, 2014; Blázquez, 2014b, relacionats més concretament amb política i planejament territorial i urbanístic. Els autors entren en detall amb el creixement urbanístic experimentat i, front als resultats, exposen la necessitat de decreixement. Entorn a aquesta temàtica també ha estat freqüentment abordat el procés de dispersió de la urbanització arreu del territori insular, relacionant-lo amb la difusió de

³² Categories que intenten respondre a aquells subtemes als quals s'ha prestat especial atenció. Entenent que el tema general al que pretenen donar resposta els estudis és el turisme i les seves conseqüències dins de, principalment, l'arxipèlag balear.

l'activitat i els serveis turístics també per tota l'illa (Artigues, 2006; Blázquez, Murray i Vives, 2007; Artigues i Rullan, 2007; Murray, Blázquez i Rullan, 2010; Blázquez, 2011; Artigues i Blázquez, 2012; Murray, 2013). Així, aquest conjunt d'articles científics, a més d'aportar el coneixement propi resultant del procés d'investigació, representen les veus no escoltades que mostraven l'esgotament del model que ens portà a la profunda crisi de conseqüències devastadores.

De fet, a més d'entorn a la ordenació del territori, sobre la pressió a la que es troba sotmès el medi natural i a la manca de sostenibilitat ambiental també s'han publicat no escassos articles. Destaquem-ne Blázquez (1998), (1999), (2007) i Mas i Blázquez (2005) entorn a l'ús i la protecció dels espais naturals; l'estudi entorn a la petjada ecològica i la sostenibilitat de Murray (2003), (2005a), (2005b) i Murray, Rullan i Blázquez (2005); i també d'altres en relació amb el consum d'aigua (Rullan i Rodríguez, 1999; Hof, et al, 2014), la qüestió energètica (Murray, Garau i Blázquez, 2001) i els recursos naturals en el seu conjunt (Andreu, et al, 2003).

En darrer lloc, un altre tema imprescindible a destacar és la controvèrsia entorn a l'activitat turística adoptada com a model econòmic balear. Conflictes entre l'economia i la sostenibilitat (Murray, 2001; Blázquez, Murray i Garau, 2001 i 2002; Blázquez, 2006a i 2007; Buades, 2009) i la pressió dels interessos financers i immobiliaris del capitalisme (Mas, Mateu i Murray, 2003; Blázquez, Murray i Artigues, 2011; Ginard i Murray, 2012; Artigues, Bauzà, et al., 2013; Hof i Blázquez, 2013; Blázquez, 2013 i 2014a) són temes àmpliament abordats.

A tots aquests treballs cal afegir, a més, la tesi doctoral d'Ivan Murray, *Geografia del capitalisme balear: poder, metabolisme socioeconòmic i petjada ecològica d'una superpotència turística*, defensada el 2012. Es tracta d'una investigació destacada dins de l'àmbit de la geografia crítica aplicada a les Illes Balears, que mostra moltes de les dinàmiques a les que s'ha prestat escassa atenció mentre el territori de mica en mica s'esgota. Arran a aquesta recerca, al gener de 2015, Murray publicà el llibre *Capitalismo y turismo en España. Del "milagro económico" a la "gran crisis"*, que detalla amb profunditat les característiques del desenvolupament de la indústria turística a Espanya i segueix alarmant i posant consciència sobre les conseqüències d'un model econòmic de cada cop més depenent d'aquest sector. Un any després de la tesi doctoral d'Ivan Murray, es presentà la recerca de Sònia Vives, *L'espai urbà del capitalisme. La construcció del projecte neoliberal de Palma*, defensada al 2013 i en la que s'analitza el procés i les estratègies que han fet de Palma una ciutat plenament integrada dins les xarxes econòmiques internacionals. Al voltant d'aquesta temàtica l'autora ha publicat també diversos articles i treballs, Vives (2007), (2008) i (2011), entre altres.

Un cop vistes algunes de les principals aportacions, cal tenir present que la intenció d'aquest apartat, com pot intuir-se, no és la d'establir un diàleg, ni analitzar el contingut de tots aquests articles, ja que precisament és a partir d'aquests que al llarg dels pròxims capítols s'aprofundirà i constituïran una part fonamental de la base sobre la qual es treballarà amb la intenció de confirmar o refutar la hipòtesi de la recerca. El que s'ha tractat, més aviat, és d'oferir un cert estat de l'art dels estudis en aquest camp.

Així doncs, no han estat escassos els estudis que alertaven de la insostenibilitat del model, que ha acabat amb la crisi econòmica iniciada el 2008. Aquesta, ha suposat l'aturada parcial de la majoria de sectors econòmics, entre ells especialment el de la construcció. En el cas del sector turístic, pot afirmar-se que la crisi ha servit de pretext per revisar les condicions dels treballadors, ja que el nombre de turistes a l'illa no ha deixat de créixer, passant de 5.950.560 l'any 2010 a 9.671.011 el 2014 (mentre que el nombre d'habitants a l'illa ha disminuït entre les dues dates, passant de 869.069 el 2010 a 858.313 el 2014). Llavors, cal remarcar que en aquests moments de canvi, el que és més necessari que mai és la voluntat política en favor de la col·lectivitat. Des de les institucions es disposa d'eines suficients, proporcionades en part pels acadèmics, que els permeten fer front i gestionar amb més coneixement de causa aquesta situació. El que manca, potser, és una major pressió ciutadana i una més alta voluntat política. Però aquestes qüestions, rellevants com són, ens portarien ara per ara lluny dels objectius de la nostra recerca.

3.6.2 El tercer boom turístic

La darrera etapa de transformació del territori mallorquí va començar a prendre forma des del punt de vista del planejament amb el PGOU de Palma de 1998 i amb les Directrius d'Ordenació Territorial (DOT) que va dur a terme el Govern de les Illes Balears (GIB) i que van ser aprovades al 1999.

Aquestes disposicions s'acabaren aprovant després de que apareguessin fortes discrepàncies, prou conegudes a l'illa, entre el Consell Insular de Mallorca (CIM) i el GIB en quant a l'organització del territori per la que s'apostava a l'avanç de les DOT de 1997 per part del Govern Balear (Rullan, 2002: 367-72). El que es pretenia inicialment era "*ordenar el procés de construcció territorial postindustrial a partir de [diverses] peces formals d'origen preindustrial*" (Rullan, 2002: 367), és a dir, dividir l'organització territorial de l'illa en diferents zones, fet al que s'oposava el CIM, degut a que des del Consell s'entenia el conjunt de l'illa com una única peça territorial que per les característiques que presentava ja no podia ser dividida, ni gestionada, de forma fragmentada. Així, amb l'objectiu d'exercir pressió sobre la

decisió del GIB, des del CIM s'inicià, paral·lelament a la creació de les DOT, l'elaboració d'un Pla Territorial Parcial (PTP) que abastava tota l'extensió de l'illa de Mallorca, assumint, com explica Rullan, “*completament la idea funcional de regió metropolitana, de la Ciutat-Regió*” (2002: 369).

El que es demanava des del Consell Insular era una visió unitària en el planejament de l'illa que, com hem vist, tindria com antecedents les aportacions de Gabriel Alomar i Villalonga al seu “*Regió, Nació, Ciutat*” (1907), Josep Melià al seu “*Cap a una ciutat regió*” (1972), Albert Quintana als seus articles i a la seva tesi doctoral, *El sistema urbano de Mallorca*, (1974a; 1974b; 1979) i també del mateix Rullan al seu llibre, *La construcció territorial de Mallorca* (2002).

Els plans del CIM van tenir efectes, l'elaboració del PTP va aturar-se degut a l'aprovació de les DOT el 1999, això sí, després de canviar-s'hi l'organització del territori i la concepció de l'illa com una àrea homogènia, el que va donar pas, ara ja sí, a la creació d'un Pla Territorial Parcial del conjunt de l'illa que duria a terme el Govern Balear. Ara bé, dins del contingut de les DOT, “*cal suposar que la homogeneïtat de funcionament atribuïda a Mallorca és de caràcter funcional, [...] ja que de paisatges –i això ningú ho ha posat mai en dubte– són formalment heterogenis*” (Rullan, 2002: 371).

D'altra banda, com ja s'ha fet esment a l'inici d'aquest apartat, a tot això ha d'afegir-se l'aprovació del Pla General de Palma l'any anterior de l'aprovació de les DOT, un pla que per no rompre la tendència era sobredimensionat i no estava afectat per les restriccions de les noves Directrius (Rullan, 2002: 372), permetent que Palma segueixi creixent en població.

D'aquesta manera, tot i trobar-nos immersos dins d'un període de forta crisi econòmica, que ha fet agafar consciència dels límits que s'havien superat i de la necessitat d'un canvi de perspectiva, encara no s'ha aprovat cap document normatiu que limiti, ara ja de forma contundent, la capacitat de creixement de l'illa. Sense descartar el decreixement i la recuperació d'espais, sobretot del litoral.

3.7 Conclusions

Conèixer l'evolució del pensament d'alguns dels autors més significatius de la societat mallorquina en relació a la ciutat i al territori, i observar el desenvolupament de les primeres actuacions de construcció i organització de la ciutat i del conjunt del sistema urbà, ens ha

permès veure com s'han tractat de donar resposta a partir dels diferents documents i plans a les mancances observades i als requeriments demandats històricament des de diferents sectors de la societat.

De fet, en relació amb els objectius que persegueix la recerca, s'ha pogut veure com els plantejaments entorn a la relació entre Palma i el sistema urbà mallorquí, que han estat exposats en el primer capítol, tenen els antecedents en una llarga tradició d'autors que de diferents àmbits reflexionaren, actuaren i investigaren al voltant d'aquesta temàtica, ben conscients de la transformació que des de la ciutat s'ha impulsat sobre la resta del territori.

Al llarg de la recerca tractarem de dialogar amb els treballs i articles que han anat esmentant-se, amb la intenció d'estirar cap a l'actualitat aquells raonaments i resultats científics provinents d'anys enrere, per tal de veure'n la seva evolució i conèixer-ne la seva vigència.

Capítol 4. Govern i territori. Els límits administratius

4. Govern i territori. Els límits administratius

L'organització territorial actual de l'Estat espanyol és la conseqüència de la superposició de dos models territorials: per un costat, l'esquema unitari centralista, de matriu francesa, establert a partir del segle XIX i, per altre, la descentralització de l'Estat derivada de la constitució de 1978. Així, com és per tots sabut, l'Estat s'organitza a partir de tres unitats territorials bàsiques de diferent nivell, trobant en primer lloc les Comunitats Autònomes, seguit per les Províncies i els Municipis, tenint aquests darrers capacitat per associar-se entre ells i crear així altres unitats territorials d'àmbit supramunicipal. Però, degut a les particularitats concretes de cada territori, cal parar esment també a altres unitats creades amb la intenció d'adaptar-se a certes necessitats d'organització, com és un arxipèlag. D'aquesta manera, els dos arxipèlags espanyols compten amb unes unitats d'organització pròpies que doten, en la majoria de casos per cada una de les illes, de certes competències i instruments de gestió. Aquests són, en el cas de les Illes Balears, els Consells Insulars.

En el present capítol es tractarà d'exposar l'estat de la qüestió de les diferents delimitacions territorials actuals de caire administratiu amb les que compta l'illa de Mallorca. Això ens permetrà assolir dos objectius: d'una banda, arribar a una primera aproximació de l'abast de Ciutat a partir d'un seguit de classificacions administratives creades per conferir als municipis un cert estatus representatiu en funció de la seva classificació com urbans. I, de l'altra, reflexionar sobre la fragmentació d'un territori tant reduït, partint de l'enumeració d'un seguit de límits administratius fixats per les principals institucions que incideixen sobre el territori mallorquí. En relació amb el primer objectiu de l'anàlisi, s'estableix connexió, a més, amb una de les nostres hipòtesis de partida, amb la qual s'afirma que a l'actualitat els límits administratius no són suficients per contenir i definir la creixent urbanització. D'aquesta manera, es pretén obrir un debat entorn a la idoneïtat de realitzar un anàlisi del fenomen urbà partint de les unitats administratives d'àmbit local. Ens aproximarem així a la primera de les grans formes de delimitació de la ciutat a la que hem fet referència en capítols anteriors: la basada en criteris jurídic-administratius.

El capítol s'estructura amb un primer apartat dins del que s'exposaran els aclariments inicials entorn al govern del territori i al repartiment de competències, partint de la figura de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears. Tot seguit, es recolliran els antecedents dels límits municipals i de les delimitacions administratives actuals, tot partint, en bona mesura, de la compilació que en feu fa ja uns anys el geògraf Onofre Rullan a *La construcció territorial de Mallorca* (2002). I, en tercer lloc, s'exposaran de forma consecutiva algunes de les delimitacions administratives sobre les que s'organitza actualment el territori, començant el recull amb la base municipal,

continuant amb les Mancomunitats i seguint amb algunes de les delimitacions dels principals serveis públics per part del Consell Insular de Mallorca, la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, l'Estat espanyol i, inclús, des de la Unió Europea, amb l'objectiu d'aproximar-nos a la fragmentació amb la que s'organitza l'illa.

4.1 El govern del territori i el repartiment de les competències

Amb la Constitució de 1978 van canviar-se les bases de l'organització territorial dins de l'Estat, tot cercant la descentralització de les competències i la gestió de les administracions públiques, i conferint a les diverses nacionalitats i regions de l'Estat la capacitat d'autogovernar-se. El procés cap a l'autonomia actual de les Illes Balears començà amb el punt d'inflexió que suposà l'aprovació, mitjançant el Decret-Llei de 13 de juny de 1978, del règim preautonòmic de l'arxipèlag Balear. Aquest constituí el Consell General Interinsular de les Illes Balears (1979-1983) i també els Consells Insulars de Mallorca, Menorca i Eivissa-Formentera. Aquesta organització territorial fou vigent fins que es creà la Comunitat Autònoma mitjançant la Llei orgànica 2/1983, de 25 de febrer, d'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears.

Com és sabut, pel conjunt de l'Estat espanyol la figura de les Comunitats Autònomes (CCAA) va incorporar-se a les províncies i als municipis com a entitats de primer nivell que, acompanyades dels seus Estatuts d'Autonomia, van convertir-se en les encarregades de definir, juntament amb l'Estat, les competències amb les que compta cada unitat administrativa (M.A.P., 2008a). Els antecedents a la culminació de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears aprovat l'any 1983 té els orígens en la presentació d'un avantprojecte el 1931, que per diverses causes no prosperà. Així, dins l'Estat espanyol fins a 13 Comunitats Autònomes es consolidaren abans que les Illes Balears, les quals es constituïren al mateix any que Extremadura, la Comunitat de Madrid i Castella i Lleó.

Fins a la darrera modificació, pertanyent a la Llei orgànica 1/2007, de 28 de febrer, de reforma de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears, se n'havien fet altres dues, els anys 1994 i 1999, *“la primera [...], se produjo con la Ley Orgánica 9/1994, de 24 de marzo, que se limitó a ampliar las competencias de la Comunidad Autónoma; y la segunda, con la Ley Orgánica 3/1999, de 8 de enero, que, además de elevar de nuevo el techo competencial, modificó moderadamente algunas instituciones y dio rango estatutario a otras”* (Oliver, 2008: 16). Pel que fa a la reforma de 2007 es pretén *“«avanzar» en el «autogobierno» de estas tierras y, por otra, profundizar en el «sistema democrático», al que califica literalmente de «valor supremo»* (Oliver, 2008: 17).

Com és sabut, des dels seus inicis l'EAIB *“establece como Instituciones de autogobierno el Parlament, el Govern y el Presidente de la Comunidad Autónoma. Al mismo tiempo establece los Consells como instituciones de doble naturaleza, local y autonómica”* (Serra, 2004: 398) reconeixent-ne tres: el Consell Insular de Mallorca, el Consell Insular de Menorca i el Consell Insular d'Eivissa i Formentera. No fou fins a la reforma de 2007 que es reconegué *“Formentera como isla administrativamente independiente de Ibiza”* (Rullan, 2010: 407) creant-se així un quart Consell, el Consell Insular de Formentera.

La figura que començaren a representar els Consells Insulars a les Balears a partir de l'any 1978, era ja present a l'altre arxipèlag espanyol, el Canari, amb els Cabildos, que des de l'any 1912 quedaren formats com entitats administratives supramunicipals d'àmbit insular³³. La peculiaritat dels arxipèlags de comptar amb diverses unitats territorials amb uns límits físics predefinits, fa necessari la seva representació de forma particularitzada. Com explica Ramírez, els Cabildos sorgiren per tal de resoldre el conflicte que suposa *“imponer al hombre isleño una homogeneización [político-administrativa] que choca con lo que determina su medio físico”* (Ramírez, 2005).

L'EAIB recull també les *“competencias que deberá asumir primero la Comunidad Autónoma por transferencia o delegación del Estado y que se irán distribuyendo en parte desde el Govern hacia los Consells insulares”* (Serra, 2004: 399) i també cap als municipis. D'acord amb l'Estatut d'Autonomia, sis anys després es desenvolupa la Llei 5/1989, de 13 d'abril, de Consells Insulars, on es reconeix així mateix la seva condició d'Institució de la Comunitat Autònoma i el seu paper com a òrgan de l'Administració local, tot desplegant-s'hi de forma específica les regles fonamentals del règim jurídic, la seva organització i funcionament. Amb la promulgació d'aquesta Llei *“els pobles de les Illes Balears donen una passa històrica quant a consolidar la personalitat de cada Illa, atès que el Consell Insular hi és confirmat com a òrgan de govern i administració”* (Llei 5/1989). Des de la seva aprovació aquesta Llei s'ha sofert una modificació l'any 2000 (Llei 8/2000, de 27 d'octubre, de Consells Insulars).

L'estructura interna de cada entitat administrativa supramunicipal, és a dir, de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears i del Consell Insular de Mallorca, es divideix en diferents Conselleries o Departaments a partir dels quals tenen capacitat de presa de decisions sobre les competències que els són atribuïdes. Degut a que el territori és la base física de qualsevol actuació sobre la societat, les institucions d'àmbit supramunicipal amb les diferents

³³ Actualment trobem 7 Cabildos a El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, Lanzarote, La Gomera, La Palma i Tenerife. L'illa de La Graciosa no té Cabildo propi ja que administrativament pertany a l'Ajuntament de Teguaise.

competències que reben, com per exemple salut o educació, tenen una clara importància dins del tema que tractem. Així doncs, entenent les competències com les capacitats que té cada entitat per regular i gestionar uns determinats serveis públics a oferir al conjunt de la població, de la seva organització sobre el territori en surten un seguit de delimitacions, l'abast de les quals depèn del servei a organitzar i del públic o sector objectiu al que van destinades.

Cal esmentar, però, que el repartiment de les competències no ha estat exempt de crítiques, com explica Rullan *“la Comunidad Autónoma [de les Illes Balears], en las sucesivas reformas de organización administrativa interna que se ha procurado, ha manifestado una clara tendencia a la insularización de las competencias”*. Així, afegeix el geògraf mallorquí, s'ha construït *“una tendencia centrípeta –reflejo de una fuerte identidad insular frente a una mucho más débil identidad balear– que se opone a la fuerza centrífuga que marca la globalización”* (2010: 407).

En darrer lloc, dins de l'administració bàsica de l'Estat, trobem la figura dels municipis com a unitats d'àmbit local més pròximes a la població. Degut a que aquest àmbit és el més òptim per l'actuació sobre aquelles necessitats que requereixen els habitants, els Estatuts d'Autonomia atorguen als municipis, a més de certes competències, capacitats pròpies d'associació i cooperació. Tal com exposa l'EAIB, *“el municipio es la entidad local básica de organización territorial de las Illes Balears i l'instrument fonamental per a la participació de la comunitat local en els afers públics”* (Art. 75.1), on tots tenen *“llibertat plena per a l'exercici de la seva iniciativa en qualsevol matèria que no estigui exclosa de la seva competència o atribuïda en exclusiva a altre administració o autoritat”* (Art. 75.4). D'aquesta manera, amb la intenció d'impulsar la descentralització i la cooperació, l'EAIB exposa que *“els municipis tenen dret a associar-se amb altres i a cooperar entre ells i amb altres ens públics per exercir les seves competències i complir tasques d'interès comú. A aquests efectes tenen capacitat per constituir mancomunitats, consorcis i associacions”* (Art. 75.7). Així doncs, són els municipis els que tenen la capacitat per crear alguns altres ens administratius, els quals han de sorgir des de la necessitat d'arribar a una forma més efectiva d'oferir un determinat servei a la població. Però, com disposa l'EAIB, tot i així, per constituir-se oficialment, el Parlament de les Illes Balears és l'encarregat d'aprovar una llei de règim local *“que tindrà en compte necessàriament les diferents característiques demogràfiques, geogràfiques, organitzatives, de dimensió i capacitat de gestió que tenen els municipis, així com les competències de cooperació local assumides pels consells insulars”* (Art. 75.8). Dos anys després de l'aprovació de l'EAIB el 1983, des de l'Estat va desenvolupar-se i aprovar-se la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local, la qual posà les bases de l'organització i el funcionament de les diferents formules d'administracions locals. Per les illes, aquesta va ser la llei de referència fins a l'aprovació de la Llei 20/2006, de 15 de desembre, municipal i de regim local de les Illes Balears. Cal tenir en

compte que aquesta Llei, pel que fa als Consells Insulars, els quals són considerats també com òrgans de l'administració local, remet a la seva pròpia llei autonòmica específica per a la seva regulació.

Per acabar, dins del territori mallorquí s'hi troben altres tipus de delimitacions territorials que depenen de diferents entitats, com els partits judicials i els codis postals de l'Estat o les comarques estadístiques establertes per l'Eurostat, que seran recollides a tall d'exemple amb la intenció de mostrar la diversitat de delimitacions amb les que compta l'illa de Mallorca en concret i la resta de l'Estat en general.

4.2 Els antecedents de les delimitacions administratives

Abans d'entrar en detall en l'organització administrativa actual del territori, cal conèixer-ne els antecedents. En primer lloc, es farà un recorregut en l'evolució de la divisió administrativa municipal, centrant-nos en els processos d'agregació-segregació que han anat produint-se fins a l'actualitat, així com també en els intents fallits. I, en segon lloc, es farà una síntesi d'algunes de les delimitacions històriques proposades i establertes des de l'administració.

Centrant-nos doncs en l'àmbit municipal, cal iniciar el recorregut amb l'adveniment de les primeres etapes constitucionals en el segle XIX. Per fer-ho resulta especialment útil l'estudi de Jesus Burgueño (2000) el qual treballà amb fragments (els únics conservats als Països Catalans) del projecte de reforma municipal que proposà el govern absolutista de Ferran VII (1814-1833). Tal remodelació no arribà a dur-se a terme, però si es materialitzaren la divisió provincial de Javier de Burgos (1833) i la divisió en partits judicials (1834), les quals formaven, juntament amb la reforma municipal a la que ens referim, el projecte de reordenació territorial global d'Espanya (Burgueño, 1996). Com veurem en concret pel cas de l'illa de Mallorca, aquest projecte proposava una reforma radical del mapa municipal espanyol, fent-ho de forma contrària a la tendència que es materialitzarà en el futur.

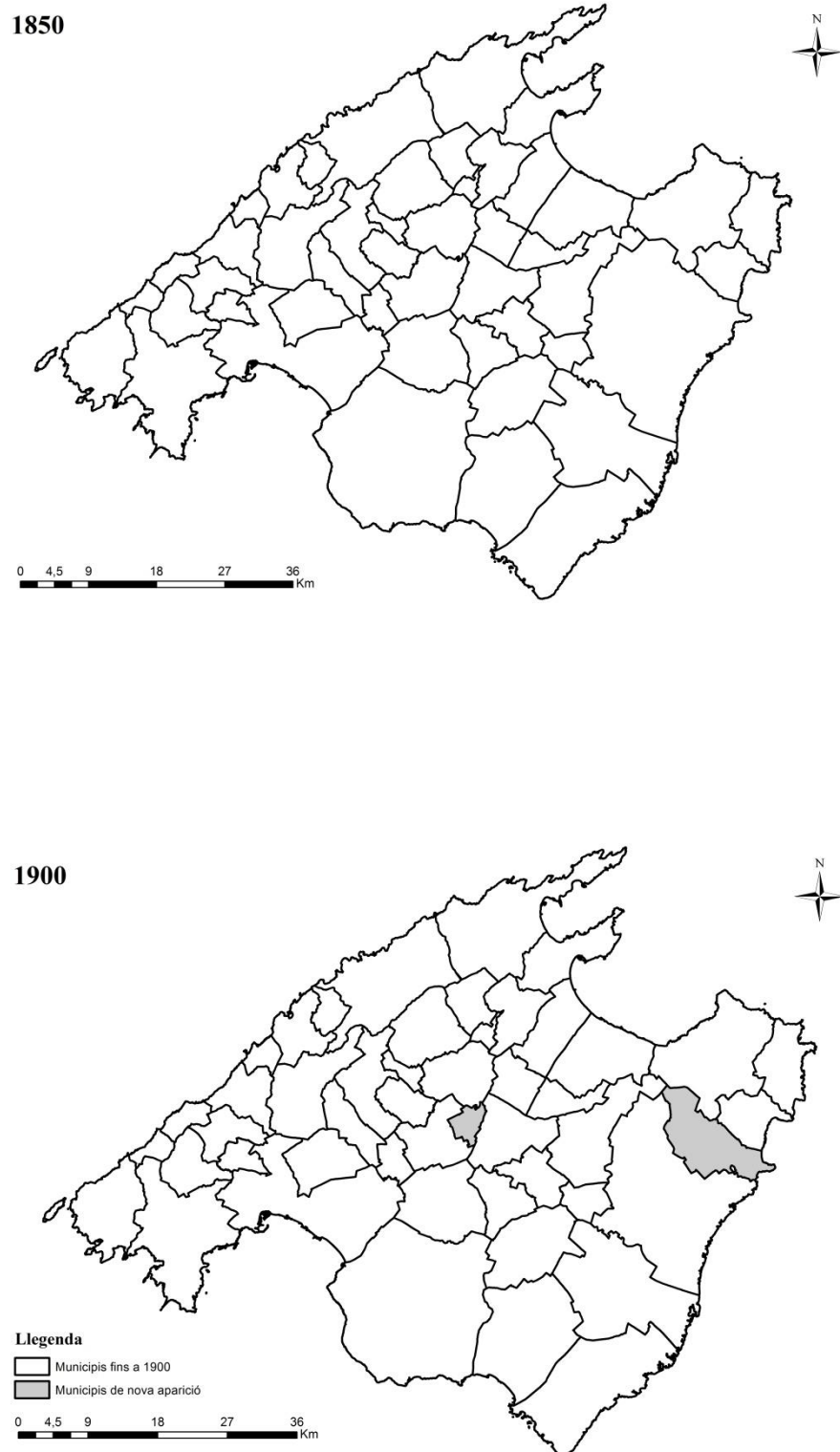
Així, aquesta reforma concebia l'agregació dels municipis. *“La instrucció reial de 22 de març del 1829, tramesa al Reial Acord, establí que la província de les Balears havia de ser dividida en “distritos municipales” (també anomenats “alcaldías reales”)”. Aquestes noves formes de divisió municipal atenien “a la població, la situació topogràfica, les distàncies, les divisions naturals i les relacions mútues dels pobles” tot fixant “una dimensió municipal ideal: de mil a tres mil veïns i un radi d'entre mitja i dues llegües, si bé s'admetien excepcions”* (Burgueño, 2000: 162). El Consolat de Comerç, l'Ajuntament de Palma i l'Audiència de Mallorca en feren

les seves propostes, les quals reduïen de 37 a 19, 29 i 19 municipis respectivament. D'inici, l'Ajuntament de Palma va declarar-se no partidari de tal agregació, parer al que també va afegir-se la Reial Societat Econòmica Mallorquina d'Amics del País (Burgueño, 2000: 165), opinions que van ser escoltades pel fiscal de l'Audiència tot desembocant finalment en la no aplicació de la projectada reforma. De fet, com explica Burgueño, “*l'evolució immediatament posterior del mapa municipal balear donava la raó als que havien impugnat el pla de reducció d'ajuntaments*”, tant és així que “*els anys que seguiren van ser especialment prolífics en segregacions [...] així, entre 1836 i 1941 assoliren definitivament la independència els pobles de Banyalbufar, Búger, Establiments, Estellencs,[...], Fornalutx, Llubí, Maria de la Salut, Santa Eugènia i Son Servera, i de manera efímera també Capdepera*” (2000: 169).

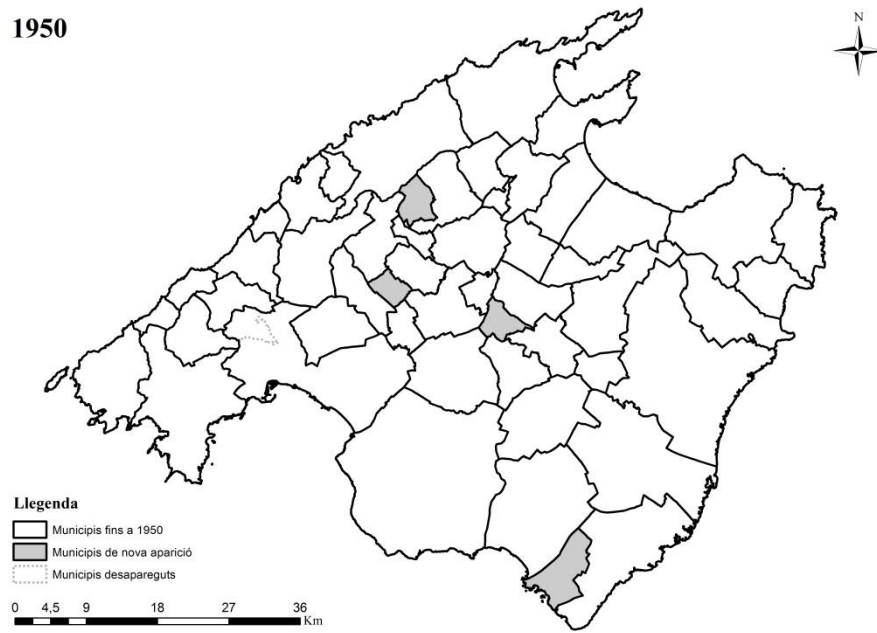
El següent document que ens permet seguir amb els antecedents municipals és l'estudi sobre *Variaciones de los municipios en España desde 1842* (M.A.P., 2008b), del qual se'n ha representat la informació cartogràficament. Així, la Figura 25 ens mostra quatre representacions de la delimitació municipal a quatre anys concrets (1850, 1900, 1950 i 2000). Seqüència que ens mostra com, des de 1842, s'han creat fins a 7 municipis nous. Aquest procés de fragmentació ha comportat una disminució de la mitjana de l'extensió territorial dels municipis de l'illa, passant de ser de 75,46 km² l'any 1850, a 68,35 km² a l'actualitat.

Aquesta disminució de la grandària està per sobre de la mitjana de la CCAA espanyola amb menor extensió municipal, el País Basc, amb 28,82 km², i molt per sota de la Regió de Murcia, Comunitat amb la major extensió mitjana de l'Estat, 251,40 km². Ara bé, quan es parla de dimensió municipal a l'hora de catalogar els municipis en petits, mitjans i grans “*casi siempre se hace referencia a la población y no a la superficie*” (Burgueño i Guerrero, 2014: 22). A més, “*la consideración de qué es un municipio grande o pequeño, varía de una a otra comunidad en función de cada realidad geográfica*” (Burgueño i Guerrero, 2014: 23). Tant és així que les CCAA tenen capacitat per establir “*un determinado umbral de población como requisito para autorizar una segregación municipal*” (Burgueño i Guerrero, 2014: 23) i les Illes Balears és la Comunitat amb els requisits mínims més alts de tot Espanya, 6.000 habitants.

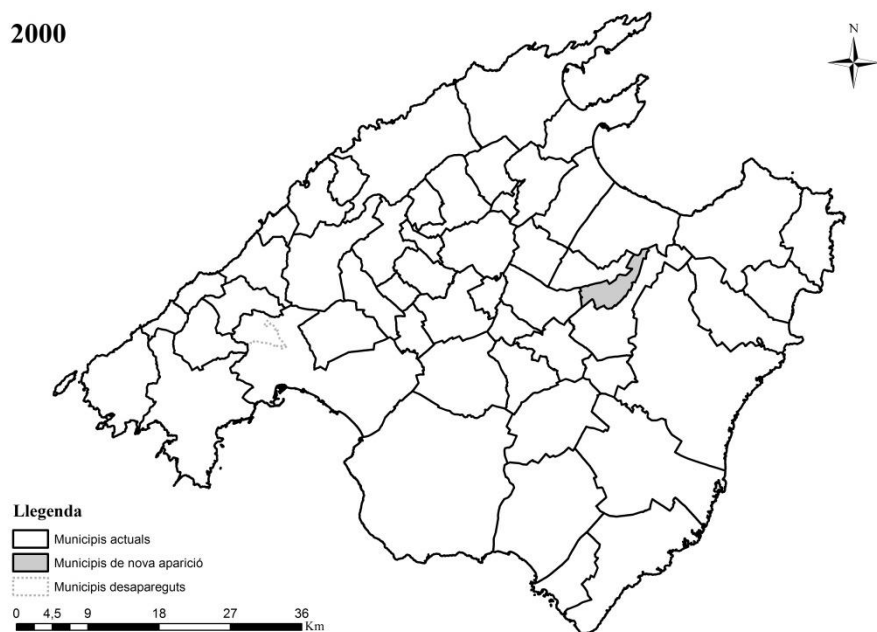
Figura 25. Evolució del nombre de municipis entre l'any 1842 i l'actualitat



1950



2000



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del M.A.P (2008b).

Taula 2. Quantitat de municipis segons l'extensió municipal

	1850	1900	1950	Act.
+ 100 km²	10	10	10	10
100-50 km²	15	16	13	13
50-25 km²	13	13	17	17
-25 km²	9	10	12	13
Total mun.	47	49	52	53

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del M.A.P. (2008b).

Com s'ha esmentat més amunt, l'any 1829 l'illa comptava amb 37 municipis (Burgueño, 2000) mentre que, com podem veure a la Figura 25 i a la Taula 2, el nombre de municipis l'any 1850 ja era de 47. Tot seguit, entre els anys 1850 i 1900 una part de Manacor va segregar-se apareixent Sant Llorenç des Cardassar i el mateix li passà a Senselles amb l'aparició de Costitx. Fins l'any 1950 apareixen 4 municipis més (Ses Salines, Lloret de Vistalegre, Consell i Mancor de la Vall) i en desaparegué un, Establiments, que l'any 1920 s'agregà a Palma, convertint-se en l'únic municipi mallorquí que ha quedat definitivament annexionat a un altre, restant-ne 52 en total. Finalment, fins a l'actualitat apareix un nou municipi, Ariany, proclamant-se independent de Petra el 1982, després d'haver-ho intentat altres dues ocasions, els anys 1925 i 1949. Com veurem en els propers capítols d'anàlisi, el nombre de municipis amb els que comptava l'illa ha estat un punt a tenir en compte a l'hora de treballar amb dades anteriors a 1990, degut al caràcter relativament recent amb el que ha sorgit un municipi nou. Finalment, esmentar que aquest procés de segregació ha donat com a resultat una majoria de municipis de menys de 50 km².

Un cop descrita l'evolució fins a l'estat actual de la configuració municipal, passem, en segon lloc, a conèixer els antecedents de les divisions administratives de caràcter supramunicipal. Com ja s'ha fet esment a la introducció, Onofre Rullan (2002) al seu llibre *La construcció territorial de Mallorca* hi resumeix, d'acord amb el seu títol, el procés de consolidació que ha viscut el territori mallorquí fins a finals del segle XX. Així, l'estudi conté un apartat imprescindible: "les fronteres que demarquen la natura i els humans", on l'autor sintetitza, entre altres, les diferents delimitacions proposades i establertes des de l'administració.

Un dels aspectes més interessats d'aquesta síntesi, és que s'hi exposa la successió de les diferents propostes a partir dels vestigis que els hi resten d'aquelles delimitacions pioneres en les que s'han basat, que no són altres que la comarcalització de V. M. Rosselló i Verger (1964)³⁴ i el plantejament tripoïdal de l'organització dels partits judicials de 1834³⁵. Com hem vist al

³⁴ Veure Figura 18, capítol 3.

³⁵ Veure Figura 6, capítol 3.

capítol anterior d'antecedents i d'estat de la qüestió, ambdues subdivisions de l'illa provenen d'àmbits i realitats prou diferents. El tripoïdal fou el primer model d'organització territorial establert a l'illa (Burgueño, 2000: 161; Rullan, 2002: 191), mentre que la comarcalització proposada per Rosselló i Verger (1964) és de caire acadèmic i fou plantejada dins del context de l'estudi del reguiu.

Una de les diferències que més crida l'atenció entre una delimitació i l'altra és la grandària de les zonificacions. Això és degut a que cada una es realitzà per diferents propòsits. L'estructura tripoïdal, en forma de "Y", ha estat classificada pel propi Rullan en un article predecessor a la que podria considerar-se fins al moment la seva obra cabdal, *La construcció territorial de Mallorca*, dins del grup de les *regions urbanes*, les quals tenen com a característica principal la seva estructuració a partir de la importància dels centres capçalera (Rullan, 2001: 147-8). Així, aquestes delimitacions han resultat ser les més òptimes per "*altres temes –indústria o terciari– [que] no funcionaven «rossellonianament»*" (Rullan, 2002: 271). Ara bé, la primera comarcalització geogràfica de Rosselló i Verger (1964) "*tindrà una enorme influència sobre l'organització dels municipis mallorquins. Pesarà moltíssim tant a l'hora de la constitució, a partir dels anys 80, de les diferents mancomunitats de municipis com, als 90, al moment de fer propostes de plans d'ordenació territorials infrainsulars*" (Rullan, 2002: 241).

Sobre el mapa municipal, i amb el referent fonamental de la delimitació de l'illa en tres grans àmbits l'any 1834, en el darrer quart del segle XX se succeïren un seguit de delimitacions administratives. Aquesta és la relació que n'ofereix Rullan (2002: 223-347):

- Regions naturals, socioeconòmiques i la seva superposició segons el Pla Provincial de 1973
- La proposta de comarcalització de l'AISS (1977)
- Les comarques dels serveis d'extensió agrària i les comarques sindicals (1978)
- Els partits judicials i les àrees comercials (1979)
- La primera proposta per al mancomunitat de recollida de fems (ADARO, 1982)
- El Pla Director d'Ordenació Sanitària (1987)
- La comarcalització del pla de residus del 1990 i 1993
- Els ajuts europeus i els seus efectes sobre l'organització comarcal de les mancomunitats (1992-94; 1993; 1996-99)
- Els sectors educatius de l'EOEP (1994-5) i les administracions de la delegació d'Hisenda
- El mapa escolar (1996)
- El mapa de Plans Territorials Parcial de les DOT plantejat el 1997

- Les grans unitats paisatgístiques segons el GaaT (1997)
- La funcionalitat del territori segons les DOT (1997)
- Les mancomunitats el 1999
- La proposta de modificació (1999) de comarcalització del pla de residus

A aquest llistat podrien afegir-se encara d'altres delimitacions específiques que van des de les regions proposades des del Pla Provincial de 1973, al mapa dels PTP plantejats a l'avanç de les DOT el 1997 i a tot un seguit de mapes enfocats a l'ordenació dels diferents serveis públics que regula l'administració.

4.3 L'organització actual del territori

Exposats els antecedents remots i immediats en la configuració del mapa administratiu del territori mallorquí, vegem tot seguit quina és la seva concreció actual. Així en els apartats que figuren a continuació tractem d'oferir un petit atlas d'algunes de les delimitacions administratives de l'illa.

Els mapes que s'han seleccionat són un recull de diferents nivells administratius. En primer lloc s'exposaran la base municipal i les mancomunitats, delimitacions que actualment estan regulades per la ja esmentada Llei 20/2006, de 15 de desembre, municipal i de règim local de les Illes Balears, elaborant-se per primera vegada aquest projecte propi. Està basada en tres pilars, els quals fan referència a la recerca de l'enfortiment de la institució municipal, a la necessitat de regular els aspectes participatius dels veïns i els seus representants, així com a la prevenció del minifundisme municipal i la conseqüent disminució de la capacitat de gestió d'aquesta entitat. D'aquesta llei cal destacar-ne els títols II i III, el primer recull els elements identificadors dels municipis, així com els requisits i procediments a seguir per l'alteració dels límits municipals dels quals acabem de veure'n l'evolució. També, dins dels capítols que el formen, es concreta el règim especial del municipi de Palma, que disposa d'una Llei de capitalitat (23/2006). Així mateix, estableix a més la possibilitat de creació d'un règim especial de caire supramunicipal per tots aquells "*municipis on radiquin les seus dels consells o aquells en què les seves circumstàncies o funcions supramunicipals ho aconsellin*" (Art. 28, Llei 20/2006). Aquest article resulta d'especial interès pel que fa a la temàtica i als objectius de la present tesi doctoral, la qual tracta de demostrar la influència de Ciutat més enllà dels seus límits administratius. De fet, com es veurà a continuació, tot partint de la base municipal es realitzarà una primera aproximació a l'abast del fenomen urbà, que posarà en qüestió el fet que només el municipi de Palma gaudeixi de règim especial. En quant al Títol III, està dedicat a

Altres Entitats Locals, referint-se en primer lloc a les Mancomunitats, “*incorporant els principis informadors i les normes essencials de la seva regulació*” (Exposició de motius, Llei 20/2006), i seguint amb altres figures com els consorcis municipals, entitats locals menors o les àrees metropolitanes.

En quant a les demés zonificacions que s’oferiran, han estat creades tant pel Consell de Mallorca, com per la Comunitat Autònoma de les Illes Balears (CAIB), per l’Estat espanyol i, fins i tot, per la Unió Europea. Degut a les particularitats de cada cas, la normativa que les regula serà exposada en l’apartat corresponent. D’aquesta manera, l’argument es desenvoluparà en 10 apartats i 16 mapes relatius a la base municipal, les mancomunitats, els afers socials, l’esport base, l’educació, la sanitat, la planta judicial, els codis postals i les comarques estadístiques de l’Eurostat.

4.3.1 La base municipal i les classificacions entre municipis urbans i rurals

Els municipis són la base majorment utilitzada per analitzar el territori. Això és així, degut a que per l’Estat espanyol són les unitats administratives sobre les que s’ha desenvolupat el major gruix d’informació estadística d’àmbit local. Com s’ha exposat en l’apartat anterior, l’illa compta a l’actualitat amb 53 municipis conseqüència d’un procés de segregació que ha disminuït la seva extensió mitjana, però sobre els quals s’ha produït un procés d’extensió del fenomen urbà (Artigues, 2006; Artigues i Rullan, 2007), tal com s’ha fet palesa al segon capítol de la present recerca. La disposició actual de les unitats administratives a l’illa es representaran a continuació a la Figura 26. Aquest mapa servirà de referència a l’hora de conèixer els seus topònims, que en la cartografia successiva només sortiran indicats en aquells casos en que es consideri imprescindible o aclaridor.

Com ja s’ha esmentat de forma reiterada, dins d’aquest primer subapartat es treballarà la importància del fenomen urbano-rural sobre la base municipal actual, la qual cosa aportarà, per una banda, una primera aproximació a l’abast de la ciutat de Palma, per altra, es plantejarà la idoneïtat dels municipis com a punt de partida de l’anàlisi territorial i, en darrer lloc, permetrà posar en relleu la importància d’aquest fenomen amb les següents delimitacions exposades.

Figura 26. Mapa municipal

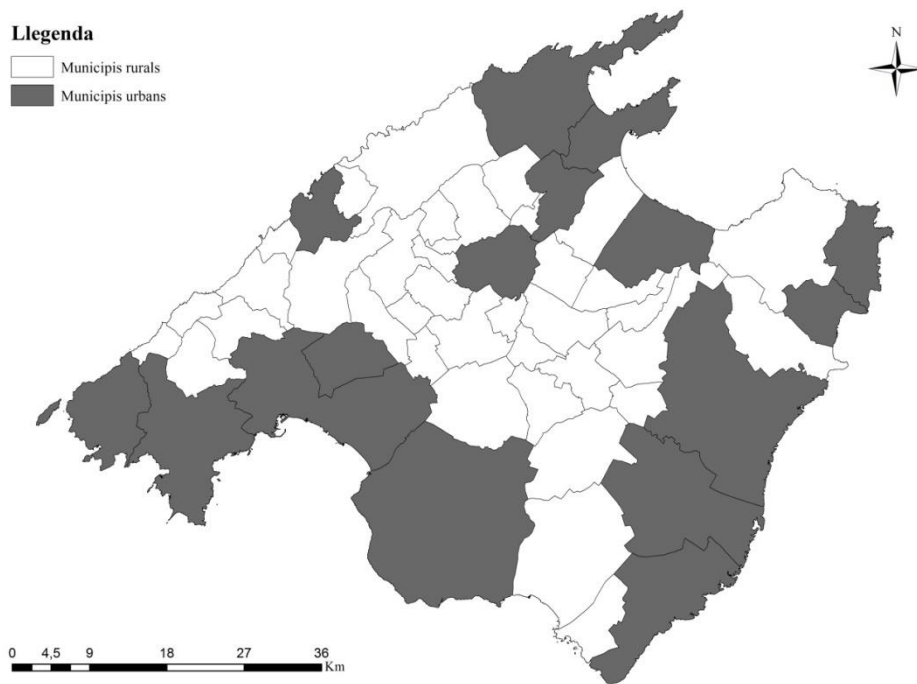


Font: Elaboració pròpia.

Una forma d'aproximar-nos al primer dels objectius principals de la present recerca, és a dir, al procés d'urbanització i l'abast de la ciutat, és mitjançant la classificació dels municipis en funció de la seva naturalesa urbana o rural. Com és sabut, les ciutats han evolucionat estenent-se més enllà dels límits administratius que les definien físicament, aquest procés d'expansió física ha provocat debat, no només sobre la idoneïtat o senzillesa d'aquests tipus de classificacions, sinó també sobre la utilització del municipi com a base sobre la que són aplicades. Això és així degut a que pot trobar-se el cas en el què sobre un municipi contigu al que podria entendre's com a municipi-ciutat central, hi transcorri part del continu urbanitzat de la ciutat, però que aquest no arribi al llindar poblacional requerit i que, per tant, no sigui classificat com urbà. També poden donar-se altres casos, com per exemple que *“varios municipios, que no superan el umbral, tienen sus núcleos de población juntos, de forma que considerando el conjunto todos los municipios deberían ser considerados como una única “ciudad”*” (Goerlich i Cantarino, 2013: 6-7). Aquestes i altres problemàtiques han estat exposades pels autors Francisco J. Goerlich i Isidro Cantarino a diversos articles (2013, 2014 i 2015) en els que treballen de forma extensa sobre aquests exercicis de definició de ciutats.

Entrant en la concreció de les diferents classificacions, dins de l'Estat espanyol, l'Institut Nacional d'Estadística (INE) estableix un llindar mínim de 10.000 habitants per classificar un municipi com urbà. Com veiem, es tracta d'un criteri prou simple, ja que no obre el ventall a contemplar altres aspectes com podria ser, per exemple, la distribució de la població sobre el territori, ja que aquesta no s'hi troba repartida de forma homogènia. Tot i així, passem a veure quins són els municipis mallorquins que el 2011 superen el llindar fixat (Figura 27).

Figura 27. Classificació INE

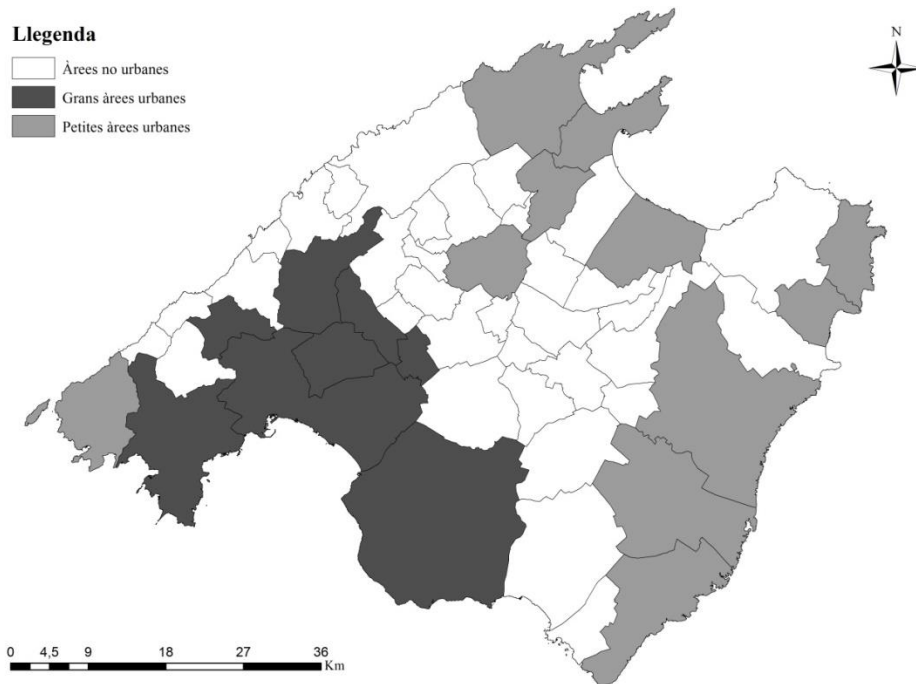


Font: Elaboració pròpia a partir de dades del padró de població 2011.

També a l'Estat espanyol, un altre exemple és el *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España* elaborat pel *Ministerio de Vivienda* (2006), el qual classifica els municipis en diferents àmbits: Grans àrees urbanes, municipis o agrupacions de municipis de més de 50.000 habitants; Petites àrees urbanes, formades per municipis d'entre 20.000 i 50.000 no inclosos en el grup superior o municipis urbans d'entre 5.000 i 20.000 habitants que, a més dels llindars fixats, precisen complir un seguit de premisses; i, en darrer lloc, les Àrees no urbanes, que inclouen la resta de municipis (Ministerio de Vivienda, 2006). Com pot veure's, aquesta classificació a l'hora de fixar paràmetres, al igual que l'INE, compta principalment amb llindars de població, els quals en aquest cas són diversos i establerts en diferents categories. Només dins del segon subgrup de Petites àrees urbanes (municipis urbans d'entre 5.000 i 20.000 habitants) es requereix d'altres factors com la quantitat de població que resideix en els nuclis principals,

l'evolució demogràfica, la població activa per sectors econòmics, entre altres. És cert que aquesta segona classificació és més complexa que l'anterior, ara bé, al nostre entendre resten també sense resoldre alguns dels inconvenients més amunt enumerats.

Figura 28. Classificació *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España*



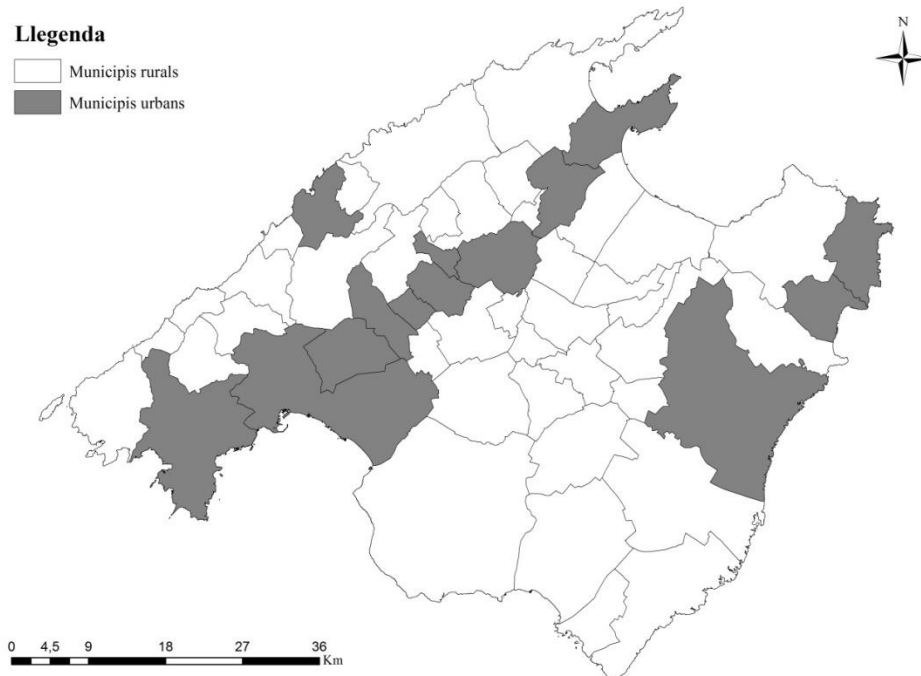
Font: Elaboració pròpia a partir de dades del *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España*.

Com pot veure's a les Figures 27 i 28, d'ambdós exemples en surten mapes prou semblants, on la principal diferència és la quantitat de municipis classificats com urbans i limítrofs amb Palma, representant diferents extensions de la capital. La classificació de l'*Atlas* defineix una Gran àrea urbana que compren 8 municipis agregats a partir de criteris no definits per la metodologia publicada (2006), essent l'única en el conjunt de l'arxipèlag Balear. També destaca, limítrof a la Gran àrea urbana, el municipi d'Andratx que per motius no detallats no hi queda incorporat. D'altra banda, amb el criteri de l'INE dels 10.000 habitants (Figura 27) es classifiquen com urbans al voltant de Ciutat només 3 municipis: Calvià, Marratxí i Lluçmajor. També hi apareix Andratx, el qual tot i no ser adjacent a Palma, continua l'agrupació que encapçala la capital mallorquina.

En l'àmbit europeu, també s'han produït diverses classificacions del fenomen urbano-rural. Una d'elles, prou semblant a l'establerta per l'INE, és la de l'OECD (1994) que classifica els

municipis a partir de dades de densitat. Fixa un llindar de 150hab./ km², el qual ha de ser superat perquè un municipi sigui considerat com urbà.

Figura 29. Classificació OECD



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del padró de població 2011.

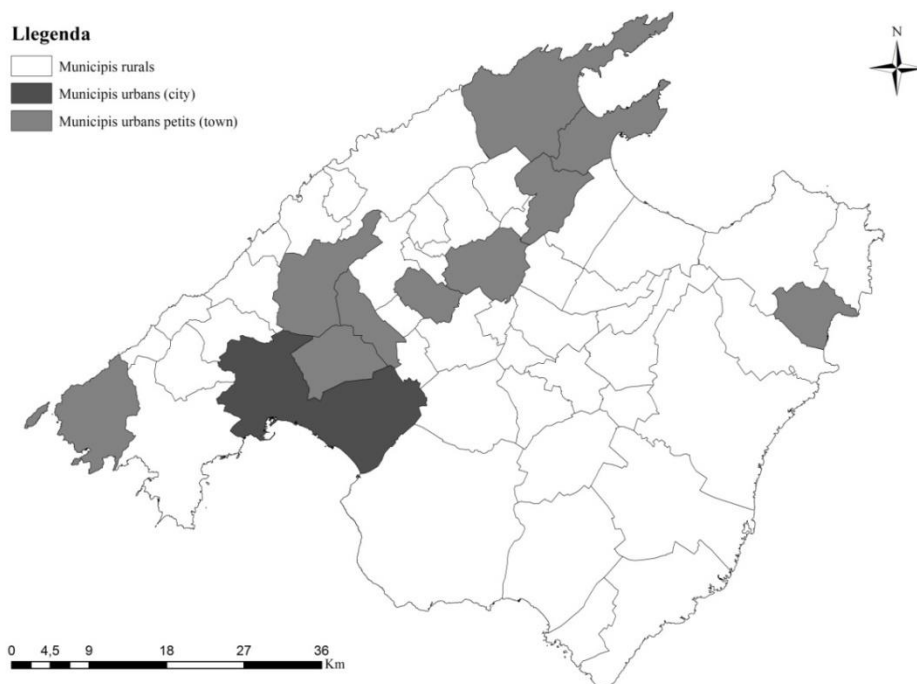
Com mostra la Figura 29, el nombre de municipis que a través d'aquest mètode poden ser classificats com urbans és de 14, essent del tot significatiu el corredor Alcúdia-Calvià, articulat per la principal autopista de l'illa. Aquestes dades posen en rellevància, si es contrasten els seus resultats amb els de l'INE (Figura 27), que amb dades absolutes queden classificats dos municipis més (16). Degut a que per la classificació de l'OECD, amb dades relatives, els resultats venen determinats per la grandària dels municipis, es posa en relleu que municipis urbans com Consell, Lloseta i Santa Maria del Camí comptin amb només 3.789, 5.703 i 6.270 habitants respectivament. Així, la classificació estableix que la condició per que un municipi sigui urbà no només depèn del volum de població, sinó de la seva densitat per quilòmetre quadrat.

Una segona classificació aplicada també per l'illa i que prové del context europeu és la definida per l'Eurostat (2012a). Aquesta pretén millorar les deficiències del mètode de la OECD (1994) i per això compta amb una metodologia classificatòria prou diversa als exemples anteriors. Aquesta es desenvolupa mitjançant informació estadística generada a partir d'una font diversa

que no recau sobre els límits municipals (Eurostat, 2012a). Així, es treballa sobre una reixa quadricular desenvolupada pel total de la Unió Europea, “*the classification relies on the population disaggregation grid created by the JRC based on LAU2 population and CORINE land cover. The disaggregation grid has a resolution of 100x100 m, but has been aggregated to a cell size of 1 km² for this analysis*” (Eurostat, 2012a). El rangs classificatoris establerts són, al igual que amb l’*Atlas*, tres: Municipis urbans (city), aquells en els que almenys el 50% de la població viu en aglomeracions urbanes d’alta densitat o centres urbans; Municipis urbans petits (town), són aquells en els que almenys el 50% de la població viu en cel·les rurals i menys del 50% en aglomeracions urbanes d’alta densitat i; Municipis rurals, aquells en els que almenys el 50% de la població municipal viu a cel·les rurals (Eurostat, 2012a; Goerlich i Cantarino, 2015: 13).

Com es veurà tot seguit a la Figura 30, tot i que es treballi mitjançant cel·les, els resultats de la seva aplicació es bolquen sobre les unitats administratives locals per tal de mostrar els resultats sobre aquelles peces territorials sobre les que s’organitza i es gestiona el territori. Així, per l’illa de Mallorca queda classificat només el municipi de Palma com a Municipi urbà (city), fins a 10 municipis com a Municipis urbans petits (towns) i la resta, és a dir, 42 municipis, com rurals.

Figura 30. Classificació Eurostat



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades disponibles a Eurostat (2012b).

Contrastant el resultat de les dues classificacions europees, la més simple i la més complexa, a més de comptar aquesta segona amb un rang més, a grans trets pot veure's com l'eix Palma-Alcúdia apareix a ambdós casos. Ara bé, a cap dels dos l'abast de la capital no queda reflectit amb la mateixa magnitud que sí ocorre mitjançant les classificacions pròpies de l'Estat espanyol.

Els resultats de les quatre metodologies per a la definició dels municipis urbans fins aquí indicats poden veure's en l'Annex 1³⁶. Un cop vists aquests quatre exemples de delimitació del fenomen urbà cal parar esment, per una banda, al fet que l'INE, l'*Atlas Estadístico* i també l'OECD treballen amb informació estadística creada a nivell municipal, mentre que en la classificació de l'Eurostat els municipis són la base final de la representació de les dades. Treballar amb la malla permet homogeneïtzar la grandària de les LAU2 i per tant fer més contrastable l'abast de les ciutats de tot el continent europeu.

Per acabar, cal parar esment a darreres actualitzacions de diferents metodologies. Gairebé de forma paral·lela a aquesta darrera actualització de l'Eurostat, Goerlich i Cantarino (2012) van desenvolupar per l'Estat espanyol un nou procés de revisió del fenomen urbano-rural. Aquest treballa únicament amb la base de la malla desenvolupada pel conjunt d'Europa, sense creuar la informació amb les unitats administratives locals. Aquest treball és el resultat d'una col·laboració entre l'Eurostat, la DG-Regio i l'OECD (Goerlich i Cantarino, 2012; 2015: 11) que té per objectiu polir les deficiències que provoca treballar amb les LAU 2. En un article recent els mateixos autors han creuat la informació desenvolupada per l'Estat espanyol al 2012 amb la base municipal (Goerlich i Cantarino, 2015), arribant així a una nova aproximació del fenomen urbano-rural. Cal destacar, en darrer lloc, un altre exemple de classificació aplicat pel conjunt de l'Estat espanyol que també té per objectiu abstrere el màxim possible dels límits administratius locals, el projecte *Áreas Urbanas de España, AUDE*³⁷. Aquest, al igual que la classificació de l'Eurostat (2012a) i Goerlich i Cantarino (2015) bolca finalment la informació generada sobre la base municipal i suposa una altre consideració a tenir en compte a l'hora d'estudiar aquest fenomen.

Aquesta evolució metodològica cap a mètodes més complexos ens aproxima a un coneixement cada cop millor de la realitat territorial. Ara bé, tot i els inconvenients que puguin suposar les unitats administratives locals, cal no oblidar-se que aquestes constitueixen la base sobre la qual

³⁶ Taula classificatòria dels municipis en funció de la seva condició d'urbans o rurals a partir de les 4 metodologies utilitzades.

³⁷ Tota la informació referent a aquest projecte es troba en xarxa: <http://alarcos.esi.uclm.es/per/fruiz/audes/index.htm> [Consultat: 20/01/2016].

es gestiona i s'administra el territori i, per tant, la vinculació dels estudis als seus límits, tot i tenir certs inconvenients, és, ara per ara, del tot necessària.

4.3.2 Mancomunitats

Les mancomunitats són conseqüència de la fragmentació del mapa municipal i també de l'impacte del fenomen turístic. La fragmentació municipal i les mancomunitats han estat temes àmpliament analitzats en l'organització territorial de l'Estat espanyol (Font i Parrado, 2000; Rodríguez, 2010). Com explica Rodríguez (2010: 71) *“la fragmentación municipal y las necesidades de economía de escala han conducido [...] a la proliferación de las mancomunidades en España como solución funcional a este problema”* (Rodríguez, 2010: 71).

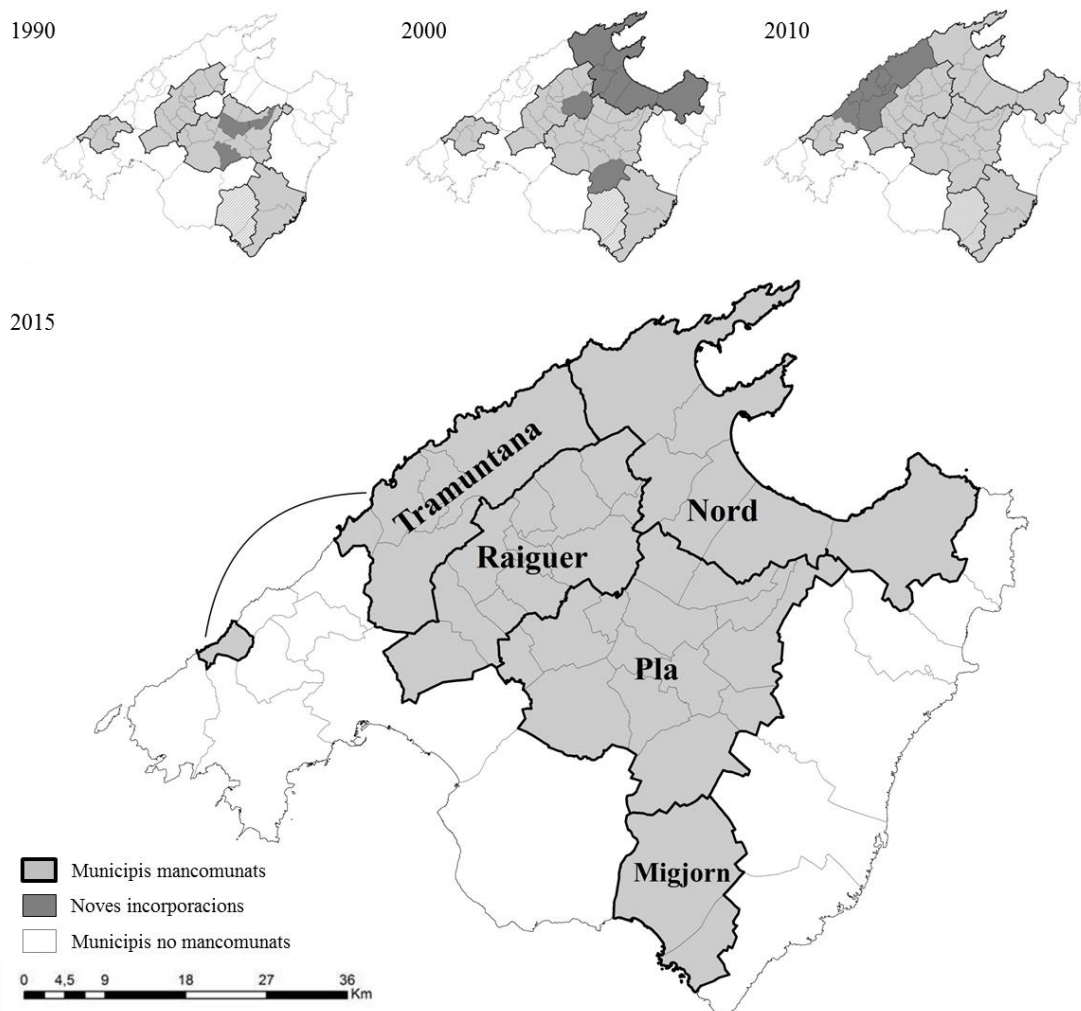
Com és sabut, *“los objetivos de las mancomunidades están por definición relacionados con la prestación de servicios de competencia municipal”* (Riera, et al, 2005: 152). A més, en relació amb la segmentació del territori *“varios autores han considerado que las mancomunidades son los garantes de los pequeños municipios. Sin afrontar una reforma profunda del mapa municipal, las mancomunidades resuelven el problema de la prestación de servicios en municipios pequeños y por consiguiente algunos de los principales problemas que plantea la excesiva fragmentación municipal”* (Riera, et al, 2005: 152-3).

D'aquesta manera, la figura de les mancomunitats també fou aplicada a l'illa de Mallorca i va ser-ho concretament, com explica Rullan (2002: 276-8), a inicis dels anys 1980, a conseqüència del fenomen turístic. En efecte, l'increment del volum de població degut al turisme augmentava la producció de residus. Això suposava un problema econòmic pels ajuntaments, què amb la intenció de reduir despeses van optar per mancomunar el servei. A la dècada dels anys '80 van constituir-se fins a 5 mancomunitats: Pla i Raiguer (1982), Migjorn (1984), Tramuntana (1985) i Sud (1987). Com a conseqüència d'aquesta proliferació va crear-se la Llei 5/1991, de 27 de febrer, de Mancomunitats de Municipis, mitjançant la qual el Parlament Balear estableix els principis bàsics en aquesta matèria. Finalment no va ser fins a l'any 1996 que va crear-se la darrera de les mancomunitats, la Nord *“que ja respon a una altra problemàtica”* (Rullan, 2002: 279).

Des de la constitució de les primeres mancomunitats fins a l'actualitat, hi ha hagut una evolució que ha fet variar de forma prou significativa el mapa originari. Com es veurà tot seguit a la Figura 31, després del primer mapa de l'any 1990, fins a 2010 l'evolució de les mancomunitats ha anat ampliant progressivament el nombre de municipis associats. Ara bé, la tendència en els darrers anys ha estat contrària, fins a 4 municipis s'han separat de la Mancomunitat Tramuntana

i el 2015 s'ha dissolt per primer cop una mancomunitat, la Sud, que es trobava integrada pels municipis de Felanitx, Santanyí, Campos i Ses Salines. Resultat d'aquest procés trobem actualment fins a 5 Mancomunitats³⁸, algunes de les quals van adoptar en la seva constitució els mateixos topònims que utilitzà V.M. Rosselló i Verger en la seva comarcalització de 1964, com són Raiguer, Pla i Migjorn (Figura 31). Pel que fa a la normativa autonòmica que regula actualment les mancomunitats, la Llei 5/1991 va ser derogada el 2006, passant a estar contemplades dins de la Llei 20/2006, de 15 de desembre, municipal i de regim local de les Illes Balears.

Figura 31. Representació a partir de 4 anys concrets de l'evolució fins a l'actualitat de les mancomunitats



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Servei de Corporacions Locals.

³⁸ Les 5 mancomunitats constituïdes a l'actualitat es troben regulades a partir dels següents estatuts: Pla (BOIB núm. 63 de 8 de maig de 2014), Raiguer (BOIB núm. 18 de 6 de febrer de 2016), Migjorn (BOIB núm. 82 de 2 de juny de 2015) i Tramuntana (BOIB 110 de 31 de juliol de 2012).

Taula 3. Municipis, extensió i quantitat de població censada a les mancomunitats el 2011

	Nº municipis	Km2	Població
Pla	14	592,1	37.641
Raiguer	11	362,7	102.291
Tramuntana	6	314,5	22.152
Nord	6	544,2	74.267
Migjorn	2	188,5	14.719

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la CAIB.

Com mostra la Taula 3, mitjançant les mancomunitats s'arriba a un major equilibri de grandària d'extensió, però no pas de població. Com pot veure's, la quantitat de població destaca sobretot en la mancomunitat des Raiguer, degut al fet que en formen part Inca i Marratxí, dos municipis de més de 30.000 habitants. La segueix la mancomunitat Nord, en la que degut al pol turístic de les badies de Pollença i Alcúdia s'hi concentra un major nombre de residents. De les tres mancomunitats restants, només la del Pla s'equipara amb la mitjana d'habitants que contenen les mancomunitats espanyoles l'any 2010, que és de 35.615 (Rodríguez, 2010). Amb poc més de 22.000 habitants trobem la de Tramuntana i, en darrer lloc, formada únicament per dos municipis, la Mancomunitat de Migjorn. D'aquesta darrera és interessant destacar que, Ses Salines, després de segregar-se de Santanyí, ha acabat mancomunant-se amb el seu altre municipi veí, Campos.

Per altra banda, cal fer referència que a excepció d'Inca, els municipis capçalera de Palma i Manacor no es troben mancomunats, la qual cosa no resta protagonisme a la mancomunitat des Raiguer. Així, per la capital mallorquina i el seu entorn, a la que l'*Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España* atribueix un àmbit de fins 8 municipis formant una Gran àrea urbana (Figura 28), no hi existeix cap tipus d'associació amb la finalitat de compartir serveis sobre una àrea que es preveu prou complexa en quant a dinàmiques que hi interactuen.

En darrer lloc, i com pot observar-se a la Figura 31, cal destacar que una de les característiques que millor defineix les mancomunitats és la seva flexibilitat (Riera, et al, 2005:153). Aquesta és deguda a diferents aspectes, com per exemple, unes gestions poc complexes per la seva creació i constitució, la facilitat per poder sortir-ne o agregar-s'hi, la no necessitat de contigüitat territorial, com ocorre, de fet, en el cas de la Mancomunitat de Tramuntana després que deixessin de formar-ne part els municipis d'Esporles, Banyalbufar, Puigpunyent i Valldemossa, així com, per la facilitat amb la que poden modificar i ampliar els seus objectius (Riera, et al, 2005:153).

Un cop exposada la base municipal i les mancomunitats, passem tot seguit a conèixer algunes de les delimitacions territorials establertes per part de les principals institucions que tenen relació amb el territori mallorquí. Es troben organitzades de menor a major, és a dir, primer s'exposen algunes exemples de zonificacions del Consell Insular de Mallorca, passant per la CAIB, l'Estat espanyol i, finalment, la Unió Europea.

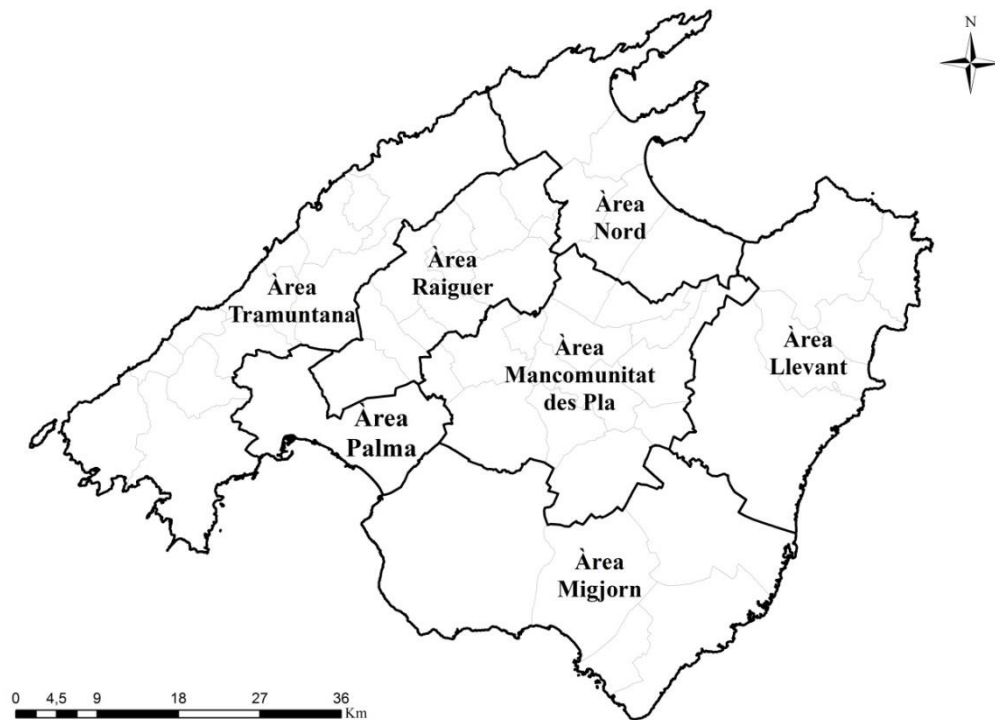
4.3.3 Institut Mallorquí d'Afers Socials

L'Institut Mallorquí d'Afers Socials (IMAS) és una institució pertanyent al Consell Insular de Mallorca, responsable de la prestació de serveis socials, protecció als menors i recursos assistencials, els seus estatuts van ser aprovats dia 9 de Febrer de 2012 (BOIB núm. 28, de 24 de febrer de 2012) i modificats l'any 2015 (BOIB núm. 151, de 15 d'Octubre de 2015). Des de l'IMAS s'han creat un seguit de comarcalitzacions amb la finalitat d'aconseguir una distribució equitativa dels seus serveis i programes entre la població, de les quals en veure'm dos exemples.

El primer són els Espais Comarcals de Coordinació Territorial, una zonificació de 7 àrees que agrupa les unitats bàsiques locals amb la intenció de promoure la facilitació d'espais d'intercanvi d'informació, experiències i el foment de participació i col·laboració entre els propis municipis, es troben regulats pel Reglament de Cooperació Municipal (BOIB, núm. 149, de 21 d'octubre de 1998). Cada àrea compta amb topònim propi, algunes de les quals prenen de referència l'atorgat en la comarcalització de 1964 (Tramuntana, Raiguer, Nord, Pla i Migjorn), a excepció de l'àrea de Palma formada únicament pel seu municipi (Figura 32).

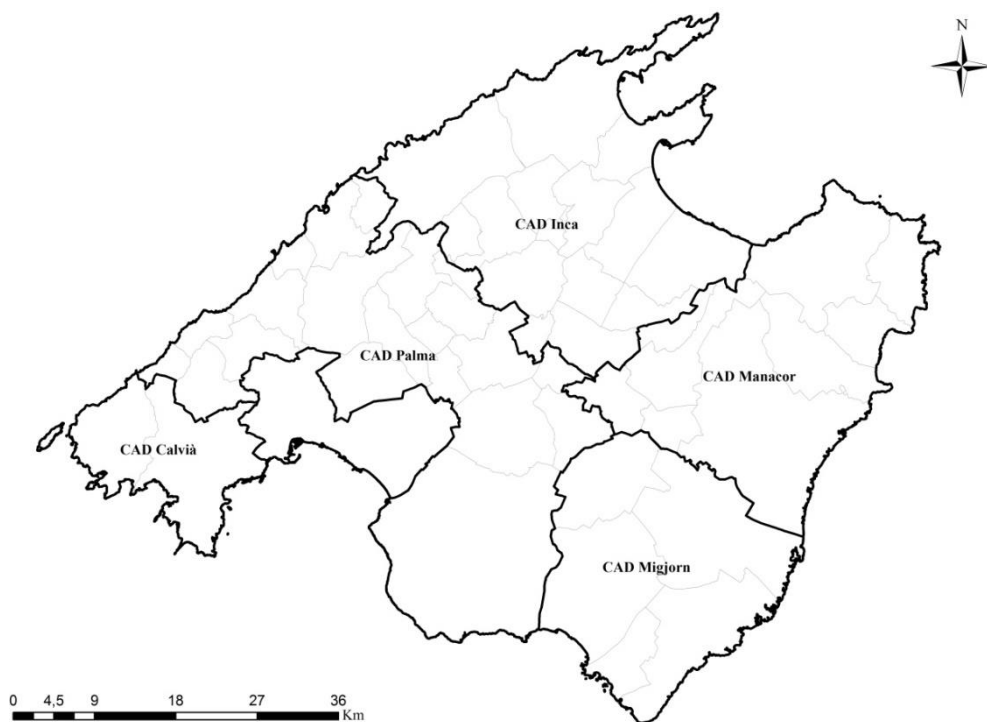
El segon exemple són els Centres d'Atenció de les Drogodependències (CAD). La Llei 4/2005, de 29 d'abril, sobre drogodependències i altres addiccions a les Illes Balears exposa al Capítol V, Secció 5a, Article 38, que els nivells assistencials en els que s'ha de treballar estan estructurats en 3 nivells bàsics d'intervenció, els quals seran determinats i desenvolupats pel Pla d'Actuacions sobre Dependències de les Illes Balears. Actualment està vigent el Pla sobre Drogodependències i altres Addiccions de Mallorca, aprovat dia 14 de Maig de 2015. El mapa exposat a continuació correspon a la Memòria de 2013 i representa un dels 3 nivells d'intervenció amb el que es treballa a la Part Forana. Aquesta agrupació municipal compta amb 5 àrees o zones, amb la intenció de donar atenció ambulatoria a les persones amb abús/dependència a l'alcohol i altres drogues.

Figura 32. Mapa d'Espais Comarcals de Coordinació Territorial



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IMAS.

Figura 33. Mapa de Centres d'Atenció a la Drogodependència



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IMAS.

Com es pot veure, les àrees d'ambdues figures son prou diferents. El mapa d'Espais Comarcals de Coordinació Territorial presenta una distribució aproximada al mapa comarcal de 1964, i adopta també els topònims de referència que elegí Rosselló i Verger de forma pionera. Això contrasta amb el mapa de Centres d'Atenció a la Drogodependència (Figura 33) que té una distribució provinent de la “Y esbiaixada” de 1834. El seu caràcter urbà també es mostra en els topònims, Palma, Inca, Manacor i Calvià, amb l'excepció de la CAD de Migjorn, degut probablement a l'absència d'un nucli predominant dins d'aquesta àrea.

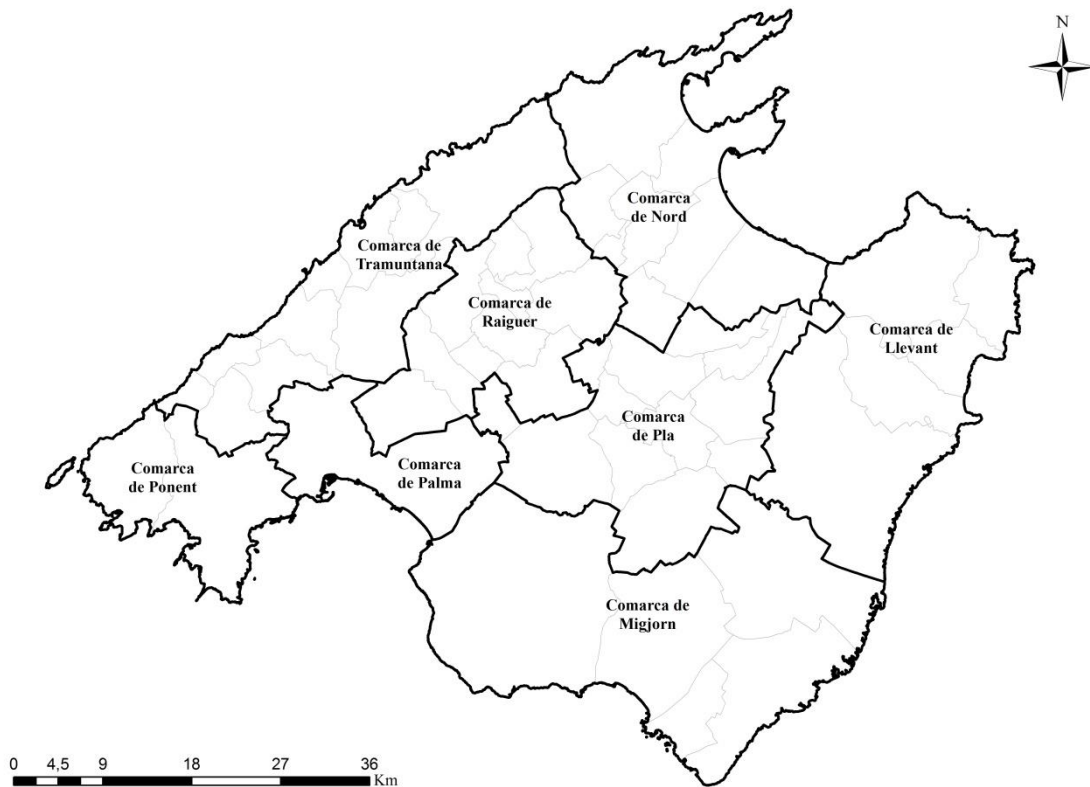
4.3.4 Esport Base

També en l'àmbit del Consell de Mallorca, institució que va rebre part de les competències en matèria d'esport inicialment amb la Llei 9/1994, de 3 de desembre, d'atribució de competències als consells insulars en matèria de patrimoni històric, de promoció sociocultural, d'animació sociocultural, de dipòsit legal de llibres i d'esports, on, degut a l'interès que suposa la promoció de l'esport, un any després va promulgar-se la Llei 3/1995, de 21 de febrer, de l'esport balear, renovada per la Llei 14/2006, de 17 d'octubre, de l'esport de les illes balears. Aquesta llei actualment vigent proporciona d'un marc legal adequat per al desenvolupament de l'activitat esportiva, definint entre altres aspectes les competències atribuïdes a cada administració (CAIB, CIM i Municipis). Des del departament de la Direcció Insular d'Esports, es dissenyà una zonificació dels municipis mallorquins amb la intenció de fer arribar l'esport a tots els municipis de l'illa.

Com veiem a la Figura 34, la zonificació compta amb un total de 8 àrees, anomenades “comarca” a les que també s'atorga nom propi. Els topònims, que són els mateixos que els de les àrees d'Espais Comarcal de Coordinació Territorial, se n'hi afegeix un altre, Ponent, per fer referència a la comarca que compren els municipis d'Andratx i Calvià. D'aquesta manera ens trobem de nou amb una divisió en diferents àrees aproximades al mapa de 1964, les quals han estat nominades directament com a comarques sense tenir en compte les possibles confusions que pot causar sobre l'existència d'una institució d'àmbit supramunicipal, semblant a les comarques de Catalunya³⁹.

³⁹ Per major informació sobre les comarques catalanes com a divisió administrativa de caràcter propi veure *Història de la divisió comarcal* de Jesús Burgueño (2003).

Figura 34. Mapa de Comarques Esport Base



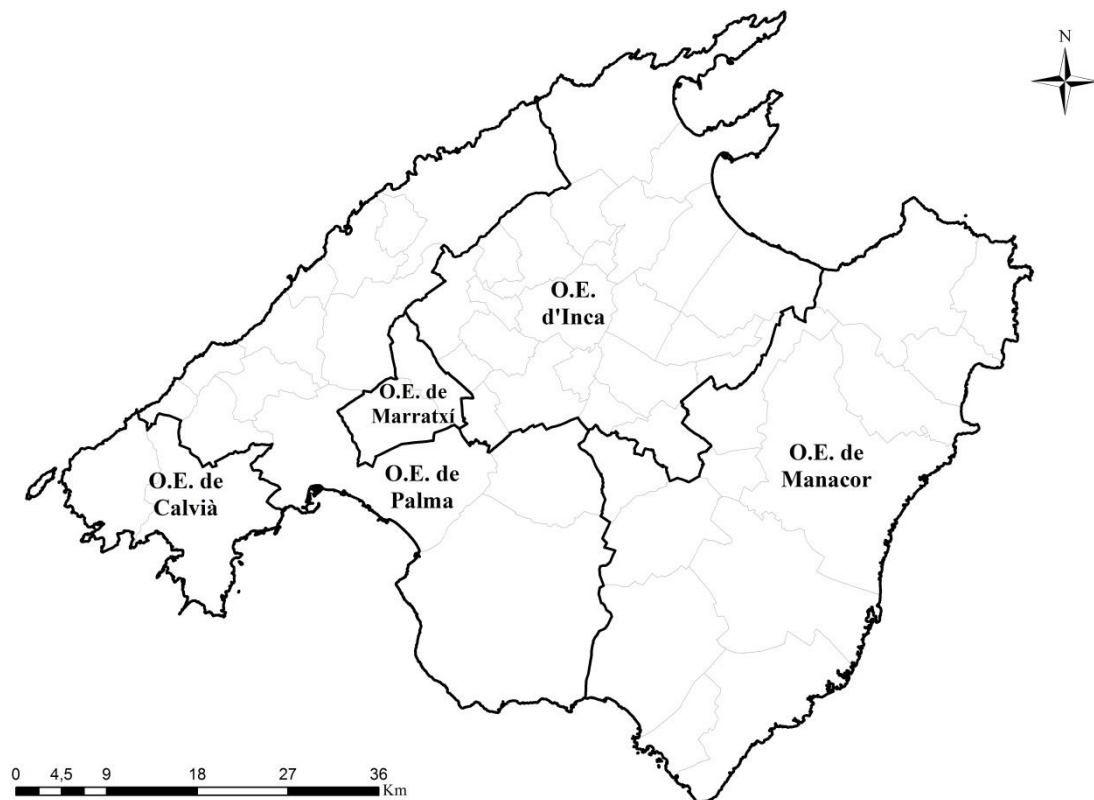
Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Esport Base.

4.3.5 Educació

Anant ara a aquelles zonificacions creades des de les institucions de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears (CAIB), l'educació és un exemple interessant a partir del qual es presentaran dos casos a diferent escala. La Llei orgànica 2/2006, de 3 de maig, d'educació, estableix les bases legals sobre les quals se sustenta el sistema educatiu i n'estructura les línies fonamentals. Aquesta configura la reforma de l'ordenació general del sistema educatiu de l'Estat de les autonomies que s'ha desenvolupat a partir de reials decrets i ordres. La Llei orgànica 1/2007, de 28 de febrer, de reforma de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears (BOIB núm. 32, d'1 de març) estableix a l'article 36.2 que correspon a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears la competència de desenvolupament legislatiu i d'execució de l'ensenyament en tota la seva extensió, nivells i graus, modalitats i especialitats. En concret, és el Decret 67/2008, de 6 de juny de 2008, pel qual s'estableix l'ordenació general dels ensenyaments de l'educació infantil, l'educació primària i l'educació secundària obligatòria a les Illes Balears.

Així, pel que fa a l'ordenació sobre el territori d'aquesta competència, per una banda s'hi troba l'agrupació municipal en Oficines d'Escolarització (OE), que estructurin l'illa en 5 zones amb una extensió territorial molt diferent, probablement degut a la densitat de població en edat escolar. Per això trobem dues OE que integren cada una d'elles només dos municipis (OE de Calvià i OE de Marratxí), mentre que les altres tres compten amb 12, 25 i 13 municipis, corresponents respectivament a les OE de Palma, Inca i Manacor. Per tal de complementar la localització física de les Oficines d'Escolarització en relació amb la distribució de la població, existeix la figura de les Suboficines d'Escolarització (SE) dins de cada OE de referència, 14 SE dins de la OE de Palma, 2 SE dins de la OE d'Inca i 1 SE dins de la OE de Manacor, les quals no estan representades a la Figura 35, però són un indicador clar de quines zones compten amb una major densitat de població objectiu.

Figura 35. Mapa d'Oficines d'Escolarització



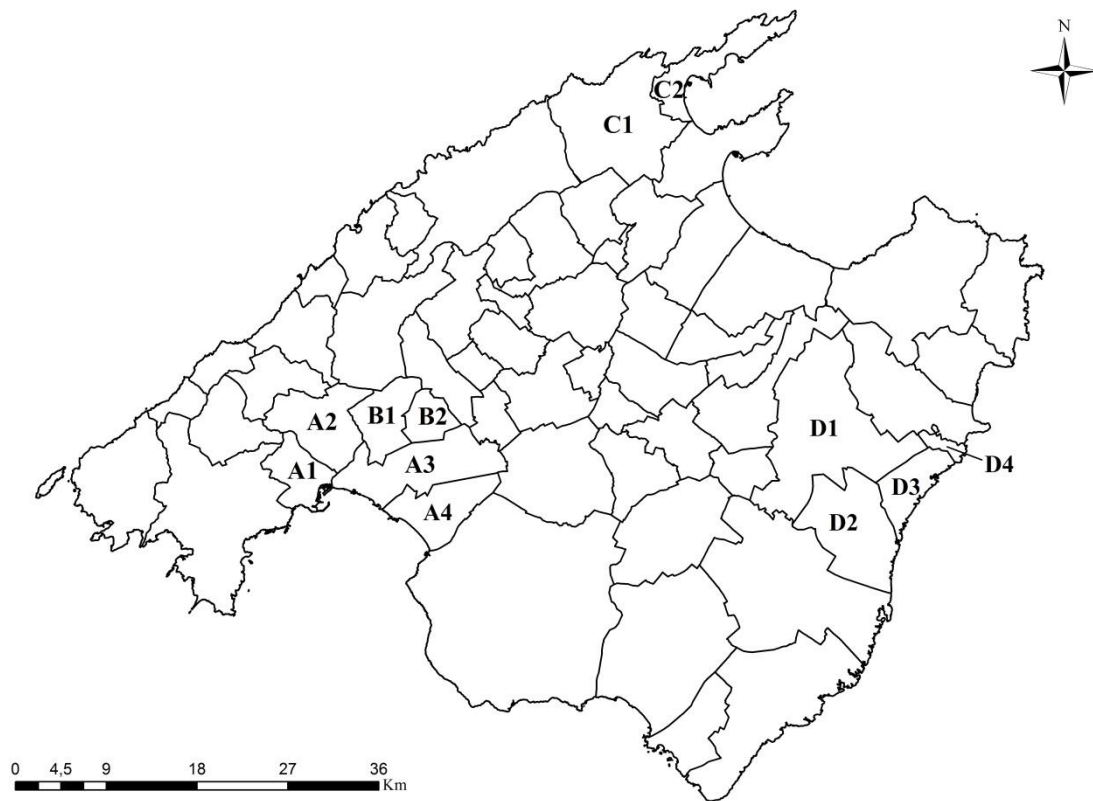
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDEIB.

D'altra banda trobem les Zones d'Escolarització (ZE) (Figura 36) les quals tenen una dimensió de caire municipal o inframunicipal. La seva delimitació serà fixada per la Direcció General de Planificació, Ordenació i Centres abans de l'inici dels processos d'adscripció i d'admissió dels

alumnes als centres. La resolució número 3874, de dia 12 d'abril de 2016, publica les zones escolars vigents pel curs acadèmic 2016/2017.

Com veurem a continuació a la Figura 36, de ZE inferiors al municipi només les trobem a Pollença, Marratxí, Manacor i Palma, arribant així a un total de 61 zones, les quals, com és sabut, contenen un seguit de centres docents públics de referència per la població que hi resideix (educació infantil, primària, secundària, batxiller i formació professional).

Figura 36. Zones d'escolarització



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDEIB.

La zonificació d'abast supramunicipal (Figura 35) recorda de nou lleugerament a la “Y esbiaixada”. Això és així no només per la línia que dibuixen les àrees, sinó també pels topònims, ja que apareixen de nou els dels tres nuclis capçalera, Palma, Inca i Manacor, a més de Calvià i també Marratxí.

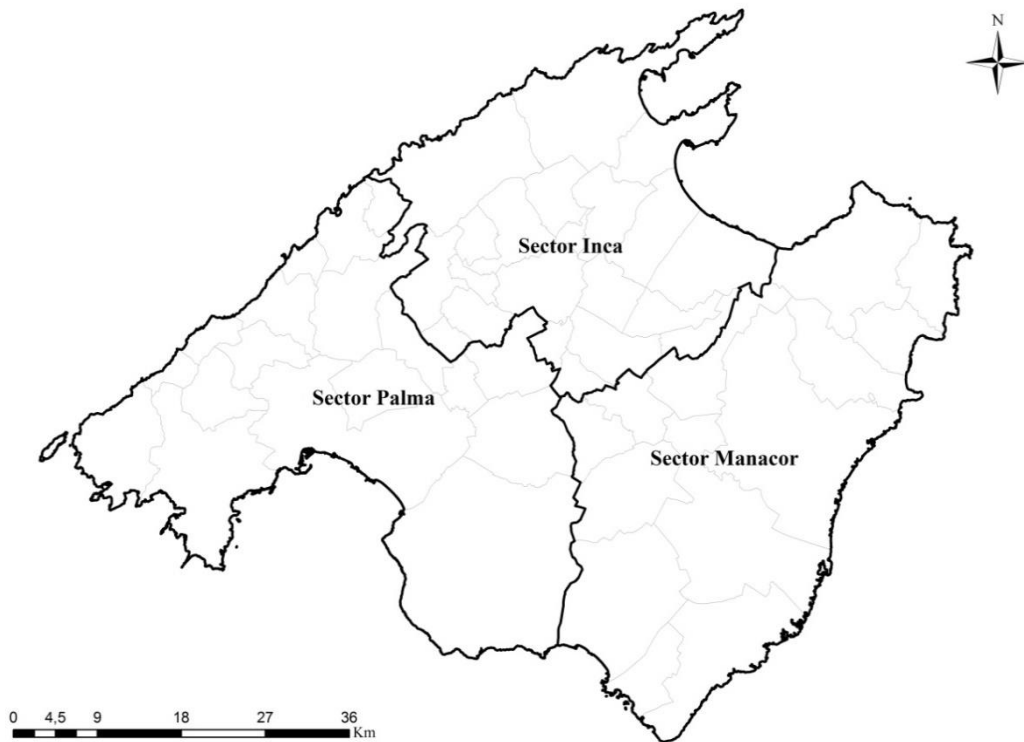
De les 5 zonificacions de caire supramunicipal recollides fins ara (Figura 31, 32, 33, 34 i 35) trobem una elevada relació entre els topònims que cada institució els hi ha assignat i la delimitació pionera que prengueren de referència.

4.3.6 Sanitat

L'altra competència essencial a la que cal referir-se per analitzar les delimitacions territorials pertanyents a la CAIB és la sanitat. L'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears atribueix a la comunitat autònoma, a l'article 10.14, la competència exclusiva en matèria de sanitat. D'aquesta manera, la Llei 5/2003, de 4 d'abril, de salut de les Illes Balears és l'instrument normatiu que regula les accions dels poders públics relacionats amb la salut pública, però també del sector privat. En quant a la seva organització sobre el territori, està regulada pel Decret 16/2015, de 10 d'abril, d'Ordenació Sanitària Territorial de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears. Tot i així, les delimitacions que s'exposen a continuació pertanyen a l'anterior Decret 37/2006, de 7 d'abril, pel qual es modifica l'Ordenació Sanitària Territorial. En aquest cas es veuran també dues de les seves zonificacions, les quals, a l'igual que succeeix amb l'educació, tenen dos àmbits d'abast diferents. D'una banda trobem els Sectors d'Inspecció Sanitària (SIS) i de l'altra les zones d'Ordenació Sanitària (OS).

Els SIS divideixen l'illa en tres sectors, Palma, Inca i Manacor (Figura 37), els quals són iguals que la figura de la “Y esbiaixada”, a excepció d'Ariany, utilitzant també els topònims dels nuclis capçalera de l'illa.

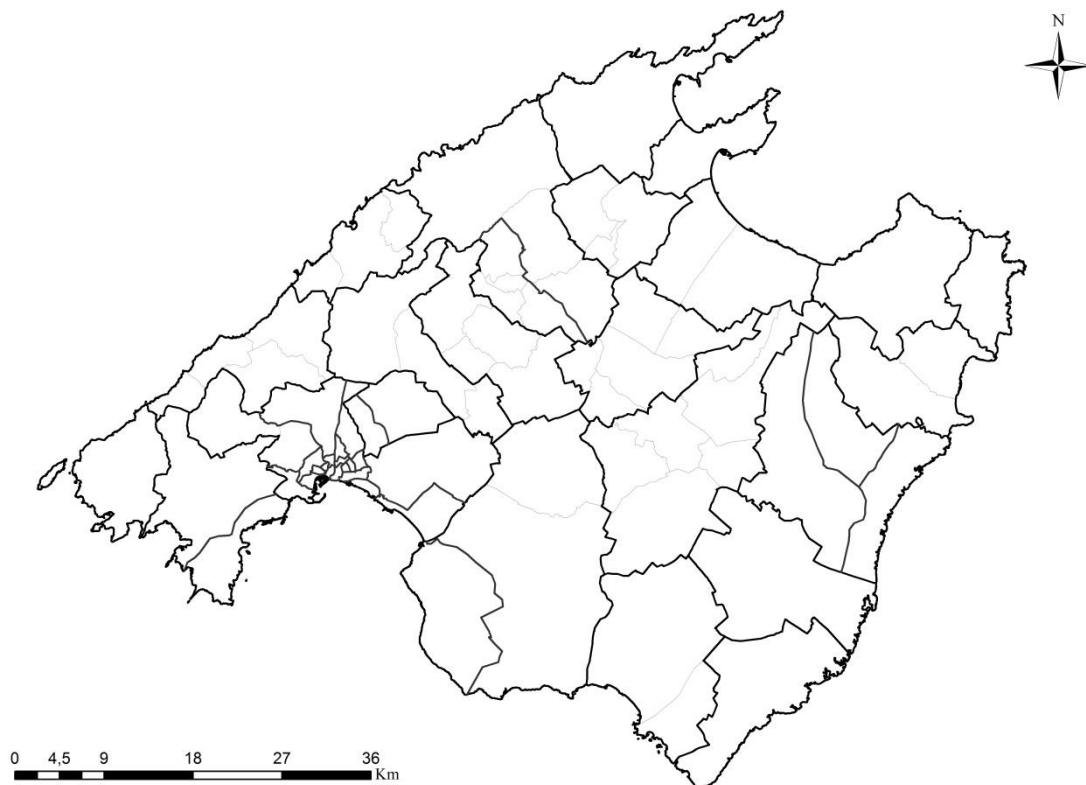
Figura 37. Mapa de Sectors d'Inspecció Sanitària



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDEIB.

En quant a les Zones d'Ordenació Sanitària, les trobem de diferent escala, tant supramunicipal, com municipal i fins i tot inframunicipal. Com podem veure a la Figura 37, la major fragmentació es troba a Palma degut a la elevada densitat de població, mentre que també és significatiu esmentar que algunes delimitacions no s'ajusten als límits municipals, sinó que defineixen una àrea que conté diferents porcions de municipis tot cercant, pel que sembla, ajustar-se a la distribució dels habitants.

Figura 38. Mapa de les Zones Bàsiques de Salut



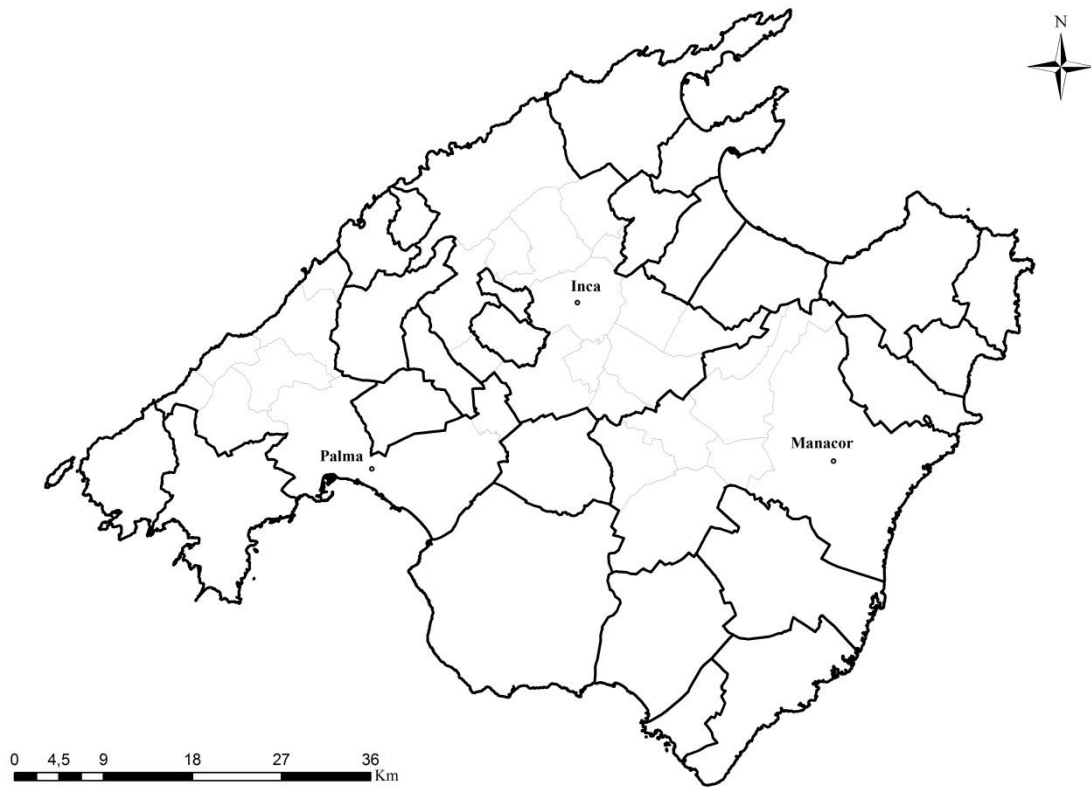
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDEIB.

4.3.7 Agència Tributària de les Illes Balears (ATIB)

L'ATIB, és l'ens que s'encarrega de recaptar els tributs propis i cedits per part de l'Estat a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears. Està regulat per la Llei 3/2008, de 14 d'abril, de creació i regulació de l'Agència Tributària de les Illes Balears (BOIB núm. 56 de 24 d'abril de 2008; BOE núm. 122 de 20 de Maig de 2008). L'Agència Tributària es troba representada arreu del territori a partir d'oficines de recaptació, regulades particularment per l'Ordre del conseller d'Economia, Hisenda i Innovació de 24 d'Octubre de 2008 (BOIB núm. 157 de 16 de novembre

de 2008). L'illa de Mallorca compta amb 25 oficines de recaptació, les quals comprenen zones d'abast municipal i supramunicipal.

Figura 39. Mapa d'Oficines de l'Agència tributaria



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'ATIB.

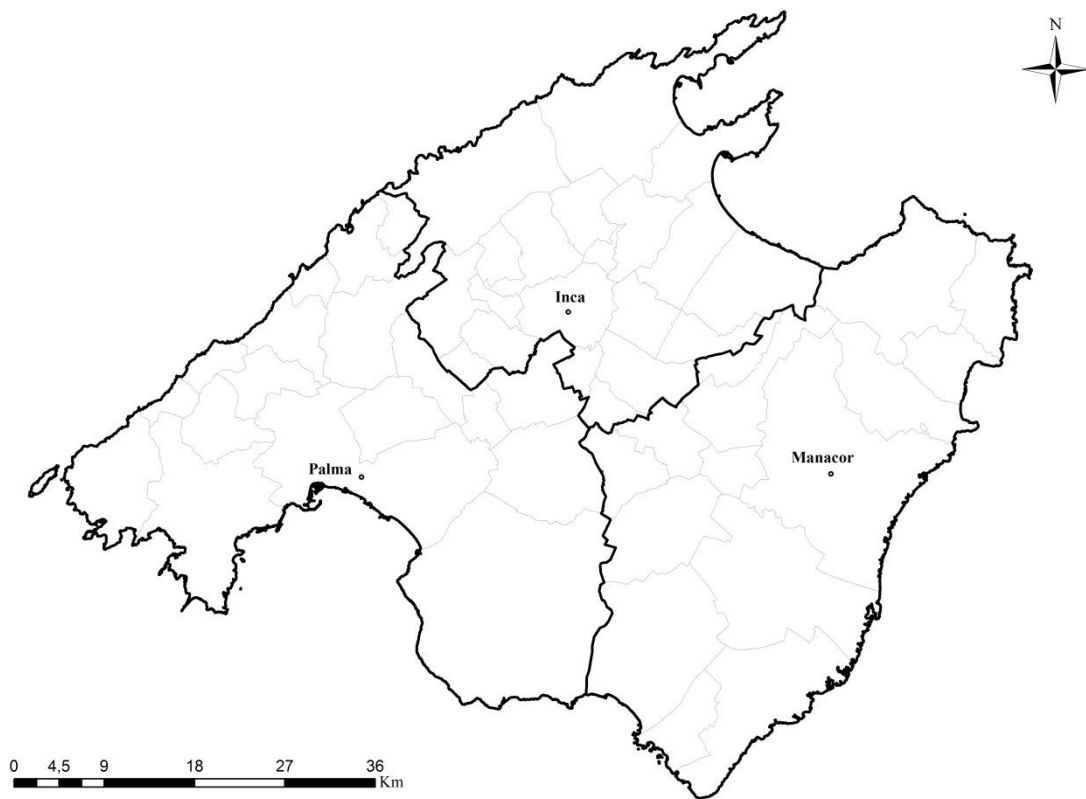
Com mostra la Figura 39, només són 3 les àrees que engloben diversos municipis, i aquestes prenen de referència els tres nuclis capçalera del sistema urbà tradicional, Palma, Inca i Manacor, formades per grups de 8, 11 i 7 municipis respectivament.

4.3.8 Els partits judicials

Amb la forma ja clàssica de “Y esbiaixada”, els Partits Judicials conserven encara actualment la delimitació de 1834⁴⁰, regulada actualment per la Llei 38/1988, de 28 de desembre, de Demarcació i de Planta Judicial. Les tres àrees, Palma, Inca i Manacor, compten amb 18, 22 i 14 municipis respectivament, essent la zonificació més extensa. Com ha pogut comprovar-se i com ja feia palès Onofre Rullan (2002) ha servit àmpliament de base per altres comarcalitzacions.

⁴⁰ Per conèixer el llistat de pobles de la divisió original dels partits judicials de 1834, veure el Real Decret de, 21 d'abril de 1834, de subdivisión en partidos judiciales de la nueva división territorial.

Figura 40. Mapa de Partits Judicials



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Justícia.

4.3.9 Codis Postals (CP)

Com és sabut, un Codi Postal és una enumeració associada a una àrea territorial normalment de reduïdes dimensions emprada per facilitar el funcionament del servei postal, regulat per la Llei 43/2010, de 30 de desembre, del servei postal universal, dels drets dels usuaris i del mercat postal. Van ser introduïts a l'Estat espanyol l'any 1982, essent competència de l'Estat. Normalment representen una subdivisió territorial que en la majoria de casos té un àmbit inferior als municipis. A les ciutats, degut a l'elevada concentració de població i, per tant, de direccions postals, és on hi ha una divisió en àrees més petites, mentre que Escorca, el municipi amb menys població localitzat a la Serra de Tramuntana és el CP amb major extensió de l'illa.

Figura 41. Mapa de Codis Postals



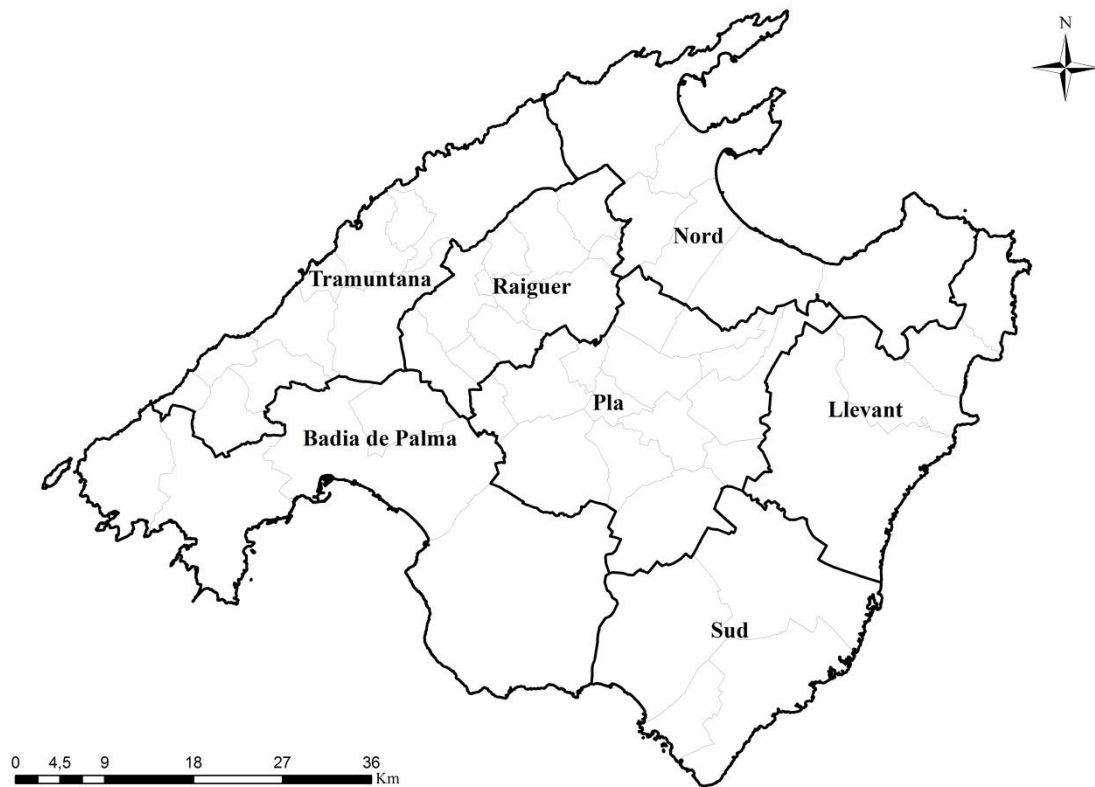
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDEE.

4.3.10 Les comarques estadístiques de l'Eurostat

La darrera delimitació recollida és una demarcació territorial realitzada i utilitzada per la Unió Europea amb finalitat estadística. Actualment es denominen Local Administrative Units (LAU 1), que són les antigues NUTS 4⁴¹, i representen aquelles unitats a una escala territorial superior a les LAU 2 que, com ja s'ha vist, a l'Estat espanyol coincideixen amb els municipis. A diferència del que ocorre amb les NUTS 1, 2 i 3, corresponents a unitats territorials més grans, l'Eurostat detecta canvis freqüents en l'àrea de les LAU 1 i 2, degut a això en fa un seguiment anual. D'aquesta manera el Sistema Estadístic Europeu rep i publica les dades estadístiques bàsiques dels Estats membres de la UE.

⁴¹ Les NUTS o Nomenclatura de les Unitats Territorials Estadístiques van ser creades no només per oferir una base de dades regional normalitzada, sinó també per “*facilitar los estudios regionales socioeconómicos sobre unidades territoriales normalizada a fin de permitir las comparaciones entre unas y otras regiones de Europa*” així com per “*ofrecer un marco normalizado para el desarrollo de la política regional europea*” (Luzón, 2014: 17). Inicialment van crear-se 5 nivells de NUTS les quals anaven concretant-se cada cop a una escala més detallada. Però, com explica Luzón (2014) els darrers nivells d'aquesta classificació no van tenir èxit i han estat substituïts actualment per LAU 1 i LAU 2, (NUTS 4 i 5).

Figura 42. Mapa de comarques estadístiques, LAU 1



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

Com pot veure's a la Figura 42, les LAU 1 tenen un abast d'escala supramunicipal, on l'illa de Mallorca és l'única de l'arxipèlag Balear amb dimensió suficient com per ser subdividida en diverses unitats. Les comarques estadístiques tenen un abast molt similar al de les Mancomunitats i als municipis no mancomunats (Figura 31), només amb el canvi de la incorporació del municipi de Marratxí a la comarca estadística de la Badia de Palma. També en quant als topònims, a excepció del que acabem d'anomenar i de la comarca estadística de Llevant, els referents a Tramuntana, Raiguer, Nord, Pla i Sud són presents a ambdues delimitacions.

4.4 Conclusions

En una illa els límits físics pròpiament definits per la línia del mar donen un àmbit d'anàlisi incontestable, perfectament traçat. Aquesta és una primera característica interessant a destacar, ja que la influència sobre el territori d'una ciutat sense les limitacions físiques pròpies de la insularitat pot estar sovint lligada amb la influència d'altres, fent encara més complex el seu

estudi. Aquest possible joc entre ciutats, en el cas del present anàlisi de Palma i del conjunt de l'illa de Mallorca, està trencat en part per la distància física que marca el mar Mediterrani. Ara bé, això no implica que a mesura que s'augmentés l'escala d'anàlisi, si l'illa s'analitzés en el context Balear, Espanyol o Europeu, deixés de ser així, degut a les possibilitats de transport que han convertit les distàncies i els límits en relatius.

Com s'ha exposat en el subapartat dels límits municipals, els diversos mètodes de classificació del fenomen urbà fan patent que aquest és particularment intens en els municipis costaners, a l'eix Palma-Alcúdia i al voltant de la capital. En concret, ha estat l'agrupació dels municipis en la classificació del *Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España* que ha destacat la importància de Palma dins del sistema urbà. És principalment a partir de la corona de municipis classificats com urbans al voltant de la capital, que agafa rellevància la hipòtesi que s'ha plantejat arrel del primer objectiu del capítol, el qual tractava d'arribar a una primera aproximació de l'abast de Ciutat. El cas que tot just acabem de citar posa de manifest que precisament és així, que les dinàmiques territorials actuals de la ciutat han estès el fenomen urbà més enllà dels límits municipals de Palma, els quals ja no són suficients per donar cabuda a la nova ciutat que ha esdevingut més d'un segle després de l'enderrocament de les murades. Aquest fet, permet posar en qüestió per primer cop que la Llei 23/2006 de capitalitat de Palma tingui com àmbit d'aplicació únicament el terme on nasqué la ciutat. Ara bé, les metodologies classificatòries del fenomen urbà utilitzades són certament prou simples, les quals només tenen en compte la variable poblacional en relació amb l'extensió de la unitat administrativa per classificar el fenomen. Això fa imprescindible realitzar altres aproximacions de l'abast de la capital com es farà tot seguit, utilitzant metodologies més complexes que ens permetin aprofundir en el procés de dispersió de la urbanització.

D'altra banda, del recull de les dotze delimitacions, a més de la municipal, en surt ràpidament una pregunta ja exposada per Rullan quan considerem les delimitacions contemporànies: *“que en queda d'aquell vell paisatge mallorquí forjat quan l'agricultura i la ramaderia eren dominants?”* (2002: 291). De fet, i com no podia ser d'altra manera, Rullan respon que en queda la feina feta de V. M. Rosselló i Verger, complementada amb la de Bartomeu Barceló, que certament no és poca.

Però, si el que volem és qüestionar-nos el fet de si aquelles delimitacions comarcals serien encara vigents, tot i no poder-ne donar una resposta concreta, sembla prou evident que alguna cosa decisiva ha canviat, o almenys així es demostra mitjançant les primeres aproximacions sobre l'abast del fenomen urbà i de la relació entre la capital i el conjunt dels municipis. A més,

a això poden afegir-se els no escassos estudis citats al capítol anterior (veure el subapartat 3.6.1.) que han alertat de les alteracions provocades sobre el medi per l'activitat turística.

Tanmateix, el fet que conservin encara una presència tan arrelada a la subdivisió de l'illa de 1834 i a la comarcalització de 1964, sembla que tregui rellevància al impacte que principalment el turisme ha ocasionat en els darrers més de 50 anys. Lluny de pretendre debatre la seva idoneïtat, que hauria de respondre's amb un previ anàlisi de les variables implicades en cada una de les delimitacions, i sense haver pretès, tampoc, haver dut a terme una recerca exhaustiva de les diferents delimitacions, que aniria més lluny dels objectius que es planteja aquesta tesi doctoral, el que, al nostre entendre, és interessant considerar, és la necessitat de definir un model de zonificacions territorials que unifiqui, sempre en coherència amb els objectius concrets de cada cas, aquelles que podrien respondre a un mateix patró. L'objectiu d'aquesta uniformitat parcial seria fer conèixer, tant a la població com a les institucions locals, l'organització del territori per tal de garantir-ne una eficient utilització. Així mateix, la correspondència de les delimitacions administratives podrà fomentar els processos de participació ciutadana i el control democràtic de les institucions per part de la ciutadania. Està clar, que no es tractaria de difondre la concepció de l'organització homogènia del conjunt de l'illa, sinó de fer més transparent i facilitar el coneixement del ventall de serveis que s'ofereixen de forma pública. Aquesta mancança és detectada quan algunes de les zonificacions, que segueixen patrons semblants (Figures 31, 32, 34 i 42; i Figures 33, 35, 37 i 40), varien en escassos municipis (Veure Annex 2 i 3).

Així, un cop analitzats els antecedents i l'estat de la qüestió al capítol anterior, haver exposat i reflexionat entorn a la delimitació actual del territori, i havent arribat a una primera aproximació del fenomen urbà relacionant-lo amb la base municipal, passem tot seguit a analitzar les dinàmiques territorials des de diverses perspectives: morfològica, poblacional, funcional i d'ubicació dels serveis. La primera aproximació, la morfològica, ens permetrà aproximar-nos a la qüestió de la delimitació de la ciutat de Palma a partir de l'extensió de la seva àrea urbana construïda.

**Capítol 5. Forma urbana i territori. Una aproximació a
la delimitació de l'àrea urbana de Palma a través de
criteris morfològics**

5. Forma urbana i territori. Una aproximació a la delimitació de l'àrea urbana de Palma a través de criteris morfològics

Analitzats els antecedents en l'evolució del sistema urbà mallorquí i descrites les principals divisions administratives vigents a l'illa, correspon ara iniciar el nostre recorregut sobre les diverses aproximacions que ens permeten estudiar la relació entre ciutat i territori a Mallorca. D'acord amb els propòsits de la nostra recerca, iniciarem, com s'ha dit, el nostre periple amb l'estudi de la qüestió des del punt de vista de la morfologia urbana, per passar tot seguit, en capítols successius, a l'estudi des de la perspectiva del poblament, funcional i de la jerarquia de serveis.

Com s'ha explicat anteriorment, el procés d'urbanització a Mallorca s'ha caracteritzat en bona mesura al llarg de la història per la relació i l'oposició entre la ciutat de Palma i el conjunt del territori insular (Barceló, 1970a; Rosselló Verger, 1977; Quintana, 1979). De fet, al llarg de la història Palma fou una entitat físicament circumscrita que inicià la seva expansió territorial de forma tardana. En efecte, com s'ha exposat al tercer capítol, Palma va iniciar el creixement extramurs amb la construcció de l'eixample Calvet a principis del S.XX, el qual no es consolidà per l'edificació fins a la dècada del 1940, essent ampliat el 1943 amb el pla Alomar. Aquests plans foren pensats per ordenar la ciutat en un context d'economia preturística. Però l'impuls definitiu de la ciutat vingué de la mà del turisme que, com és sabut, es convertiria en les dècades següents en el fenomen més crucial i transformador de la realitat que ha conegut Mallorca des de l'arribada dels primers pobladors (Rullan, 2002).

A partir d'aquí, com s'ha anat veient, el creixement de la ciutat i el procés d'urbanització de l'illa en el seu conjunt ve regit per la successió de tres *booms* turístics⁴²: el primer (1950 - 1973) està caracteritzat per la intensitat urbanística focalitzada a l'entorn de Palma; el segon (1981 - 1988) és aquell en el que es produeix una destacada intensificació, és el de la promoció immobiliària i de l'expansió del poblament extensiu especialment en els espais costaners; i el tercer (1992 -2008, inici crisi econòmica actual) és tradueix sobretot en l'edificació al camp, quedant tota l'illa immersa dins el procés turístic. Al llarg d'aquests anys la ciutat de Palma ha conegut 4 plans urbanístics (1963, 1973, 1985 i l'encara vigent de 1998) i els municipis del seu entorn s'han dotat així mateix de diverses figures de planejament municipal. No ha existit tanmateix, un instrument específic d'ordenació pel conjunt de l'àrea urbana de Palma, tot i l'evidència de la seva creixent integració i l'existència de problemàtiques compartides.

⁴² S'entén per *boom* turístic una etapa de fort creixement d'aquest sector, a causa d'una elevada arribada de turistes a l'illa. El terme "*boom*" s'aplica a un esdeveniment que es desenvolupa de forma ràpida i reeixida però, que també acaba precipitadament, degut a un canvi de tendència.

Una base d'aquest planejament de conjunt hauria de ser una delimitació del territori que integrés els municipis més vinculats a la capital insular per formar l'àrea metropolitana de Palma. Com ha pogut veure's també en el tercer capítol, V.M. Rosselló i Verger presentà a l'any 1978 la primera comarcalització de l'illa que plantejava una comarca metropolitana al voltant de Ciutat. Ara bé, ni la seva proposta, ni cap de la precedents (Palau, 1981; Aguiló i Verger, 1982; Artigues i Fuentes, 1983, entre altres), han acabat de tenir plena virtualitat administrativa, tot i que, com s'ha vist en el capítol anterior han condicionat o inspirat algunes divisions administratives existents. L'objecte d'aquest capítol és, doncs, explorar entorn a una nova delimitació actualitzada per l'aglomeració de Palma a partir de criteris morfològics, mostrant fins on arriba l'extensió física continua de la ciutat. Per això se seguirà la metodologia establerta per *l'Atlas of Agglomerations in the European Union* de 1994 per la xarxa NUREC⁴³. Com és sabut, NUREC treballa amb una delimitació de caràcter morfològic, que pretén definir la ciutat a partir d'un seguit de criteris de contigüitat, que mostren fins on s'estén físicament. Es tracta, com és obvi, d'un criteri debatible, susceptible de ser enriquit i complementat a través d'altres consideracions de caràcter funcional, econòmic i administratiu, tal com es farà en els propers capítols. Tanmateix, l'anàlisi morfològic constitueix, al nostre entendre, una bona base per efectuar una primera aproximació a la problemàtica de la delimitació i al planejament de l'àrea urbana.

En el present capítol s'ha volgut complementar i adaptar l'aplicació del mètode NUREC a la realitat mallorquina tot afegint-hi dos criteris més: a) el nombre de places turístiques i b) el sòl vacant. Així, pel que fa a la primera variable considerem que degut a la importància crucial del sector turístic dins l'illa i concretament a la badia de Palma, bressol del sector turístic mallorquí, no pot deixar-se de banda la consideració de la població estacional. D'altra banda, el coneixement de les hectàrees de sòl vacant (sòl urbà no edificat i sòl urbanitzable) permet preveure quant creixerà i cap a on podrà estendre's l'aglomeració en els propers anys.

En efecte, tal com es veurà, l'aplicació estricta del mètode NUREC permetrà aprofundir en el debat, aquest cop des del punt de vista morfològic, entorn a la insuficiència dels límits administratius per a contenir el creixement de l'aglomeració urbana de Palma, la qual, com es mostrarà tot seguit, s'estén avui força més enllà dels límits municipals. D'altra banda, la introducció de les variants que hem dissenyat ens permetrà d'evidenciar que l'impuls turístic ha portat l'expansió urbana més enllà encara dels nous límits urbans que es detectaran amb l'aplicació del mètode NUREC.

⁴³ El *Network on Urban Research in the European Union* (NUREC) és una associació de més de quaranta municipis europeus, centres de recerca, universitats i personalitats de dins de la Unió Europea, que té com a finalitat promoure la investigació urbana en xarxa i en cooperació d'organitzacions internacionals. www.nurec.net

Per desenvolupar aquests arguments el capítol s'estructura en les parts següents: evolució del creixement urbà de la ciutat de Palma i de l'illa de Mallorca des de la perspectiva morfològica; les delimitacions urbanes i els mètodes morfològics; el mètode NUREC i els antecedents a la delimitació morfològica; aplicació del mètode NUREC a Palma; resultats de la delimitació morfològica de l'àrea urbana de Palma (2011); aplicació de la primera variant: delimitació del continu urbà amb consideració de la capacitat turística dels municipis; aplicació de la segona variant: delimitació del continu urbà amb consideració del sòl vacant; i finalment unes breus conclusions.

5.1 Forma urbana: l'expansió física de la ciutat de Palma

Com s'ha explicat d'entrada i per dir-ho de la manera més abreujada possible, de mitjans del segle XX ençà Ciutat ha evolucionat a través de dos eixamples i tres *booms* turístics (Rullan, 2002; Seguí, 2000). En el tercer capítol s'ha exposat de forma més extensa l'evolució dels antecedents entorn a la gestió i la organització de la ciutat. Cal ara recordar aquelles actuacions i episodis més significatius, amb l'objectiu de subratllar les conseqüències directes que cada una d'aquestes ha tingut sobre la forma física de la ciutat. Des d'aquest punt de vista, a inicis del segle XX, Palma era encara una ciutat d'intramurs, la qual suportava una densitat mitjana de 407 hab./ha, mentre que la teoria urbanística del moment aconsellava no sobrepassar els 300 hab./ha (Rullan, 2002, p. 199). Amb aquestes elevades densitats que suportava la ciutat emmurallada, no fou fins l'any 1902, i després d'una llarga polèmica, que sortí el Reial Decret que establia l'enderrocament de les murades. Al mateix any, s'aprovaria la construcció de l'eixample, planificat per l'enginyer Bernat Calvet (Seguí, 1985), que va recórrer un traçat radiocèntric on les vies de comunicació eren claus per entendre la seva forma i funció (González, 2005: 454).

Des del punt de vista formal, Calvet planificà l'eixample com una corona circular de 400 ha, a la que integrà els nuclis d'extramurs del segle XIX amb les 123 ha de la ciutat antiga (Rullan, 2002; Seguí, 1985). L'enginyer va preveure que 25 anys més tard l'eixample hauria assolit el seu creixement màxim, pensat per 120.000 habitants, però, com s'ha explicat, en van haver de passar 40 i encara en quedava part sense cobrir (González, 2006: 170). No fou doncs fins llavors, quan va començar a estar cobert el creixement màxim proposat per Calvet, quan es va procedir a "eixamplar l'eixample" amb un nou pla d'ordenació general i de reforma interior, aprovat al 1943, obra de Gabriel Alomar (Alomar, 1950). Pel que fa a la forma urbana, aquest tindria dos objectius principals, el primer es dugué a terme mitjançant un seguit de reformes

interiors de caràcter higienista; i amb el segon objectiu s'incorporen unes 300 hectàrees més a l'eixample Calvet. Tot i això, el pla Alomar, és més conegut per les seves propostes de reforma interior que no per les d'eixample i extensió (Rullan, 2002: 203-5).

Aquests dos plans van anar destinats a la planificació i ordenació de la ciutat preturística, ja que a partir de la dècada dels anys 50, la tendència de creixement de la ciutat canvià radicalment de motivacions i intensitat i començarà l'explosió turística de l'illa, primer centrada en la ciutat de Palma i posteriorment estesa per tot el territori insular. Cal tenir present que l'any 1950 Ciutat preturística tenia una població de 136.814 habitants, que representava el 40% del total de la població de Mallorca.

A partir d'aquest moment, tal com s'ha explicat, el principal fenomen transformador que regí el creixement de la ciutat fou el turisme i els seus tres booms successius (Seguí, 2006). Des del punt de vista urbanístic, les característiques principals del primer boom turístic, 1950 - 1973, foren una forta expansió de les edificacions focalitzada al litoral de la badia de Palma. Més encara, la urbanització irradiada des de Ciutat condiciona de manera cada vegada més evident el seu entorn i el conjunt de l'illa. Així, l'any 1977 Rosselló Verger ja podia afirmar “*és clar que s'està congriant una àrea metropolitana i que les distàncies cada dia més escurçades, li integren més municipis. Pot ser que el dia de demà aquesta àrea abasti tota l'illa major [de les Balears]*” (1977: 96). Albert Quintana, en la seva tesi, publicada un parell d'anys més tard, vindria a confirmar el caràcter ja netament metropolità del desenvolupament del sistema urbà de l'illa al final d'aquest període (Quintana, 1979).

Aquesta primera forta sacsejada que exercí el turisme sobre Ciutat, es reflectí en un accelerat i caòtic procés urbanitzador de la badia de Palma iniciat als anys 1950 (González, 2006: 172). Posteriorment, el 1963 s'aprovà el primer Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU) realitzat d'acord a la Llei del Sòl de 1956. Com explica González “*este plan pretendía dar respuesta a las necesidades de la nueva actividad económica predominante, tanto en forma de instalaciones hoteleras y recreativas como sobre todo en vivienda para la avalancha de inmigrantes*” (2006: 173). Aquest pla densificà l'eixample fins a 500-600 hab./ha i l'engrandí superant les 3.500 ha (Rullan, 2002: 211).

El segon boom turístic s'esdevé un cop que les economies occidentals s'han recuperat de les crisis petroleres de 1973 i 1979. Així doncs, aquesta segona explosió turística queda emmarcada entre 1981 i 1988, amb un nou creixement accelerat de l'economia, la població i la construcció que modifiquen tots els àmbits de la realitat mallorquina. Des del punt de vista del procés d'urbanització, les característiques principals d'aquesta segona etapa són el creixement extensiu

a conseqüència de l'increment de la motorització privada i l'entrada en crisi del model urbanístic a partir dels blocs de pisos o, en la versió turística, de l'hotel. Així, l'expressió física més característica d'aquest segon *boom* foren els apartaments turístics per als visitants, i els adossats per als residents, que tingueren especial impacte en els àmbits litorals (Rullan, 2002: 213-4).

Pel que fa al planejament urbanístic de Ciutat, com s'ha explicat, l'any 1973 Manuel Ribas Piera elaborà un nou PGOU amb la finalitat de reduir parcialment el fort creixement projectat al pla de 1963 (González, 2006: 174). El Pla de Ribas Piera forma part, juntament amb el Pla Provincial d'Ordenació de les Balears (PPOB) aprovat el mateix any, de "*la resposta oficial a la gran novetat territorial que representava el turisme*" a la ciutat de Palma (Rullan, 2002: 213). Però els plantejaments d'aquest pla foren de nou modificats al 1985, quan s'elaborà el PGOU "*del segon boom turístic*", que, pel que fa a la forma urbana, augmentava el perímetre de Ciutat fins 4.500 hectàrees i desdensificà un 40% les edificabilitats que contemplava el PGOU de 1973 (Rullan, 2002: 216). Com explica González "*en la década de 1980 la ciudad expansiona sus límites hacia territorios rústicos de dentro y fuera de su término municipal asociado a la generalización de los procesos de suburbanización*" (2006: 176). D'aquesta manera Palma es converteix en una ciutat d'abast regional i es consolida, segurament, en allò que pot ser considerat, des del punt de vista físic, la seva explosió metropolitana.

Seguidament, esdevé el tercer *boom* turístic, després de la primera guerra del Golf (Rullan, 2002: 218). Aquest període es caracteritza pel fet que la població forana, apart d'allotjar-se i llogar apartaments, comença a adquirir propietats, augmentant la proporció de turistes allotjats en oferta no reglada⁴⁴ (Blázquez i Murray, 2010: 85). Així, des del punt de vista de la forma urbana, una de les característiques principals d'aquest període, com explica Rullan, és que "*urbanísticament el tercer boom turístic es tradueix sobretot en l'edificació del camp i, turísticament, amb el increment notable de places d'ús turístic no reglades*" (2002: 221). En aquest context l'any 1998 es va aprovar l'encara vigent PGOU de la ciutat de Palma i el 1999 ho feren les Directrius d'Ordenació Territorial (DOT) que estableixen limitacions en quant a noves urbanitzacions com les del primer i segon *boom* turístic i encaminen la nova expansió cap al sòl rústic i al creixement dels nuclis ja existents.

Cal no oblidar que, paral·lelament a aquest tercer boom turístic, entre 1996 i 2007, va tenir lloc el *boom* immobiliari prou conegut per tots, amb impacte a tot el país (Burriel, 2008). A les Balears la construcció d'habitatges augmentà de forma estrepitosa a partir de 1994 tot passant

⁴⁴ "En el año 1999 se calculó que suponían el 25% de la afluencia turística anual de las islas Baleares, con un máximo de entre el 28% y el 33% en agosto". (Blázquez i Murray, 2010, p. 85).

d'increments de menys de 5.000 habitatges als anys 1992 i 1993, ha arribar a 13.553 habitatges iniciats al 2006 (Blázquez i Murray, 2010, p. 86). De fet, la fi del tercer boom turístic té una estreta relació amb el col·lapse del cicle immobiliari expansiu (Artigues i Rullan, 2007).

Com a conseqüència de les diferents onades de creixement centrades en el sector turístic, i fruit d'una planificació urbana pensada en la majoria de casos per un desenvolupament de caire extensiu, la taca urbana de la ciutat de Palma s'ha estès progressivament al llarg del litoral ocupant gran part de la badia de Palma, estenent-se també cap a l'interior contribuint de manera decisiva a la metropolitanització de l'illa.

5.2 Les delimitacions urbanes i els mètodes morfològics

Fruit d'aquesta evolució la taca urbana de la Ciutat supera abastament els seus límits administratius i requereix de nous instruments per ser gestionada. Ara bé, com s'ha dit, per poder gestionar les ciutats primer ha de ser estudiat i determinat el seu abast, de manera que la delimitació és un dels reptes principals de tot procés de planejament urbà. Com s'ha esmentat en el segon capítol, són diversos els mètodes de delimitació existents per tractar d'analitzar els confins de les ciutats, els quals es centren generalment en un seguit de variables particulars. Al llarg de la recerca, a més dels límits administratius exposats en el capítol anterior i la present delimitació morfològica, com ja s'ha indicat, es tractaran en profunditat les variables de població, mobilitat i activitat comercial, mitjançant les que, a més de posar en debat els límits de Palma, es plantejarà l'evolució en la distribució del conjunt del sistema urbà. Ara bé, com es posarà en relleu en cada un dels casos, l'aplicació de les diverses metodologies mostrarà que cada una d'aquestes presenta limitacions importants, ja que un estudi adequat dels problemes urbans i territorials exigeix una consideració de diverses variables que interactuen sobre el territori, visió integrada que no apareixerà fins a les conclusions finals. A més, per a l'illa de Mallorca la delimitació encara esdevé més complicada per raó de l'activitat turística que duu associat el fenomen de l'estacionalització. Abans d'entrar pròpiament en l'aplicació del mètode que emprarem aquí, el dissenyat per NUREC, convé aturar-se breument a descriure algunes característiques generals dels mètodes morfològics.

Com és sabut, els mètodes morfològics de delimitació utilitzen els elements físics propis de la urbanització (edificis, carrers, indústries, parcs, etc.) per tal d'establir la línia de separació entre la ciutat i el seu entorn (NUREC, 1994). Així aquests mètodes no contemplen, evidentment, aspectes com la mobilitat quotidiana, els fluxos d'informació, les activitats econòmiques, etc.,

factors que de manera indiscutible configuren també les ciutats. Estem parlant doncs, de mètodes que únicament fan referència a l'aspecte físic de la ciutat, allò que és tangible.

Com es veurà tot seguit, la utilització del criteri morfològic comporta certes limitacions i, per tant, no ha estat exempt de crítiques (Nel·lo, 2001). En efecte, el patró dominant de creixement actual de les ciutats, conegut com a creixement dispers o descentralitzat, s'adapta amb dificultat a la representació mitjançant els criteris morfològics, que es basen, precisament, en establir límits a partir de la contigüitat física de l'espai construït a l'hora de definir l'abast d'una àrea urbana. A més, avui en dia ens trobem amb una creixent reivindicació dels espais oberts (parcs naturals, espais fluvials, reserves de sòl), com a components estructurals de les ciutats. La seva presència supera sovint també l'existència de solucions de continuïtat difícils d'integrar en les metodologies morfològiques.

Tot i això, hi ha un bon nombre d'aspectes de la vida urbana pels quals la utilització del mètode morfològic resulta d'utilitat a l'hora de planificar els serveis urbans (Luzón, 2003), com per exemple la recollida de fems, transport públic, etc. D'altra banda, degut a que en molts casos les aglomeracions urbanes continues sobrepassen el límit de la seva unitat administrativa bàsica, la detecció de fins on arriba el continu urbà pot optimitzar la cooperació entre diverses unitats administratives a l'hora de compartir serveis i gestionar-los de forma òptima.

Un altre aspecte que pot treballar-se a partir d'aquest mètode és la planificació urbanística. L'existència d'un continu urbà posa de manifest la necessitat que el disseny de la ciutat no parteixi de cada unitat administrativa bàsica, les quals compten, de forma particularitzada, amb la seva pròpia normativa, sinó que es tracta d'unificar els esforços dels planificadors per augmentar l'eficiència de l'aglomeració en conjunt, que permeti un disseny integrat i una definició d'estratègies i objectius comuns (Luzón, 2003; Romano, 2011a i 2011b). Finalment, la delimitació a través de criteris morfològics presenta alguns avantatges assenyalats en àrees turístiques, on la manca de dades sobre el comportament de la població estacional fa més difícil les delimitacions basades en criteris funcionals.

5.3 El mètode NUREC i els antecedents a la delimitació morfològica de l'àrea urbana de Palma

Com s'ha dit, les bases de delimitació amb les que s'ha treballat, són els criteris establerts per NUREC, aplicats en l'*Atlas of Agglomerations in the European Union* (1994) i a altres exercicis de delimitació de les àrees metropolitanes europees en els darrers 20 anys. Vegem quins són els elements principals del mètode NUREC⁴⁵:

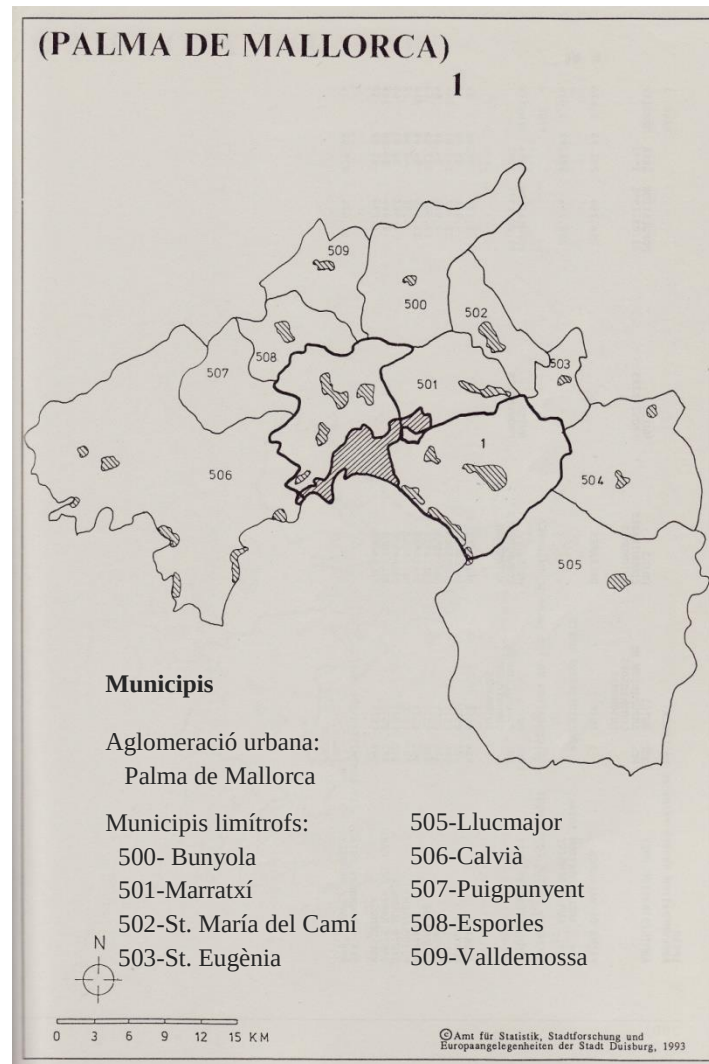
- a. El mètode NUREC de delimitació morfològica està concebut per ser aplicat a aglomeracions europees, sempre que tinguin almenys un nucli central de 100.000 habitants.
- b. A partir de la identificació d'aquest nucli es delimita l'àrea urbanitzada que hi té continuïtat, amb independència dels límits administratius existents. Els criteris de delimitació de NUREC (1994), estableixen, a partir de la definició d'àrea contigua construïda de l'Organització de les Nacions Unides (ONU), que *“un únic edifici només pot formar part d'una zona urbanitzada contigua si la distància entre la zona urbanitzada i l'edifici no excedeix de 200 metres”*.
- c. Amb aquesta premissa hi ha un seguit de criteris de contigüïtat (tipus d'edificis, espais oberts, espais de tràfic, formes especials de desenvolupament, etc.) i de criteris de desqualificació, que són els que determinen l'extensió de l'aglomeració.
- d. Perquè un municipi passi a formar part dels municipis centrals, juntament amb aquell que conté l'àrea urbana de més de 100.000 habitants, ha de tenir dins el continu urbà delimitat dins dels seus límits almenys el 50% de la població total del municipi en qüestió.
- e. Una vegada establerts els municipis centrals, NUREC té en consideració tots els municipis limítrofs amb els centrals, per així formar l'àrea metropolitana de la ciutat analitzada.

L'aplicació dels criteris de NUREC per la delimitació de l'àrea urbana de Palma va dur-se a terme per primera vegada l'any 1994 i els seus resultats foren incorporats a l'*Atlas of Agglomerations in the European Union* (NUREC, 1994).

⁴⁵ Els criteris de la delimitació poden trobar-se a: *Atlas of Agglomerations in the European Union*, 1994.

Com pot veure's a la Figura 43, a l'any 1994 l'aglomeració urbana de Palma, segons l'*Atlas of Agglomerations in the European Union*, únicament estava formada pel seu municipi, degut a que l'extensió del continu urbà dins els municipis de Marratxí i Calvià no contenia el percentatge mínim de població necessari perquè aquests hi quedessin inclosos. D'aquesta manera, incloent únicament el municipi de Palma com a municipi central, segons la delimitació NUREC, l'aglomeració tenia una superfície de 195,5 km².

Figura 43. Delimitació de l'aglomeració urbana de Palma, NUREC (1994)



Font: *Atlas of Agglomerations in the European Union*, 1994.

Ara bé, el resultat de la delimitació que mostra la Figura 43 és més ampli d'acord amb l'apartat e) de la metodologia NUREC tot just assenyalada. Així es defineix entorn a l'aglomeració central una àrea conformada pels seus municipis limítrofs, quedant l'àrea metropolitana de la capital mallorquina formada pels termes de: Palma, Algaida, Bunyola, Calvià, Esporles, Llucmajor, Marratxí, Puigpunyent, Santa Eugènia, Santa Maria del Camí i Valldemossa.

5.4 L'aplicació del mètode NUREC a Palma (2011)

Com s'ha dit, l'objectiu principal que es persegueix en el present capítol és el d'aplicar el mètode de delimitació morfològic de l'àrea urbana de Palma gairebé vint anys després de l'exercici de NUREC. La nova delimitació de la ciutat s'ha realitzat mitjançant Sistemes d'Informació Geogràfica. En primer lloc, s'ha treballat amb capes d'informació de *Cartociudad* (dades del 2006 - 2010) i del *Corine Land Cover* (CLC, dades de 2006). La informació de *Cartociudad* és molt útil degut a que té digitalitzades totes les parcel·les urbanes existents de quan es van recollir les dades. Pel seu costat, com és sabut, el CLC ofereix una capa amb els diferents usos del sòl. La gran utilitat del *Corine Land Cover* és, a part de poder contrastar informació amb la capa de *Cartociudad*, que cada un dels polígons conté un codi indicant els usos del sòl de les parcel·les que representa. Així, cada polígon recull un conjunt de parcel·les amb el mateix ús del sòl, la qual cosa resulta de gran utilitat a l'hora de definir de manera estricta si els tipus d'utilització del sòl que descriuen els criteris de continuïtat, hi són o no presents.

Una vegada obtinguda aquesta informació ja digitalitzada, s'ha complementat amb ortofotografies de la zona d'estudi, concretament les del fus 31 sèrie MTN50 i zones 0697, 0698, 0699, 0723 i 0670, referents als anys 2008, 2010 i 2011, a partir de les quals s'ha procedit a digitalitzar les zones urbanes que no estaven presents a *Cartociudad* i al CLC.

Així, un cop s'han obtingut la base digitalitzada de totes les zones urbanes, s'ha creat un *buffer* de 100 metres a partir de cada polígon urbà identificat, com a forma de verificar clarament quines parcel·les formen el continu urbà. Un cop creats els *buffers* s'han revisat de nou els criteris de contigüïtat i els de desqualificació del continu urbà de forma acurada.

A l'hora d'aplicar els criteris de desqualificació o de ruptura de la contigüïtat, s'ha tingut en compte de manera estricta el criteri entorn a les diferents classes d'utilització del sòl que han estat catalogades per NUREC (1994) com a trencadores de contigüïtat de les zones urbanitzades, tot i que el criteri de no superar els 200 metres es compleixi. Aquestes classes són: bosc, agricultura en general, hivernacles, guaret i prats. Com ha pogut comprovar-se a l'hora de delimitar l'aglomeració, s'han detectat parcel·les d'aprofitament agrícola tocant, gairebé, l'eixample de la ciutat (a l'est de l'aglomeració). La seva identificació permetrà saber en una aplicació futura si aquestes parcel·les trencadores dels criteris de contigüïtat hauran perdut, o no, la seva condició d'agrícoles. D'altra banda, pel que fa a la consideració de les infraestructures, les estructures lineals s'han mantingut com a elements de contigüïtat quan

aquestes separaven dues zones urbanes que només es troben dividides per l'amplada d'una via o autopista.

El pas final ha estat obtenir les dades de població del padró de 2011 per Entitats Singulares de Població⁴⁶ espargides pels municipis de Palma, Calvià, Lluçmajor i Marratxí, sobre els quals, com veurem, s'estén el continu urbanitzat. Amb això ens hem posat en disposició de comprovar quins dels tres municipis entren a formar part de l'aglomeració, juntament amb Palma, degut a que més del 50% de la seva respectiva població resideix en el continu urbà.

5.5 Resultats de la delimitació morfològica de l'àrea urbana de Palma (2011)

Fruit de l'exercici (tal com pot veure's a les Taules 4 i 5), s'obté com a resultat que el municipi de Marratxí ha de ser considerat com a part de l'aglomeració urbana de Palma. Això és així, degut a que dins el municipi de Marratxí es troben extensions d'urbanització físicament connectades amb les del municipi de Palma on ja hi resideixen, l'any 2011, 25.256 habitants del total de 34.385, els quals representen el 73,3% de la població de Marratxí, percentatge que supera abastament el 50% establert com a criteri NUREC per la inclusió d'un municipi a l'aglomeració.

Taula 4. Població, àrea i densitat de població dels municipis que formen l'aglomeració urbana central, 2011.

	Població 2011	%	Àrea (km²)	%	Densitat població 2011
Continu urbà	389.825	96,2	84,3	43,1	4624,2
Fora del continu urbà	15.493	3,8	111,2	56,9	139,3
Total Palma	405.318		195,5		2073,2
Continu urbà	25.256	73,5	10,7	19,8	2360,4
Fora del continu urbà	9.129	26,5	43,5	80,2	209,8
Total Marratxí	34.385		54,2		634,4
Total continu urbà	415.081	94,4	94,9	38	4373,8
Total fora del continu urbà	24.622	5,6	154,7	62	159,1
Total	439.703		249,7		1760,9

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

⁴⁶ "S'entén per Entitat Singular de Població qualsevol part habitable del terme municipal, ja estigui habitada o excepcionalment deshabitada [...]. Les urbanitzacions i zones residencials poden tenir la categoria d'Entitat Singular. [...] Un nucli de població es aquella part de la entitat composta per, almenys, deu edificis contigus o el suficientment pròxims que formin carrers, places o altres vies urbanes." (www.ibestat.es).

D'aquesta manera, amb l'aplicació estricta dels criteris pot afirmar-se que l'aglomeració de Palma referent a l'any 2011 s'ha ampliat respecte la delimitació de 1994: en la seva primera delimitació aquesta estava únicament formada pels 195,5 km² del municipi de Palma i ara ha augmentat sumant-s'hi els 54,2 km² del municipi de Marratxí. Des del punt de vista demogràfic això implica (tal com es pot veure a la Taula 4) que la superfície de l'aglomeració ha crescut en un 27,7% respecte pel que fa a la situació de 1994, per abastar 249,7 km², contenir una població de 439.703 habitants i comptar amb una densitat de 1.760,9 hab./km².

Aquesta trajectòria no sorprendrà als coneixedors de l'evolució urbana de Mallorca. De fet, cal recordar que ja a l'any 1975 el municipi de Marratxí, degut a la seva proximitat amb Palma i per la seva estructura econòmica, era considerat per Albert Quintana a la seva tesi *El Sistema urbano de Mallorca* com a ciutat dormitori de Palma⁴⁷. La integració entre la capital i Marratxí a l'actualitat s'ha reforçat, no és ja degut al fet que Marratxí pugui considerar-se municipi dormitori de Palma, sinó degut a que és el propi continu urbà de Palma el que s'estén dins el municipi de Marratxí. Tant és així, que si es té en compte la densitat de població, constatem que el 94,4% de la població d'ambdós municipis resideix en el 38% de l'extensió territorial aglomerada.

Feta aquesta primera verificació, cal afegir que, a més, amb l'aplicació estricta dels criteris NUREC a la realitat mallorquina de 2011 és de preveure que Lluçmajor i, sobretot, Calvià, puguin acabar integrant-se a l'aglomeració. En efecte, en aquesta data Calvià tenia un 41,8% de la seva població residint dins el continu urbà de l'aglomeració de Palma que transcorre dins el seu municipi, mentre que a Lluçmajor arribava a un 31,4%.

L'evolució econòmica i territorial que han conegut municipis com Calvià i també Lluçmajor⁴⁸ (tot i que aquest segon amb menor intensitat) degut principalment al desenvolupament dels moderns sistemes de transport i a les comunicacions, així com per l'arribada de població propiciada per l'embranchada turística i l'oferta immobiliària, ha produït l'estirament del continu urbà de Palma seguint la línia de costa. Estirament que posteriorment s'ha eixamplat amb una "segona línia de costa" damunt les fal·des de les muntanyes i turons que també ofereixen vistes al mar.

⁴⁷ "Ya de antemano el bajo nivel de concentración estudiado en el capítulo anterior puede hacernos pensar que los núcleos de Marratxí, más que centros autónomos, son probablemente centros residenciales de población activa que trabaja en lugares cercanos." (Quintana, 1979, p. 48)

⁴⁸ Per al procés de transformació espacial i d'urbanització massiva de la Platja de Palma (municipis de Palma i Lluçmajor) explicada a partir de la connexió entre els processos d'acumulació de capital i de la formació de capital hotel·ler, pot veure's Yrigoy (2013).

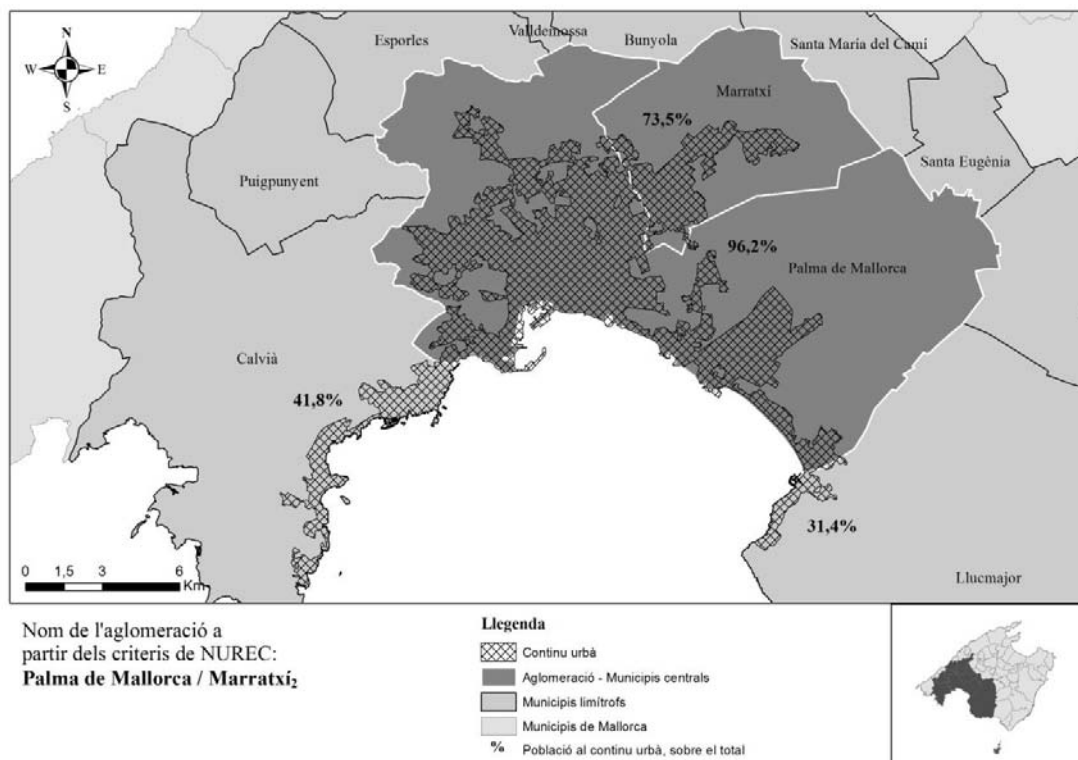
Un fet significatiu a notar és que el continu urbà de Lluçmajor suporta una densitat de població més elevada que la de Palma, ja que el 31,4% de la població es localitza dins el 0,7% de l'extensió territorial del municipi (Taula 5).

Taula 5. Població, àrea i densitat de població dels municipis en els que s'estén l'aglomeració urbana de Palma, 2011

	Població 2011	%	Àrea (km²)	%	Densitat població 2011
Continu urbà	21910	41,8	9,85	6,8	2224,4
Fora del continu urbà	30541	58,2	135,02	93,2	226,2
Total Calvià	52451		144,87		362
Continu urbà	11595	31,4	2,28	0,7	5085,5
Fora del continu urbà	25364	68,6	324,76	99,3	78,1
Total Lluçmajor	36959		327,04		113
Total continu urbà	33505	37,5	12,13	2,57	2762,2
Total fora del continu urbà	55905	62,5	459,78	97,4	121,6
Total	89410		471,91		189,5

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

Figura 44. Continu urbà delimitat a partir dels criteris NUREC (2011)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del CNIG (CLC, Cartociudad i ortofotos).

En darrer lloc, fent referència a les dades que es comentaran a continuació, pot afirmar-se que els límits de l'àrea metropolitana de Palma resultants no s'han vist alterats entre 1994 (Figura 43) i 2011 (Figura 44). Això és així perquè degut a la particular situació del municipi de Marratxí, en forma de cunya dins el municipi de Palma, el nombre de municipis que són limítrofs sols amb Palma o amb el conjunt de Palma i Marratxí són els mateixos.

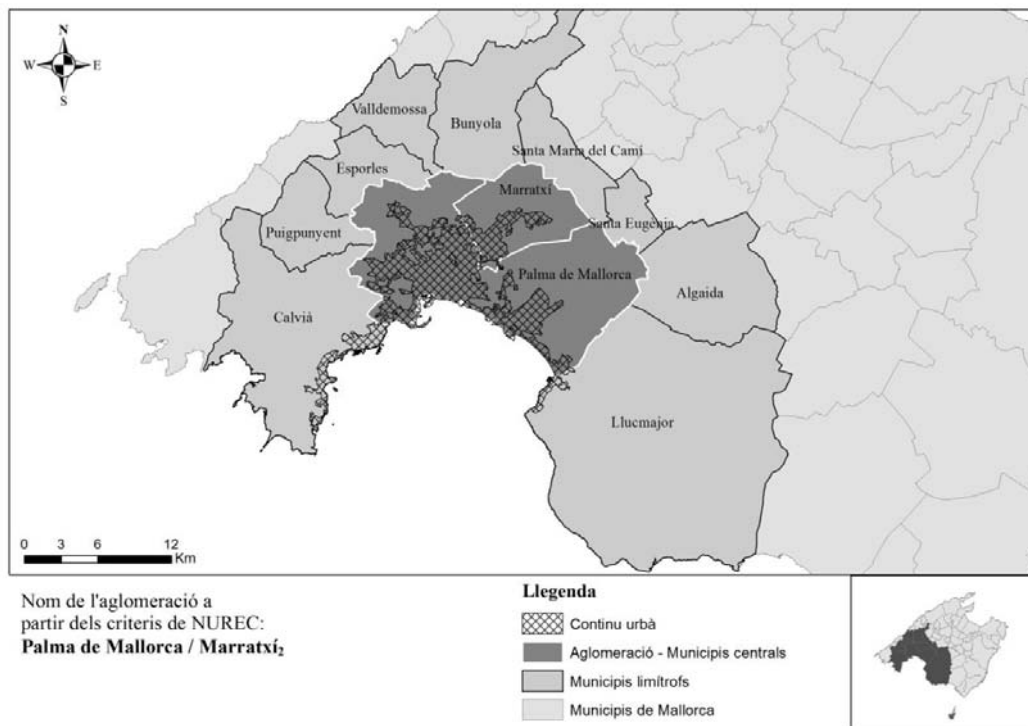
Taula 6. Extensió territorial i població (1991 i 2011) dels municipis que formen l'aglomeració i els limítrofs

	Municipis	Extensió (km²)	Població 1991	Població 2011
Municipis de l'aglomeració	Palma	195,5	296.754	405.318
	Marratxí	54,2	11.586	34.385
Municipis limítrofs	Calvià	144,8	20.982	52.451
	Llucmajor	327	17.357	36.959
	Puigpunyent	42,3	1.152	1.970
	Bunyola	84,6	4.036	6.232
	Valldemossa	42,8	1.292	2.007
	Esporles	35,3	2.971	4.956
	Santa Maria del Camí	37,6	4.006	6.270
	Santa Eugènia	20,2	917	1.640
	Algaida	89,7	3.177	5.273
Àrea metropolitana	Total	1074,1	364.230	557.461

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

D'aquesta manera, amb l'aplicació estricta del mètode per la capital mallorquina trobem que entre 1994 i 2011 l'aglomeració ha passat de tenir a Palma com a únic municipi central, el qual comptava amb 296.754 habitants i 195,5 km², a adherir-s'hi Marratxí i assolir així unes xifres totals de 439.703 habitants i 249,7 km² (Taula 4). Hom pot preveure que la inclusió del municipi de Calvià (41,8% de població dins del continu urbà) com a part de l'aglomeració podria produir-se en els propers anys si les tendències de creixement no varien dràsticament. D'altra banda, degut a que la inclusió de Marratxí com a municipi central no fa variar el nombre de municipis que són limítrofs només amb Palma (vegeu Figura 44), el conjunt de l'aglomeració i els municipis que conformen l'àrea metropolitana morfològica de Palma no varien entre 1994 i 2011. El que sí ha variat entre ambdues dades és la població, que passa de 364.230 a 557.461 habitants, amb un augment del 53% (Taula 6).

Figura 45. Delimitació de l'àrea metropolitana de Palma amb els criteris NUREC (2011)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del CNIG (CLC, Cartociudad i ortofotos).

Un cop realitzada aquesta primera aproximació, passem tot seguit a conèixer dues variants del mètode que hem dissenyat i procedim a aplicar. Així, s'aconseguiran dues aproximacions que portaran més coneixements entorn a l'evolució morfològica de l'àrea de Palma: la primera, en termes de places turístiques i, la segona, en consideració del sòl vacant.

5.6 Primera variant: delimitació del continu urbà tot considerant de la capacitat turística dels municipis

Com ja s'ha esmentat de forma reiterada, el creixement de la ciutat de Palma és indissociable al impuls del sector turístic. El 1966, als municipis de Palma, Calvià i Lluçmajor, que abasten el total de la badia de Palma, s'hi concentrava més del 65% de l'oferta turística mallorquina (Barceló, 1969: 100-2), i més de 40 anys després, a l'any 2011, encara s'hi troben localitzades fins a un 40% de les places turístiques de tota l'illa⁴⁹.

⁴⁹ A l'any 2011 la badia de Palma comptava amb 115.286 places, mentre que a la resta de l'illa trobem 169.626 places més. És de destacar, a més, que Calvià comptava amb 6.576 places turístiques més que la capital mallorquina.

Aquesta elevada concentració d'activitat turística comporta, òbviament, un sobrepès de població visitant, no empadronada, que cal també prendre en consideració a l'hora de definir l'aglomeració de Palma. En efecte, tal com hem vist, la delimitació de l'àrea urbana seguint de forma estricta els criteris NUREC implica que siguin considerats com a pertanyents a l'aglomeració central tots aquells municipis que continguin almenys el 50% de població resident (amb residència administrativa) en el continu urbà. Doncs bé, degut a la rellevància del fenomen turístic, considerem necessari incorporar als criteris de delimitació morfològica el nombre de places turístiques existents en cada àmbit de l'àrea urbana, amb l'objectiu d'introduir el pes de la població flotant. Així, hem decidit estudiar si tenint en compte la capacitat d'allotjament dels establiments turístics que pot haver-hi dins l'extensió urbana, els municipis de Calvià i Lluçmajor que, mitjançant l'aplicació dels criteris NUREC no formen part de l'aglomeració de la capital regional, passarien a incorporar-s'hi. Proposem doncs utilitzar com a criteri d'inclusió per formar part dels municipis centrals el fet que el 50% del total de la suma de població empadronada i les places turístiques de cada municipi es trobi dins el continu urbanitzat. En el cas que així ocorri, aquests passarien a formar part de l'aglomeració de Palma.

Taula 7. Relació població i places turístiques (2011) als municipis que comprenen el continu urbà

	Població	Places turístiques	Població i places turístiques	% sobre el total
	2011	2011	2011	% 2011
Continu urbà	21.910	34.594	56.504	50,3
Fora del continu urbà	30.541	25.349	55.890	49,7
Calvià	52.451	59.943	112.394	
Continu urbà	11.595	9.707	21.302	42,0
Fora del continu urbà	25.364	4.112	29.476	58,0
Lluçmajor	36.959	13.819	50.778	
Marratxí	34.385	64	34.449	
Palma	405.318	42.948	448.266	
Total municipis	529.113	116.774	645.887	

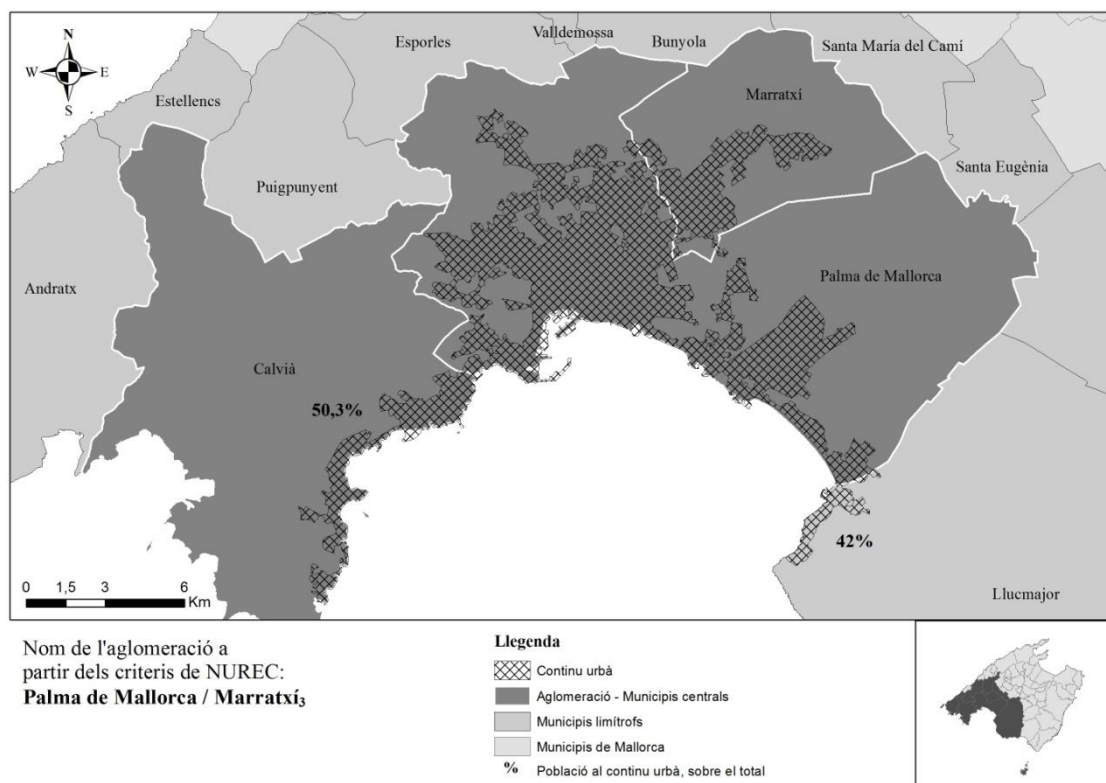
Font: CAIB i IBESTAT.

Realitzat aquest exercici veiem que a l'any 2011 Calvià s'incorporaria a l'aglomeració amb un 50,3% de la seva població real (empadronada i places turístiques) i Lluçmajor es trobaria només a 8 punts percentuals de pertànyer-hi. El fet que Calvià s'hi inclogui a partir d'aquest nou criteri és significatiu: aporta a l'aglomeració central més de 50.000 habitants empadronats i, si es tenen en compte els tres municipis (Palma, Marratxí i Calvià), el 53,9% de les places turístiques de

tota l'aglomeració s'hi troben situades. Així doncs, la seva entrada dins l'aglomeració resulta molt rellevant.

Com pot veure's mitjançant l'aplicació de la metodologia amb els criteris estrictes i amb la incorporació de les places turístiques, la situació de Calvià és basculant, i la seva consolidació en l'aglomeració central sembla dependre de l'evolució d'aquestes dades en els pròxims anys. Per això, serà del tot determinant l'evolució futura, la qual, no ha d'oblidar-se, està contextualitzada dins de la situació de crisi econòmica, cosa que fa possible l'alteració de la tendència de creixement que fins al moment s'ha experimentat.

Figura 46. Delimitació del continu urbà (2011): tenint en compte la capacitat turística de l'aglomeració.



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del CNIG (CLC, Cartociudad i ortofotos).

D'aquesta manera, amb la integració de Calvià com a municipi de l'aglomeració central aquesta assolix una superfície de fins a 394,57 km². De la mateixa manera, augmenta també l'àrea metropolitana morfològica amb la incorporació dels municipis d'Andratx i Estellencs, abastant fins a 1.168,88 km². Pel que fa a la població empadronada, Calvià aporta al conjunt de l'aglomeració 52.451 habitants arribant a un total de 492.154, mentre que els tres municipis sumats contenen 102.955 places turístiques. Així, plegats presenten una capacitat total d'allotjar 595.109 persones.

5.7 Segona variant: delimitació del continu urbà tot considerant del sòl vacant

Un altre criteri que pot complementar el mètode NUREC és l'estudi del règim del sòl. La inclusió d'aquesta nova variant es realitza amb l'objectiu de posar en consideració el creixement, principalment físic, però també el nombre de noves places residencials i turístiques que pot arribar a acollir el continu urbà. Per fer-ho utilitzarem les dades relatives a la classificació jurídica de sòl, la qual no ha estat fins ara contemplada dins dels criteris originals.

Les dades emprades corresponen a un estudi de sòl vacant⁵⁰ realitzat per SITIBSA que compta amb ortofotos de 2008 i normativa de 2010. Concretament, la informació de la que fem ús en el present estudi és la següent: a) l'àrea del sòl vacant per municipis i per nuclis dins cada municipi, b) habitants (nombre de places potencials): turístiques, residencials i/o turístiques i residencials, tal com les divideix l'estudi, i c) capa de les parcel·les digitalitzades per treballar amb Sistemes d'Informació Geogràfica (SIG).

Així doncs, en primer lloc, s'analitzarà l'extensió del sòl vacant per saber quines són les previsions de creixement físic del continu urbà en els propers anys, i, en segon lloc, es quantificaran els habitants (places potencials) als que podria donar cabuda l'extensió de sòl vacant, per tal de poder preveure quant podria augmentar la població a partir d'aquesta variable⁵¹.

⁵⁰ Per aquest estudi el sòl vacant considerat és: “el sòl vacant de cada zona urbana o urbanitzable que està format per les àrees que actualment es troben lliures d'edificació i que, d'acord amb el planejament vigent, són susceptibles d'edificar-se amb finalitats residencials o turístiques, amb algunes excepcions, que són sòls edificats amb un ús no residencial als quals el planejament assigna de forma explícita una vocació de transformació. Queden exclosos de l'àmbit del treball els terrenys als quals el planejament assigna usos distints als residencials o turístics” (SITIBSA, 2010).

⁵¹ No es pot entrar en aquest estudi en la casuística del recompte de la població que realment utilitza el territori de l'aglomeració de Palma al llarg de l'any. Com és obvi aquesta oscil·la de manera pronunciada, degut als fluxos tant de la població turística com de la que hi resideix administrativament. Així, hem optat per basar els nostres càlculs en la simple suma de la població empadronada i el nombre de places turístiques. Per una discussió teòrica sobre el concepte vegeu Mendizabal (1996) i Alberich (2010).

Taula 8. Extensió dels municipis i del sòl vacant en els municipis de l'àmbit urbà central de Mallorca (2008/2010)

	Extensió municipis (km ²)	Sòl Vacant 2008/2010 (km ²)	% sobre l'extensió dels municipis
Continu urbà	84,3	5,7	6,8
Fora del continu urbà	111,2	1,1	1,0
Palma	195,5	6,8	3,5
Continu urbà	10,7	1,2	11,4
Fora del continu urbà	43,5	0,8	1,8
Marratxí	54,2	2,0	3,7
Continu urbà	9,9	1,1	10,8
Fora del continu urbà	135,0	1,0	0,7
Calvià	144,9	2,1	1,9
Continu urbà	2,3	0,2	9,5
Fora del continu urbà	324,8	1,3	0,4
Llucmajor	327,0	1,5	0,5
Total continu urbà	107,1	8,2	7,7
Total fora del continu urbà	614,5	4,2	0,7
Total municipis	721,6	12,4	1,8

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT i la CAIB.

Com queda reflectit a la Taula 8, la segona columna (sòl vacant 2008/2010) proporciona dades sobre l'extensió del sòl vacant, diferenciant les que es troben en el continu urbà, les que estan fora del continu urbà i, sumant-les, les del conjunt del municipi. Ara bé, cal matissar però que els km² de sòl vacant referents al continu urbà contenen tant els que es troben dins la pròpia extensió urbana que, com és obvi, no tenen perquè trencar els criteris de contigüïtat, així com també els km² de sòl vacant limítrofs amb el continu urbanitzat. D'aquesta manera trobem aproximadament 8,2 km² de sòl vacant (interior i limítrof) al continu urbà.

Treballant amb les parcel·les digitalitzades mitjançant SIG, s'ha calculat que aproximadament el 51,2%, dels 8,2 km² de sòl vacant del continu urbà són limítrofs amb aquest, la qual cosa representa una superfície de 4,2 km² (Figura 47). Així doncs, és aquí on es poden produir en un futur les extensions més versemblants del continu urbà.

D'altra banda, com ja s'ha fet referència, l'estudi de sòl vacant de SITIBSA treballa també les places turístiques, residencials i/o turístiques i turístiques potencials a les que podran donar cabuda aquestes parcel·les. Com podrà veure's tot seguit, a la Taula 9 es prenen en consideració juntament amb les places potencials, les dades de població i places turístiques que tot just s'han

presentat en l'apartat anterior per tal de poder estimar el creixement total. S'ha decidit per computar totes les dades que fins ara s'han tractat de forma conjunta degut a que l'estudi de SITIBSA les presenta també com a places "residencials i/o turístiques", sense tenir, per tant, possibilitat de diferenciar al 100% entre els dos usos.

Com pot veure's a la Taula 9, tot seguint aquest procediment queden identificades dins del conjunt del continu urbà, en parcel·les interiors i limítrofs, un total de 113.050 places. Places que suposen un increment d'un 21,1% en el total de la població i places turístiques ja comptabilitzades en el continu urbanitzat. Aquest increment dóna com a resultat que el municipi de Calvià torna de nou a desclassificar-se com a part de l'aglomeració central. El percentatge de places vacants, població empadronada i places turístiques d'aquest municipi és inferior al 50% en el continu urbà, en concret del 48,9%. L'exclusió de Calvià com a municipi central ve doncs propiciada en aquesta segona variant degut al fet que hi ha una major previsió de places potencials en sòl vacant en parcel·les no incloses ni limítrofs amb el continu urbà que ocupa part del municipi.

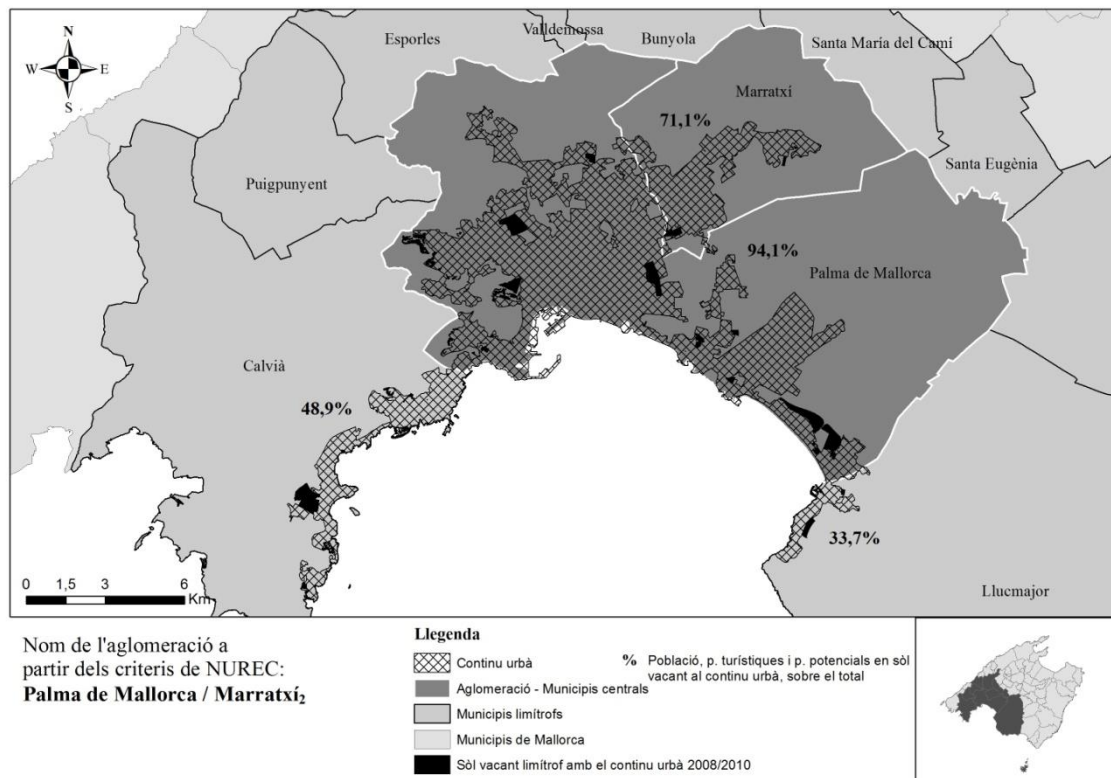
Taula 9. Població i places turístiques (2011) i places potencials a les que dona cabuda el sòl vacant dels municipis que comprenen el continu urbà

	Places en sòl vacant 2008/2010	% sobre el total de places en sòl vacant	Població i Places turístiques 2011	Suma de les dues variables	% sobre el total de la suma de les dues variables
Continu urbà	92.251	84,0	432.732	524.983	94,1
Fora del continu urbà	17.525	16,0	15.534	33.059	5,9
Palma	109.776		448.266	558.042	
Continu urbà	14.053	67,3	25.308	39.361	71,1
Fora del continu urbà	6.830	32,7	9.141	15.971	28,9
Marratxí	20.883		34.449	55.332	
Continu urbà	5.329	37,8	56.504	61.833	48,9
Fora del continu urbà	8.757	62,2	55.890	64.647	51,1
Calvià	14.086		112.394	126.480	
Continu urbà	1.417	8,5	21.302	22.719	33,7
Fora del continu urbà	15.229	91,5	29.476	44.705	66,3
Llucmajor	16.646		50.778	67.424	
Total continu urbà	113.050	70,0	535.846	648.896	80,4
Total fora del continu urbà	48.341	30,0	110.041	158.382	19,6
Total	161.391		645.887	807.278	

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT i la CAIB.

El mateix ocorre a Lluçmajor: afegint-hi aquesta variable es redueix el percentatge anterior passant d'un 42% a un 33,7% amb la incorporació de l'estudi del sòl vacant. Com pot veure's a la Taula 9, els municipis de Calvià i Lluçmajor tenen més places programades fora del continu, degut a que tenen altres focus de població importants: en el cas de Calvià trobem, entre altres, Santa Ponça, Peguera i el nucli interior de Calvià, mentre que en el cas de Lluçmajor hi han urbanitzacions com Tolleria, Badia Gran, Badia Blava, Sa Torre, Maioris Decima, etc., així com el nucli interior de Lluçmajor, que contenen gran part del sòl vacant.

Figura 47. Delimitació del continu urbà (2011): tenint en compte el sòl vacant



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del CNIG (CLC, Cartociudad i ortofotos).

Així doncs, per concloure amb els resultats obtinguts en l'anàlisi d'aquesta segona variant, cal recordar principalment que, partint de l'estudi de sòl vacant de SITIBSA, l'aglomeració té disponibilitat per créixer en extensió física al voltant de 4,2 km². A més, les places potencials a les que donaran cabuda els 8,2 km² de sòl vacant totals que troben dins i limitant el continu urbà són per a 113.050 persones. En darrer lloc, el major nombre de places potencials es troben localitzades fora del continu urbà, la qual cosa ha provocat un descens del percentatge de població i places turístiques que es trobaran en un futur lligades al continu urbanitzat. Així doncs, si aquesta tendència cap al creixement dispers es consolida, es podria anar cap a un estancament en el creixement de l'aglomeració central que ara s'ha definit tot seguint el mètode NUREC.

5.8 Conclusió: l'abast supramunicipal del continu urbà de la ciutat de Palma

Al llarg del darrer segle, la ciutat de Palma s'ha transformat completament fins a convertir-se en una aglomeració urbana que físicament s'estén sobre els termes de tres dels seus municipis limítrofs. Així, s'ha estès àmpliament seguint la línia de costa que traça la badia de Palma i també cap a l'interior, tot seguint l'eix regit per l'autopista Palma-Alcúdia. Complint l'objectiu marcat, en aquest capítol s'ha tractat d'establir una delimitació del que pot ser avui l'àrea metropolitana de Palma a partir de criteris morfològics. D'aquesta manera, s'ha mostrat com mitjançant l'aplicació estricta dels criteris que defineix la metodologia NUREC, a diferència del que ocorria al 1994, l'aglomeració central està formada, juntament amb Palma, també pel municipi de Marratxí. A més, d'acord amb el criteri d'annexió de municipis a l'aglomeració central, és de preveure que els municipis de Lluçmajor i, sobretot, Calvià passin a formar-ne part en un futur no llunyà.

Amb la introducció de la primera variant del mètode, és a dir, afegint-hi a la població empadronada el nombre de places turístiques, trobem que Calvià supera lleugerament el llindar del 50% i passa a formar part de l'aglomeració central. Amb la inclusió de Calvià el conjunt l'àrea metropolitana morfològica de la ciutat, que fins al moment comptava amb la mateixa quantitat de municipis que el 1994, augmenta també per la inclusió dels municipis d'Andratx i Estellencs.

Amb la segona variant del mètode, considerant també el sòl vacant, es constata que el continu urbà de la ciutat de Palma pot créixer, mitjançant sòl residencial o turístic, uns 4,2 km². I, a més, pot estimar-se que en el conjunt de sòl vacant que es troba dins el continu urbà (4 km²) i el que limita amb aquest (4,2 km²), podria donar cabuda fins a 113.050 habitants (places potencials). Ara bé, degut a que les previsions d'augment de places potencials en parcel·les que no formen part del continu urbà és més alt que en parcel·les contigües, el municipi de Calvià deixaria, de nou, de formar part de l'aglomeració.

L'aplicació d'aquesta darrera variant comporta doncs invertir allò del que es preveia amb l'aplicació estricta del mètode. Tant és així que ha passat d'anunciar-se la futura incorporació de Calvià i Lluçmajor a l'aglomeració central si la quantitat de població seguia la tendència cap a l'augment, a anunciar-se l'estancament de creixement de l'aglomeració central, degut a la dispersió de la població dins dels municipis estudiats. Aquesta dispersió és conseqüència de la manca de localització de sòl vacant de forma adjacent al continu urbà de manera que resulta incompatible amb el criteri de delimitació de NUREC.

El mètode morfològic se'ns mostra doncs, per un costat, d'interès, però, per l'altre, clarament limitat en les seves capacitat d'anàlisi. Un cop arribats a aquests primers resultats, obtenint una primera confirmació de la hipòtesi plantejada i veient com s'allunya de la primera possibilitat de definir de manera inequívoca l'abast de Palma emprant exclusivament criteris morfològics, passem tot seguit a analitzar la variable poblacional. Ho farem tot atenent l'evolució del conjunt del sistema urbà mallorquí, la qual cosa ens permetrà conèixer si s'ha produït una redistribució de la població a major escala, i aprofundint en el procés de dispersió que acabem de detectar. S'aportaran així nous elements per a la comprensió de la relació entre Palma i el conjunt del territori mallorquí.

Capítol 6. Població i territori. Una revisió de la “macrocefàlia” mallorquina

6. Població i territori. Una revisió de la “macrocefàlia” mallorquina

Un dels arguments més recurrents en els estudis geogràfics i en la percepció popular de l'estructura territorial mallorquina és la noció de l'excessiva concentració de població i activitat a la ciutat de Palma. Es tracta d'allò que s'ha anomenat la “macrocefàlia” del sistema urbà mallorquí i que sovint s'associa a connotacions negatives des del punt de vista social, ambiental i, fins i tot, cultural⁵². La constatació d'aquest fenomen ha estat una de les principals constants dels estudis sobre el sistema urbà balear durant els darrers quaranta anys.

En la geografia acadèmica, aquesta noció s'establí amb gran força a partir dels anys setanta. Albert Quintana ho expressava així en la seva tesi doctoral publicada l'any 1979 *“una concentración tan extremada en la capital la convierte casi automáticamente en ciudad primate⁵³ y a todo el sistema en claramente macrocéfalo”* (1979: 33). A la mateixa dècada, Bartomeu Barceló feia referència al mateix augment poblacional de la capital tot indicant, a més, la necessitat de corregir-lo: *“todo ello manifiesta y acentúa un proceso de desequilibrio espacial que debería atajarse con medidas políticas eficaces que evitasen, sobre todo, la creciente macrocefalia de Palma”* (1979: 105).

Pel seu costat, Vicent M. Rosselló Verger, advertia que el creixement poblacional de Mallorca durant dècades s'explicava, sobretot, pel desenvolupament de Palma, al voltant de la qual s'està congriant una àrea metropolitana: *“El signe positiu [del creixement demogràfic] de Mallorca, l'imprimeix la macrocéfala capital que, seguint una constant ben mediterrània, augmenta fins i tot a finals del segle XIX, quan pericliten tots els municipis”* (1977: 53). La voluntat de correcció de la “macrocefàlia” mitjançant polítiques actives començà a apuntar-se també en aquells anys, a través de la proposta de crear “contrapesos” comarcals.

“La construcción de las comarcas tiene el objetivo fundamental de organizar el territorio de tal modo que se creen los contrapesos suficientes para evitar el desmedido peso de las capitales insulares – especialmente, Palma e Inca – con los consiguientes y contrapuestos problemas que aparecen: hacinamiento y concentración excesiva en dichas capitales; atrofía y desertización en el resto del territorio.” (Quintana, 1978)

⁵² Per un debat sobre la qüestió de la macrocefàlia en el context cultural català vegis, per exemple: Pérez, 1979 i Nel·lo, 1991 i 2001.

⁵³ Quintana conserva el mot en anglès “primate” per referir-se a la ciutat capçalera o primada: “primate city”

De llavors ençà, han sigut molt nombrosos els autors que s'han referit a aquesta condició “macrocefala” del sistema urbà mallorquí, alguns exemples en són: Seguí, 1988; Picornell i Seguí, 1989; Picornell, 1990; Salvà i Binimelis, 1993; Rullan, 2002 o també González, 2006.

De fet, l'acusada concentració de la població a la ciutat té arrels històriques molt antigues. La determinació de Palma com a incipient ciutat de Mallorca va venir de la mà dels musulmans. Com és ben sabut, aquests van ocupar l'illa a partir de l'any 903 i l'articulació territorial que va resultar del seu domini va posar les bases d'allò que ha esdevingut un dels elements territorials més característics del territori mallorquí: la posició preeminent de Palma dins el sistema urbà de l'illa (Rullan, 2004). Però fou sobretot amb la conquesta catalana quan Mallorca esdevingué cruïlla comercial i mercat de redistribució i, amb això, la ciutat mallorquina augmentà considerablement la seva població fins a assolir prop del 50% dels habitants de l'illa. Un percentatge que no es tornaria a aconseguir fins a l'adveniment del turisme contemporani. Amb la Mallorca espanyola i a partir de la difusió de les doctrines liberals, va arribar, com s'ha explicat en el capítol d'antecedents i estat de la qüestió, la creació dels tres partits judicials amb capçalera respectivament a Palma, Inca i Manacor, que juntament amb altres esdeveniments importants preparaven el territori per a la modernització que requerien l'agricultura comercial i la incipient indústria. La creació dels partits judicials fou la primera descentralització de funcions de la capital, que dividí l'illa en tres zones administratives (Seguí, 1988; Binimelis, 1989; Rullan, 2002). Així, en obert contrast amb el període de conquesta catalana de l'illa, el 1900 el municipi de Ciutat representava, tot just, el 25,9% de la població de Mallorca (65.382 habitants). Fou doncs amb el desenvolupament turístic del segle XX quan la ciutat mallorquina tornà a assolir la preeminència que ja havia tingut en temps de l'altra conquesta, la catalana.

En efecte, serà a partir del gran impuls generat per l'activitat turística quan la concentració de població a Ciutat arribarà als seus punts màxims i consolidarà, de manera definitiva, la noció de l'illa com a realitat “macrocefala”. En concret, va ser l'any 1982 quan el pes demogràfic del municipi de la capital mallorquina va arribar al seu zenit, tot assolint fins el 54,48% de la població total, el que en termes absoluts serien 290.372 habitants. Així, el 1988, Seguí podia afirmar: *“aquesta ciutat ha augmentat de manera excessiva les activitats considerades urbanes, sobretot les de serveis i les de gestió de la producció”*, tot afegint, *“fenomen que no és una constant històrica sinó que sols apareix quan s'eclipsen les activitats agràries en profit d'altres”* (Seguí, 1988: 4). Ara bé, en els mateixos anys que s'arribà a aquest pic màxim, *“la notable expansió de l'oferta turística a la Part Forana i l'ampliació de l'àrea urbana de Palma sobre els municipis veïns determina canvis en la localització dels fenòmens demogràfics, el principal dels quals és la debilitació de la ciutat i revitalització del procés a la Part Forana”* (Barceló i Frontera, 2000: 32-33). Aquestes variacions exposades per Barceló i Frontera són

conseqüència de que Ciutat presenta saldos migratoris negatius a partir de 1981, en direcció cap als municipis rurals, especialment els costaners.

Doncs bé, partint d'aquest punt d'inflexió en la dècada dels anys 1980, al nostre entendre la condició “macrocefala” que ha caracteritzat la capital mallorquina, que havia pogut parèixer com a irreversible durant bona part del segle XX, s'ha modificat de manera assenyalada fins a l'actualitat. En els darrers trenta anys, la realitat urbana de Mallorca, tot i mantenir una acusada jerarquia, està evolucionant cap a una situació en la qual el pes de la població de la capital sobre el conjunt tendeix a relativitzar-se. Això és així tant si mesurem el pes de la ciutat sobre el total de l'illa en termes de percentatge simple (tal com es pot veure a la Taula 10), com si emprem altres mètodes més sofisticats de mesura. Entre aquests destaquen els models *rank-size* i l'índex de primacia, mètodes que, tot i no estar exempts de problemes, permeten mesurar la realitat estudiada i han estat utilitzats reiteradament en la literatura per afirmar l'existència de la macrocefàlia mallorquina.

Taula 10. Evolució de la població de Palma, de Mallorca i de les Illes Balears (1900-2011)⁵⁴

	1900	1930	1960	1981	2001	2011
Palma	65.382	87.746	157.137	290.372	333.801	402.044
Resta illa	186.608	210.828	205.065	244.175	342.715	459.885
Pes relatiu Palma/Mallorca	26%	29,3%	43,3%	54,3%	49,3%	46,6%
Mallorca	251990	298.574	362.202	534.547	676.516	861.929
Resta Illes Balears	64.316	76.625	79.530	121398	165.153	238.574
Pes relatiu de Palma/ Illes Balears	20,7%	23,4%	35,6%	44,3%	39,6%	36,5%
Illes Balears	316.306	375.199	441.732	655.945	841.669	1.100.503

Font: Elaboració pròpia a partir de IBESTAT.

L'objectiu d'aquest capítol és, precisament, analitzar la relació de la ciutat de Mallorca amb el conjunt del sistema urbà de l'illa tot partint de la realitat demogràfica mostrada a la Taula 10 i utilitzant diversos mètodes de mesura. Per fer-ho s'utilitzaran, en primer lloc, tal i com s'ha dit, mètodes clàssics com són el model *rank-size* i l'índex de primacia per tal d'escatir si la capital

⁵⁴ Dades censals de població. Vegeu a l'Annex 4 la taula que recull les dades de població a nivell municipal, referent tant al cens com al padró per l'any 2011. En aquestes pot observar-se com hi ha una lleugera variació en el recompte de cada cas que pot modificar lleugerament els resultats. Com ha ocorregut en el capítol anterior, en el què s'ha treballat amb dades del padró, en funció del tipus de dades requerides, per exemple utilitzar, a més de la població municipal, dades a nivell inframunicipal o de mobilitat, s'utilitzarà una font o l'altra. Tot i així, vindrà citat específicament en cada cas quina ha estat la de referència.

està perdent pes relatiu en relació al conjunt insular. Tot seguit, a través dels oportuns índexs de concentració, es debatrà si el procés esmentat es correspon a una tendència general de dispersió del poblament i d'afebliment relatiu de la jerarquia del sistema urbà. Així doncs, la hipòtesi que tractarem de demostrar és que s'està produint un cert afebliment o dissolució de la preeminència urbana de Palma dins l'illa de Mallorca. Aquesta evolució té relació amb les transformacions del sistema urbà de l'illa aparellada a la successió de *booms* turístics que s'han produït d'ençà de mitjans del segle XX (Murray, et al, 2008; Blázquez i Murray, 2010). La dinàmica expressa així mateix la tendència cap a la disminució de primacia de les ciutats capçalera quan es donen processos de maduració del sistemes urbans (Yadav, 1986), els quals es caracteritzen pel pas d'una estructura urbana jeràrquica a una altra caracteritzada per una xarxa de ciutats, tal com s'ha mostrat pel conjunt de ciutats espanyoles (Lanaspa, et al., 2004).

D'aquesta manera el capítol es troba estructurat, a més d'aquest epígraf introductori, en quatre apartats: en el primer es debat l'anàlisi del sistema urbà segons el model rank-size; tot seguit s'assaja l'aproximació a través de l'índex de primacia; a continuació s'introdueix l'anàlisi del poblament en el conjunt de l'illa a través de la corba de Lorenz i l'índex de concentració de Gini; en darrer lloc unes breus conclusions clouen el capítol.

6.1 La posició de Palma segons el model rank-size: una pèrdua neta de posicions.

La simple lectura de les dades contingudes en la Taula 10 permet de constatar que el pes demogràfic de Palma en relació al conjunt de l'illa ha tendit a afeblir-se ens els darrers trenta anys. Des de l'any 1981, gairebé en el moment més alt de la seva preeminència a la que ens hem referit fa un moment, la proporció de població mallorquina empadronada a la capital ha davallat del 54,3% al 46,6% (2011). Això portaria, d'entrada, a afirmar que la metàfora de la macrocefàlia, tan reiteradament utilitzada, tendeix a perdre vigor i sentit. L'anàlisi del sistema urbà a partir del conegut model rank-size confirma també, en una primera aproximació, aquesta percepció inicial.

Com és sabut, el model rank-size analitza els sistemes urbans a partir de la població de les ciutats, en aquest cas dels municipis, tot establint una relació entre la grandària poblacional de la major ciutat del país, o regió, i les restants del sistema urbà en qüestió. El model va ser formulat pel lingüista i estadístic George Kingsley Zipf (1949) i, tal com ja va explicar fa anys Horacio Capel (1972a), té utilitat per estudiar la relació entre la grandària de la població de les ciutats d'un sistema urbà, sense que aparegui explícitament el component espacial. La seva formulació més coneguda afirma que si s'ordenen les ciutats d'un país o regió en ordre decreixent de la

seva població, la grandària de qualsevol ciutat manté una proporció regular respecte de la ciutat de màxim ordre en funció de la seva posició jeràrquica. Així doncs, la segona ciutat del país o regió tindrà (o hauria de tenir) la meitat de població de la primera, la tercera tindrà un terç de la població de la primera, etc. Aquestes regularitats teòriques son allò que s'anomena “població esperada”. Des de la formulació de Zipf, que sembla tenir el seu origen en l'estudi de la distribució de rendes dut a terme per Pareto (1896), diferents autors com Allen (1954), Berry (1961), Clark (1967), Rosen i Resnick (1980), Alperovich (1984), Cheshire (1999) o Dobkins i Ioannides (2000) han aplicat el model a diferents països, tot afirmant que la distribució de les seves ciutats s'aproximava a la llei rank-size (Alperovich, 1988; Roca i Arellano, 2010). També pel sistema urbà espanyol Lasuén, et al., (1967) i Lanaspá, et al., (2004) han confirmat amb matisos la validesa de la formulació (Roca i Arellano, 2010).

Ara bé, l'aplicació del mètode per a l'estudi dels sistemes urbans no ha estat exempt de controvèrsia, de tal manera que el debat sobre la utilitat del model i les seves bases empíriques i teòriques ha donat lloc a una vastíssima literatura. Entre aquests destaquen els estudis de Brakman, et al., (1999) en els que s'analitza la importància de la localització de les ciutats a l'hora de tenir una posició o una altra dins d'un rang com el de Zipf. Així mateix, s'ha debatut el fet que la jerarquia esperada nasqués a partir d'una regularitat empírica observada en diversos països i no de forma deductiva (Capel, 1972a), i s'han tractat reiteradament de desenvolupar mètodes capaços de formular-la com una llei amb valor general, per part, per exemple, de Gabaix (1999) i Córdoba (2008). Al costat d'aquestes crítiques de caràcter conceptual, d'altres autors han mostrat com la utilització d'unes o altres unitats administratives de referència a l'hora de definir els àmbits territorials sotmesos a l'ordenació jeràrquica influeix en els resultats finals i és un paràmetre clau a definir a l'hora d'aplicar el model (Urzúa, 2000; Holmes i Lee, 2010). Com és sabut, la noció de *ciutat* és problemàtica i la seva delimitació resulta sempre complexa. Per això, a l'hora d'emprar aquest model cal deixar clar d'inici quin ha estat l'àmbit de referència utilitzat. Com expliquen Goerlich i Mas (2010), ben sovint la delimitació utilitzada és conseqüència de la font de les dades emprades per dur a terme l'estudi i això pot esbiaixar els resultats. Finalment, la grandària dels sistemes urbans de referència també ha estat una qüestió àmpliament discutida (Capel, 1972b; Thomas, 1985), ja que òbviament la delimitació de la regió objecte d'estudi influeix, per ella mateixa, en el nombre de les poblacions que passen a integrar-se en la jerarquia.

Tot i els seus problemes, el model ha estat utilitzat en reiterades ocasions, tal com s'ha dit, tant per l'anàlisi del sistema urbà del conjunt de l'arxipèlag balear, com només per l'illa de Mallorca. Uns dels primers autors en emprar-lo foren J. L. González i A. Cebrián (1987), els quals analitzaren l'estructura urbana espanyola a partir de l'àmbit espacial de les comunitats

autònomes. En el seu treball es troba aplicat el model rank-size pel conjunt de les Illes Balears amb dades de 1981 i a partir de tres nivells d'anàlisi: per una banda tots els municipis de més de 5.000 habitants, d'altra banda els de més de 10.000 i, en darrer lloc, els de més de 30.000. Tot i així, els autors exposen que el sistema urbà balear no s'ajusta en cap cas a les prediccions del model. Òbviament, la significació d'aquests resultats pot ser considerada discutible, degut a l'escassa integració entre els sistemes urbans de les quatre principals illes de l'arxipèlag.

Deixant de banda el conjunt de l'arxipèlag i centrant-nos en l'illa major, un altre dels antecedents en l'aplicació de la metodologia rank-size és el de C. Picornell i J.M. Seguí (1989) que en la seva influent *Geografía humana de las Islas Baleares*, l'utilitzaren per tal de mesurar el grau de “macrocefalia” de la ciutat de Palma. Ho feren, tot aplicant el model a les primeres cinc ciutats de l'illa: Palma, Manacor, Inca, Lluçmajor i Calvià per l'any 1986, i obtingueren els resultats que poden veure's a la Taula 11.

Taula 11. Rank-size de la capçalera del sistema urbà mallorquí, 1986

1986	% desviació
Palma	
Manacor	83,6
Inca	77,9
Lluçmajor	79
Calvià	76,8

Font: Picornell i Seguí (1989).

Com es pot constatar, la realitat del sistema urbà mallorquí analitzada pels dos geògrafs per l'any 1986 mostra que, al segon municipi amb més població de l'illa li mancava un 83,6% de població per arribar a tenir la població esperada pel model, i els tres següents presenten en tots els casos una desviació per sobre del 70% de la “població esperada”. Es tracta doncs d'un clar exemple d'incompliment de la teoria que pretén demostrar el model, la qual cosa portà als autors a definir Palma com a clar exemple de ciutat “macrocefàlica”.

Resulta d'interès, doncs, a l'hora de debatre la permanència d'aquesta noció refer els càlculs utilitzant exactament el mateix mètode dels autors a partir de dades actuals pertanyents al padró. En fer-ho, tot emprant dades de l'any 2011, s'obté una imatge que apareix, d'entrada, notablement dissonant amb la realitat descrita l'any 1986. Els resultats poden veure's en la Taula 12 on, per tal de donar més consistència a l'anàlisi, hem estès l'aplicació del mètode emprat per Picornell i Seguí no només a la realitat actual, sinó a quatre moments diversos de

l'evolució de l'economia i el territori mallorquí: l'època pre-turística (1900), al primer *boom* turístic (1960), al segon *boom* turístic (1991) i a un cop acabat el tercer *boom* turístic (2011).

Taula 12. Rank-size de la capçalera del sistema urbà mallorquí 1900, 1960, 1991 i 2011

1900	% desviació	1960	% desviació
Palma		Palma	
Manacor	61,6	Manacor	75,4
Felanitx	46,9	Inca	73,6
Llucmajor	45,6	Felanitx	69,8
Sóller	32,0	Llucmajor	65,9

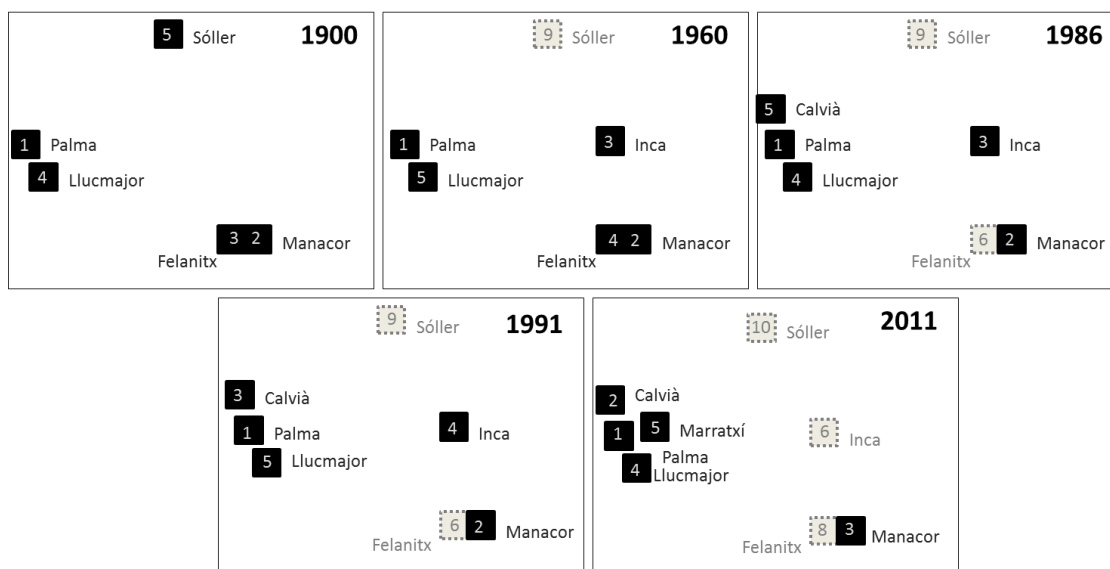
1991	% desviació	2011	% desviació
Palma		Palma	
Manacor	82,7	Calvià	74,1
Calvià	78,8	Manacor	69,7
Inca	72,4	Llucmajor	63,5
Llucmajor	70,7	Marratxí	57,6

Font: Elaboració pròpia a partir de IBESTAT.

En llegir els resultats de la taula, s'observa, en primer lloc, que ja l'any 1900 al municipi de segon rang, Manacor, li faltava un 61,6% per arribar a tenir la població esperada prevista. En l'anàlisi dels anys posteriors, pot veure's com la desviació s'havia anat acusant fins arribar a un 83,6% al 1986 (Taula 11). Ara bé, ja el 1991 la "distància poblacional" havia disminuït quasi un punt percentual respecte 1986 i vint anys més tard, el 2011, el segon municipi amb més població de l'illa ha augmentat significativament el seu pes poblacional i el seu percentatge de desviació ha disminuït clarament, fins al 74,1%. A més, s'ha produït un notable canvi en la jerarquia, de manera que Calvià, que era el cinquè municipi l'any 1986 ha escalat posicions fins a situar-se immediatament després de Palma, tot desplaçant Manacor a la tercera posició. La Figura 48 mostra gràficament el canvi de posició de les diverses localitats mallorquines en el ranking poblacional al llarg del darrer segle.

L'actualització de les dades per 2011, a més de mostrar l'evolució dels municipis de diferent rang poblacional de l'illa, permet constatar que a partir de l'any 1986 s'ha produït una aproximació dels resultats vers la predicció del model: és a dir, el caràcter "macrocefal" del sistema, tan clarament descrit l'any 1986, s'hauria temperat. Així, l'aplicació del model rank-size vindria a confirmar la primera constatació a partir de la lectura de les dades poblacional absolutes i relatives de la Taula 10.

Figura 48. Representació gràfica esquemàtica de la distribució dels municipis de major rang a l'illa de Mallorca



Font: Elaboració pròpia a partir de IBESTAT.

Tanmateix, com s'ha indicat, un dels problemes derivats de la utilització del model rank-size és el de les unitats territorials de referència: en un context en el que les conurbacions superen sovint els límits administratius de la ciutat central, seguir utilitzant com a referència la població censada en el municipi central pot portar clarament a resultats esbiaixats. La prevenció és particularment adient en el cas de Mallorca, on, com hem tingut ocasió de demostrar en el capítol anterior, la conurbació central supera amb escreix el municipi de Palma i s'estén, fins i tot físicament, sobre quasi tot el municipi de Marratxí i part dels de Calvià i Lluçmajor. Aquests són, precisament, municipis que, com veiem, han vist augmentar clarament la seva posició jeràrquica, de tal manera que hom podria plantejar-se si allò que està ocorrent no és tant un canvi en la jerarquia del sistema urbà mallorquí sinó, simplement, que l'aglomeració urbana central estaria vessant per sobre dels límits administratius de la capital. Per analitzar la qüestió caldrà refer el càlcul del rank-size tot atenent a l'extensió del continu urbà de Palma i considerant, per l'any 2011, en comptes de la població del municipi, la població atribuïda al continu urbà (veure capítol 5: Taula 4 i 5)⁵⁵, que cobreix la superfície que es pot veure's en la Figura 44 del capítol anterior i que tenia l'any 2011 una població total de 448.586 habitants, mentre que el municipi de Palma en tenia només 402.044.

⁵⁵ Una alternativa a la delimitació de l'àrea a considerar seria emprar el criteri seguit per Goerlich i Mas (2010: 141) els quals adopten les Àrees Urbanes definides pel Ministeri de Foment (2000) amb la intenció de poder treballar amb el total de l'extensió física de les ciutats.

Taula 13. Rank-size de la capçalera del sistema urbà mallorquí tenint en compte la població de l'aglomeració de Palma (NUREC), 2011

2011	% desviació
Palma (aglom.)	
Manacor	81,8
Calvià	79,6
Inca	73,3
Llucmajor	71,7

Font: Elaboració pròpia.

Els resultats de l'exercici poden veure's en la Taula 13. En primer lloc, s'hi pot observar com, òbviament, el municipi de Marratxí, integrat ara en gran part en la conurbació central, desapareix de la jerarquia, mentre Calvià i Llucmajor, que hi integren també una part de la seva població, davallen clarament. Allò que resulta interessant, tanmateix, és constatar com, malgrat aquest canvi en les unitats administratives de referència, la posició jeràrquica de la conurbació central respecte el sistema urbà illenc no supera la que hi tenia Palma l'any 1986, i que la desviació del segon, quart i cinquè municipi del sistema s'ha reduït respecte aquella data. La qüestió és encara més rellevant si es té en compte que ja l'any 1986 la conurbació central havia començat a sobreixir del límits del municipi central, de tal manera que la població que utilitzem com a referència per a la capçalera del sistema per aquell any pot estar sotsvalorada. Fins i tot variant doncs els límits administratius de referència, l'afebliment de la jerarquia del sistema urbà mallorquí sembla doncs confirmar-se. Per ratificar aquesta afirmació, convindrà analitzar tot seguit la qüestió a partir de l'altre mètode utilitzat pels autors que s'han referit a la qüestió: l'índex de primàcia.

6.2 La disminució de l'índex de primàcia de la capital

En efecte, una segona forma clàssica d'adreçar-se a l'estudi del sistema urbà és l'índex de primàcia (I_p)⁵⁶. Com és sabut, aquest té per finalitat mesurar el pes de la localitat més poblada respecte les altres que integren la capçalera d'un sistema urbà. Així, s'expressa a través de la relació quantitativa entre la major ciutat i les tres següents en la jerarquia poblacional.

Diversos autors han investigat quines poden ser les possibles causes que propicien l'existència d'una ciutat primada dins un determinat territori. Ja Norton Ginsburg a *Atlas of Economic*

⁵⁶ $I_p = \frac{P_1}{\sum_{i=1}^4 P_i} \times 100$ on: P_1 és la població de la ciutat major del sistema i $\sum_{i=1}^4 P_i$ és la suma de la població de les quatre primeres ciutats, inclosa la principal.

Development (1961) va realitzar una investigació sistemàtica sobre el tema i va arribar a la conclusió que l'Ip és vàlid, sobretot, per: a) països petits amb poques barreres d'integració territorial, b) amb poblacions petites o mitjanes ètnicament homogènies i c) amb una dèbil tradició urbana. La mateixa línia va ser seguida per S. K. Mehta (1964), el qual va concloure que les principals característiques relacionades amb un sistema urbà caracteritzat per una ciutat capçalera són, com és obvi, la grandària de la població i l'àrea del territori (Capel, 1972a).

No és d'estranyar, doncs, que el mètode hagi estat reiteradament emprat en el cas de Mallorca, ja que les seves característiques semblen ben adequades per l'illa: a) un espai circumscrit i de reduïdes dimensions que dóna opció a que, tot i que gran part dels elements estructuradors d'un sistema urbà (sistema de carreteres, port principal, aeroport, universitat, organismes d'administració pública, etc.) parteixin d'un mateix punt del territori, la població que resideix a altres punts pugui desplaçar-s'hi amb certa facilitat per tal de satisfer les seves necessitats i, b) la població total de l'illa –que no supera encara ara els 862.000 habitants- no és excessivament elevada, ni l'estructura del sistema urbà resulta extraordinàriament complexa.

Igual que amb el model *rank-size*, González i Cebrián (1987) també varen aplicar l'índex de primàcia per a l'anàlisi del sistema urbà de l'arxipèlag balear. Tenint en compte els municipis de més de 5.000 habitants, a partir de dades poblacionals de 1981 va obtenir un resultat d'entre el 80 i el 85%. Com que els autors consideraven que un resultat de 75% o superior⁵⁷ corresponia a una realitat urbana “macrocefala”, conclogueren que el conjunt de l'arxipèlag balear era fortament depenent de Ciutat i classificaven el seu sistema urbà com a “macrocefal”.

Pel que fa al cas de l'illa de Mallorca, Picornell i Seguí (1989) van calcular l'índex de primàcia per un seguit d'anys de entre 1900 i 1986, tot obtenint els resultats que poden veure's en la Taula 14.

⁵⁷ L'autor considerava que els sistemes urbans amb un Ip del 75% o superior eren macrocefals, un resultat de entre 75% i 50% correspondria als sistemes bicéfals, i inferior a un percentatge del 50 detectaria sistemes urbans encapçalats per tres o més ciutats (González i Cebrián, 1987).

Taula 14. Índex de primacia del sistema urbà mallorquí (1900-1986)

Any	Ip (%)
1900	66,3
1910	67,1
1920	69,4
1930	65,6
1940	72,7
1950	76,0
1960	78,0
1970	80,7
1981	83,0
1986	82,8

Font: Picornell i Seguí, 1989.

Com mostra la Taula 14, entre 1930 i 1981 es produí un assenyalat augment del pes percentual de població de Palma respecte a les tres següents ciutats amb més població. Ara bé, ja el treball dels geògrafs balears mostrava que per l'any 1986 s'havia produït un lleu decrement de 0,2 punts percentuals respecte 1981. Els autors n'eren prou conscients i hi introduïen una reflexió significativa: *“En el último año, 1986, desciende el índice de primacía por primera vez desde los años treinta, hecho que constata la disminución de la concentración de población en la ciudad de Palma y el incremento en la parte foránea”* (Picornell i Seguí, 1989: 54). Doncs bé, de llavors ençà aquest lleu, però no per això insignificant canvi de tendència, s'ha consolidat i ampliat de manera notabilíssima fins l'any 2011.

Taula 15. Evolució de l'índex de primacia del sistema urbà mallorquí per 1991, 2001 i 2011

Any	Ip (%)
1991	81,6
2001	78,5
2011	75,7

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

Així la Taula 15 mostra com, després d'aquesta lleu disminució entre 1981 i 1986, entre 1986 i 1991 va produir-se també una disminució en 1,2 punts percentuals (p.p.), tot seguit, entre 1991 i 2001 de -3,1 p.p. i, finalment, també entre 2001 i 2011 va caure en 2,8 p.p. més. D'aquesta manera, l'evolució entre 1981 i 2011 permet afirmar que el pes de la ciutat de Palma sobre la capçalera del sistema urbà és per a l'any 2011 comparable a la que existia en els anys 1950 o 1960. Si, tot adoptant els llindars establerts per González i Cebrián (1987), es considera que a partir d'un índex de primacia superior a 75% un sistema urbà adquireix la condició de

“macrocefal”, pot constatar-se que a partir de l’any 1960 el sistema urbà mallorquí hauria superat aquesta barrera. Tanmateix l’evolució posterior permet mostrar com el llinar del 75% sembla apunt de superar-se en sentit invers l’any 2011, tot perdent així aquesta condició.

Ara bé, de nou cal considerar aquí la qüestió de l’extensió de la conurbació central. En efecte, mentre l’any 1960 els municipis que calia tenir en compte per elaborar l’Ip eren Palma, Manacor, Inca i Felanitx, per 2011 els municipis són Palma, Calvià, Manacor i Lluçmajor, tres dels quals formen part de la conurbació central. Això ens remet a la qüestió de si allò que podria aparèixer com una pèrdua de la primacia de la capital no seria en realitat més que una extensió de la seva aglomeració urbana més enllà dels límits administratius del municipi.

Per tal de contrastar aquests problemes, cal doncs adoptar de nou la conurbació central com a àmbit de referència. Doncs bé, si emprem com a capçalera del sistema l’aglomeració de Palma en els termes que l’hem descrit més amunt (Figura 44) per tal de calcular l’Ip veiem, de nou, que tot i el canvi d’extensió física, el pes poblacional de la conurbació central sobre la capçalera del sistema urbà mallorquí no s’incrementa des de 1986 ençà (Taula 16). El resultat són tant més concloents si hom té en compte que ens estem referint aquí a la població censada i empadronada, la qual no té en compte la població turística, que té un pes proporcionalment més alt en “Sa Part Forana” que en la capital de l’illa.

Taula 16. Resultat de l’índex de primacia del sistema urbà mallorquí per 2011, tenint en compte el continu urbà de Palma

Any	Ip (%)
2011	81,5

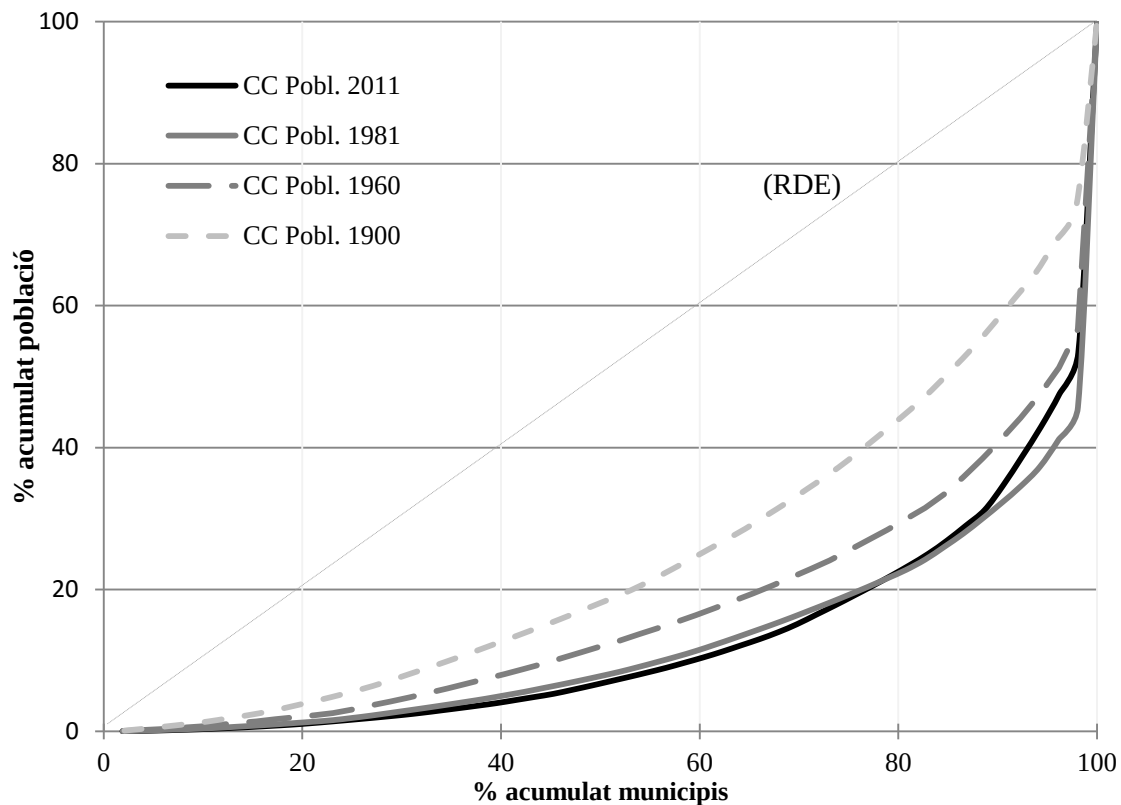
Font: Elaboració pròpia.

6.3 La constatació de la dispersió del poblament.

En els epígrafs anteriors s’ha pogut constatar a través del model *rank-size* i l’índex de primacia com la distància poblacional entre la capital de l’illa i altres municipis amb més població s’ha vist reduïda, sobretot, en els darrers 30 anys. Això és clarament perceptible si hom té en compte el pes del municipi de la capital i, de manera més matisada, però efectiva, si hom considera el continu urbà de Palma. L’avenç cap a una creixent “macrocefàlia”, que havia semblat durant bona part del segle XX una tendència irreversible i abassegadora sembla doncs haver-se aturat i, en part, fins i tot revertit.

Per mostrar aquestes realitats, el mètodes descrits fins aquí han de ser complementats, segurament, amb d'altres més adequats per mesurar la dispersió de la població sobre el territori. Podem representar, per exemple, l'evolució de la concentració territorial de la població de l'illa de Mallorca durant el darrer segle en una sèrie de corbes de Lorenz⁵⁸. En fer-ho, constatarem que entre inicis del segle XX i l'any 1981 la corba de concentració tendeix a allunyar-se de manera consistent de la diagonal, és a dir, d'aquella que seria una distribució perfectament homogènia del poblament. Tanmateix, a partir d'aquesta data es produeix un alentiment de la concentració de la població sobre el territori fins al punt que aquesta comença a revertir en les tres darreres dècades. En l'avenç vers la redistribució del poblament durant les darreres tres dècades han tingut un paper rellevant els increments de població de municipis com Santanyí, Sa Pobla, Sóller, Pollença, Felanitx, Alcúdia, Inca i Manacor.

Figura 49. Resultat de les corbes de Lorenz pels anys 1900, 1960, 1981 i 2011



Font: Elaboració pròpia amb dades de l'IBESTAT.

⁵⁸ La corba de Lorenz és, en aquest cas, “una representación gràfica que se utiliza para medir el grado de concentración de una categoría poblacional” (Buzai, 2003). S’aplica a partir dels percentatges acumulats, en el nostre cas, de la població de cada municipi (ordenats de menor a major) i del nombre total de municipis. La distribució de la població es mostra a partir d’una corba de concentració (CC) que presenta les dades d’un any concret i tots els municipis de l’illa, de tal manera que, com més s’ajusta a la recta de distribució equitativa (RDE) (veure Figura 49), la concentració de població en el territori és menor.

D'altra banda, l'aplicació de l'índex de Gini⁵⁹ permet complementar aquesta aproximació i confirmar la realitat del canvi de tendència. Com és sabut, l'índex permet mesurar el grau de equilibri/desequilibri en la distribució de la població sobre el territori; on 0 representa el màxim equilibri i 1 el màxim desequilibri. Els resultats (Taula 17) mostren així mateix l'increment extraordinari de la concentració en el període 1900-1981 i l'estancament d'aquesta tendència a partir d'aquesta data. D'aquesta manera, l'estabilitat gairebé completa de l'índex en els darrers 30 anys, mostra que la concentració de la població censada ha deixat, com a mínim, de créixer. De nou, cal tenir en compte que, per raó de la distribució i ús de les places turístiques en el territori de l'illa (Mateu, 2003), la reversió de la tendència seria encara més visible si s'incorporés en aquest càlcul la població visitant.

Taula 17. Resultat de l'aplicació de l'índex de Gini

Anys	1900	1920	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
IG	0,523	0,542	0,617	0,642	0,677	0,724	0,760	0,763	0,767	0,760

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

6.4 Conclusió: la necessitat d'un canvi de perspectiva: la realitat metropolitana a Mallorca

Al llarg del capítol s'ha mostrat que la disposició de la població sobre el territori s'ha vist sotmesa a una redistribució pronunciada que està transformant una de les nocions més arrelades dins els estudis poblacionals i dins la cultura mallorquina: la creixent “macrocefàlia” de Palma. Així s'ha mostrat com, en les darreres dècades, l'increment del pes poblacional de la ciutat sobre el conjunt de l'illa no només ha deixat de créixer sinó que tendeix a afeblir-se.

La pèrdua de preeminència és clarament perceptible utilitzant, tot i les seves limitacions, mètodes clàssics com el model rank-size i l'índex de primàcia. Un i altre mètode mostren que la concentració de població a la ciutat és, certament, molt destacada, ara bé, que aquesta tendeix a apaivagar-se, i ho fa, a més, de manera consistent i significativa. Això és així, no només quan s'estudia la qüestió mitjançant els mètodes esmentats i tenint en compte les actuals divisions administratives municipals, sinó també quan es considera l'abast de tota l'aglomeració central definida a partir de criteris morfològics. De la mateixa manera, l'estudi de la concentració de la població a través de corbes de Lorenz i l'índex de Gini mostren que la tendència envers la

⁵⁹ Vegeu sobre aquest mètode: Ferreira, i Garín (1997). “Una nota sobre el cálculo del índice de Gini” a *Estadística Española*. Vol. 39, núm. 142, pàg. 207-218.

concentració sobre el territori mallorquí no només s'ha frenat sinó que dóna certs indicis de reversió. Aquestes constatacions porten a la confirmació de la hipòtesi presentada en aquest capítol, encara més, apunten a la necessitat de repensar algunes de les principals les interpretacions tradicionals del sistema territorial mallorquí.

Analitzada la dinàmica poblacional, passem tot seguit a veure el que ocorre amb la mobilitat, quines han estat les tendències de la seva evolució en els darrers anys i si aquestes s'adiuen a les hipòtesis plantejades.

Capítol 7. Mobilitat i territori. Delimitació de l'àrea metropolitana funcional de Palma

7. Mobilitat i territori. Delimitació de l'àrea metropolitana funcional de Palma

L'anàlisi de les relacions entre ciutat i territori a Mallorca des de les perspectives de la morfologia urbana i de l'estructura del poblament ens ha permès aproximar-nos als objectius que persegueix la present recerca. Ho hem fet tant pel que es refereix a l'evolució del procés d'urbanització com pel que fa al tema complex i controvertit de la delimitació de l'àrea urbana. En el present capítol abordarem el tema des d'una altra perspectiva: l'estructura funcional del territori, és a dir, a través dels fluxos i les xarxes que la mobilitat dels ciutadans teixeix sobre l'illa de Mallorca.

La dispersió de la urbanització i del poblament sobre el territori que s'ha descrit en els capítols anteriors, ha estat condicionada al llarg del darrer mig segle per la creixent capacitat de desplaçament. El transport, públic o privat, ha escurçat les distàncies reals, les quals actualment estan condicionades per molts factors –l'hora del dia, el tipus de via, la velocitat permesa de circulació, etc.–. Així, no són només els kilòmetres que separen el punt de partida del punt de destí els que determinen el temps de recorregut ni, òbviament, la intensitat dels fluxos.

Un tipus de mobilitat que resulta particularment significativa és la mobilitat obligada laboral, és a dir, la mobilitat entre el lloc de residència i el lloc de treball de la població. Això és així, perquè els desplaçaments residència - treball permeten estudiar l'estructura del territori a través d'uns fluxos que resulten particularment intensos i recurrents. La característica d'aquest tipus de mobilitat fou mesurada per primer cop pel conjunt de l'Estat espanyol amb el cens de població de 2001. Des de llavors, tot i que al nostre país s'iniciés a comptabilitzar-la de forma tardana en comparació amb altres països, com per exemple els Estats Units d'Amèrica (EUA), s'han anat publicant un bon nombre de treballs. Dissortadament, com veurem tot seguit, la qualitat de les dades per a l'exercici censal de 2011, el darrer disponible, deixa força a desitjar i això entorpeix l'anàlisi.

L'objectiu principal d'aquest capítol és el de mesurar la intensitat dels fluxos de treballadors a l'illa de Mallorca entre 2001 i 2011. Amb això es vol contribuir a l'estudi de la delimitació metropolitana així com a l'estudi del conjunt del sistema urbà insular. En concret es pretén:

- a) Exposar l'estat de la qüestió sobre els estudis de mobilitat obligada laboral a Mallorca, analitzant els principals destins intermunicipals, així com estimar l'autocontenció, és a dir, conèixer quina quantitat de població en edat de treballar, ho fa en el mateix municipi en el que resideix;
- b) Conèixer l'abast metropolità funcional de la ciutat de Palma i;

- c) Avaluar si el sistema urbà compta amb municipis subcentrals que atreguin quantitats significatives de treballadors d'altres municipis.

D'acord amb els objectius marcats, i en concordança amb les hipòtesis debatudes en els capítols anteriors entorn a la dificultat de definir un límit objectiu de l'abast de la ciutat a partir de criteris morfològics, i a la reducció de la macrocefàlia que ha pogut caracteritzar Palma, el present capítol debat la hipòtesi segons la qual la influència del municipi de Palma entorn a la mobilitat obligada tendeix a veure's reduïda i, en conseqüència, la seva àrea d'influència perd extensió i potència respecte el conjunt del sistema urbà mallorquí.

Cal tenir en compte, però, que les dades sobre mobilitat obligada presenten un seguit d'inconvenients que han de tenir-se presents. Si parlem de població que es desplaça al seu lloc de treball, queden automàticament exclosos del comptatge la població no ocupada i els habitants en atur. Això implica, per exemple, que no es prendran en consideració els fluxos de mobilitat generada pels jubilats i els menors de 16 anys. A més, aquest tipus de desplaçaments estan cada cop més alterats degut als canvis en les pautes de mobilitat i a la rapidíssima evolució de les tecnologies de la comunicació que han fet de la mobilitat obligada un indicador menys precís (OMB, 2000). Finalment, cal tenir en compte que la mobilitat obligada és només una part de la mobilitat total i que aquella que anomenem mobilitat personal (per compres, gestions, temps lliure, motius familiars, etc.) té una importància creixent en societats com les nostres. Però, tot i així, la mobilitat laboral és considerada el flux de mobilitat més fàcil de quantificar i, a més, fidel a una mobilitat pràcticament diària, que reflecteix la integració social i econòmica de les zones geogràfiques (Nel-lo, 2010).

Com s'ha esmentat, un dels països que fa més temps que treballa amb aquest tipus de dades per definir les àrees metropolitanes de les seves ciutats són els Estats Units d'Amèrica. La *Office of Management and Budget* (OMB) va introduir l'estudi de la mobilitat obligada en el seu mètode de delimitació d'àrees metropolitanes l'any 1950. Actualment aplica una metodologia actualitzada per 2010 anomenada *Core Based Statistical Areas* (CBSA), que tot definint inicialment els municipis centrals, els hi agrega, partint d'una sèrie de criteris, aquells municipis perifèrics que compleixen els requisits percentuals de mobilitat obligada o, també anomenada, residència - treball (R-T). Però va ser la seva actualització de 1990 (OMB, 1998) la que va servir de base a l'Estat espanyol per diversos treballs aplicats que fan referència, encara que de manera tangencial, a l'illa de Mallorca. Aquests antecedents que tot seguit veurem, ens permeten considerar la metodologia de l'OMB com escaient i àmpliament acceptada per ser aplicada específicament al sistema urbà de l'illa, tot partint dels dos únics anys que n'existeixen dades, el 2001 i el 2011. D'aquesta manera, les principals aportacions que es fan al present

capítol són, per una banda, treballar amb les dades de mobilitat obligada referents a l'any 2011, a més de les de 2001, per altra, aplicar la darrera actualització del mètode de delimitació de la OMB (2010) i, també, incloure a la metodologia la mitjana de mobilitat (R-T) pròpia de l'illa.

El capítol es troba estructurat en els següents apartats: en primer lloc, dos epígrafs referents a l'estat de la qüestió, un sobre els estudis de mobilitat interna i altre sobre les característiques de la mobilitat obligada a Mallorca; després d'aquestes panoràmiques, s'exposarà de forma prou resumida l'evolució de més de 100 anys de la metodologia de delimitació metropolitana dels EUA; passant en els pròxims dos apartats a aplicar a l'illa de Mallorca la seva darrera actualització, partint d'una banda dels criteris estrictes i de l'altra d'una adaptació del mètode a les característiques pròpies de la mobilitat insular; en darrer lloc, unes breus conclusions clouran el capítol.

7.1 Estudis de mobilitat interna a l'illa de Mallorca

La localització del lloc de treball i d'estudi és una qüestió lligada a la distància del lloc de residència, la qual al seu torn es veu clarament influenciada per la capacitat de mobilitat. D'aquesta manera, a major capacitat de mobilitat, major disponibilitat de poder treballar i estudiar més lluny de casa. Així, la capacitat de desplaçament ha estat un fenomen directament relacionat amb el de la dispersió de la urbanització, que ha estat una de les tendències dominants a tot l'Estat espanyol (Burriel, 2008), en la qual l'illa de Mallorca no ha estat una excepció. En aquestes relacions influencia un ampli ventall de "*procesos sociales, económicos y territoriales*" (Albertos, et al, 2007), com per exemple els nivells de renda i de consum, la qualificació de la població, qüestions de gènere, entre altres⁶⁰, que alteren la capacitat de cada individu o família de moure's, d'estudiar i de canviar de residència.

El fenomen de la dispersió de la urbanització a Mallorca ha estat analitzat, entre d'altres, per Antoni Artigues i Onofre Rullan (2007) a l'article "Nuevo modelo de producción residencial y territorio urbano disperso (Mallorca, 1998-2006)", del qual s'ha fet referència també al tercer capítol, on, recordem-ho, els autors han fet palès de l'avenç dels processos de transformació de la urbanització cap a la dispersió. Però, a més, els autors compten amb unes dades que resulten encara particularment significatives pel nostre treball. Com hem vist, l'evolució del poblament a Mallorca en els darrers anys ha tendit a propiciar una major propensió relativa a créixer en els municipis més petits i de poblament més dispers.

⁶⁰ Veure l'article de Albertos, et al (2007) "La movilidad diaria obligada en la Comunidad Valenciana entre 1991 y 2001: cambio territorial y nuevas procesos".

Els efectes d'aquesta evolució del poblament sobre la mobilitat han estat estudiats, en primer lloc, pel que fa al seu impacte sobre el repartiment modal, és a dir, el percentatge de desplaçaments que es realitzen en cada mode de transport. D'aquesta manera, l'estudi de Seguí (2013) exposa que entre 2001 i 2009 el total de desplaçaments dins l'illa van incrementar-se en quasi un 40%, tot afegint que els desplaçaments en cotxe van fer-ho en gairebé un 54%. Així, per l'any 2009, el 55,7% de la població es movia amb transport privat, el 7,2% en transport públic i, el 37,1% en transport no motoritzat.

Un altre estudi funcional recent (Seguí i Ruiz, 2012) analitza els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la Universitat de les Illes Balears (UIB). Tot i que no s'hi desgranen dades explícites de relació entre la UIB i els diferents municipis, aquest estudi descriu algunes característiques dels desplaçaments que realitza un sector de la població que, si no compatibilitza feina i estudis, pot quedar exclòs del grup d'anàlisi amb el que es treballa en el present capítol. De fet, al nostre entendre la recerca aporta un seguit de dades que són del tot significatives a l'hora d'arribar a un enteniment més complex de la mobilitat interior. Ara bé, abans de conèixer-ne alguns dels resultats, cal tenir en compte que la localització del campus de la UIB es troba dins el municipi de Palma, separat del continu urbà definit al capítol 5, a uns 8 Km del centre de la ciutat i connectat amb aquest mitjançant transport públic (metro i bus), carril bici i, òbviament, per carretera. Coneixent, doncs, les diferents opcions de desplaçament i la localització del campus, el repartiment modal de la comunitat universitària per l'any 2010 és el següent: 38,3% en transport públic, 82,4% en transport privat i l'1,3% de forma no motoritzada.

Les dades d'aquests darrers estudis (Seguí i Ruiz, 2012; Seguí, 2013) mostren com la mobilitat en transport privat és molt significativa dins l'illa, en detriment de l'ús de transport públic. Ara bé, si es concreta en els desplaçaments de forma no motoritzada presents en ambdós estudis, és obvi que han de respondre a realitats diferents. Fixant-nos en la xifra de l'1,3% de la comunitat universitària (Seguí i Ruiz, 2012) tot coneixent la localització del campus, i en el 37,1% del total de desplaçaments dins de l'illa (Seguí, 2013), pot intuir-se ràpidament que en aquest darrer agafen especial rellevància els desplaçaments realitzats dins dels nuclis de població, en curtes distàncies.

A banda dels estudis fins ara esmentats i tot i la disponibilitat de dades relatives a la mobilitat obligada laboral a partir del cens de 2001, l'illa no compta amb més estudis propis de mobilitat interna que posin les bases i hagin definit els patrons que caracteritzen els desplaçaments. Com és prou conegut, anteriorment a les dades del cens de 2001, per algunes de les comunitats autònomes espanyoles sí que es comptava amb dades d'elaboració pròpia d'aquest tipus de

mobilitat, com per exemple a la Comunitat Valenciana (Albertos, et al, 2007) o a Catalunya (Clusa, 1995), comunitats pioneres en conèixer les particularitats d'aquests tipus de desplaçaments sobre el seu territori i en aplicar metodologies de delimitació funcional per les seves ciutats.

Doncs bé, a partir de la disponibilitat d'aquestes dades, l'extensió de l'àrea metropolitana funcional de Palma ha estat estudiada dins del conjunt del sistema urbà espanyol. I s'ha fet, a més, a partir de la utilització de diverses metodologies de delimitació metropolitana sobre les què s'ajusten distints criteris que defineixen, com és d'esperar, àrees metropolitanes de diferent extensió (vegeu, per exemple: Clusa (1995)⁶¹; Boix (2006 i 2007); Roquer (2007); Feria (2008); Roca, Arellano i Moix (2011) i Feria i Martínez (2016)). A tall d'exemple, Boix (2006) defineix una àrea metropolitana funcional de Palma constituïda per 37 municipis, mentre que Feria (2008) la identifica amb una grandària menor, de solament 20 unitats administratives.

D'entre els treballs que acaben de citar-se resulta d'especial interès el de Feria i Martínez (2016), el qual treballa no només amb les dades del cens de 2001, sinó que incorpora també les dades del darrer cens de 2011. És el treball que més s'ajusta als objectius que es persegueixen en el present capítol, entre els quals s'hi troba conèixer l'evolució de la mobilitat laboral que s'ha produït al llarg de la darrera dècada. Feria i Martínez (2016) treballen aquesta variable a partir d'una metodologia pròpia basada en un algoritme que permet l'exercici de comparació, aplicant-la per les principals ciutats del sistema urbà espanyol. Abans de conèixer els resultats, cal destacar que els autors fan referència també a la limitació de les dades del cens de 2011, la qual expliquen que està *“basada en un muestreo, que se sitúa en torno al 11% de la población”* (Feria i Martínez, 2016: 10). Tot i les limitacions que presenten les dades, són prou útils com perquè es pugui arribar a uns resultats, encara que menys representatius, prou contundents. Tant és així, que en el seu treball es mostra com l'àrea metropolitana de la ciutat de Palma, definida en termes funcionals, hauria conegut en la darrera dècada intercensal un increment contundent. S'hauria transstat així d'una àrea formada per 20 municipis el 2001 a incloure'n fins a 38 l'any 2011, entre els quals s'hi inclouen municipis també de la badia d'Alcúdia, com Muro i Santa Margalida. Aquest treball de Feria i Martínez (2016) ens permetrà contrastar, al final del nostre anàlisi, els resultats obtinguts a partir de l'aplicació de dues metodologies diferents sobre un mateix territori i amb un mateix període temporal.

Un cop exposat l'estat de la qüestió entorn als estudis de mobilitat, anem a conèixer les principals característiques de la mobilitat obligada a Mallorca. Bases que ens permetran

⁶¹ El mètode emprat per Clusa (1995) consisteix, essencialment, en l'aplicació del mètode de Smart (1974).

aproximar-nos a entendre de forma més efectiva les característiques de la posterior delimitació metropolitana.

7.2 Anàlisi de la mobilitat obligada a l'illa de Mallorca a partir de les dades de 2001 i 2011

L'anàlisi de les dades de mobilitat residència - treball permetran, en primer lloc, definir quins són els principals destins dels residents de cada municipi que es desplacen a treballar fora dels seus límits municipals. Degut al pes actual de la capital dins del sistema urbà i a la seva influència històrica, pot preveure's que el destí que rebrà l'arribada més nombrosa de treballadors serà principalment Palma. Ara bé, per descomptat és d'esperar que també destaquin un seguit de municipis subcentrals sobre els que n'hi gravitaran altres que, pels motius que siguin, hi enviïn un nombre significatiu de treballadors. Abans, però, d'entrar en l'estudi de la mobilitat obligada municipal, caldrà aturar-se a considerar l'altra cara de la qüestió, l'autocontenció, és a dir, *“la capacitat de cada territori, un municipi en el nostre cas, de contenir a l'interior la mobilitat que genera”* (Nel·lo, 2010: 21).

L'evolució de l'autocontenció depèn, és clar, en molt bona mesura de la correspondència entre la distribució del poblament i dels llocs de treball sobre el territori. Així, si s'ha produït una redistribució dels llocs de treball en el mateix sentit que ho ha fet la població, l'autocontenció, en principi, augmentarà. Mentre que si no hi ha correspondència en la redistribució de les dues variables, o simplement no s'ha produït una redistribució dels llocs de treball de la mateixa intensitat de la dispersió del poblament, seran més les persones que treballaran fora del seu municipi de residència i, per tant, disminuirà l'autocontenció. Aquesta correspondència no ha de ser entesa, tanmateix, de forma mecànica, ja que òbviament, els llocs de treball d'un municipi poden créixer de manera proporcionada a la seva població però ser ocupats per població resident en d'altres municipis.

Si prenem d'exemple el que ocorregué al territori metropolità de Barcelona entre 1990 i 2006, ens trobem amb que s'ha produït *“una manca de correspondència entre la població ocupada resident en cada municipi i els llocs de treball que hi radiquen”*, mostrant-se una *“caiguda del nivell d'autocontenció de gairebé 20 punts percentuals en 15 anys”* (Nel·lo, 2010: 21). D'aquesta manera, i després de corroborar al capítol 6 que la redistribució de la població a l'illa de Mallorca convergeix amb el que ocorre a altres realitats metropolitanes espanyoles, podria esperar-se en principi que l'evolució entre els dos anys analitzats vagi en la mateixa direcció.

En ser l'autocontenció un indicador lligat a processos d'especialització funcional⁶² dels municipis (Nel·lo, 2010: 20-21), resulta particularment indicat per estudiar el procés de metropolitització, ja que aquest s'estén a partir de “*el progressiu aprofundiment de la interdependència dels llocs*” (Nel·lo, 2010: 17). De fet, dins dels estudis de mobilitat, l'autocontenció ha estat freqüentment utilitzada (Albertos, et al., 2007; Cebollada i Miralles, 2008; Pazos i Alonso, 2009; Nel·lo, 2010). Nel·lo afirma que l'evolució decreixent observada a l'àmbit metropolità de Barcelona, a la qual ja s'ha fet referència més amunt, “*és, segurament, una de les expressions més altes i significatives del procés d'integració territorial*” (2010: 21). D'aquesta manera, una evolució cap a la disminució de l'autocontenció en el conjunt de l'illa entre 2001 i 2011 seria el principal indicador de l'existència del procés d'integració territorial a Mallorca.

Un altre indicador amb el que han treballat la majoria dels estudis que més amunt s'han citat és l'autosuficiència, és a dir, “*la capacitat de cada municipi de fornir ocupats residents als llocs de treball localitzats dins del terme*” (Nel·lo, 2010: 21). Ara bé, aquestes dades no han pogut ser calculades per l'illa de Mallorca degut a la poca fiabilitat de les fonts⁶³, les qual només s'haurien pogut utilitzar per fer-ne una aproximació que quedaria, al nostre entendre, allunyada de la realitat.

Així, un cop explicades les principals premisses, la primera dada que cal tenir en compte és l'evolució de l'autocontenció en el conjunt de l'illa. Aquesta representava l'any 2001 el 78,52% del total d'ocupats, mentre que per 2011 el percentatge ha disminuït més de 15 punts percentuals, situant-se en un 62,93%. Això ha estat així degut a que l'autocontenció absoluta ha arribat a disminuir al llarg de la dècada estudiada, però principalment degut a que el nombre total d'ocupats a diferents municipis al de residència s'ha més que duplicat (vegeu Taula 18). En canvi, si en lloc de tenir en compte aquest indicador, treballem amb la mitjana de les autocontencions municipals, el resultat i la seva evolució són igualment contundents. Pel 2001

⁶² Nel·lo exposa que l'especialització funcional es produeix “*a través del joc del mercat del sòl i l'accessibilitat, [on] determinats territoris s'estarien especialitzant en usos econòmics o residencials en diversa proporció que altres*” (Nel·lo, 2010: 21).

⁶³ Per calcular l'autosuficiència són necessàries dades sobre la quantitat de persones que treballen en el mateix municipi que resideixen, relacionades amb el nombre de llocs de treball localitzats al municipi en qüestió. S'ha desestimat calcular aquest indicador degut a que per aproximar-nos a conèixer els llocs de treball de cada municipi només comptàvem amb el nombre total d'afiliats d'alta a comptes de cotització (CC) inscrits. Degut, per una banda, a que els autònoms no tenen CC i per tant en queden directament exclosos i, per altra, que un mateix CC pot tenir tantes filials o establiments localitzats a tants municipis com es vulgui, no ens sembla un indicador òptim degut a que la realitat podria no quedar suficientment representada.

és d'un 59,58% i el 2011 d'un 42,94%⁶⁴. Com veiem, en la dècada analitzada s'ha produït també una disminució prou significativa, en concret de 16,64 punts percentuals.

Taula 18. Nombre de treballadors ocupats en el mateix municipi de residència i fora d'aquest entre 2001 i 2011

	2001		2011	
	Absolut	Relatiu	Absolut	Relatiu
Ocupats mateix municipi	211.314	78,52%	206.855	62,93%
Ocupats diferents municipis	57.785	21,47%	121.825	37,06%
Total ocupats	269.099	100%	328.680	100%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2001 i 2011.

Conegudes les magnituds bàsiques de la qüestió, les Taules 19 i 20 ens permeten conèixer l'evolució de l'autocontenció entre 2001 i 2011 sobre aquells municipis amb major i menor índex.

Taula 19. Municipis amb major autocontenció els anys 2001 i 2011

2001 (%)		2011 (%)	
Capdepera	94,69	Deià	79,59
Manacor	91,64	Palma	78,93
Palma	89,58	Santanyí	75,73
Escorca	88,43	Pollença	71,19
Pollença	88,11	Capdepera	70,31
Son Servera	87,40	Manacor	69,89
Alcúdia	85,32	Escorca	63,89
Santanyí	85,13	Alcúdia	62,86
Salines, Ses	82,30	Felanitx	62,22
Santa Margalida	81,08	Sóller	58,69

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2001 i 2011.

⁶⁴ Vegeu a l'Annex 5 les mitjanes d'autocontenció municipals i la diferència en pes percentual entre els dos anys estudiats.

Taula 20. Municipis amb menor autocontenció els anys 2001 i 2011

2001 (%)		2011 (%)	
Puigpunyent	39,37	Santa Maria del C.	25,73
Santa Eugènia	38,88	Puigpunyent	25,34
Campanet	38,65	Costitx	25,30
Esporles	38,01	Búger	24,66
Santa Maria del C.	37,09	Mancor de la Vall	24,51
Llubí	36,83	Campanet	23,76
Fornalutx	34,08	Bunyola	23,74
Costitx	29,93	Selva	23,66
Marratxí	25,22	Marratxí	21,92
Bunyola	23,54	Consell	21,90

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2001 i 2011.

La diferència entre els dos anys és notable. Ambdues taules inclouen els 10 municipis de l'illa amb un major i menor percentatge d'autocontenció respectivament. En primer lloc, la Taula 19 mostra com Deià, municipi amb major autocontenció el 2011, no arriba a assolir el percentatge d'autocontenció que ostentava l'any 2001 Santa Margalida, desè municipi en aquell any. Tant és així, que entre els dos municipis amb major autocontenció pot veure's com s'ha produït en la darrera dècada una disminució de més de 15 punts percentuals.

En segon lloc, entre els municipis amb menor autocontenció (Taula 20) la diferència entre 2001 i 2011 també és àmplia. D'aquestes dades és interessant destacar un aspecte al nostre entendre rellevant. Si es relacionen aquests resultats, amb els de les Figures 50 i 51 relatives a la primera destinació de la mobilitat obligada a l'illa, pot veure's com per l'any 2001 tots els municipis que envien un percentatge de treballadors més elevat a la capital que la pròpia autocontenció, són aquells que presenten així mateix uns índexos d'autocontenció més baixos (Puigpunyent, Santa Eugènia, Esporles, Santa Maria del Camí, Marratxí i Bunyola). En canvi, fixant-nos amb les mateixes dades per l'any 2011, (Figura 51 i Taula 20) n'apareixen només 5 (Santa Maria del Camí, Puigpunyent, Bunyola, Consell i Marratxí) dels 9 municipis que tenen per primera destinació Palma per sobre de l'autocontenció. Al nostre entendre, aquesta diferència podria indicar la pèrdua progressiva de significació a la proximitat amb la capital com a factor que influeix en tenir una baixa autocontenció. De fet, aquesta manca de correspondència posa en relleu diferents canvis que sembla experimentar el sistema urbà mallorquí, el qual transita cap a formes d'organització més complexes i evolucionades. Ara bé, en l'actualitat resulta molt difícil seguir indagant sobre aquests aspectes degut a la manca de dades.

Un cop feta tal afirmació, amb la intenció d'aprofundir en la nostra anàlisi, passem tot seguit a conèixer sobre quins municipis s'ha produït una major variació percentual de l'autocontenció entre els dos anys considerats.

Taula 21. Municipis amb augment de l'autocontenció entre 2001 i 2011

	2001 (%)	2011 (%)	Variació 2011-2001 (p.p.)
Deià	54,81	79,59	24,78
Fornalutx	34,08	38,18	4,10
Bunyola	23,54	23,74	0,20

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2001.

Només són tres els municipis en els que ha augmentat l'autocontenció (Taula 21): Deià, Fornalutx i Bunyola, tres municipis de la Serra de Tramuntana dels que cal destacar, però, que Bunyola està localitzat a la vessant est i, per tant, està més directament lligat amb la capital. També, és del tot significatiu l'augment que ha experimentat Deià, el qual s'incrementa amb prop de 25 punts percentuals (p.p.) en direcció inversa a l'evolució del conjunt de l'illa.

Taula 22. Municipis amb major variació de l'autocontenció entre 2001 i 2011

	2001 (%)	2011 (%)	Variació 2011-2001 (p.p.)
Selva	49,95	23,66	-26,29
Andratx	74,30	47,33	-26,97
Sant Llorenç des C.	80,04	52,72	-27,32
Consell	50,17	21,90	-28,27
Campos	72,61	43,71	-28,90
Santa Margalida	81,08	50,69	-30,39
Son Servera	87,40	53,64	-33,76
Estellencs	80,47	43,33	-37,14
Sencelles	63,35	25,74	-37,61
Salines, Ses	82,30	39,46	-42,83

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2001 i 2011.

Com es mostra la Taula 22, fins i tot a municipis costaners com Andratx, Sant Llorenç des Cardassar, Campos, Santa Margalida, Son Servera, entre altres, ha disminuït l'autocontenció. Municipis que, amb la consolidació turística que ha conegut l'illa, es troben afectats per processos d'integració i interdependència territorial. Serà mitjançant l'aplicació del mètode de delimitació metropolitana, juntament amb l'anàlisi de l'activitat comercial que tal vegada es podrà aprofundir en les causes de la disminució de la mobilitat obligada als municipis costaners, tal com veurem en el proper capítol. Així, vistos els resultats, es confirma que, de manera similar a allò que ocorre a l'àmbit metropolità de Barcelona (Nel·lo, 2010), en el conjunt de l'illa de Mallorca s'ha produït una evolució negativa de la capacitat d'autocontenció de fins a

16,68 punts percentuals en els 10 anys intercensals. Aquest resultat ens porta definitivament a confirmar l'existència de la creixent integració com un procés determinant en la reestructuració del territori mallorquí.

Una vegada analitzada l'autocontenció podem passar, tot seguit, a l'estudi de l'evolució de la mobilitat intermunicipal⁶⁵ entre els anys 2001 i 2011⁶⁶. Pot iniciar-se aquesta comesa amb les Figures 50 i 51, les quals reflecteixen la primera destinació de la mobilitat intermunicipal en els anys 2001 i 2011. Com es veurà, en ambdós casos s'han indicat aquells municipis que no només tenen Palma com a primera destinació, sinó, a més, aquells en el que el percentatge de població ocupada que hi envien supera el propi índex d'autocontenció.

De l'anàlisi d'ambdues figures se'n deriva un seguit d'informacions rellevants:

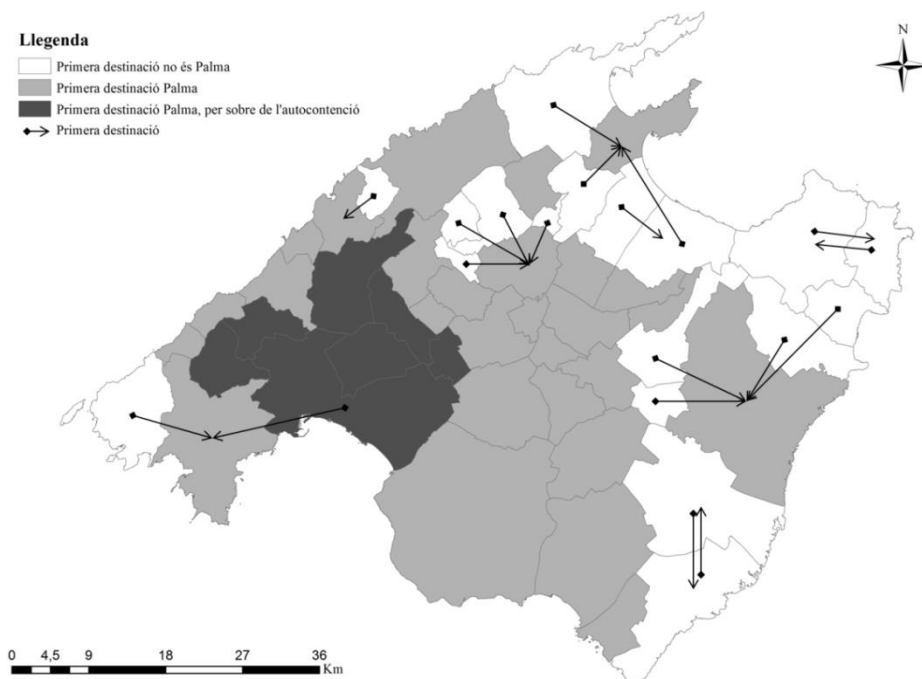
- a. El nombre total de municipis que tenen Palma com a primera destinació intermunicipal dels seus treballadors ha augmentat en 10 anys, passant de 34 a 37. Així, la capital constitueix la primera destinació pel 64,1% de tots els municipis de l'illa l'any 2001 i el 69,8% l'any 2011.
- b. El 2001 hi ha 6 municipis que envien més treballadors a Palma que els que resten al propi municipi. Aquest número s'havia incrementat fins a 9 el 2011. A part d'això, en aquest any Selva envia també una quantitat de treballadors a Inca que és superior a la pròpia autocontenció.
- c. En ambdues dates hi ha 27 municipis (Figura 50 i 51) que tenen com a principal destí supralocal Palma (sempre per sota de l'autocontenció). La diferència entre ambdues recau en el municipi d'Escorca del que no se'n tenen dades per 2011 i que podria desequilibrar la balança, ja que al 2001 tenia Ciutat com a principal destí intermunicipal.

⁶⁵ Als Annexos 6 i 7 (dades de 2001 i 2011 respectivament) s'hi troben dues taules que recullen el total d'ocupats de cada municipi, els que d'aquests treballen a Palma, així com la destinació més important de cada un d'ells exclosa Palma i l'autocontenció.

⁶⁶ El cens de 2001 va recollir de forma pionera les dades de mobilitat obligada del total del territori espanyol, i va fer-ho introduint en la seva enquesta un seguit de preguntes referents a: a) el lloc de feina/estudi; b) el número de viatges; c) el nombre mitjà de desplaçaments al lloc de feina/estudi; i, finalment, d) el temps de desplaçament al lloc de feina/estudi. En el cens de 2011 es va seguir amb la inclusió de les mateixes quatre preguntes, tot i que els resultats obtinguts no són tan detallats com els del cens anterior 2001. En aquest darrer cens només s'ha pogut comptar amb una mostra de dades d'aproximadament el 10% de llars completes i podent-se treballar només amb aquells municipis que tenen un nombre representatiu d'ocupats que s'hi desplacen. Finalment esmentar que, des del cens, la introducció d'aquestes variables d'estudi s'ha dut a terme amb la intenció de mesurar i analitzar la mobilitat habitual necessària per la planificació del tràfic i del transport públic (www.ine.es).

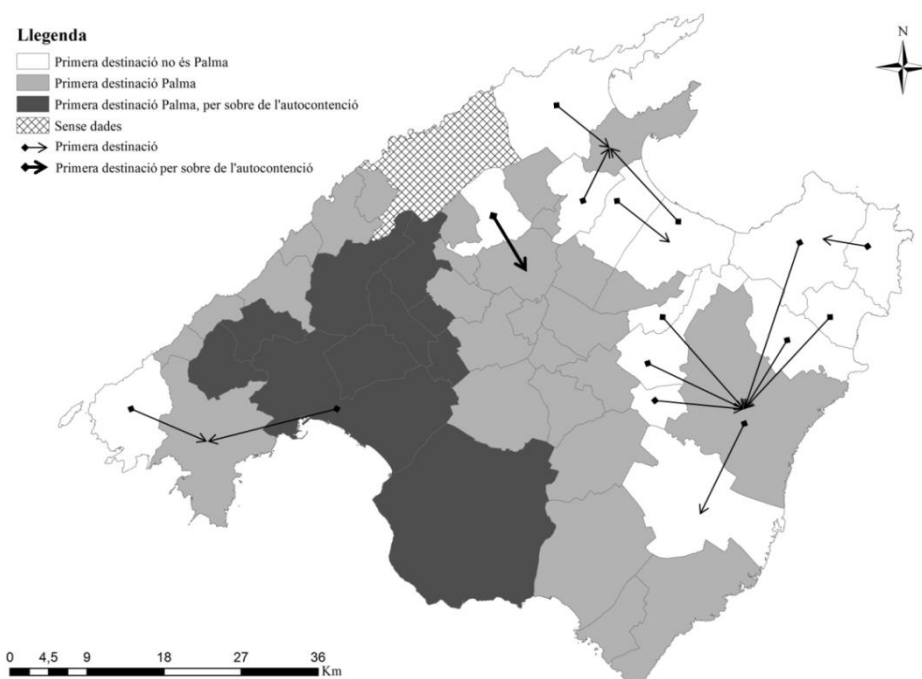
- d. Pels dos anys destaquen els mateixos municipis subcentrals, Alcúdia, Calvià, Manacor i Inca. Aquest darrer passa de tenir 4 municipis que hi graviten, a només un, Selva, el qual però, com s'ha exposat, ho fa de forma molt significativa.

Figura 50. Primera destinació de la mobilitat obligada (2001)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2001.

Figura 51. Primera destinació de la mobilitat obligada (2011)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2011.

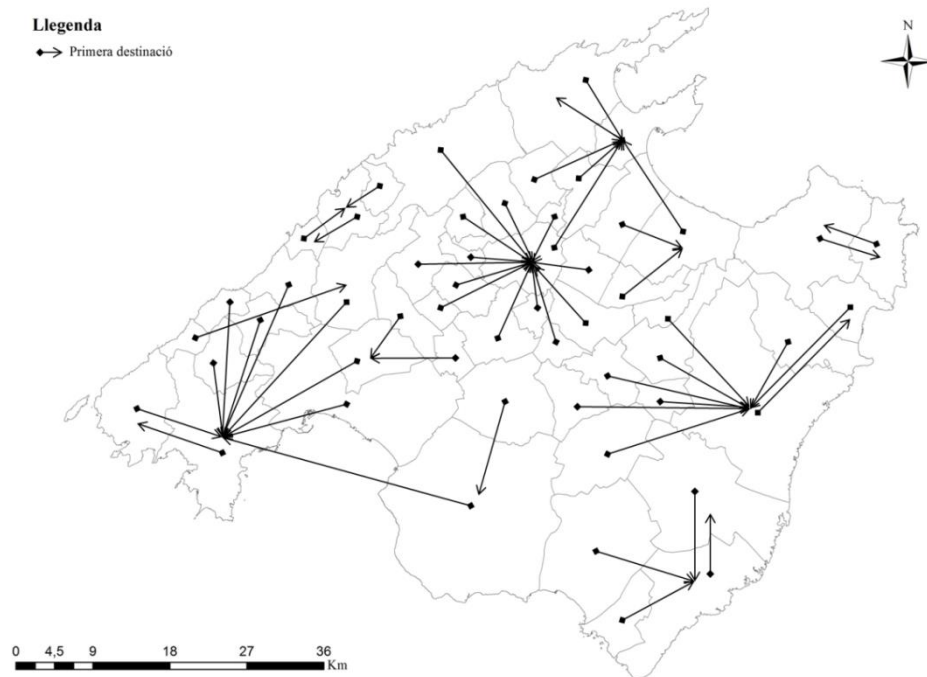
Com veiem en els mapes, són aquells municipis més allunyats de Palma els que no hi envien com a primera destinació els seus treballadors. Tant és així que els municipis costaners semblen respondre a dinàmiques de mobilitat obligada compartida, és a dir, ells entre ells.

Per tal d'estudiar amb més deteniment aquestes dinàmiques resulta convenient eliminar la influència de Palma i veure més directament la importància dels municipis subcentrals, és a dir, representar quins són els principals destins intermunicipals dels treballadors, excloent Ciutat. En l'anàlisi dels resultats de les Figures 52 i 53 cal parar esment, en primer lloc, en els 7 municipis sobre els que no hi ha dades per el 2011, igual com ja ocorria només amb Escorca a la Figura 51. Aquesta manca d'informació, que en certa mesura limita l'estudi, és deguda a que només han estat representatives estadísticament les dades relatives a l'autocontenció, juntament amb les del gruix de treballadors que es desplacen a Palma. L'única opció per intentar posar una mica de llum sobre els principals destins d'aquests municipis seria predir que segueixen la tendència de 2001, i per tant serien principalment Calvià, però també Inca i Marratxí, tot i que aquests dos amb un sol municipi, els que reforçarien la seva centralitat.

Tot i aquests inconvenients, per l'any 2001 i sense tenir en compte la capital insular, són Alcúdia, Calvià, Manacor i Inca els subcentres que agafen més rellevància. Amb intensitat menor figuren, així mateix, Pollença, Sóller, Santanyí i Lluçmajor. El 2011, segueixen essent els mateixos quatre municipis els que apareixen de forma més destacada com a primera destinació intermunicipal, però, es troben un major nombre de municipis que reben una única destinació, principalment la d'un municipi limítrof. Aquesta ampliació de destins podria ser un primer indici entorn a una tendència que resulta general en els estudis de la mobilitat en els nostres sistemes urbans: l'existència de més viatges, en més direccions i amb menor pes relatiu dels centres majors.

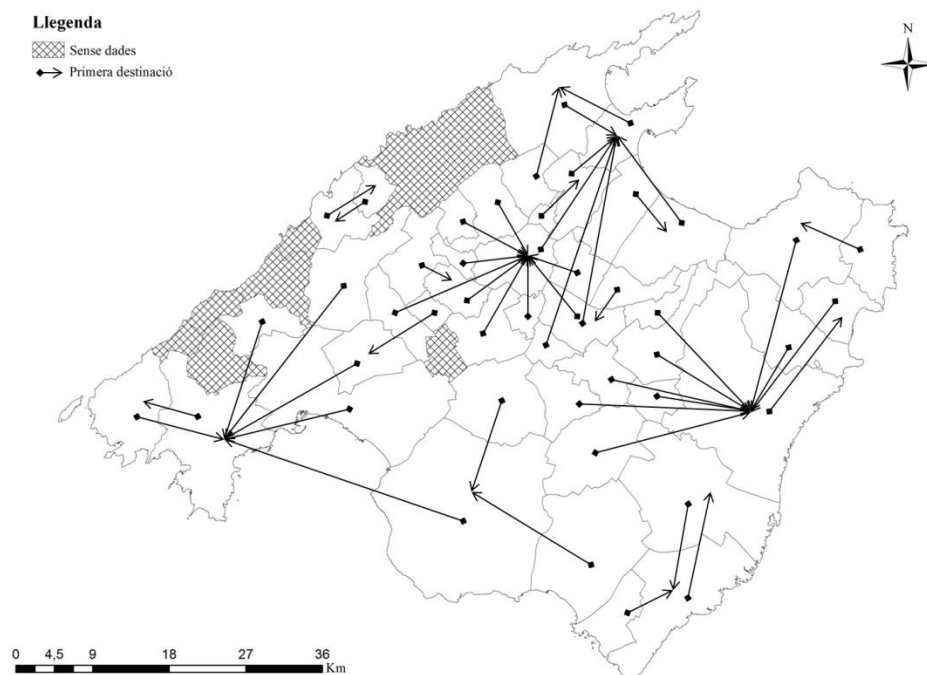
Un cop analitzat l'estat de la qüestió de la mobilitat obligada, pot intuir-se quins seran els resultats que es presentaran amb l'aplicació del mètode de delimitació funcional metropolitana entre els dos anys. Abans, però, de començar amb la seva aplicació, anem a conèixer de forma breu els antecedents de la metodologia nord-americana renovada el 2010, per tal d'entendre com i perquè s'ha arribat a les premisses actuals.

Figura 52. Primera destinació de mobilitat obligada, excloent Palma (2001)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2001.

Figura 53. Primera destinació de mobilitat obligada, excloent Palma (2011)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2011.

7.3 Evolució de la metodologia de la delimitació de les àrees metropolitanes amb criteris funcionals

Va ser l'any 1905 quan el cens de manufactures dels Estats Units d'Amèrica va dur a terme el primer intent de definir els criteris de delimitació d'àrees metropolitanes, basades en la identificació de districtes industrials de les ciutats de Nova York, Chicago, Boston i St. Louis (OMB, 1998). A partir d'aquesta iniciativa, el 1910 el *Bureau of Census* va donar reconeixement oficial al concepte metropolità dins els censos desennals, els quals cada 10 anys continuen encarregant-se de reformular els criteris per delimitar les àrees metropolitanes nord-americanes. En la seva delimitació intervenen un gran nombre de variables, la primera de les quals és la qüestió essencial de les unitats territorials bàsiques que es prenen com a referència. Inicialment el *Bureau* va començar a treballar amb els districtes com a divisió administrativa⁶⁷ de referència pel total del territori dels EUA, establint llimdars de densitat de població per tal d'excloure o incloure els districtes dins de les àrees. A mesura que van anar agafant experiència en l'anàlisi de les dades, al cens de 1940 va introduir-se una modificació específica en les unitats administratives d'anàlisi per una zona concreta del territori nord-americà. A la regió de Nova Anglaterra, formada per 6 estats (Maine, New Hampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode Island i Connecticut) existeix una divisió administrativa prou arrelada basada en la municipalitat, anomenada *Cities and Towns*, que és administrativament més rellevant dins d'aquesta regió. Així, per tal d'ajustar el mètode a les particularitats pròpies de la zona, van concretar-se un seguit d'especificitats, permetent definir les àrees metropolitanes per aquests sis estats a partir de la seva unitat administrativa de referència (*municipalities*).

Tot seguit, en el cens de 1950 també va canviar-se la unitat administrativa d'anàlisi de la resta del territori, és a dir, de la resta d'EUA a excepció de Nova Anglaterra, passant dels districtes als comtats (*counties*). El canvi va efectuar-se degut a que eren la figura administrativa sobre la que es generaven, i continuen fent-ho, la quantitat més important de dades estadístiques. Amb l'adopció d'aquesta unitat administrativa per a definir el *Standard Metropolitan Areas* (SMA), que és així com començà a anomenar-se al mètode en aquesta dècada, juntament amb el cas específic pels sis estats de Nova Anglaterra, s'han afegit altres modificacions concretes que han anat adaptant el mètode a l'actualitat del moment, un exemple en fou la inclusió per primer cop de la mobilitat obligada també el 1950. Seguidament, no fou fins al cens de 1980 quan van introduir-se canvis significatius en les variables d'anàlisi. Als criteris ja establerts, la densitat de

⁶⁷ Per conèixer els principals trets de l'organització de l'administració local dels Estats Units d'Amèrica veure Nel·lo, 1986. Com a principal característica cal tenir en compte que als EUA l'estructura territorial de l'administració pública varia molt entre uns estats i altres.

població i la mobilitat obligada, van afegir-s'hi la taxa de creixement de població, el percentatge de població urbana, i el percentatge de població que resideix dins d'una àrea urbana.

D'aquesta manera, al cens de 1990, el primer d'aquesta metodologia aplicat a l'Estat espanyol, ens trobem amb que encara hi són vigents les dues unitats administratives d'anàlisi (*counties* i *municipalities*) i les mateixes variables que establia el cens de 1980. Els comtats segueixen essent les figures bàsiques de recollida d'informació i d'anàlisi pel mètode reanomenat *Standard Metropolitan Statistical Areas* (SMSA) i els municipis els referents en la concreció per la regió de Nova Anglaterra, adaptació anomenada NECMA (New England County Metropolitan Area). De fet, va ser concretament la particularitat dels municipis de la zona de Nova Anglaterra la que va fer adaptable el mètode SMSA de 1990 a l'Estat espanyol. Com explica Boix (2007), el NECMA facilità l'aplicabilitat de la metodologia a Espanya degut a que els llinars establerts per les *Cities and Towns* eren reproduïbles en els municipis espanyols ja que comparteixen, en major o menor mesura, la grandària de les unitats territorials. D'aquesta manera, els llinars establerts per la resta dels EUA configurats entorn als comtats van qualificar-se d'excessivament desproporcionats com perquè donessin uns resultats fiables.

Al costat de la qüestió de les unitats territorials de referència i dels criteris que regeixen l'aplicació de la metodologia⁶⁸, anem a veure'n les principals fases juntament amb les característiques principals:

- a) El municipi o comtat central ha de tenir una població mínima de 50.000 habitants.
- b) Per la definició dels municipis o comtats perifèrics es detallen diverses opcions; el primer cas i el més estès és el següent: Els municipis o comtats perifèrics han de comptar amb un nombre de desplaçaments mínims del 15% amb el comtat central, tenir un llinar mínim de densitat de població i també un mínim d'habitants dins d'una àrea urbanitzada.
- c) Pel cas espanyol, Clusa i Roca (1997) van crear una metodologia complementària que tracta d'incorporar al mètode americà la complexitat que reflexa la mobilitat sobre el territori. Això ho aconseguiren introduint fins a 4 iteracions successives. D'aquesta manera, la primera iteració es realitza a partir del resultat obtingut amb l'aplicació del mètode SMSA, al qual s'hi uneixen aquells municipis que envien al conjunt almenys el 15% de desplaçaments R-T. Aquest procediment, que sempre parteix del conjunt de municipis al que s'ha arribat amb la iteració anterior, és el que es repeteix fins a 4 vegades.

⁶⁸ Per conèixer en profunditat la metodologia del cens de 1990 veure la normativa de la OMB (1998), així com també la seva aplicació en el sistema urbà espanyol (Boix, 2006).

Deu anys després, al cens de l'any 2000 el mètode va canviar part de les variables d'anàlisi mitjançant les quals es calcula la delimitació metropolitana i fou reanomenat com *Core Based Statistical Areas* (CBSA). Els canvis van venir motivats per un seguit de suggeriments per part de persones individuals, de membres del congrés, d'agències federals, de municipis i comtats, entre altres, i finalment consolidats a partir de decisions fonamentades per evidències quantitatives. Els principals canvis introduïts foren els següents:

- a) va eliminar-se la particularitat de les *Cities i Towns* de Nova Anglaterra basant-se únicament amb la figura administrativa dels comtats.
- b) va eliminar-se el requisit de la densitat de població per definir un comtat perifèric.
- c) va augmentar-se la mobilitat residència - treball fins al 25%.
- d) va afegir-se el terme “àrea micropolitana” per referir-se a aquelles àrees que complien els requisits i tenien un comtat central d'entre 10.000 i 50.000 habitants, agregant així a l'estudi aquells comtats amb menors quantitats de població, però que rebien una quantitat significativa de desplaçaments.

L'augment del percentatge mínim de desplaçaments, juntament amb la supressió del NECMA, han provocat incertesa a l'hora d'aplicar les darreres actualitzacions del mètode al sistema urbà espanyol. Boix argumenta que prefereix “*conservar la metodología basada en el algoritmo de 1990 debido a que: (1) la nueva revisión elimina la parte de la metodología basada en ciudades y pueblos; (2) [...] se consideran adecuados los umbrales originales del 15%; (3) existen precedentes en la aplicación de este procedimiento que sugieren su óptimo funcionamiento*” (2007: 9). En aquest sentit Boix cita els casos de Clusa i Roca (1997), Trullén i Boix (2000), Boix i Galletto (2004) i Roca, et al, (2005). Al nostre entendre, davant d'aquests arguments, pot afirmar-se que els canvis en les premisses de la metodologia aconseguixen fer-la adaptable per a diferents unitats territorials, ja siguin comtats o altres unitats administratives independentment de la seva extensió. Això és així degut a que s'ha eliminat la variable de densitat de població, la qual és fortament depenent de la grandària de la unitat territorial de referència. D'aquesta manera el mètode únicament defineix com a comtat perifèric aquell que presenta una mobilitat residència - treball superior al 25% (mitjana de mobilitat residència treball actual als EUA).

Per justificar la utilització d'un percentatge 10 punts més elevat que l'anterior, en el *Bureau* s'han basant en el mètode “multiplier effect”, que com bé explica l'OMB és “*a standard method used in economic analysis to determine the impact of new jobs on a local economy*” (2000), d'aquesta manera han aconseguit comprovar que els ingressos dels treballadors que representen

el mínim requerit del 25% de mobilitat connecten de forma directa o indirecta el seu territori de residència amb l'economia del municipi central del qual compleixen els requisits d'inclusió⁶⁹.

Una altra premissa que adapta el mètode a noves realitats territorials ha estat la introducció d'una nova figura d'abast supramunicipal, les àrees micropolitanes, per a la definició de les quals es fa disminuir el requisit poblacional del comtat central fins a 10.000 habitants. Mitjançant aquest nou terme es pretenen incloure en el mètode aquells centres urbans que han adquirit una certa centralitat conseqüència del procés de difusió de la urbanització, però que no arriben al llindar poblacional de més de 50.000 habitants. De fet, com és sabut i ja s'ha exposat amb anterioritat, la dispersió urbana és una etapa inicial d'un complex procés que pot aconseguir el sorgiment de noves centralitats i la interdependència dels llocs. Tant és així, que és la pròpia deslocalització, primer residencial i després d'activitat comercial, industrial i de serveis, la que pot anar conferint centralitat a noves àrees urbanes amb quantitats poblacionals més petites.

Pel que fa a la darrera actualització del mètode per l'any 2010, només es presenten alguns canvis concrets referents als percentatges d'unió de dues àrees i a la desaparició de la possibilitat de recórrer a l'opinió pública a l'hora de tenir en compte la possible incorporació d'un municipi a una àrea metro o micropolitana⁷⁰.

En conclusió, s'ha vist com ha evolucionat la metodologia de delimitació funcional creada per les àrees metropolitanes nord-americanes, fent alusió principalment a l'evolució de les unitats administratives de referència, a les diferents variables d'anàlisi i a l'augment del percentatge de mobilitat residència - treball. D'aquesta manera, s'ha exposat com amb el pas del anys la metodologia ha anat evolucionant amb la intenció d'adaptar-se als canvis del procés d'urbanització i de fer-se aplicable a altres territoris que s'organitzin amb unitats administratives de diferent grandària territorial. Estudiada l'evolució i l'especificitat del mètode de delimitació de les àrees metropolitanes estadístiques dels EUA, passem tot seguit a aplicar-lo al sistema urbà mallorquí.

⁶⁹ Per conèixer en més detall de metodologia actualitzada per l'any 2000, veure la normativa de l'OMB (2000).

⁷⁰ Per conèixer la metodologia del cens de 2010, veure la normativa de l'OMB (2010).

7.4 Anàlisi de la mobilitat a Mallorca a partir de la utilització del mètode CBSA (2010) original

Com tot just acaba d'esmentar-se, la metodologia d'anàlisi de referència serà la darrera actualització del mètode de l'OMB (2010) anomenat *Core Based Statistical Areas* (CBSA), denominació també utilitzada per referir-se en l'actualitat a les *Metropolitan Statistical Areas* i a les *Micropolitan Statistical Areas*. La utilització del mètode per la realitat mallorquina es justifica pel fet que, tot i no ser l'única metodologia de delimitació funcional existent, és la més difosa i internacionalment acceptada.

Comencem doncs per descriure amb major profunditat les principals característiques de la metodologia original que estableix l'OMB (2010). Defineix per *Central Core*, d'aquí en endavant municipi central, aquells municipis que tenen una població mínima de 10.000 habitants, tot concretant que “*the central county⁷¹ [...] have at least 50 percent of their population in urban areas of at least 10.000 population; or have within their boundaires a population of at least 5.000 located in a single urban area of at least 10.000 population*” (OMB, 2010). Per tal de complir amb el màxim rigor aquestes premisses i identificar les àrees urbanes dins dels municipis, s'han emprat, igual que s'ha fet al cinquè capítol amb l'aplicació del mètode NUREC, les dades referents a les Entitats Singulares de Població (ESP) que ofereix l'IBESTAT.

Una vegada identificat el municipi central, per tal que un municipi limítrof (*Outlying county*) s'hi adhireixi, ha d'enviar-hi una mobilitat R-T mínima del 25%. Aquest percentatge de treballadors pot ser tant enviat des del municipi limítrof cap al municipi central, com al contrari, i és suficient que es produeixi en una de les dues direccions⁷². El resultat de tal agregació en són les CBSA.

Com s'ha exposat al segon apartat, la diferència entre una àrea metropolitana i una àrea micropolitana depèn del volum de població exigida dins del municipi central. La primera té un requisit mínim de 50.000 habitants, mentre que la segona ha de tenir-ne com a mínim 10.000 i com a màxim de 50.000. Cal fer referència, però, a que existeixen matisos que cal tenir en compte dins de les definicions que estableix l'OMB (2010) referents a altres tipus d'entitats inframunicipals, com són les *urbanitized areas* i els *urban clúster*, que es diferencien entre sí

⁷¹ Com s'ha exposat, els comtats són les unitats administratives de referència del mètode. A l'hora d'aplicar-ho per l'Estat espanyol, i en concret per l'illa de Mallorca, la unitat administrativa per la qual s'ha desenvolupat informació estadística són els municipis.

⁷² Altres criteris a destacar són que un municipi només pot ser inclòs dins d'un CBSA i que els municipis que en formin part han de ser contigus.

segons la quantitat de població que hi resideix⁷³. Aquestes diferències dins de l'Estat espanyol són impossibles d'incloure a partir de la informació estadística existent, ara bé, com s'ha esmentat més amunt, s'han cercat complir els requisits poblacionals mínims mitjançant la utilització de les Entitats Singulares de Població⁷⁴.

7.4.1 Àrea metropolitana funcional

Un cop exposats els principals criteris del mètode, vegem a continuació quin és el resultat de la seva aplicació pel municipi de Palma, únic municipi que pot considerar-se central degut a que compleix els requisits de caire metropolità definits per l'OMB a l'illa de Mallorca. Palma en el cens de 2001 compta amb una població total de 333.801 habitants, on el Padró, el mateix any, hi localitza una Entitat Singulars de Població (ESP) de fins a 264.406 habitants. Al cens de 2011 la xifra de població censada ha augmentat fins arribar a 402.044 habitants, dels quals 302.720 es troben dins de la ESP de major grandària poblacional. D'aquesta forma el municipi de Palma supera clarament, tant en un any com en l'altre, el requisit de comptar amb més de 50.000 habitants. Això sí, és l'únic municipi mallorquí que es troba en aquesta circumstància.

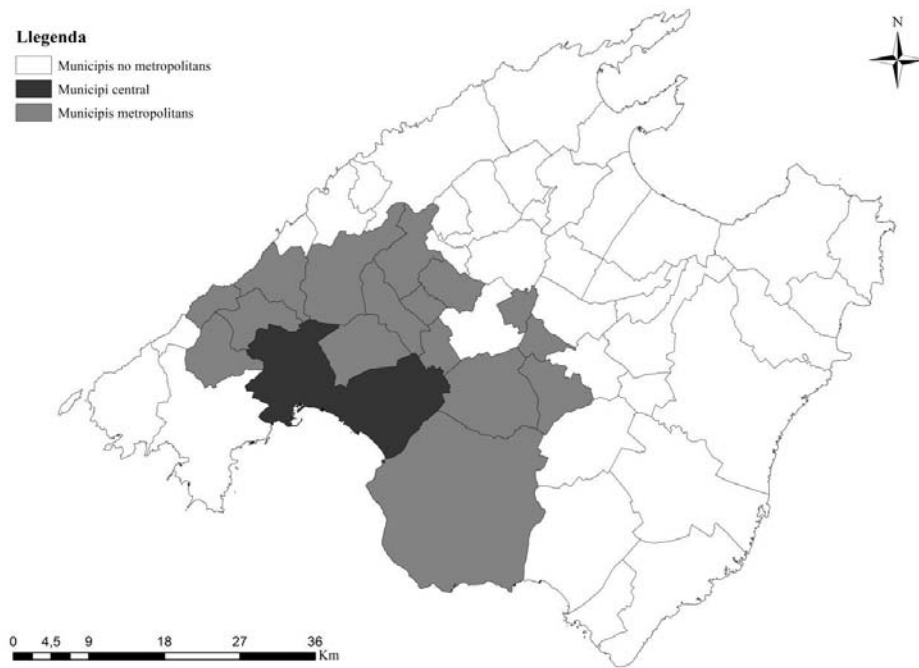
A partir de la definició del municipi central, passem a continuació a veure quins són els municipis que hi mantenen fluxos de mobilitat residència - treball d'almenys un 25% del total en qualsevol d'ambdues direccions. Els resultats pels anys 2001 i 2011 poden veure's en les Figures 54 i 55.

Les dues CBSA, tant la referent a 2001 com a 2011 (Figures 54 i 55), estan formades pel mateix nombre de municipis, 17, incloent-hi el municipi central. Ara bé, que s'hagi mantingut la quantitat global de municipis no implica que no s'hagi produït cap canvi, de fet entre 2001 i 2011 han deixat de formar-ne part Costitx i Montuïri, i han esdevingut municipis metropolitans Estellencs i Lloseta.

⁷³ Per *urbanized area* (àrea urbanitzada) s'entén una entitat geogràfica estadística definida per l'Oficina del Cens que consta de seccions territorials censals densament poblades que contenen un conjunt de almenys 50.000 persones, mentre que un *urban cluster* conté almenys una població de 2.500 persones.

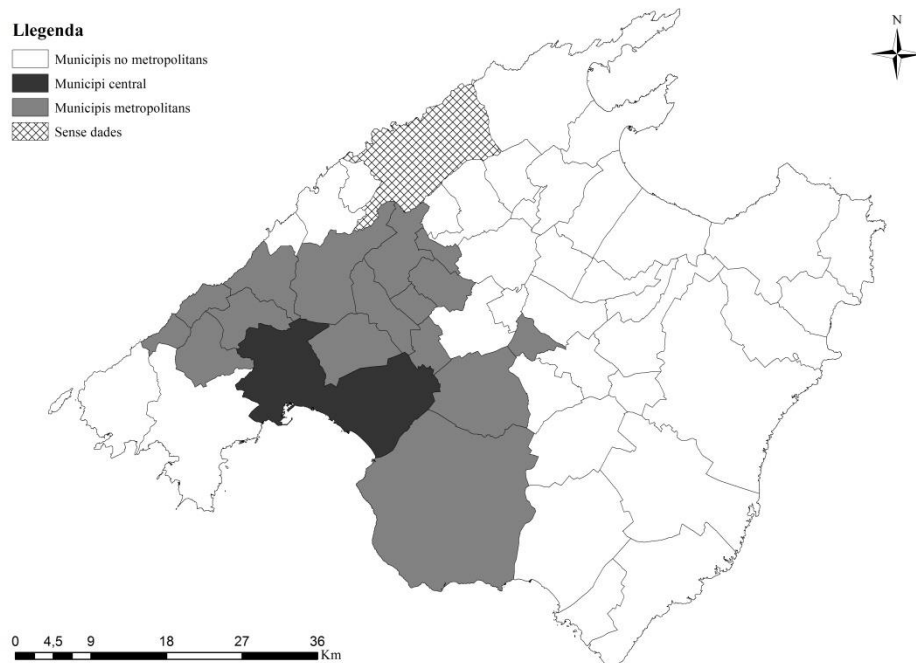
⁷⁴ Veure nota al peu 46 a la pàgina 153 (Capítol 5).

Figura 54. CBSA metropolitana de Palma 2001 (25%)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2001 i l'IBESTAT.

Figura 55. CBSA metropolitana de Palma 2011⁷⁵ (25%)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2011 i l'IBESTAT.

⁷⁵ Degut les limitacions que presenten les dades de 2011 el percentatge de treballadors que es desplacen només poden ser mesurats en una direcció, des de tots els municipis cap al central.

Taula 23. Nombre de municipis, extensió i població de les CBSA Metropolitanes (25%)

	2001	2011
Nº Municipis	17	17
Extensió (km²)	1.110,3	1.079,3
Població	419.862	525.572
% de població sobre el total de l'illa	62,1%	60,9%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT

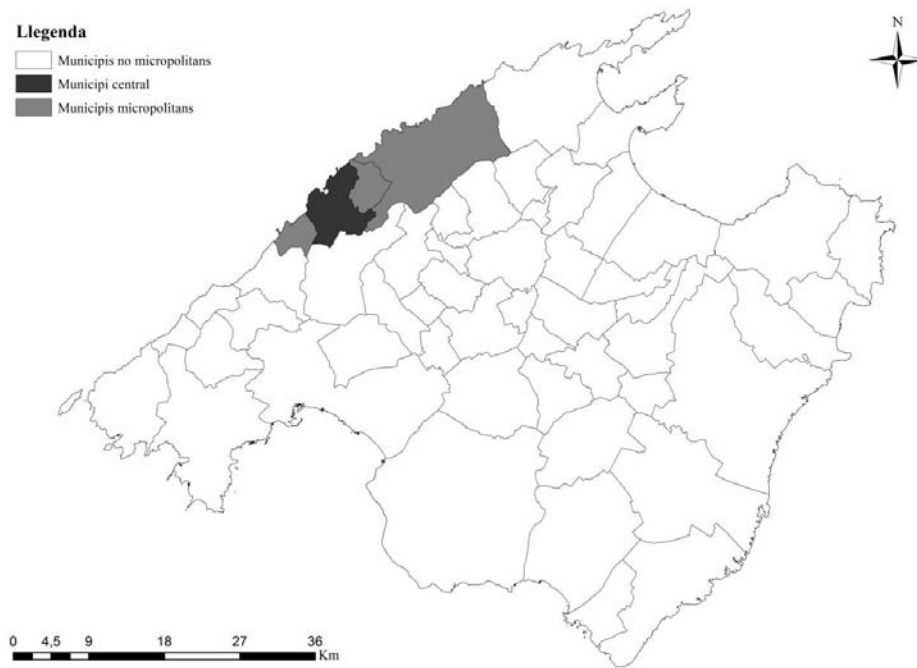
Per completar les dades (Taula 23) cal fet notar que, entre 2001 i 2011, tot i que la CBSA de Palma compti amb el mateix nombre de municipis, el nombre d'habitants ha augmentat en més de 100.000 persones superant-se àmpliament el mig milió d'habitants. Encara que si treballem amb dades relatives per tal de relacionar tal augment amb el total de població de l'illa, es mostra que l'any 2011 s'ha produït un lleuger descens de més d'un punt percentual. Aquest resultat reforça de nou la constatació del procés de la redistribució de població que s'ha produït arreu de l'illa ja debatuda en els capítols anteriors, tot remarcant que en la darrera dècada guanya major importància en aquells municipis més allunyats de la capital.

7.4.2 Àrees micropolitanes funcionals

La nova figura de les àrees metropolitanes funcionals, introduïda, com hem vist, de forma recent en la metodologia del *Bureau of Census* americà, permet la identificació dels subcentres i de la seva influència. Es tracta, al nostre entendre, d'una figura del tot idònia per representar la mobilitat d'aquells municipis amb grandària significativa que poden atreure, pel motiu que siguin, un nombre significatiu de treballadors provinents d'altres municipis.

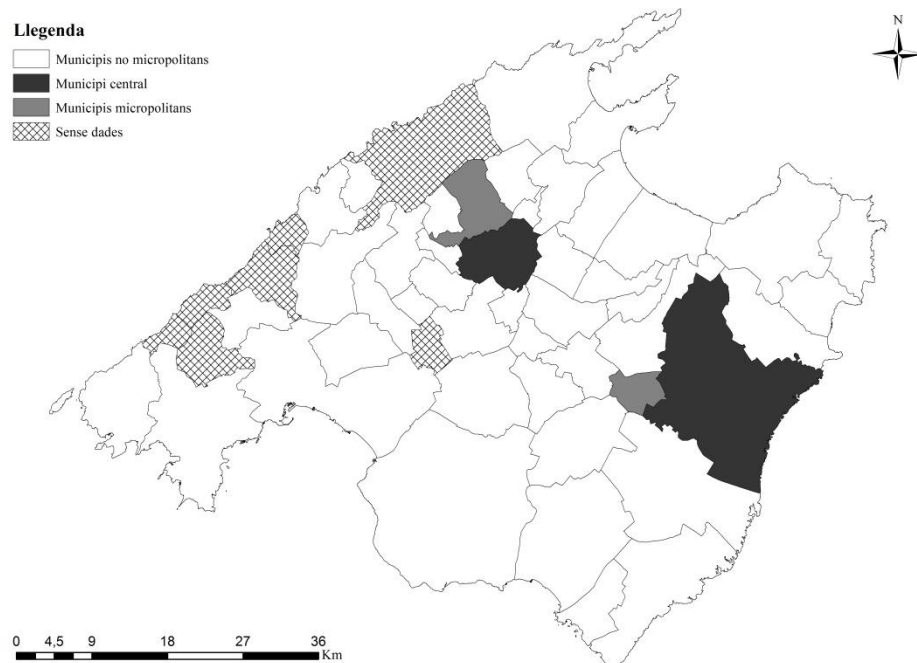
Com mostra la Figura 56, l'any 2001 només Sóller, que comptava amb 6.286 habitants a la major ESP del municipi i una població municipal total de 10.961 persones, rebia de Fornalutx més del 25% de treballadors. Però, el que més caracteritza la CBSA micropolitana és que era Sóller que enviava més del 25% dels treballadors a Deià, Escorca i també a Fornalutx. El doble aïllament que s'ha reconegut tradicionalment als municipis de la Serra de Tramuntana (Miralles, et al, 2009) –sobretot a Sóller, Deià i Fornalutx, que per les conseqüències del relleu han tingut històricament una menor connectivitat amb Ciutat– ha comportat el desenvolupament d'unes relacions laborals més intenses entre ells i relativament aïllades de la resta.

Figura 56. CBSA micropolitana de Sóller 2001 (25%)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2001 i l'IBESTAT.

Figura 57. CBSAs micropolitanes d'Inca i Manacor 2011 (25%)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2011 i l'IBESTAT.

En canvi, però, per 2011 el nombre de treballadors que rebia Sóller de Fornalutx ha disminuït per sota del llindar del 25%. A més, degut a les limitacions de les dades del cens per dur a terme l'anàlisi, és impossible conèixer quants de llocs de treball d'Escorca, Deià i Fornalutx són ocupats per habitants de Sóller, el que condiciona la possible aparició de nou de l'única àrea micropolitana classificada amb dades de 2001.

Ara bé, com pot veure's a la Figura 57, el 2011 han aparegut dues àrees micropolitanes. Les històriques "capitals comarcals" d'Inca i Manacor han intensificat, respecte 2001, les relacions d'intercanvi de treballadors amb algun dels seus municipis veïns. Aquests dos municipis comptaven amb Entitats Singulares de Població de 27.913 i 26.024 habitants respectivament, i una població censada total de 30.359 i 40.348. Tot i així, no és que el percentatge de treballadors entre Selva i Inca, per un costat, i Villafranca de Bonany i Manacor, per l'altre, hagi augmentat exponencialment. De fet, l'increment ha estat només en alguns punts percentuals, ja que pel 2001 es mantenien al 23,8% i 24,8% respectivament, però aquests han estat suficients com per poder-los considerar àrees micropolitanes.

Finalment, cal remarcar que cap municipi costaner ha esdevingut municipi central tot i que el 2011 Alcúdia, Andratx, Calvià, Capdepera, Felanitx, Pollença, Santa Margalida i Son Servera compleixen amb els llindars de població establerts.

7.4.3 Combinació de la CBSA Metropolitana i les CBSAs Micropolitanes

El darrer pas que proposa el mètode és el d'analitzar la possibilitat de constituir una *Combined Statistical Area* (CSA), és a dir, una àrea conjunta entre aquelles CBSA adjacents que intercanviïn un llindar mínim de treballadors.

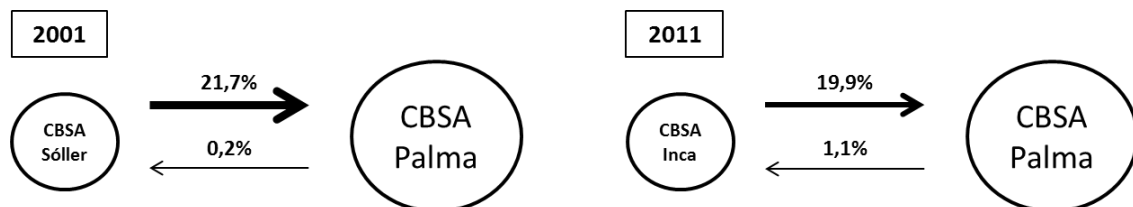
Aquesta és la forma mitjançant la qual el mètode exposa la complexitat dels intercanvis de treballadors entre unitats administratives que graviten sobre diferents centres. El mètode de 1990 permetia també la combinació entre àrees metropolitanes (OMB, 1998), però la inclusió a partir de l'actualització de l'any 2000 de les àrees micropolitanes i la possibilitat de combinació entre elles, indistintament de la grandària del municipi central, atorga una major capacitat al mètode de mostrar la complexitat de la mobilitat obligada dins d'un sistema urbà que no compti amb altra àrea metropolitana funcional, però sí amb subàrees micropolitanes d'envergadura inferior.

Tal com s'ha exposat a l'apartat referent a l'evolució de la metodologia del *Bureau*, Joaquim Clusa i Josep Roca (1997), tot partint de l'aplicació de la metodologia SMSA de 1990, van crear

un mètode complementari d'iteracions successives amb la intenció d'arribar a un resultat que reflectís la complexitat dels desplaçaments. Com s'ha esmentat, el mètode consisteix en repetir fins a quatre vegades la primera iteració entre el municipi central i els municipis adjacents. D'aquesta manera, s'aconseguia conèixer quins municipis tenien també unes intenses interaccions, no només amb el municipi central, sinó sobre el conjunt de municipis que ja hi quedaven lligats i, per tant, sobre els que la ciutat hi remetia més directament la seva influència⁷⁶.

Des de l'actualització del mètode l'any 2000, amb el conseqüent canvi de criteris, ja no és necessari incorporar la metodologia de Clusa i Roca (1997). Això és així degut a que aquesta major complexitat de mobilitat que cercaven incorporar els autors ja s'introdueix mitjançant la figura de les àrees estadístiques micropolitanes i la possibilitat de combinació entre les diferents CBSA. Així, la complexitat dels desplaçaments no es mostra a partir de quants municipis mantenen una elevada mobilitat obligada cap a la capital i després amb el conjunt de l'àrea, sinó que, després que els municipis formin part d'una CBSA, s'arriba a conformar una CSA quan entre dues intercanvien almenys el llindar mínim del 15% dels seus treballadors⁷⁷.

Figura 58. Percentatges de mobilitat entre CBSAs (15%)



Font: Elaboració pròpia.

Com mostra la Figura 58, la combinació de les CBSAs resulta factible a ambdós anys amb les dues àrees adjacents (Figures 59 i 60). El requisit de combinació és possible degut al volum de treballadors que envien les àrees micropolitanes de Sóller en el cas de l'any 2001 i d'Inca en el cas de 2011 cap a la metropolitana de Palma, ja que de forma inversa, la quantitat de treballadors que surten de la CBSA metropolitana és molt poc significativa. Tot i la combinació, com regeixen els criteris, *“the CBSAs thus combined will also continue to be recognized as individual CBSAs within de Combined Statistical Area”* (OMB, 2010: 37250).

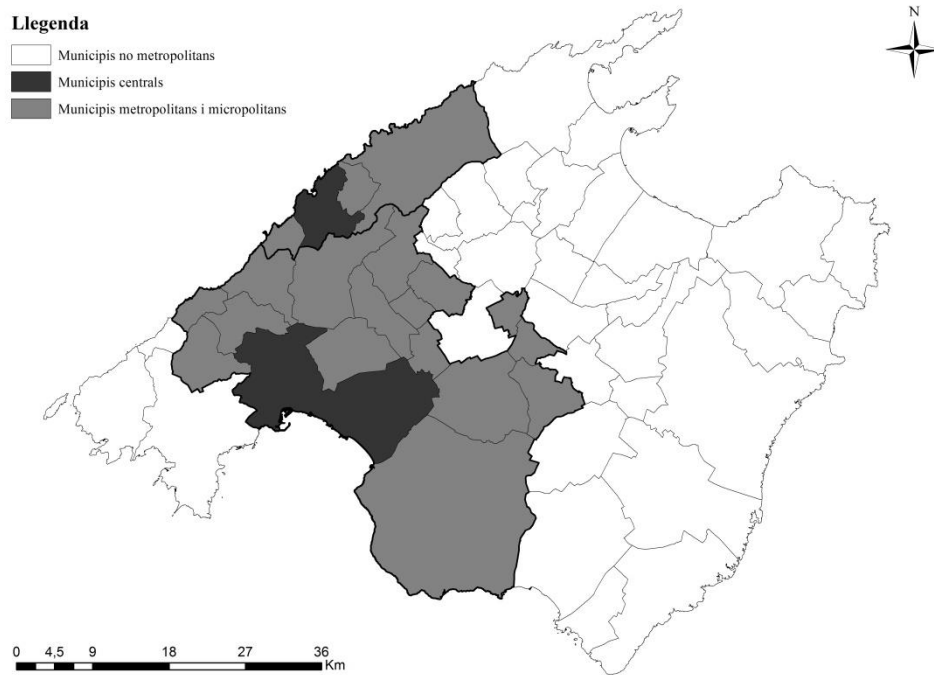
⁷⁶ Un exemple de la seva utilització dins del sistema urbà espanyol és el de Boix (2007).

⁷⁷ L'OMB (2010: 37250) explica que *“any two adjacent CBSAs will form a Combined Statistical Area if the employment interchange measure between the two areas is at least 15.”*

D'altra banda hi ha el cas de la CBSA micropolitana de Manacor, què no és limítrof amb cap altre CBSA, ara bé, tot i així, tampoc envia un percentatge de treballadors prou significatiu per ser considerat. La baixa relació entre la CBSA de Manacor amb la d'Inca, però principalment amb la de Palma, podria estar relacionada amb el fet que Manacor sigui municipi costaner i pugui comptar amb una considerable potència pel què fa al mercat laboral.

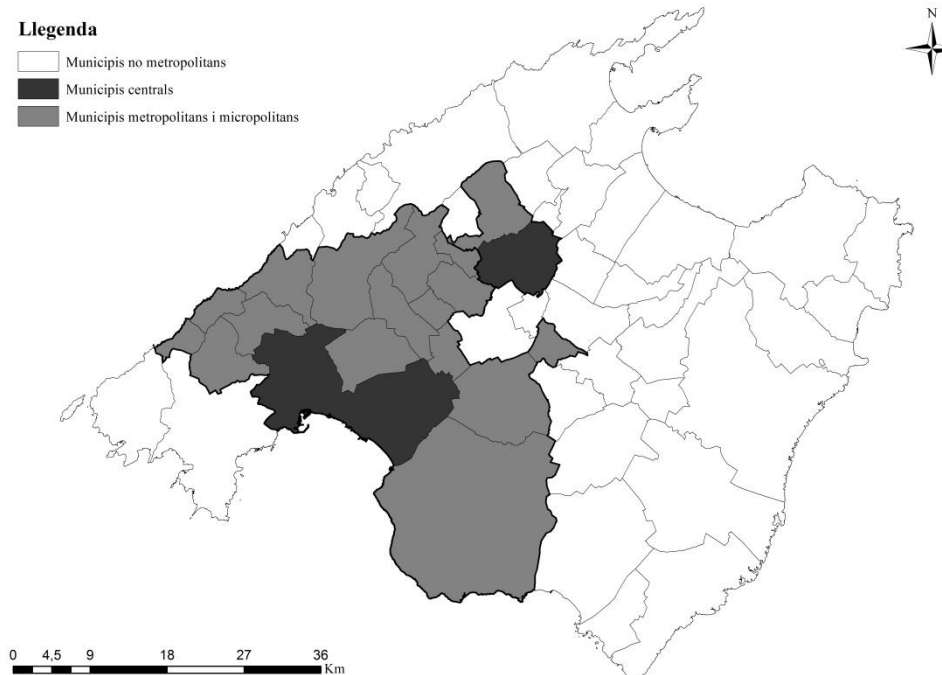
Un cop aplicat el mètode amb els criteris estàndard i coneixent-ne els resultats, passem a aplicar-lo reduint el llindar mínim, emprant la mitjana de residents que es desplacen de la resta de municipis a Palma a treballar.

Figura 59. Combinació de les CBSAs per l'any 2001



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2011 i l'IBESTAT.

Figura 60. Combinació de les CBSAs per l'any 2011



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2011 i l'IBESTAT.

7.5 Anàlisi de mobilitat a Mallorca a partir de la utilització del mètode CBSA revisat

Entre 2001 i 2011 la mitjana d'ocupats de la resta de Mallorca que es desplacen a Palma a treballar s'ha mantingut al voltant del 20%, en concret era del 20,74% el 2001 i del 21,57% el 2011⁷⁸. A l'hora de decidir treballar amb el mètode SMSA (1990) o CBSA (2010), a més de valorar les característiques pròpies de cada una de les actualitzacions del mètode, el percentatge de la mitjana ha estat determinant. Això és així, degut al fet que treballar amb el 15%, és a dir, un percentatge inferior al de la mitjana de l'illa podria portar a conclusions errònies. De tota manera, si partim dels indicis de disminució de l'autocontenció i que la mitjana de mobilitat obligada entre els municipis de “Sa Part Forana” i la capital només ha augmentat un 0,83 punts percentuals en 10 anys, sembla indicar que assolir una mitjana del 25% no es farà pas en un futur pròxim si no canvien dràsticament i a la inversa les característiques actuals de la mobilitat obligada mallorquina.

Per tot això, amb l'objectiu d'aconseguir una representació metropolitana de caire funcional que cerqui ajustar-se a les xifres de mobilitat actuals, així com de contribuir a orientar a aquells agents capacitats per prendre decisions sobre el territori, cal, com farem a continuació, treballar amb la mitjana de mobilitat⁷⁹ de l'illa de Mallorca. Així, l'únic requisit del mètode que variarà respecte a l'apartat anterior serà el percentatge de mobilitat a considerar, que passarà a ser del 25% al 20% en l'exercici que tot seguit es desenvoluparà⁸⁰.

7.5.1 Àrea metropolitana funcional

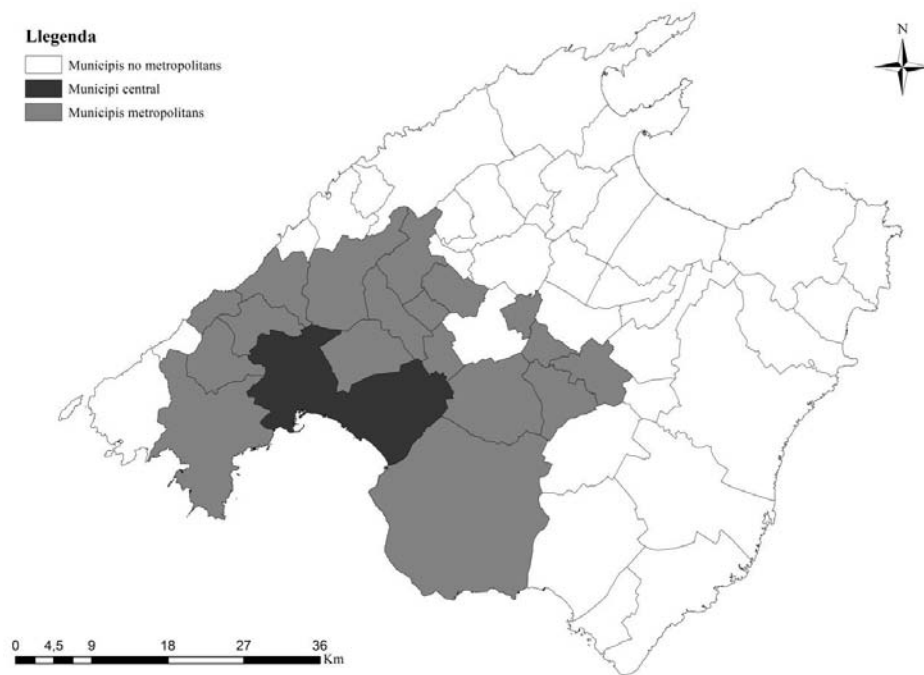
Aplicant els mateixos criteris del mètode exposats a l'apartat anterior, la principal diferència del resultat contrastant els dos percentatges és la inclusió de Calvià dins de la CBSA de Palma, tant per 2001, com per 2011. La inclusió d'aquest municipi és rellevant degut a que, com hem vist al capítol de forma urbana, està connectat directament amb Palma mitjançant el continu urbà de la ciutat al llarg de la Badia de Palma.

⁷⁸ Fa referència explícitament al percentatge mitjà de població que des de tots els municipis de l'illa es desplacen a la capital per motius de treball, excloent la població de Palma que treballa al seu municipi. Per 2011 dels municipis de Capdepera i Escorca, degut a que no enviaven un gruix de població representativa, no en tenim dades. Per tal de resoldre l'inconvenient s'ha estimat un % de mobilitat en concordança amb el total d'ocupats del municipi, que són del 1,28% i 5,55% respectivament.

⁷⁹ S'entén per mitjana de mobilitat, la mitjana de tots els desplaçaments que tenen origen a tots els municipis de la resta de l'illa cap a Palma.

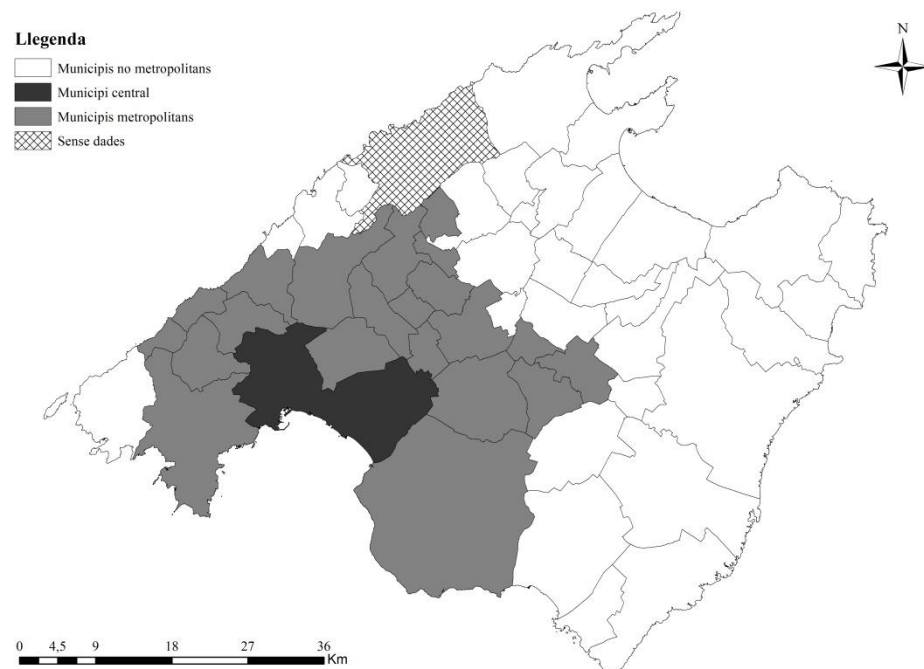
⁸⁰ No és el primer cop que es treballa amb el percentatge del 20% com a llindar mínim. De fet, FERIA (2008) va treballar amb aquest percentatge pel conjunt del sistema urbà espanyol, inclosa la ciutat de Palma, tot emprant una metodologia d'elaboració pròpia.

Figura 61. CBSA metropolitana de Palma 2001 (20%)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2001 i l'IBESTAT.

Figura 62. CBSA metropolitana de Palma 2011 (20%)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2011 i l'IBESTAT.

Com mostren les Figures 61 i 62 i la Taula 24, la CBSA metropolitana delimitada a través d'aquesta modificació del mètode consta de 19 municipis per 2001 i de 22 municipis el 2011. La principal diferència entre ambdues dades és que deixa de formar-ne part Costitx, i s'hi afegeixen Estellencs, Lloseta, Mancor i Senselles. Pel que fa a la quantitat de població (Taula 24) per 2011 es supera abastament el mig milió d'habitants dins l'àrea metropolitana, tot i que el pes relatiu que suposa dins del conjunt del sistema urbà es mantén, permetent-nos confirmar de nou el fenomen de redistribució de la població cap aquells municipis més distants a Ciutat.

Taula 24. Nombre de municipis, extensió i població de les CBSA Metropolitanes (20%)

	2001	2011
Nº Municipis	19	22
Extensió (km²)	1.342,5	1.425,3
Població	457.473	582.669
% de població sobre el total de l'illa	67,6%	67,6%

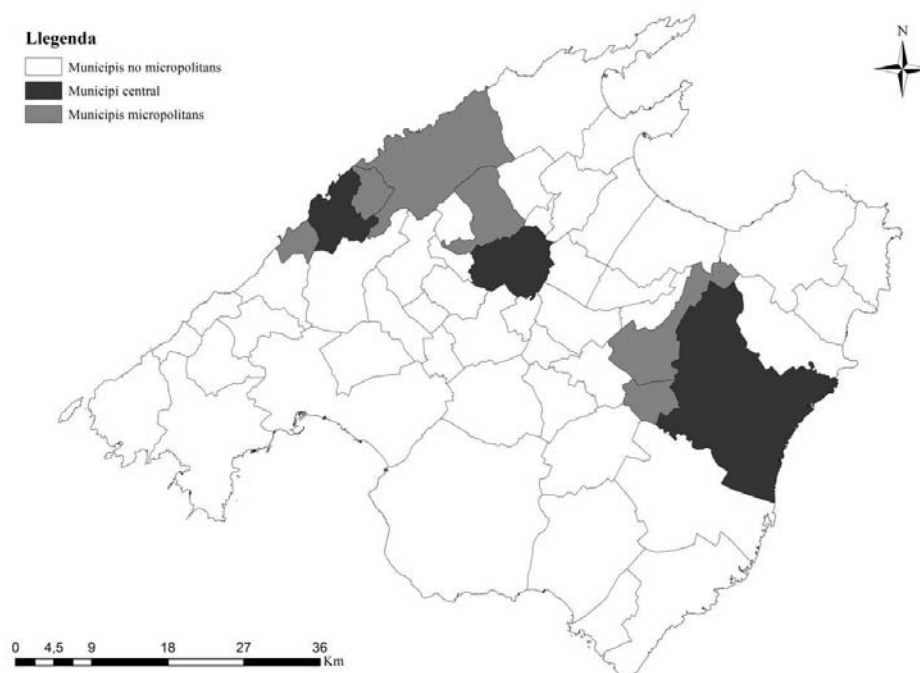
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

Centrant l'atenció en la CBSA de 2011, que és la representació més actualitzada del que podria ser l'àrea metropolitana funcional de Palma, trobem que Inca es queda a les portes d'entrar-hi amb un 19,34%. També trobem els casos de Maria de la Salut que envia a Palma el 22,15% dels desplaçaments i Fornalutx que hi envia un 21,82%, però degut a que no són adjacents amb la resta de municipis es queden fora. Ara bé, Fornalutx també envia un 20% de la seva població a Sóller, passant així a formar una CBSA micropolitana. Finalment hi ha el cas de Selva, que tot i enviar a Palma un 24,73% dels seus desplaçaments, envia un percentatge encara més alt a Inca (27,24%) el qual, tot i complir amb el criteri de contigüitat, forma, com veurem, una CBSA micropolitana amb Inca com a municipi central degut a que segons els criteris de l'OMB “*a county may be included in only one CBSA. [...] A county that qualifies as outlying to multiple CBSAs falls within the CBSA with which it has the strongest commuting tie*” (2010).

7.5.2 Àrees micropolitanes funcionals

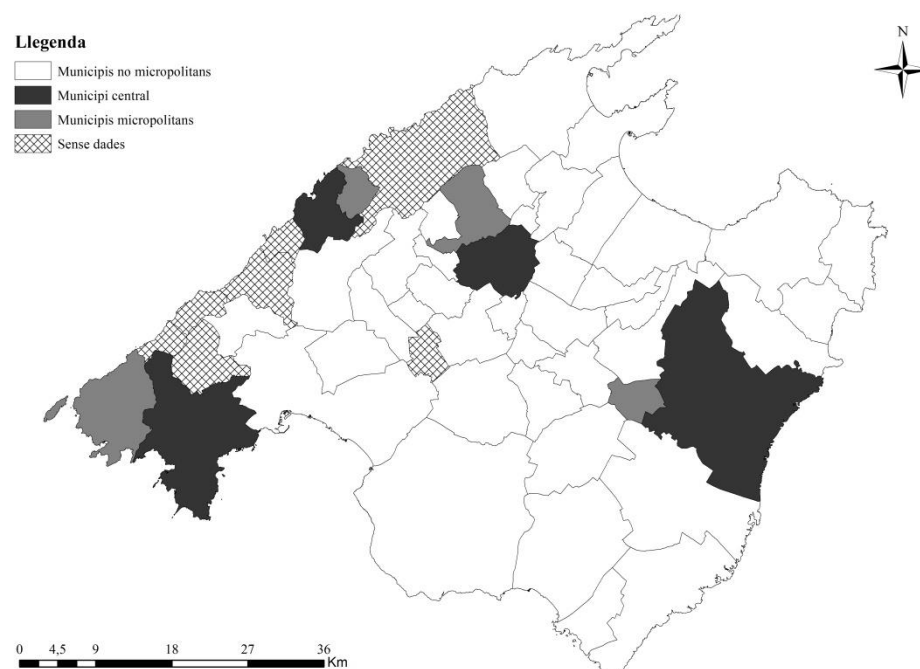
La quantitat de CBSA que tenen com a nucli central un municipi de més de 10.000 habitants, però menys de 50.000 augmenta, lògicament, amb el canvi del 25% al 20% de llindar mínim. Així, es passa a identificar-ne tres l'any 2001 i quatre el 2011.

Figura 63. CBSAs micropolitanes de Sóller, Inca i Manacor 2001 (20%)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2001 i l'IBESTAT.

Figura 64. CBSAs micropolitanes de Sóller, Inca, Manacor i Calvià 2011 (20%)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2011 i l'IBESTAT.

Com mostren les Figures 63 i 64, entre els dos anys la quantitat total de municipis que envien més d'un 20% de treballadors a municipis centrals⁸¹ ha disminuït. Com ja s'ha esmentat per les CBSA micropolitanes creades amb el llindar del 25%, l'augment excepcional de l'autocontenció al municipi de Deià (Taula 19), provoca que aquest no s'uneixi amb Sóller, i a més, degut a la menor representativitat de les dades de 2011, no es pot conèixer la direcció oposada dels treballadors, que per al 2001 era la forma mitjançant la que es constituïa l'àrea micropolitana. D'altra banda, el municipi de Petra es deslliga de la CBSA de Manacor, ja que els desplaçaments que rebia l'any 2011, respecte 2001, havien disminuït gairebé fins a 17 punts percentuals. Finalment destacar el cas d'Escorca, on tenint de nou en compte les limitacions de les dades de 2011, no pot ser considerat.

Ara bé, el fet més rellevant és l'aparició de la CBSA micropolitana de Calvià⁸², conseqüència del 21,33% de treballadors que hi envia Andratx (el 2001 n'hi enviava 16,12%). Degut a que Calvià ha esdevingut municipi central i, a més, el trobem també com a limítrof dins de la CBSA de Palma de 2011, els criteris OMB (2010) estableixen que un municipi només pot aparèixer inclòs dins d'una elles, tot matisant que *“if a county qualifies as a central county of one CBSA and as outlying in another, it falls within the CBSA in which it is a central county”*. Ara bé, seguint encara les indicacions de la metodologia, *“two adjacent CBSAs will merge to form one CBSA if the central county or counties (as a group) of one CBSA qualify as outlying to the central county or counties (as a group) of the other CBSA using the measures and thresholds stated in 3(a) and 3(b) above”* (referint-se a les mesures de qualificació de comtats limítrofs dins de les CBSA) (OMB, 2010: 37250). Així, degut a que Calvià i Palma són municipis limítrofs i intercanvien almenys un 20% de treballadors com s'ha mostrat al quedar inicialment Calvià dins de la CBSA de Palma, la CBSA micropolitana de Calvià i la metropolitana de Palma s'uneixen en una única CBSA metropolitana anomenada Palma-Calvià⁸³. D'aquesta

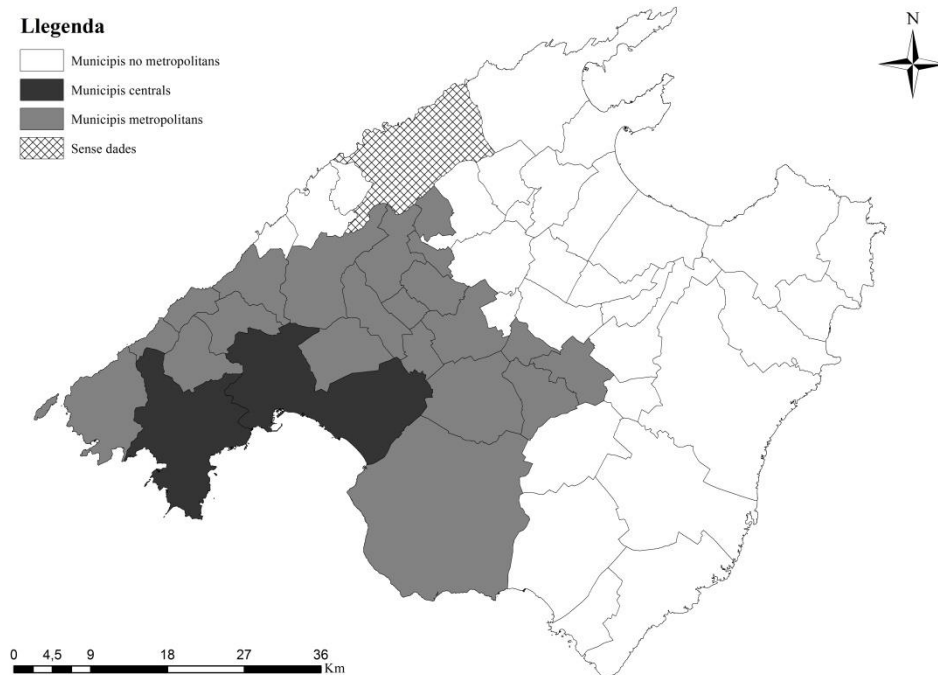
⁸¹ Amb dades de 2001 Sóller compta amb 10.961 habitants i una ESP de 6.286, Inca amb 23.029 habitants i una ESP de 21.984, i Manacor compta amb 31.255 habitants i una ESP amb 21.716. Amb dades de 2011 i per tal de no repetir les ja exposades amb l'anàlisi del 25%, s'hi afegixen les de Sóller i Calvià, amb una població total de 13.882 i 49.807, i unes ESP de 7.501 i 11.418 habitants respectivament.

⁸² Degut a que les dades de mobilitat R-T van ser recollides mitjançant els Censos de població, com ja s'ha esmentat, les xifres de població amb les que es treballa corresponen també als mateixos, a excepció de les referents a les Entitats Singulares de Població que pertanyen al Padró. Per tant, a l'hora de definir els municipis centrals ens hem remés a la xifra total de població del cens i a les ESP pertanyents al Padró. Ara bé, l'inconvenient ha sorgit quant Calvià amb dades del cens compta una població total de 49.807 habitants i amb dades del Padró 52.451. Superar els 50.000 habitants comportaria que canviés la seva classificació, passant a ser una CBSA Metropolitana. Tot i la dissonància de les dades, i sense entrar en debat de quines representen més fidelment la realitat, segueixen prenent-se de referència les del cens. Així, si no s'inverteix la tendència d'augment de població, l'illa podria comptar amb dues CBSA Metropolitanas.

⁸³ *“The title of CBSA or NECTA will include the name of its Principal City with the largest 2010 Census population. If there are multiple Principal Cities, the names of the second-largest and (if present) third-largest Principal Cities will appear in the title in order of descending population size”* (OMB, 2010: 37250)

manera, la CBSA Metropolitana de 2011 identificada inicialment ha de modificar-se, quedant definitivament formada (Figura 65) per 23 municipis, amb una extensió de 1.506,6 km² i una població de 595.903 habitants, el que representa un percentatge sobre la població total de l'illa del 68,9%.

Figura 65. CBSA metropolitana de Palma-Calvià 2011 (20%)



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2011 i l'IBESTAT.

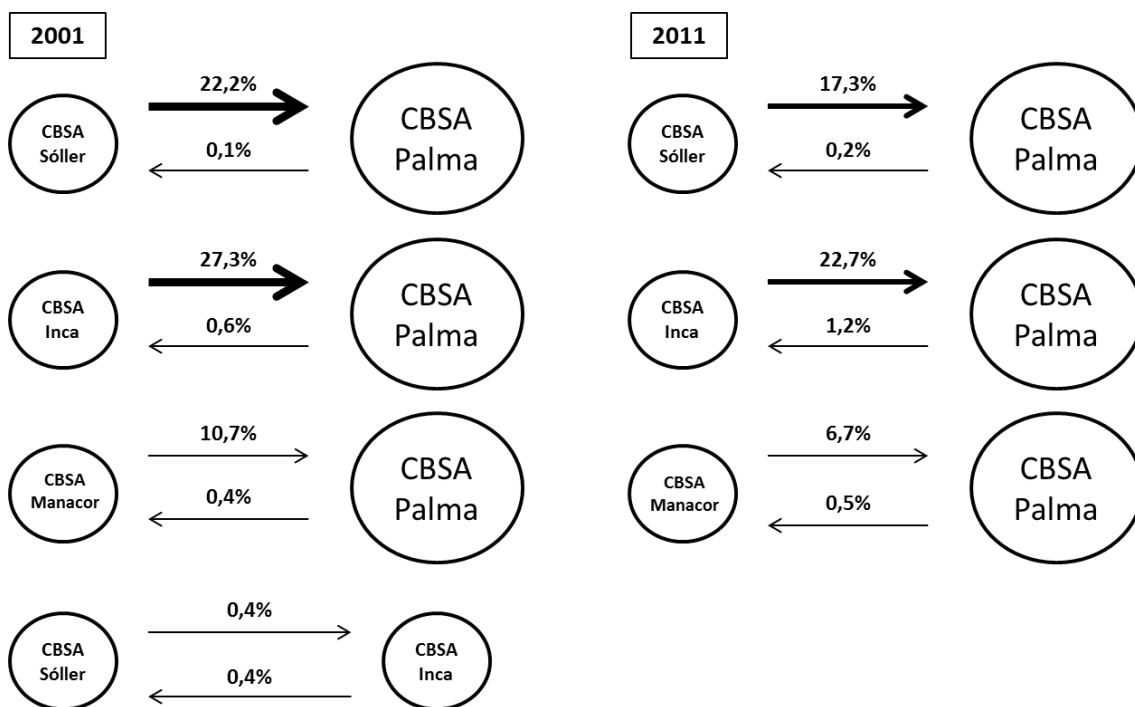
Finalment, per cloure aquest apartat, cal fer referència de nou a aquells municipis de més de 10.000 habitants que no arriben a formar cap CBSA micropolitana. Com ja s'han esmentat a l'apartat anterior, però ara extraient Calvià, per al 2011, Alcúdia, Capdepera, Felanitx, Pollença, Sa Pobla, Santa Margalida i Son Severa són els municipis que podrien convertir-se en centrals si algun altre municipi hi enviés més d'un 20% dels seus desplaçaments. La principal característica d'aquests municipis, a excepció de Sa Pobla, és que són costaners i per tant la seva economia gira de forma més accentuada entorn al turisme, tenint un percentatge d'autocontenció per sobre de la mitjana.

7.5.3 Combinació de la CBSA metropolitana i les CBSA micropolitanes

De la mateixa manera que ocorre amb l'aplicació de la metodologia amb el llindar del 25%, la CBSA de Palma no envia a cap CBSA micropolitana el percentatge mínim establert de combinació. És més, entre les dues CBSA micropolitanes adjacents, la de Sóller i Inca (Figura

63), com ens mostra la Figura 66, l'intercanvi de desplaçaments també és gairebé nul. Ara bé, totes les CBSA micropolitanes, a excepció de la CBSA de Manacor, envien més d'un 15% a l'àrea de Palma.

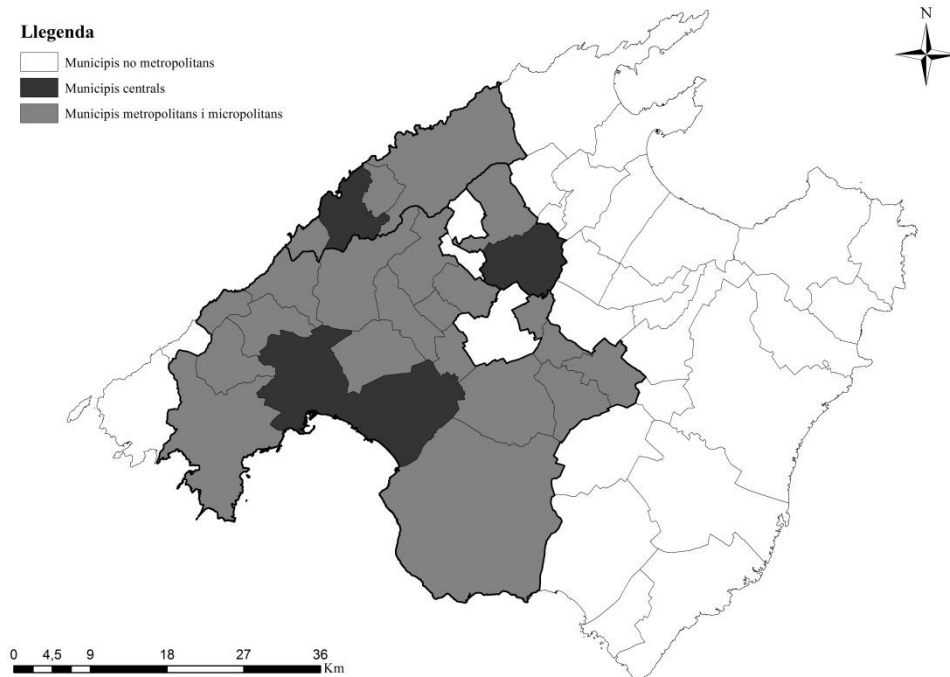
Figura 66. Percentatges de mobilitat entre CBSAs (15%)



Font: Elaboració pròpia.

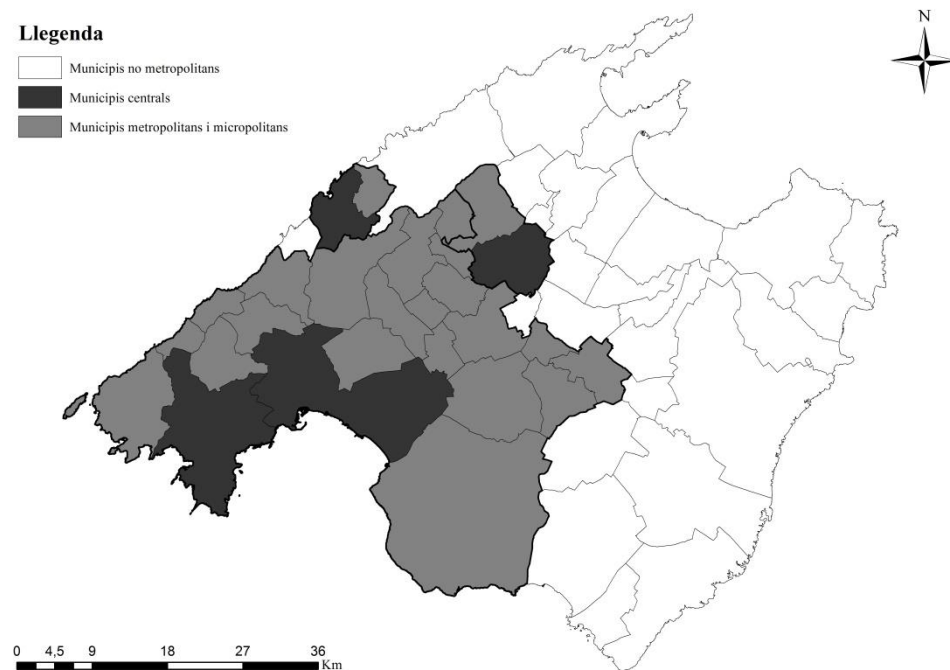
A diferència del que ocorria treballant amb el percentatge del 25%, la realitat micropolitana i les possibilitats de combinació són més amplies. Això és així degut, per una banda, a l'aparició de més CBSA i, per altra, a la major extensió de la CBSA metropolitana que aquest cop sí és limítrof també amb la CBSA de Manacor. És d'aquesta manera que es passa de combinar-se únicament amb una CBSA micropolitana (Figures 59 i 60), a combinar-se amb dues treballant amb el percentatge del 20%, tant per 2001, com per 2011, essent pels dos anys les mateixes, Sóller i Inca (Figures 67 i 68). Ara bé, cal destacar, fixant-nos en els percentatges d'intercanvi de la Figura 66, que en aquesta dècada s'ha produït una disminució de més de 4 punts percentuals pel que fa al nombre relatiu de treballadors que envien les CBSA micropolitanes cap a la metropolitana de Palma, quedin o no combinades. Aquesta diferència pot relacionar-se amb la disminució de l'autocontenció i amb el fet que no s'ha reflectit en l'augment de la mitjana de mobilitat de l'illa en relació amb Palma. Tot i així, no es pot descartar que aquesta disminució probablement estigui influenciada per la pròpia limitació de les dades del cens de 2011.

Figura 67. Combinació de les CBSAs per l'any 2001⁸⁴



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2011 i l'IBESTAT.

Figura 68. Combinació de les CBSAs per l'any 2011



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Cens de 2011 i l'IBESTAT.

⁸⁴ Com pot veure's a la Figura 67, trobem fins a 3 municipis no metropolitans envoltants per la combinació entre les CBSA. No queden incorporats dins de cap delimitació degut al fet que cada una de les CBSA, tot i la combinació, continuen essent reconegudes de manera individual.

Així mateix, de la Figura 66 cal encara destacar-ne també unes altres dues dades: a) la CBSA metropolitana és un centre altament receptor, però insignificant com emissor i b) que tot i que Palma sigui un centre insignificant com emissor, entre les CBSA contrastables entre els dos anys estudiats, es mostra un lleuger augment del percentatge de treballadors que envia la CBSA de Palma. Com mostra la Figura 66, cap a la CBSA de Sóller augmenta en 0,1 punts percentuals (p.p.), cap a la CBSA d'Inca es duplica (0,6 p.p.) i cap a la CBSA de Manacor ho fa també amb 0,1p.p.. Ara bé, són dades poc significatives com per ser preses en consideració.

Per acabar, com pot veure's a les Figures 67 i 68, queda prou remarcant que existeixen uns elevats percentatges de desplaçaments entre la majoria de les CBSA micropolitanes i la metropolitana de Palma, tot mostrant, d'aquesta manera, la complexa mobilitat entre els diferents municipis.

7.6 Conclusió: la mobilitat com a principal factor d'integració territorial

A l'anàlisi de la mobilitat de l'illa de Mallorca li resta un llarg camí a recórrer. Aquest fet és conseqüència principalment d'una manca d'indicadors, l'absència dels quals no ha d'atribuir-se només a l'Institut Nacional d'Estadística (INE), sinó també a la manca de dades publicades per la Comunitat Autònoma de les Illes Balears (CAIB) i el Consell Insular de Mallorca (CIM).

En primer lloc, ha pogut comprovar-se en l'apartat d'estat de la qüestió de la mobilitat obligada que entre 2001 i 2011 han augmentat la quantitat de desplaçaments intermunicipals. Aquesta dinàmica és el resultat de la disminució de l'autocontenció, la qual, com s'ha esmentat al llarg del capítol, guarda una estreta relació amb la integració territorial, procés que per tant està experimentant el sistema urbà mallorquí almenys des d'inicis del segle XXI.

En segon lloc, aplicant la darrera actualització del mètode de l'OMB (2010) sobre les mateixes dades de mobilitat, apareixen un seguit de qüestions interessants. D'una banda, ha pogut confirmar-se la tendència ja comprovada al capítol anterior de dispersió de la població arreu del territori. Això ha estat així degut a l'estancament i fins i tot disminució relativa dels percentatges de població resident en les CBSA metropolitanes delimitades entre els dos anys.

D'altra banda, era d'esperar que el nombre de municipis de l'àrea metropolitana funcional de Palma variés en funció d'utilitzar els percentatges del 25% o el 20% com a llindar mínim. D'aquesta manera, en disminuir el llindar establert, la CBSA metropolitana compta lògicament amb més municipis. Ara bé, amb la intenció d'arribar a una representació adaptada a la realitat,

el resultat òptim és aquell més ajustat a les característiques de l'illa. En concret, ha estat amb les dades de 2011 i amb la mitjana de mobilitat de l'illa (20%), que s'ha arribat a l'aproximació més adaptada i actualitzada de l'àrea metropolitana funcional de la ciutat de Palma, així com a la interpretació més complexa d'aquest tipus de mobilitat dins del conjunt del sistema urbà mallorquí.

De fet, per explicar la complexitat que caracteritza els fluxos de mobilitat, en aquest cas, de la obligada, Calvià ha esdevingut, com ja ocorria en el cinquè capítol, un municipi clau. Així, el municipi de Calvià s'ha trobat dins de tres escenaris diferents segons la variant del mètode escollida:

- a. Amb l'aplicació del mètode estricte, tant per l'any 2001 com 2011, queda fora de la CBSA metropolitana degut a que no hi envia més del 25% de treballadors.
- b. Per l'any 2001 i amb el 20%, Calvià forma part de la CBSA metropolitana.
- c. Per l'any 2011 i amb el 20%, Calvià és municipi central i s'uneix a la CBSA metropolitana de Palma, formant-se la CBSA metropolitana de Palma-Calvià.

El fet que, en el primer escenari, Calvià no enviï a Palma un percentatge mínim del 25% que potser podria considerar-se excessiu a l'hora d'analitzar l'abast metropolità, només tenint en compte que és municipi limítrof amb Palma, podria semblar significatiu. Ara bé, si afegim que s'estén part del continu urbà de la ciutat i que aquest ho fa pel litoral tenint com a principal funció l'activitat turística, no sobta que el nombre de desplaçaments no sigui significativament alt.

Per copsar millor la situació només ha calgut disminuir el llindar mínim (20%). Fins i tot l'any 2001, quan els percentatges d'autocontenció eren més elevats, Calvià gravitava dins de la CBSA metropolitana. De fet, ha estat amb la disminució de l'autocontenció entre 2001 i 2011 que Calvià ha augmentat el percentatge de desplaçaments que enviava a Palma. Ara bé, aquesta disminució del llindar també ha provocat que Andratx es lligués a Calvià, convertint-lo inicialment, segons les normes de l'OMB (2010), en municipi central de la seva CBSA micropolitana. Però, per l'aplicació, com hem vist, del criteri d'annexió, queda definitivament formada la CBSA metropolitana de Palma-Calvià. Així, cal destacar d'aquest procés de construcció la delimitació més actualitzada de l'àrea metropolitana funcional de l'illa. Delimitació que mai havia estat assajada fins a la data. En ella resulta prou significatiu que un municipi adjacent a Palma, això sí, costaner i amb fortes arrels al turisme de sol i platja,

esdevingui municipi central: Calvià és el primer municipi costaner al que li arriben més del 20% de desplaçaments d'un altre municipi costaner limítrof.

Vistos els principals resultats de l'aplicació de la metodologia americana, passem ara a contrastar-los amb els que van obtenir Feria i Martínez (2016), que com sabem van treballar també amb les dades dels censos de 2001 i 2011. En quant als resultats obtinguts en el present capítol, amb la intenció de tractar els més adaptats a la realitat mallorquina, contrastarem el resultat de la combinació de les CBSAs referents al 20% de mobilitat mitjana. Com pot veure's a la Taula 25, la diferència entre els dos treballs recau principalment en la quantitat de municipis que engloba l'evolució de l'àrea metropolitana funcional de Palma entre els dos anys. El treball de Feria i Martínez defineix per 2011 una àrea que augmenta en 18 municipis respecte la de 2001, que inclou el 71,7% de les unitats administratives i el 81,69% de la població censada. En canvi, amb el mètode de l'OMB (2010) queda definida pel mateix any una combinació de l'àrea metropolitana i les micropolitanes (Figura 68) on queden inclosos el 50,9% dels municipis i el 74,54% dels habitants. Aquesta diferència de resultats posa en relleu que utilitzar una o altra metodologia, en funció de les seves característiques, permet arribar a diferents propostes que, més enllà de ser més o menys idònies, poden ser més o menys adaptades a la realitat que es vol conèixer.

Taula 25. Diferència resultats mètodes de Feria i Martínez (2016) i OMB (2010) a Mallorca

	Nº Municipis		Nº Habitants		% Habitants	
	Feria i Martínez	OMB (20%)	Feria i Martínez	OMB (20%)	Feria i Martínez	OMB (20%)
2001	20	25	470.000	495.922	69,47	73,30
2011	38	27	704.177	642.538	81,69	74,54

Font: Feria i Martínez (2016).

Deixant de banda el contrast de resultats entre els dos mètodes de delimitació, en darrer lloc cal parlar esment a la tendència cap a l'increment de la mobilitat obligada intermunicipal, que es reflecteix amb la disminució de més del 16 punts percentuals de l'autocontenció en tot just 10 anys, i també a l'augment molt minso de la mitjana de desplaçaments de "Sa Part Forana" cap a Palma, només en 0,83 punts percentuals. Aquestes dues dades ens mostren que si no canvia cap a l'alça la capacitat del municipi de Palma d'atreure desplaçaments, és poc probable que la mitjana de mobilitat en aquest sentit s'incrementi amb força en els propers anys.

D'aquesta manera, els resultats de l'anàlisi suggereixen la possibilitat de confirmar la hipòtesi des de dos punts de vista. Per una banda, a partir de la disminució de l'autocontenció i, per altra, amb l'estancament de la mitjana de mobilitat Palma - Part Forana, entre 2001 i 2011, amb la que

s'ha aplicat també el mètode CBSA. Al nostre entendre, si en els futurs resultats del cens de 2021 es comprova que ha seguit disminuint el nombre d'ocupats que treballen fora del seu municipi de residència, sense augmentar la mobilitat obligada en direcció a Ciutat, el límit de l'àrea metropolitana funcional resultant podria fins i tot reduir-se. Així, el procés d'integració del conjunt del territori identificat a partir de la disminució de l'autocontenció, sembla sobreposar-se a l'avançament de l'àrea d'influència funcional de Palma. Heu-ho aquí: des del punt de vista funcional, la integració del territori mallorquí s'està produint avui més per un increment generalitzat de la interdependència entre tots els municipis, que no pas per un augment de la capacitat d'atracció de Palma envers la resta de l'illa.

Amb l'anàlisi de cada una de les quatre variables exposades fins al moment queda perfectament reflectida la complexitat pròpia dels sistemes urbans, així com els múltiples factors que incideixen en la seva organització. Amb la intenció de completar-la encara des d'una nova perspectiva passem tot seguit amb la darrera variable estudiada, l'activitat comercial, que ens ajudarà a entendre si existeix una relació entre la redistribució de la població, la disminució de l'autocontenció i l'evolució en la localització del comerç al detall i els serveis.

Capítol 8. La jerarquia dels serveis en el territori. La teoria dels llocs centrals revisitada

8. La jerarquia dels serveis en el territori. La teoria dels llocs centrals revisitada

Per comprendre l'evolució d'un territori és necessari, òbviament, considerar el màxim de dinàmiques que el regeixen. Per això, després d'haver analitzat les estructures territorials des de la perspectiva morfològica, de poblament i funcional, resulta encara necessari introduir una altra perspectiva: les estructures econòmiques terciàries i la ubicació dels serveis. En concret en el present capítol ens proposem analitzar el sistema territorial mallorquí a partir de l'evolució i la distribució del comerç al detall i els serveis. El tema resulta d'una gran rellevància, com digué el geògraf Brian Berry:

“Las empresas dedicadas al comercio minorista y las de servicios son el último eslabón de la cadena de producción y distribución y el primer paso en el proceso del consumo. En la geografía de las empresas comerciales minoristas y de las empresas de servicios es donde radica la movable línea divisoria, el dinámico diafragma que separa la geografía de la producción, que ha sido por mucho tiempo un tema de interés profesional y de estudio, y la hasta ahora poco cultivada geografía del consumo” (Berry, 1971: 2).

Com és sabut, Berry creà un mètode per a l'estudi de la qüestió a partir de la Teoria dels Llocs Centrals (TLC) de Christaller i Lösch⁸⁵, amb l'objectiu d'explicar la localització del comerç al detall i els serveis considerant que *“la distribución geográfica de los comercios minoristas y de las empresas de servicios en los lugares centrales se ajusta aproximadamente a la distribución geográfica de los consumidores”* (Berry, 1971: 7). Així, segons el raonament de Berry el nombre i la diversitat del comerç al detall i els serveis mantindran una relació directa amb el volum de la població resident en els municipis en els que s'ubiquen.

Berry desenvolupà els seus estudis per àrees típicament representatives de la part central d'EUA⁸⁶ (Berry, 1971: 4). A l'Estat espanyol una aplicació pionera d'aquesta metodologia va

⁸⁵ Sobre l'obra de Christaller, veure *Die zentralen orte in Süddeutschland* (1933) a la que explica i aplica, per l'Alemanya meridional, la TLC. En quant a l'aplicació a Espanya, un dels primers anàlisis de centralitat va ser el d'Estébanez, *Cuenca. Estudio geográfico* (1974) presentat l'any 1971, el qual està connectat amb una altra tesi posterior de López, *Lugares centrales y zonas de influencia en el Noroeste de España* (1973), registrada l'any 1972. Seguidament té lloc el treball pioner de Quintana (1979) per l'illa de Mallorca, finalitzat l'any 1975. Per altra part, per conèixer l'obra de Lösch (1944), cal veure la *Teoría económica espacial* a partir de la qual introdueix una sèrie de variants a la TLC, com per exemple la possibilitat d'especialitzacions productives en els centres.

⁸⁶ *“El área 1 abarca el área metropolitana de Chicago, incluyendo la ciudad y los suburbios. El área 2 es un típico ejemplo de las comarcas ganaderas y de cultivo de maíz del Midwest y se extiende entre*

ser la ja esmentada tesi doctoral de l'historiador, reconvertit a geògraf, Albert Quintana, *El sistema urbano de Mallorca* (1979), on aplicà el mètode de Brian Berry per primer cop a l'illa amb dades de 1970. La tesi de Quintana, publicada l'any 1979 per la ja desapareguda editorial Moll, ha estat considerada una fita dins dels estudis de geografia urbana d'Espanya i també en l'evolució del conjunt de la disciplina. Així, l'any 2003, Horacio Capel afirmava que “*dicha tesis constituye una obra importante por su método, innovador en el contexto de la geografía española, y por su crítica epistemológica de la geografía dentro de la ciencia en general*” (Capel, 2003: 30).

Per això, a l'hora d'estudiar la distribució i la jerarquia dels serveis a Mallorca, la tesi de Quintana ha de ser considerada un precedent ineludible. Així, l'objectiu principal d'aquest capítol consisteix precisament en la recuperació de l'obra de Quintana per contrastar-la amb les dades de 2011, per tal de poder observar l'evolució de la qüestió per ell estudiada en els darrers 40 anys. Al mateix temps, pretén ser una contribució a la utilització crítica dels mètodes de Brian Berry i de la teoria de llocs centrals respecte la geografia del comerç i del consum i, també, pretén contribuir a l'anàlisi del sistema comercial de l'illa iniciat l'any 1963 amb el *Atlas Comercial de España* (Fontana, 1963) i seguit per la memòria presentada per la Cambra de Comerç l'any 1964 (COCIN, 1964), a la qual apareixia el primer estudi local sobre les àrees d'influència comercial (Rullan, 2002).

D'aquesta manera la hipòtesi que tractarem de demostrar és que, en els darrers 40 anys, s'ha produït un temperament de les jerarquies territorials de l'illa, que ha comportat i comportarà en un futur profunds canvis en les característiques a través de les quals s'ha definit el sistema urbà mallorquí, com ara la macrocefàlia i la litoralització. S'estaria transitant així, cap a un sistema més equilibrat, una nova característica que acompanyaria aquelles altres que ja s'han demostrat, relatives a la redistribució de la població i d'urbanització, al canvi en els patrons de la mobilitat obligada i a la integració del territori.

Així, en el present capítol realitzarem, en primer lloc, una revisió crítica del mètode de Brian Berry a partir del seu llibre *Geografía de los centros de mercado y distribución al por menor* (1971), per passar tot seguit a analitzar l'aplicació que Albert Quintana va fer d'aquesta metodologia a la seva tesi doctoral. Tot seguit, revisitarem el mètode i la qüestió tot emprant

Omaha-Council Bluffs al Oeste y Des Moines al Este, en la parte sudoccidental de Iowa. Las áreas 3 y 4 se encuentran en Dakota del sur [...]. Cada una de estas áreas fue analizada con detalle (realizando extensos trabajos sobre el terreno) en 1960, en un estudio encaminado a valorar las propiedades de los sistemas de “lugares centrales” en una gran variedad de distintos emplazamientos, y comparar sus propiedades en diversas áreas” (Berry, 1971: 4-5).

dades de 2011 amb l'objectiu de conèixer l'evolució de la distribució del comerç al detall i els serveis que s'ha produït en els darrers 40 anys.

Tot seguit, amb la intenció d'atorgar una altra perspectiva possible d'anàlisi a aquestes dades, s'aplicarà una nova metodologia utilitzada a la tesi de Quintana, creada pel propi autor per tal de donar resposta a l'interrogant de si la distribució d'establiments al detall i serveis era suficient per servir al volum de població empadronada a cada municipi. Per fer-ho s'utilitzaran dues tipologies classificatòries dels municipis que avaluen el grau d'equipament, així com l'impacte del turisme com a fenomen desvirtuador que ha alterat l'estructura que tenia el sistema urbà mallorquí preturístic.

L'estructura del capítol és, doncs, la següent: en primer lloc, s'explicarà el mètode de Brian Berry; tot seguit, es detallaran els antecedents de la seva aplicació a Mallorca de la mà d'Albert Quintana; en tercer lloc, es procedirà a l'actualització del seu treball amb dades de 2011; a continuació, s'assajarà l'actualització de les tipologies d'equipament comercial elaborades pel mateix Quintana i, per tancar, unes breus conclusions clouran el capítol.

8.1 El mètode dels establiments al detall i els serveis de Brian Berry

Brian Berry va emmarcar la TLC de Christaller i Lösch dins de la seva obra *La geografía de los centros de mercado y la distribución al por menor*, la qual va ser publicada l'any 1971. La hipòtesi de partida és que “*la esencia de la geografía de las empresas de servicios y el comercio al por menor estriba en el ‘agrupamiento’ de establecimientos en los centros de mercado frecuentados por los consumidores de la zona*” (Berry, 1971: 3) degut a que, com explica el mateix autor “*la cualidad esencial de un foco es su centralidad*”, per això, la TLC és “*la base teórica de una gran parte de la geografía urbana y de la geografía del comercio al por menor y de las empresas de servicios*” (Berry, 1971: 4), mostrant així la tradició científica en la que l'obra de l'autor britànic pretén inscriure's.

Com és sabut, la TLC va ser formulada per Walter Christaller a Alemanya l'any 1933 i a la qual August Lösch va introduir nous conceptes el 1944. Tot i les possibles modificacions, la finalitat de la TLC és la d'explicar, a partir de certs principis generals, la distribució i jerarquització dels espais urbans que donen determinats serveis a la població d'una àrea circumdant en un espai isotròpic.

A partir d'aquestes premisses, Berry (1971) explica que en les societats econòmicament avançades, les activitats de producció, distribució (intercanvi) i consum tendeixen a diferenciar-se de manera nítida. El intercanvi està emmarcat dins del procés de distribució entre productors i consumidors dins del mercat, entenent el mercat com un sistema de producció de preus que s'autoregula; on els preus, al mateix temps, constitueixen el mecanisme que connecta els actes individuals d'elecció.

El fet de centrar el seu interès en les empreses dedicades al comerç al detall i els serveis, s'explica perquè aquestes representen el darrer esglau de la cadena de distribució i producció, i són el primer pas dins del procés de consum. És aquesta la raó per la qual, segons Berry, el comerç al detall i els serveis són “la fina línia divisòria” entre la geografia de la producció i la geografia del consum (Berry, 1971: 2).

Per conèixer si el comerç al detall i els serveis a l'àrea que ell estudià, l'estat nord-americà d'Iowa, es regien per criteris de centralitat, Berry va realitzar una sèrie de correlacions (1971: 44-51) a partir de les variables: població, diversitat d'establiments i nombre d'establiments, dues de les quals van ser utilitzades posteriorment per Quintana per l'illa de Mallorca.

- a. Correlació entre el nombre d'establiments i la diversitat d'establiments: quants més tipus d'establiments⁸⁷ té un nucli, més diversitat existeix. Pel contrari, a menys diversitat i més quantitat d'establiments, s'entén que existeix una especialització comercial.
- b. Correlació entre el nombre d'establiments i la població: així com cita el mateix autor “*el índice de crecimiento de los establecimientos es proporcional al índice de crecimiento de la población del centro*” (Berry, 1971: 48). Afirmació a la què és només possible arribar si es segueix el criteri de centralitat.

Va ser mitjançant l'aplicació d'aquests tipus de correlacions que Berry (1971) va poder demostrar que a la seva zona d'estudi la distribució geogràfica del comerç al detall i de les empreses de serveis s'ajustava aproximadament a la distribució geogràfica dels consumidors (Berry, 1971: 7).

⁸⁷ Berry (1971) es refereix als tipus d'establiments com “funcions”.

8.2 Els antecedents en l'estudi de la geografia de Mallorca i la reivindicació d'Albert Quintana

Albert Quintana va ser un gran reivindicador dels estudis urbans dins de la geografia mallorquina⁸⁸, i també va contribuir a la transformació del marc teòric d'aquesta disciplina a Espanya. Com el propi autor explica *“tal transformación vino motivada por el deseo – acentuado en los geógrafos que accedieron a primer plano en torno a 1955 – de desprenderse de los lastres que nuestra ciencia arrastraba como consecuencia de su peculiar origen”* (Quintana, 1974d: 55).

Quintana, deixeble de Bartomeu Barceló, havia estudiat història a la Universidad de Salamanca, i acabà doctorant-se en Geografia l'any 1975. El seu afany era el d'introduir un canvi en els estudis de Geografia Urbana, passant d'un mètode clàssic a una Nova Geografia que reivindicava la formulació d'hipòtesis i teories, i l'elaboració de conceptes i lleis perquè fossin d'aplicació general.

Els postulats de Quintana suposen un canvi destacat en la forma d'abordar la geografia urbana, respecte a la generació d'estudiosos que fins al moment l'havien cultivat a l'illa de Mallorca. Amb la superació de les descripcions literàries dels grans autors que explicaven el paisatge insular, geògrafs com Bisson (1964) i Deffontaines (1967) havien abordat la fisonomia de l'illa a partir de l'agricultura incorporant, per primera vegada, la població. Com ja s'ha exposat al tercer capítol, va ser el propi director de tesi de Quintana, Bartomeu Barceló (1968) que va introduir el pes poblacional i turístic entre les variables per la creació de la primera variació del mapa comarcal de Vicenç M. Rosselló i Verger (1964). En els anys següents, Barceló (1970b) treballà àmpliament les dades de població a la seva tesi doctoral, iniciant una especialització temàtica que es consolidà amb la tesi de Quintana (1979).

Així doncs, és a partir d'aquests autors i molts altres també essencials, encara que aquí no anomenats – com Ferrer (1974), Salvà (1978), Florit (1983), entre altres – que es consolida el nou paradigma reclamat per Quintana. D'aquesta forma, com digué Capel, el treball de Quintana *“era ambicioso no sólo por la aportación específica sobre Mallorca, sino por su voluntad de contribuir a la renovación de la geografía española”* (2008: 44). La prematura desaparició de l'autor, quan comptava tot just en 30 anys, estroncà una prometedora carrera.

⁸⁸ Sobre la trajectòria i obra d'Albert Quintana, autor clau en l'evolució dels estudis de geografia urbana de les Illes Balears, veure el conjunt de treballs reunits en *Albert Quintana: el seu temps i la seva obra* (Artigues, et al, 2008). L'obra compta amb aportacions de Pere Antoni Salvà Tomas, Emilio Alonso, Horacio Capel, Antonio J. Campesino, Florencio Zoido i Oriol Nel·lo.

Tanmateix, la llavor de renovació per ell introduïda en la geografia mallorquina ja estava sembrada i acabaria germinant.

8.3 Albert Quintana i l'anàlisi de l'equipament comercial el 1970

Com és sabut, els estudis de Quintana van tenir per finalitat utilitzar per l'illa una sèrie de tècniques quantitatives i procediments estadístics que fins al moment havien estat poc utilitzats en el conjunt d'Espanya i mai per l'illa major de les Balears.

A la seva tesi, *El sistema urbano de Mallorca*, va aplicar, entre altres tècniques, el mètode de Brian Berry (1971) al que ens hem referit, ja que, segons l'autor mallorquí, “*la teoría de los lugares centrales o las correlaciones de Berry, ha tenido un valor innegable, abriendo fecundas vías de investigación, intentando comparaciones y regularidades y contribuyendo a un mejor conocimiento de la forma en que determinados fenómenos se distribuyen en espacios concretos*” (Quintana, 1979: 17-18).

Així, a l'apartat de la seva tesi doctoral referit a l'equipament comercial, l'autor analitza les empreses existents a cada municipi dedicades a la distribució de béns o a la prestació de serveis al detall, utilitzant, com a base d'estudi, la Matrícula Industrial de Mallorca (Llicència fiscal) de 1970. L'autor treballà, concretament, amb el nombre d'establiments comercials i també amb la seva classificació en diferents branques (alimentació, tèxtils, etc.), permetent així conèixer la diversitat d'establiments amb els que comptava l'illa.

En aquell moment, la Matricula Industrial de 1970 tenia comptabilitzats 32.268 establiments dividits en 18 branques diferents, considerades pel propi Quintana un esquema poc diversificat, i el cens de població del mateix any tenia quantificats 460.030 habitants (Quintana, 1979: 87). És a partir d'aquestes dades que l'autor aplica per l'illa dues de les correlacions de Berry, contrastant, per una banda, la diversitat d'establiments i la seva quantitat i, per l'altra, la quantitat d'establiments i la població.

Pel que fa a la relació entre quantitat i diversitat dels establiments, Quintana defineix el resultat de la correlació ($r=0,737$)⁸⁹ com una “*relativamente baja correlación entre la diversidad y el*

⁸⁹ Refent els càlculs a partir de les dades de 1970 amb les que treballà Quintana, s'observa una dissonància entre el coeficient de correlació que apareix en la publicació de la tesi ($r=0,737$) i el que s'ha obtingut refent els càlculs ($r=0,383$). Aquesta dissonància pot deure's a dues raons: en primer lloc, la més probable, és que es tracti d'una errata tipogràfica; en segon lloc, que es tracti d'un error de càlcul. Aquesta darrera possibilitat ens sembla poc atencible degut al rigor i la minuciositat amb la que treballava

número de establecimientos”, la qual cosa apunta cap a una elevada especialització en determinats grups d'establiments, conseqüència de l'escassa diversificació. Així, que un municipi tingui un elevat nombre d'establiments no tindria perquè comportar una major diversitat, con afirmava Berry. És més, contrastant els seus resultats amb els de l'autor britànic, Quintana afirma que la impossibilitat d'arribar a una jerarquització de municipis que posi en relació el nombre de diversitat dels serveis és una indicació que ens trobem “*ante un área fuertemente urbanizada*” en el seu conjunt (1979: 89).

En quant a la segona correlació, aquella que es realitza entre el nombre d'establiments i la població, el resultat és perfecte ($r=0,997$). Així, és el propi Quintana qui cita a Berry (1971) remarcant que “*el número total de establecimientos comerciales y de servicios radicados en un centro es en función de la población del mismo*” (Quintana, 1979: 90). Aquesta perfecta correlació entre les dues variables, és una mostra més de la integració del sistema urbà, degut a que no existeixen aparents desequilibris que demostrin que una gran part de la població de l'illa necessiti un nucli de major rang comercial. Dit en altres paraules, sembla indicar que la “macrocefàlia” de Palma no representa una influència tal sobre la resta del sistema urbà que desvirtui la seva quantitat d'establiments. Això és precisament el que porta a l'autor a preguntar-se si, tal vegada, la capital regional pel que fa als serveis de més alta jerarquia no estaria situada fora de l'illa (Quintana, 1979: 90).

Per tal d'aprofundir més en l'anàlisi, l'autor mallorquí va realitzar altres dues correlacions, separant els municipis en turístics ($r=0,725$) i no turístics ($r=0,951$). Així pogué comprovar que “*los centros turísticos no constituyen, a <grosso modo>, lugares centrales porque la población en ellos reunida no se corresponde con la cantidad de establecimientos comerciales que concentran*” (1979: 90), mentre que amb la correlació perfecta pels municipis no turístics, similar a la que es troba pel conjunt de l'illa, es mostra la importància indirecta del turisme.

Així, degut a la interferència de les activitats turístiques sobre els resultats, l'autor va concloure que “*la teoría de los lugares centrales solo puede ser aplicada en áreas con una población rural más o menos regularmente distribuida y donde no existan funciones especializadas como la del turismo, que alteren la centralidad de los lugares*” (Quintana, 1979: 89). Amb això les seves conclusions es contraposen a l'estudi que Estébanez (1974) realitzà uns anys abans per Cuenca, el qual constitueix el primer anàlisi de centralitat per Espanya (López, 1987) i on l'autor d'origen asturià va poder mostrar que per aquesta província existia una distribució del

l'autor i, encara més, amb el fet que ell mateix afirma que es tracta d'una “*relativa baja correlación*” cosa que no acabaria de lligar amb un resultat del 0,737. No hem aconseguit trobar els documents i materials originals de la tesi després d'haver indagat a la Universitat de les Illes Balears, la Universitat de Barcelona i a l'arxiu personal de Bartomeu Barceló.

nombre d'habitants, establiments i grups d'establiments acord amb la definició de centralitat. Tornant a la recerca de Quintana, cal destacar també del seu treball que és del tot significatiu que poc després del primer *boom* turístic sobre l'illa de Mallorca, iniciat als anys 1950-1960, ja es reflectís tant nítidament la influència d'aquest sector sobre l'estructura urbana insular.

8.4 Actualització de les conclusions de la recerca d'Albert Quintana amb dades de l'any 2011

Revisades les conclusions del treball de Quintana per 1970, podem ara realitzar l'exercici d'estudiar quina ha estat l'evolució que ha experimentat el sistema urbà de l'illa tot aplicant el mateix mètode d'anàlisi amb dades actuals. Per això, s'ha pres de referència la *Clasificación Nacional de Actividades Económicas de 2009* (CNAE09) com a base de l'organització actual dels diferents grups d'establiments obtinguts del *Directorio Central de Empresas* (DIRCE). Aquest compta amb el nombre d'establiments que existeixen a Mallorca, a escala municipal, i provinents de declaracions o inscripcions actives per dia 1 de gener de 2011. Per tal d'observar les transformacions territorials en l'àmbit dels serveis, es contrastaran les dades d'anàlisi actuals amb les dades recollides a la Matricula Industrial de Mallorca (Llicència Fiscal) de 1970 utilitzada per Quintana. Amb això s'identificaran els aspectes més rellevants que aportarà el contrast entre les dades de 1970 i la seva classificació 40 anys després.

A partir del recull del DIRCE, es pot establir l'existència l'any 2011 de 22.560 establiments classificats en 57 categories⁹⁰. Aquesta primera aproximació mostra que actualment existeix a Mallorca un menor nombre d'establiments i una major diversitat que la detectada per Quintana a la seva tesi. Tot i així, ha de tenir-se en compte que el propi autor ja avançava que “*es posible que la determinación de las funciones según las ramas de la Matrícula Industrial delimite categorías demasiado amplias para constituir efectivamente funciones diferentes*” (Quintana, 1979: 89). A més, a això ha d'afegir-se que fins l'any 2011 s'ha produït així mateix un augment poblacional total respecte 1970 de fins a 46,6 punts percentuals, arribant fins a 861.929 habitants.

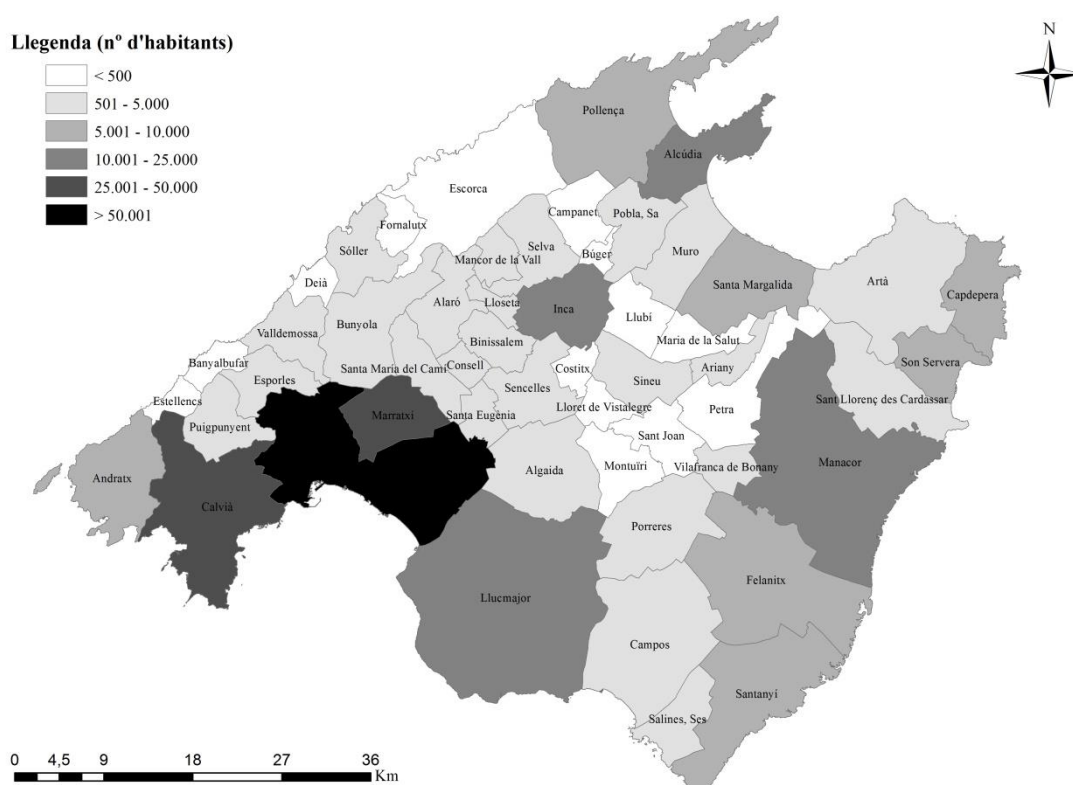
Aquesta diferència inicial en la varietat de les categories d'establiments entre l'any 1970 que el 2011 ve ocasionada, molt probablement, pel fet que la Llicència Fiscal oferia uns grups més amplis d'activitats i no permetia el mateix grau de detall que el CNAE09, un exemple clar està citat pel propi Quintana:

⁹⁰ Per conèixer les categories del CNAE09 amb les que s'ha treballat veure l'Annex 8.

“En la rama 1ª de Servicios de la Matrícula Fiscal, incluye los establecimientos dedicados a las siguientes actividades: “Pupilage de ganado, mataderos, operaciones de mediación y acopio; hostelería de hoteles, albergues, pensiones, fondas, casas de viajeros y huéspedes, paradores, posadas y mesones, hoteles-apartamentos, moteles; restaurantes, cafeterías, heladerías, y horchaterías; campamentos turísticos.” (1979: 93)

Així doncs, com veiem a la “rama 1ª” de la Matrícula Industrial, s’inclou un grup d’establiments que compren des de la ramaderia a l’hoteleria, mentre que el CNAE09 classifica les dades de forma molt més detallada, sense quedar exclòs, ni inclòs, cap tipus d’establiments que no sigui necessari. Fets aquests aclariments, passem a veure les Figures 69 i 70, les quals contrasten les dades referents a població i establiments entre 1970 i 2011.

Figura 69. Diferència del volum de població entre 1970 i 2011



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT i Quintana (1979).

La Figura 69 mostra tres aspectes clau:

- a. Un augment més significatiu de la població en els municipis costaners, front als de l'interior.
- b. La importància de Palma i dels seus municipis adjacents, influència que es fa patent a la primera, i inclús segona, corona de municipis cap a l'interior de l'illa, remarcant-se la importància de l'eix Palma-Inca-Alcúdia.
- c. El reduït creixement en termes absoluts dels municipis de l'interior més allunyats de la capital, així com dels municipis litorals de la Serra de Tramuntana, a excepció de Sóller i Valldemossa.

Ha de puntualitzar-se, a més, que hi ha dos municipis amb valors negatius pel que fa al creixement de població (Sant Joan i Estellencs). Finalment cal tenir en compte en la comparació entre els dos anys base que existeix un municipi més el 2011, Ariany, el qual va independitzar-se de Petra l'any 1982. És per aquest motiu que ens trobem amb que Petra mostra també xifres de població negatives de -1.048 habitants.

A banda de tenir en compte quins municipis han augmentat més o menys el volum de població resident en termes absoluts, resulta imprescindible conèixer-ne també les dades relatives. Aquestes ens permetran aprofundir en l'anàlisi dels canvis produïts en el sistema urbà, podent conèixer, a partir de la variació dels punts percentual entre els dos anys, quins són aquells municipis que han conegut un major i menor augment en relació al conjunt.

Taula 26. Municipis amb major variació (+/-1) del pes percentual (p.p.) del volum de població entre 1970 i 2011

Municipis	% Pobl. 1970	% Pobl. 2011	Variació 1970 – 2011 (p.p)
Calvià	1,06	6,01	4,94
Marratxí	1,49	3,94	2,94
Alcúdia	0,88	2,20	1,33
Llucmajor	2,97	4,23	1,27
Palma	50,89	46,41	-4,48

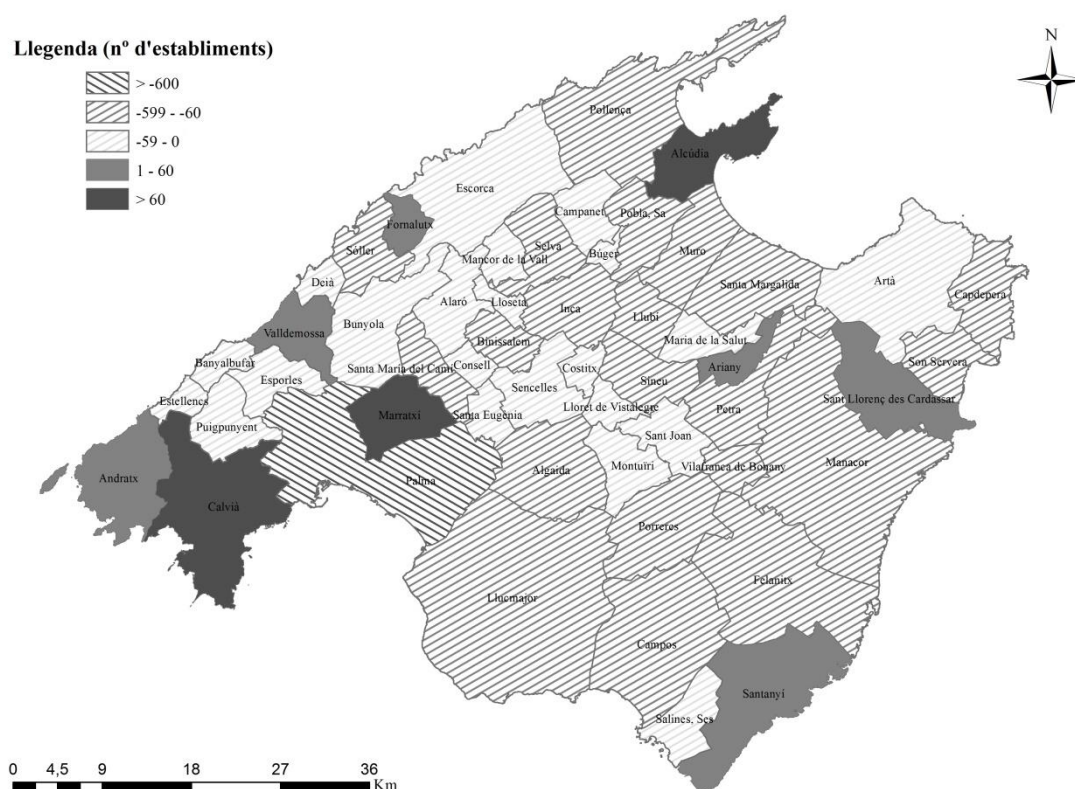
Font: Elaboració pròpia.

La Taula 26 mostra els municipis que han augmentat o disminuït +/-1 punt percentual. Només és la capital insular la que ha perdut pes poblacional de forma significativa, passant del 50,89% el 1970, al 46,41% l'any 2011. Com pot veure's en els més de 40 anys que separen els estudis,

en gran mesura el pes que ha perdut Palma s'ha redistribuït a favor dels seus municipis adjacents, Calvià, Marratxí i Lluçmajor, així com també a Alcúdia, municipi on hi ha localitzat el segon port més important de l'illa. Aquests resultats són equiparables als de l'aplicació del mètode rank-size al capítol 6 (Taules 12 i 13), els quals han servit de base per demostrar, tot incorporant-hi el continu urbà definit mitjançant el mètode NUREC al capítol 5, que el conjunt supramunicipal que transcorre pels municipis de Marratxí, Calvià i Lluçmajor, també ha perdut importància dins del sistema urbà ja que no supera els màxims de concentració de població als que es va arribar a inicis dels anys 1980. Així, aquests percentatges reafirmen els indicis de la redistribució de la població sobre l'illa, que tendeix a equilibrar les diferències entre la capital insular i la resta del territori.

Fetes aquestes constatacions pel que fa al volum de població, anem a conèixer l'evolució de la distribució del nombre d'establiments sobre el territori.

Figura 70. Diferència del nombre d'establiments entre 1970 i 2011



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT i Quintana (1979).

La Figura 70 mostra tres aspectes clau:

- a. L'únic municipi que perd més de 600 establiments és Palma, en concret entre 1970 i 2011 es produeix una disminució del seu nombre de fins a -9.708.
- b. Altres 43 municipis mallorquins perden establiments: 21 localitats entre -559 i -60, i 22 amb menys de 60.
- c. Només 9 municipis han vist incrementar el seu nombre d'establiments. Es tracta dels municipis d'Alcúdia, Andratx, Calvià, Marratxí, Valdemossa, Fornalutx, Sant Llorenç des Cardassar, Santanyí i Ariany⁹¹. Com pot comprovar-se es tracta de municipis costaners amb una intensa activitat turística, a excepció de Marratxí i Fornalutx.

Amb la intenció de conèixer també l'evolució percentual d'aquesta variable, passem a veure tot seguit quina és la distribució sobre l'illa dels municipis que han vist variar més intensament el seu pes relatiu entre els dos anys de referència, podent conèixer si s'han redistribuït en el mateix sentit que la població.

Taula 27. Municipis amb major variació (+/-1) en punts percentuals (p.p.) del nombre d'establiments entre 1970 i 2011

Municipis	% Est. 1970	% Est. 2011	Variació 1970 – 2011 (p.p)
Calvià	4,15	8,41	4,26
Alcúdia	1,25	2,73	1,49
Marratxí	0,86	2,09	1,23
Palma	54,02	46,41	-7,62

Font: Elaboració pròpia.

Mitjançant la simple ordenació de municipis de major a menor, i introduint a la Taula 27 només els que varien per sobre o per sota de 1 punt percentual, de la mateixa manera que s'ha fet també per la Taula 26, es constata com la major disminució s'ha produït al municipi de Palma, mentre que els municipis que més han augmentat han estat, de nou, aquells sobre els que s'estén el continu urbà de la capital, a excepció de Lluçmajor que només augmenta amb 0,38 p.p. i Alcúdia que es troba localitzat a la badia nord.

⁹¹ Ariany és una excepció, té saldo positiu degut a que és un municipi de nova aparició, veure capítol 4.

Contrastant les dades de les Taules 26 i 27 pot veure's que existeix, almenys entre aquells municipis que han experimentat majors variacions, una relació entre els que han guanyat més pes poblacional i d'establiments. En ambdós casos, només ha estat Palma l'únic que ha perdut més d'un punt percentual. Així, aquests resultats donen indicis que apunten al fet que els establiments semblen estar-se redistribuint en el mateix sentit que la població: de manera més dispersa i relativament més homogènia.

Amb la finalitat de seguir analitzant aquests primers indicis passem, a continuació, a realitzar un anàlisi comparatiu de les correlacions entre els dos anys base –1970 i 2011–, el resultat de les quals ens permetrà confirmar o refutar aquests primers resultats.

8.5 Anàlisi de les correlacions

Com s'ha indicat, l'objectiu que es persegueix en reconstruir el treball d'Albert Quintana amb dades de 2011 és conèixer si s'ha produït una redistribució sobre el territori de l'illa de població i serveis de similar intensitat. En efecte, ja hem analitzat com la població mostra signes de dispersió arreu del territori, modificant la característica que tradicionalment definia el sistema urbà mallorquí, allò que s'ha denominat la seva “macrocefàlia”. El que volem fer, tot seguit, és estudiar si els serveis han conegut una evolució similar. Per això inicialment s'analitzaran, per una part, la diversitat i el nombre d'establiments i, per l'altra, el nombre d'establiments i la població.

Amb la primera correlació es pretén saber si, a major nombre d'establiments hi ha una major diversificació, és a dir, si a més establiments se'n troben més de diferents tipus, mentre que amb la segona correlació s'indica si hi ha un equilibri entre el nombre d'establiments i la població empadronada. En quant a la divisió entre municipis turístics i no turístics, l'any 1970 podria realitzar-se degut a que l'illa es trobava encara immersa en el primer *boom* i no tots els municipis contaven amb establiments turístics⁹², però pel 2011, després del segon i tercer boom, no hi ha raons objectives que puguin excloure un municipi de la influència del turisme (Artigues, 2006). D'altra banda, per ajustar i poder arribar a una millor aproximació de les dades, tenint en compte que Quintana va treballar amb 18 categories o grups d'establiments i

⁹² Consultar la taula 86 del *Sistema urbano de Mallorca* (Quintana, 1979).

que mitjançant la classificació del CNAE09 se n'han obtingut 57, s'ha procedit a la seva reclassificació en 23 categories⁹³.

Taula 28. Correlacions (r) de l'equipament comercial dels municipis: comparació entre 1970 i 2011

	Resultats	
	1970	2011
1ª. N° d'establiments i diversitat	0,737 ⁹⁴	0,363
2ª. N° d'establiments i població	0,997	0,996 ⁹⁵
3ª. Població i n° d'establiments dels municipis turístics	0,725	-
4ª. Població i n° d'establiments dels municipis no turístics	0,951	-

Font: Elaboració pròpia.

Els resultats obtinguts poden observar-se a la Taula 28. A partir del reajustament de les dades inicials, en quant a la primera correlació, el coeficient resultant reafirma el resultat inicial de 1970, indicant que a major nombre d'establiments no hi ha una major diversificació dels diferents grups. Això confirma la forta especialització del comerç al detall i del sector serveis de la que ja parlava Quintana i també la forta urbanització del territori, degut a la impossibilitat d'establir una jerarquia "stricto sensu" entre el nombre d'establiments i la seva diversitat.

Per altra banda, a partir de la segona correlació es dona, com hem vist, gairebé el mateix resultat el 1970 i el 2011 ($r=0,996$). Que es segueixi mantenint aquesta perfecta correlació reflecteix que actualment segueix havent relació entre els municipis que tenen més població i els que tenen més establiments. De fet, els primers indicis d'aquest resultat acaben de mostrar-se a l'apartat anterior, Taula 26 i 27, on aquells municipis amb variacions més significatives són els mateixos tant per la variable població, com establiments. D'aquesta forma, si en quant a la població ja s'ha demostrat que hi ha hagut una redistribució sobre el territori⁹⁶, un resultat tant ajustat entre les dues variables mostra com, almenys a nivell de municipis, s'ha produït també una redistribució dels establiments en el mateix sentit. Ara bé, les característiques que defineixen la centralitat en els darrers 40 anys han canviat. D'aquesta manera, per poder conèixer quina ha estat la lògica de la distribució que ha regit aquest resultat, podem prendre de referència inicialment la conclusió general a la que va arribar Quintana quan aplicà aquesta metodologia,

⁹³ A l'Annex 8 s'hi troben també les categories del CNAE09 reclassificades. Així mateix, a l'Annex 9 s'hi troba una taula que conté la quantitat d'establiments i la seva diversitat detallada a nivell municipal, tant per 1971 com per 2011.

⁹⁴ Respecte a aquesta dada, veure la nota a peu de pàgina 88.

⁹⁵ El resultat varia entre 0,996 i 0,997 si en lloc de treballar amb dades del cens, es treballa amb dades del padró.

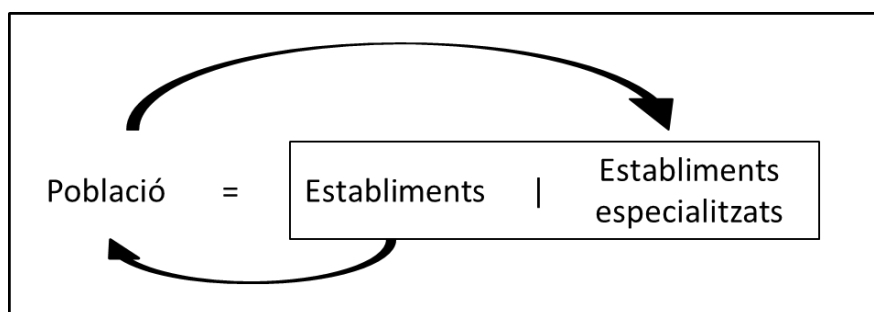
⁹⁶ Veure capítol 6.

què, com ja s'ha vist, no troba en el territori mallorquí, especialitzat en les funcions turístiques, una àrea òptima en la que no s'alterin els seus criteris generals definits per la TLC.

Com és sabut, el turisme és el motor que mou l'economia insular i que influeix pràcticament en totes les dinàmiques que regeixen l'illa. Per això, cal destacar que existeixen certs grups d'establiments aquí estudiats, com "Allotjaments turístics" o "Lloguer de vehicles", que poden considerar-se turístics, degut a que són els turistes els que principalment en realitzen el consum (Lanquar, 1991) i dels quals ha de tenir-se en compte que la seva localització en un determinat punt del territori no ve motivada per la quantitat de població que allà resideix, sinó degut a una sèrie d'attractius i oportunitats que fan que aquell lloc sigui, per dir-ho així, valorat pels turistes (Riera, 1988).

Aquest canvi en la lògica de la localització desvirtua el concepte de centralitat amb el que treballa la TLC i que, per tant, com bé digué Quintana, la fa en bona mesura inservible. Per això, cal modificar la noció de centralitat per adaptar-la a les condicions d'una economia turística. En aquest sentit, si hi volguéssim incorporar la lògica turística, s'entendria per centralitat "la presència d'un establiment en funció de la població resident o que la població s'estableix en un punt del territori degut a la presència d'un determinat tipus d'establiment".

Figura 71. Representació del concepte de centralitat revisat



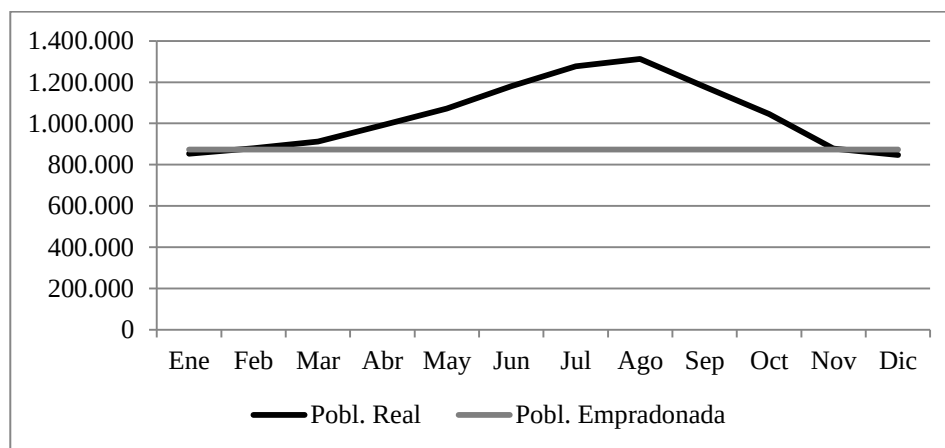
Font: Elaboració pròpia.

Degut a que a l'actualitat la localització d'establiments i de població a l'illa sembla regir-se per aquesta darrera definició, la qual no trenca amb la concepció de centralitat definida per la TLC, ens trobem amb que el coeficient de correlació obté el mateix resultat. Ara bé, ha de matisar-se que si es variés l'escala d'estudi, el resultat de la correlació probablement no seria tant perfecte. Si hi hagués dades suficients per arribar a dur a terme el mateix anàlisi, però amb fraccions de territori més petites, com per exemple les ESP, és de suposar que la distribució de les dues variables tindria fortes descompensacions.

El mateix ocorreria si en comptes de treballar amb dades anuals treballéssim a una escala temporal més petita, per exemple mensual o trimestral. També coneixeríem alteracions importants si en lloc de treballar amb població empadronada treballéssim amb xifres de població real sobre l'illa durant diferents períodes de l'any, així com també amb la quantitat d'establiments donats d'alta en els diferents períodes, es posarien en relleu les alteracions provocades per l'activitat turística, que prenen el nom d'estacionalització. D'aquesta manera, abans de cloure aquest apartat, s'exposaran un seguit de dades referents a la variabilitat de població fluctuant i a la inscripció d'establiments al llarg de l'any, amb la intenció de posar en relleu les alteracions provocades respecte a les dades amb les que es realitza l'estudi.

Per al coneixement de les alteracions, en el cas de presència de població sobre el territori, pot utilitzar-se l'Índex de Pressió Humana⁹⁷ (IPH), el qual mostra la mitjana mensual de població real que hi arriba a haver sobre l'illa. Per això, a continuació, a la Figura 72, es contrasta l'evolució d'aquestes dades amb les de la població empadronada amb les que s'ha obtingut el resultat de la segona correlació.

Figura 72. Índex de pressió humana al llarg de l'any 2011



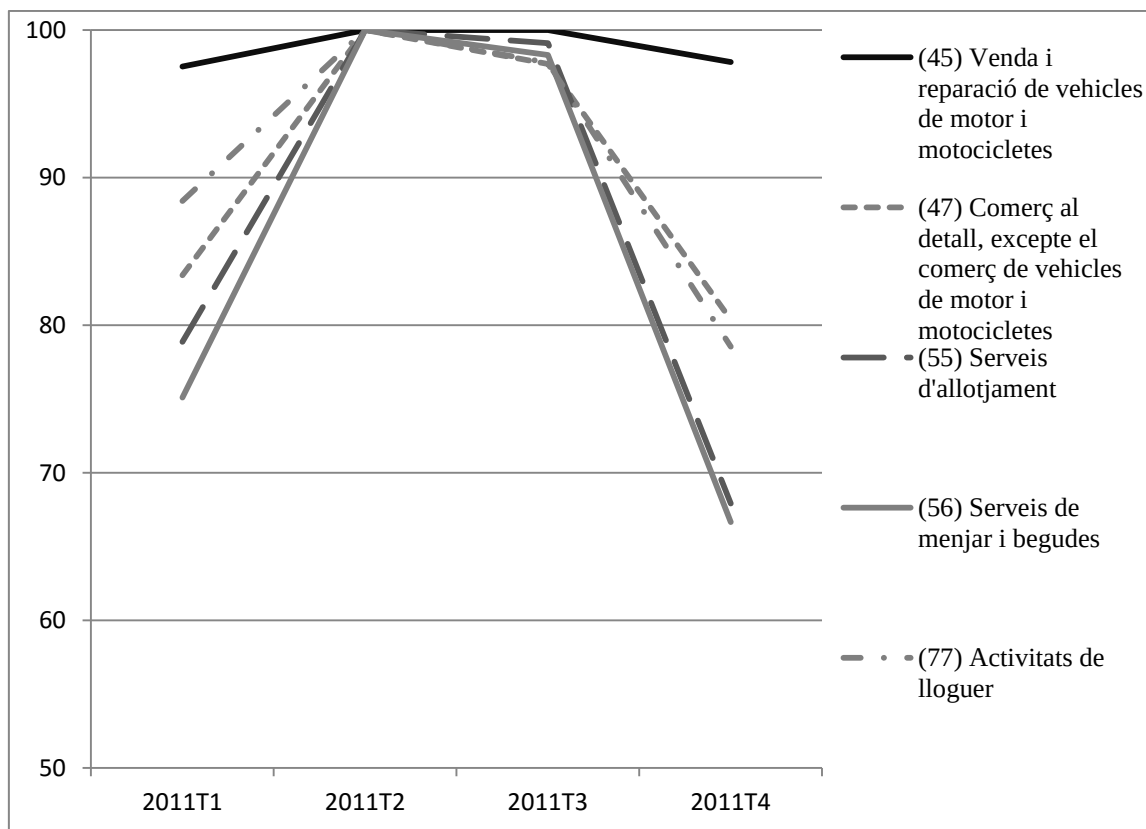
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

Tal com mostra la Figura 72, a Mallorca es produí un increment sobre la població empadronada de més de 400.000 persones a l'agost, el que vindria a ser una mica menys de tota la població del municipi de Palma l'any 2011. Mentre que als mesos de desembre i gener arriba a haver-hi menys població que l'empadronada.

⁹⁷ Mitjançant les arribades i sortides diàries de passatgers a l'aeroport, al port, i estimacions de població actual i projeccions de població a curt termini, l'IBESTAT construeix l'IPH, que permet conèixer la quantitat de població real diària que hi ha sobre l'illa.

Si seguim i s'analitzen xifres que ens aproximïn a l'evolució de la quantitat d'establiments (Figura 73) mitjançant l'evolució de les altes i baixes en els comptes de cotització de les empreses⁹⁸ observem que la quantitat d'establiments al detall i els serveis també fluctua al llarg de l'any, arribant, al igual que ocorre amb la població real, a un màxim d'altes en temporada d'estiu.

Figura 73. Evolució del percentatge d'empreses que s'han donat d'alta a la Seguretat Social a cada trimestre de 2011



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT.

Així, aquesta especificació en la quantitat de població real i en la variabilitat del nombre d'establiments, ens mostra com els resultats de les correlacions representen una instantània d'un moment concret, sense possibilitat de poder treballar amb la variació real mensual conseqüència de l'activitat turística, quedant ocults uns trets que de poder-se concretar reflectirien la realitat territorial d'una forma més ajustada.

⁹⁸ Com ja s'ha exposat al capítol anterior, aquestes dades estan condicionades per una sèrie d'inconvenients, com per exemple, que les empreses tenen la obligació d'inscriure únicament un mínim d'un compte de cotització per cada província en les que desenvolupin activitat. Podent, diverses filials de la mateixa província compartir el compte de cotització. És per això que aquestes dades, que han estat descartades com a vàlides per treballar l'autosuficiència, només pretenen servir d'exemple extrapolable a l'estacionalitat que és també present en la quantitat d'establiments al detall i serveis.

Abans de passar tot seguit a l'apartat de les tipologies d'equipament comercial dels municipis, cal fer referència a una part de la recerca que, tot i no quedar inclosa dins del present capítol, ha format part del procés d'anàlisi i d'enteniment de les variables que tractem. Amb la intenció d'aprofundir amb la temàtica exposada fins al moment, durant la recerca dedicada a l'estudi de l'activitat comercial, es va treballar també en la tercera de les correlacions, és a dir, la relació entre població i diversitat d'establiments. Tal com ha pogut intuir-se, aquesta no va ser tractada per Quintana degut a que el seu resultat pot preveure's després de la perfecta correlació entre població i establiments, i la no relació entre establiments i la seva diversitat. Les dues variables, població i diversitat d'establiments, van haver doncs de ser analitzades a partir d'una altra metodologia. L'escollida va ser l'emprada per Pilar Riera (1988) en a la seva tesi doctoral *Les àrees funcionals de Catalunya*. A partir d'aquest anàlisi s'ha tractat, no de donar informació reiterativa, sinó, d'aprofundir en l'estudi de les dues variables per tal de conèixer amb major detall la distribució sobre el territori dels tipus d'establiments, així com també identificar les diferències que la separen de la distribució de la variable poblacional.

Aquest anàlisi, que va més enllà de la feina feta per Albert Quintana, ha contribuït a conèixer a escala municipal la diferència de localització dins de l'illa dels tipus d'establiments. Diferència que radica en la importància de la freqüència de cada tipus d'establiment, per sobre de la varietat. Per tal de no afeixugar encara el text del capítol, s'ha optat per incloure els resultats d'aquest anàlisi complementari de forma annexa al treball (veure Annex 10). Les dades que s'hi troben venen a confirmar els resultats obtinguts en les dues anteriors correlacions. Aquests, seran exposats en profunditat en futures publicacions.

8.6 Tipologies de l'equipament comercial dels municipis

Després d'analitzar els resultats de les correlacions Quintana va construir dues tipologies classificatòries que permeten aprofundir, també a escala municipal, en l'anàlisi sobre la relació entre el nombre d'establiments i la població. En concret, fan possible discutir si els establiments són suficients per la quantitat de població que abasteixen. El resultat de la interpretació de les dades sobre un mapa posarà en relleu, a més, les possibles necessitats de desplaçament que tindrà la població resident en municipis subequipats, equipats i sobreequipats a l'hora de satisfer les seves necessitats de consum. En darrer lloc, també podrà puntualitzar-se sobre si existeixen certes descompensacions, entre les diferents àrees en les que s'ha dividit històricament l'illa.

Com es veurà a continuació, es treballarà amb dades relatives i absolutes, ponderant també, com s'ha anunciat, l'alteració que provoquen els establiments considerats com turístics. Amb això es

vol prendre en consideració, de manera particularitzada, la relació entre la població censada i els tipus d'establiments no considerats principalment d'ús turístic. L'objectiu d'aquesta concreció radica en que la població censada i la fluctuant o turística comporten demandes quantitativament i qualitativament diferents.

La primera tipologia es basteix a partir de dades relatives. Per construir-la, Quintana treballà amb percentatges de nombre de població i nombre d'establiments per cada municipi. La metodologia d'anàlisi consisteix en calcular, inicialment, quin pes tenen sobre el total les dues variables. A partir d'aquests resultats es calcula la variació existent entre ambdues, amb la finalitat de conèixer quins municipis tenen un percentatge sensiblement igual –equilibrats– i quins estan desequilibrats, ja sigui cap al sobreequipament o el subequipament. Tanmateix, com ja reconeixia el propi autor *“ahora bien, es claro que en una variación del cuatro o cinco por ciento, pongamos por caso, no representa lo mismo si la base de partida es una o es otra”* (Quintana, 1979: 91), degut a això es duu a terme una ponderació de la desviació entre les variables, calculant el percentatge que la variació suposa sobre la variable de base⁹⁹.

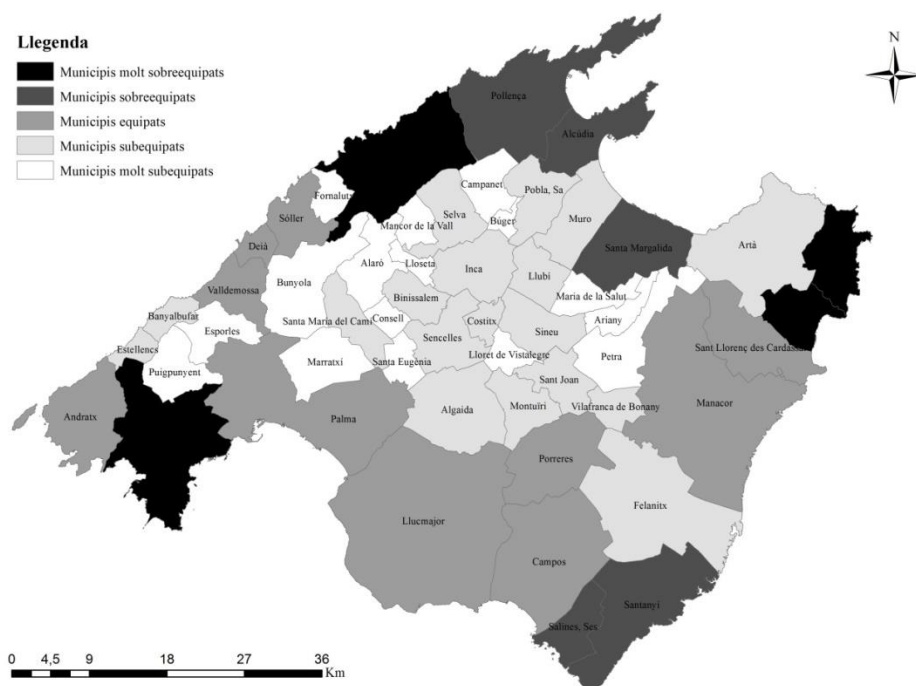
Degut a que el resultat de la ponderació, d'aquí en endavant anomenat grau de variació ponderat (GVP), indica només la intensitat del desequilibri sofert per cada municipi, l'autor va introduir una nova variable, el nombre d'establiments existents en cada municipi per cada 1.000 habitants, amb la intenció de conèixer si es trobava amb municipis sobreequipats, equipats o subequipats. Finalment, la metodologia per la classificació dels municipis ha consistit en utilitzar el mètode de la desviació estàndard per les dues variables estudiades.

Com s'ha exposat, l'interès d'aquesta classificació recau en que permet conèixer si la quantitat d'establiments de cada municipi dona resposta a la quantitat d'habitants que hi resideixen. Encara que, com va explicar Quintana (1979: 93), el mètode utilitzat té una sèrie de deficiències:

- a. La utilització de dues variables que en bona mesura són similars fa que el resultat només informi del major o menor equipament en relació amb la població resident.
- b. D'altra banda, d'alguna forma es podrien veure afavorits per aquesta classificació els municipis costaners, que suporten més directament l'elevat nombre d'establiments relacionats amb l'ús turístic de territori.

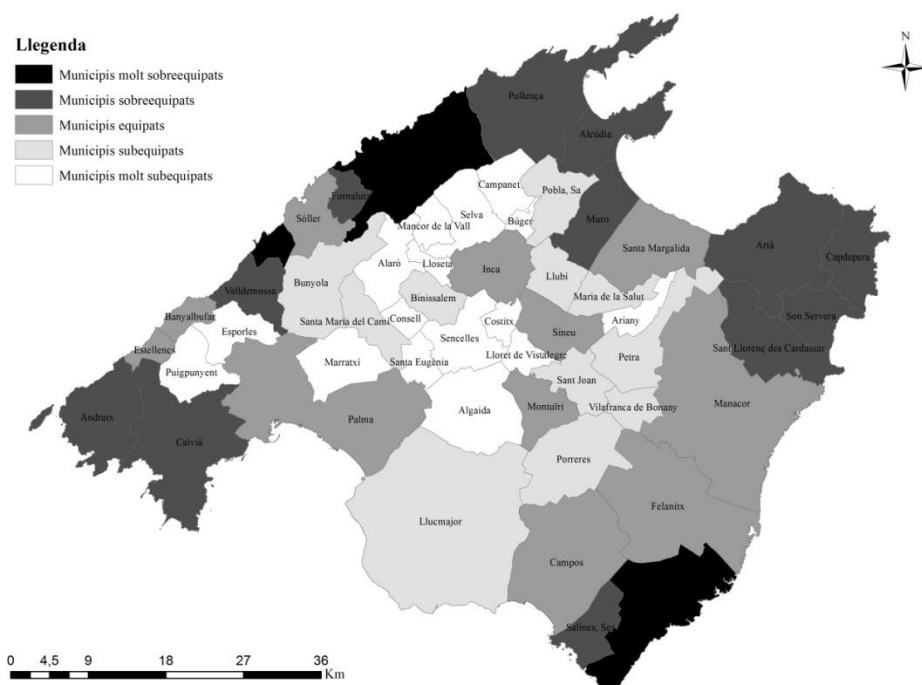
⁹⁹ Quintana a la seva tesi posa un exemple representatiu de dos municipis on *“en efecto, la variación en la participación sobre los establecimientos y sobre la población es, en ambos municipios, sensiblemente parecida. Pero es evidente que un 3 por ciento de diferencia no representa lo mismo si se parte de un 1 por ciento que si se parte de un 50 por ciento”* (Quintana, 1979: 91).

Figura 74. Primera tipologia d'equipament comercial municipal, 1970



Font: Quintana, 1979.

Figura 75. Primera tipologia d'equipament comercial municipal, 2011



Font: Elaboració pròpia.

Les Figures 74 i 75 mostren els resultats obtinguts per Quintana en el seu dia i els que s'han aconseguit tot utilitzant les dades per l'any 2011. Contrastant els mapes dels dos anys base¹⁰⁰, els principals canvis que ha experimentat el sistema urbà mallorquí han consistit en:

1. Un reforçament de l'equipament comercial costaner del nord, del llevant i dels municipis del litoral de la Serra de Tramuntana.
2. Una disminució de la importància comercial dels municipis de Lluçmajor, Calvià i Algaida, probablement relacionada amb la redistribució de població i establiments sobre el conjunt de l'illa.
3. Un equilibri comercial dels municipis de l'interior de l'illa com Inca, Sineu i Montuïri. Mentre que pel contrari Costitx, Senselles i Selva, entre altres, han perdut importància. Aquestes variacions podrien mostrar signes d'una major concentració a Inca en detriment dels seus municipis adjacents.

Ara bé, cal tenir en compte que aquests resultats estan condicionats per l'escassa dimensió de l'illa, que permet desplaçaments a qualsevol punt de forma ràpida, deixant que la centralitat sigui una condició cada cop menys rellevant en la localització de certs tipus d'establiments, probablement d'aquells que la població no en realitza un consum diari o molt freqüent.

Amb la finalitat de corregir les deficiències de la primera tipologia anem, tot seguit, de la mateixa manera que ho va fer Quintana¹⁰¹, a treballar amb dades absolutes i tenint en compte únicament els tipus d'establiments considerats com a no turístics¹⁰². D'aquesta forma es pretén treballar només amb aquells establiments que s'ajustin a l'ús majoritari de la població resident.

¹⁰⁰ Ha de tenir-se en compte a l'hora de contrastar ambdós resultats, de la mateixa manera que en els de la següent classificació amb dades absolutes, que les fonts de 1970 i 2011 no són les mateixes. Per 1970 era la Matricula Industrial i per 2011 el CNAE-09, on aquesta darrera arriba a una precisió molt més acurada en la classificació de les dades. Òbviament això té conseqüències sobre els resultats i en la comparabilitat d'ambdós anàlisis.

¹⁰¹ Ha de tenir-se en compte que Quintana per excloure aquells establiments al detall i serveis turístics, com per exemple, "*hosteleria de hoteles, albergues, pensiones, fondas, casas de viajeros [...]*" (1979: 93), va haver d'excloure també altres tipus d'establiments considerats com a no turístics. Això és degut a l'escassa diversitat dels grups que establia la Matricula Fiscal de 1970, encara que l'autor ho justifica degut a que "*creemos que en el conjunto de estos establecimientos (veure Quintana, 1979: 93) el peso turístico es tan aplastante que queda ampliamente justificada su exclusión para nuestros objetivos*".

¹⁰² Al 2011, tot partint del CNAE09, es consideren turístics els següents tipus d'establiments "5510 – *Hotels i allotjaments similars*; 5520 – *Allotjaments turístics i altres allotjaments de curta estança*; 5530 – *Càmpings i aparcaments per caravanes*; 5590 – *Altres allotjaments*" a més, també s'han classificat com a turístics els següents grups degut a l'alt nombre d'establiments que els representen com a conseqüència de l'activitat turística: "7711 – *Lloguer d'automòbils i vehicles de motor lleugers*; 7734 – *Lloguer de mitjans de navegació*; 5610 – *Restaurants i llocs de menjar*; 5621 – *Provisió de menjars preparats per esdeveniments*; 5629 – *Altres serveis de menjars*; 5630 – *Establiments de begudes*" (www.ine.es)

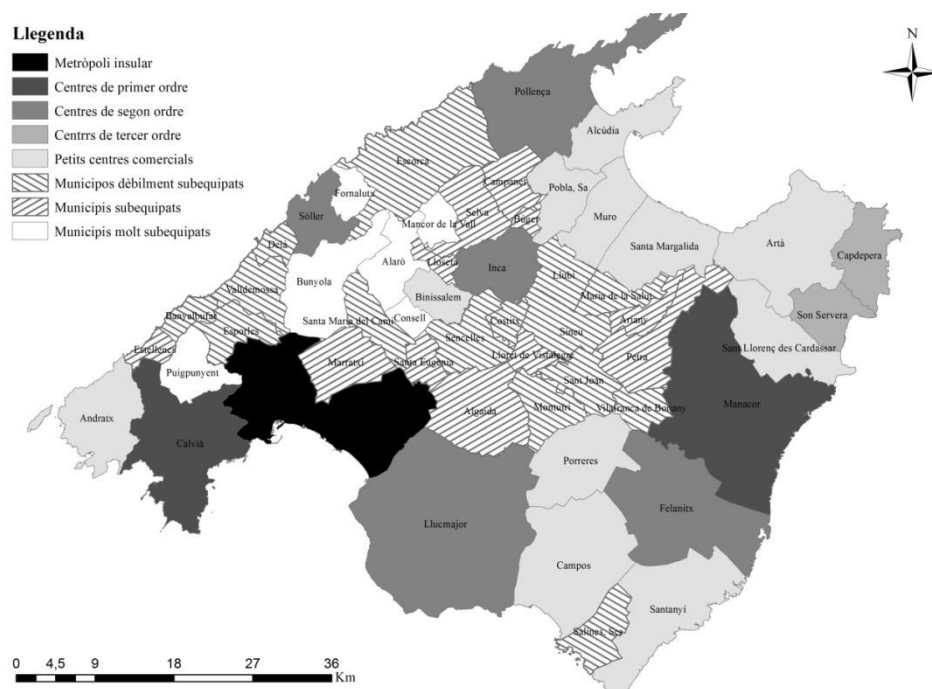
Per elaborar la segona tipologia s'han tingut en compte les dades referides al GVP, igual que a la tipologia anterior, però a diferència d'aquesta, s'ha treballat amb la quantitat absoluta d'establiments comercials (excepte els turístics). D'aquesta manera es corregeixen les deficiències de la tipologia anterior, evitant treballar amb dades relatives d'establiments a les dues variables.

Ara bé, tot i aplicar la mateixa tipologia que Quintana, la classificació dels municipis per 2011 té diferents rangs quantitius degut a la necessitat d'adaptar les noves magnituds existents, tant de població, com d'establiments. Finalment, coneixent aquestes diferències, s'ha utilitzat, de la mateixa forma que a la primera tipologia, el mètode de la desviació estàndard per la classificació dels municipis.

La importància d'aquesta segona tipologia recau en que permet mitigar la influència del turisme en el sistema comercial, i obtenir així un reflex de quina és l'estructura comercial del sistema urbà pels residents. Contrastant les dues Figures (76 i 77) pot veure's com:

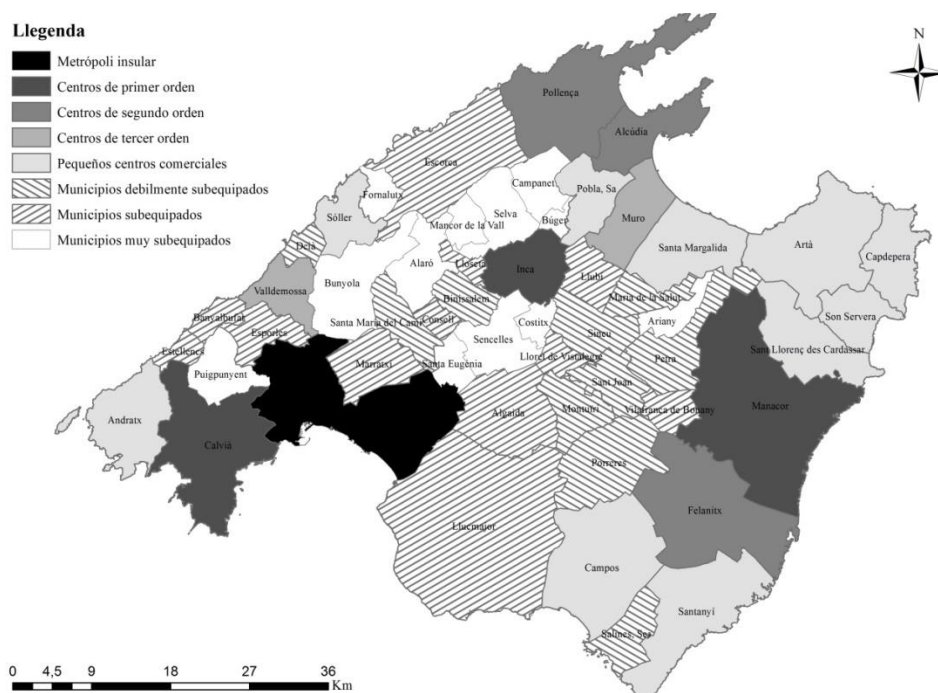
1. En els darrers 40 anys s'ha reforçat la importància d'Inca. El fet que aquest municipi, juntament amb Palma-Calvià i Manacor, formi part dels centres de primer ordre, porta a constatar, tot i la indiscutible influència turística, la resistència de l'estructura tripoïdal del sistema urbà preturístic (Rullan, 2002: 321-6). Estructura que també s'ha destacat mitjançant la figura de les àrees micropolitanes a l'anàlisi de la mobilitat (capítol 7).
2. Els municipis costaners mantenen majoritàriament la seva importància comercial. Destaquen com a casos oposats Alcúdia i Lluçmajor, els quals, com enclavaments d'explosió turística de diferent època, semblen respondre a causes contràries de redistribució, tant comercial com poblacional. Els municipis costaners, per la seva importància turística, han estat progressivament concentradors de població i establiments, principalment a partir des dels anys 1950-60.
3. Els municipis d'interior es troben més subequipats l'any 2011 que el 1970.

Figura 76. Segona tipologia d'equipament comercial municipal, 1970



Font: Quintana, 1979.

Figura 77. Segona tipologia d'equipament comercial municipal, 2011



Font: Elaboració pròpia.

En definitiva, la principal diferència entre la primera i la segona tipologia recau en la influència del sector turístic. La primera tipologia respondria tant a la freqüentació de la població resident com de la turística, mentre la segona tipologia respondria, en major mesura, als establiments més freqüentats per la població resident. Com ens mostra la Figura 77, segueix encara present l'estructura urbana preturística, que caracteritzava els primers estudis del sistema comercial insular (Fontana, 1963).

8.7 Conclusió: els establiments al detall i els serveis com a indicadors de la redistribució dels contrapesos urbans

A partir de l'anàlisi del sistema urbà de Mallorca en base a l'evolució dels establiments comercials al detall i els serveis, entre 1970 i 2011, pot afirmar-se que, al llarg d'aquests darrers 40 anys, el sistema urbà mallorquí ha modificat de manera notable la seva jerarquia, tal com afirmàvem en la nostra hipòtesi inicial.

La confirmació de la hipòtesi de partida ha estat obtinguda mitjançant el càlcul de les correlacions, on s'ha comprovat que la redistribució dels establiments ha evolucionat en la mateixa direcció que ho ha fet la població. Ara bé, ha de tenir-se en compte que, actualment, el criteri de centralitat que regeix la redistribució de població i d'establiments no és exactament el mateix que definia la Teoria de Llocs Centrals, sinó que la centralitat és exercida també pels establiments especialitzats en l'activitat turística, com poden ser els allotjaments turístics, els quals es localitzen en el territori en funció d'un seguit d'atractius i oportunitats. Aquest fet, ha alterat les dinàmiques preturístiques de localització de població i establiments fins a arribar a una distribució més equilibrada dins del sistema urbà. Tot i això, les dinàmiques existents no deixen buit de contingut el concepte de centralitat que defineix la TLC, sinó que més aviat el complementen.

No ocorre el mateix en quant a la distribució dels tipus d'establiments, la qual no es correspon amb la de les altres dues variables. Ha estat mitjançant la profundització de la relació entre població i diversitat d'establiments, a través de la metodologia de Riera (1988) de la que poden trobar-se els resultats a l'Annex 10, que s'ha observat com no es produeixen diferències significatives de diversitat comercial entre l'interior i el litoral de l'illa. D'aquesta manera, la no relació entre, per una banda, els diferents tipus d'establiments i, per altra, el volum de població i d'establiments, es deu a la major freqüència amb la que aquests darrers es troben principalment localitzats als municipis costaners. Aquest fet confirma que aquesta variable no segueix els

criteris de centralitat clàssics, sinó que només és a partir de la freqüència d'un major volum de tipus d'establiments turístics que s'aconsegueix un major volum de població i establiments.

D'altra banda, mitjançant les tipologies classificatòries construïdes pel propi Quintana, s'ha pogut veure com la importància dels diferents municipis dins el sistema comercial de l'illa varia en funció de si es considera el total d'establiments, o únicament aquells entesos com no turístics. En absència dels tipus d'establiments turístics resorgeix, tot i que de forma difuminada, el sistema urbà preturístic, estructurat a partir dels municipis capçalera d'Inca, Palma i Manacor.

Finalment, cal esmentar el paper de Palma dins del sistema urbà. Encara que actualment tingui dins dels seus límits municipals el 46,6% de la població i el 46,1% dels establiments de tota l'illa, no s'hi troben ubicats, com també demostrava Quintana, tots els tipus d'establiments classificats pel CNAE09. Aquest fet, juntament amb el que el 100% de la diversitat no es trobi a la capital insular, posa en qüestió, de nou, les nocions de la macrocefàlia i centralització com a característiques dominants del sistema urbà mallorquí. I confirmar, de nou, que les jerarquies del sistema urbà tendeixen a mitigar-se a mesura que el territori s'integra.

Capítol 9. Conclusions generals

9. Conclusions generals

Arribats al final del camí, correspon ara anunciar les respostes que es pot donar a les preguntes de recerca i comprovar fins a quin punt podem considerar confirmades les nostres hipòtesis de partida. Abans de fer-ho, però, resulta interessant revisar els objectius que ens plantejàvem a l'inici de la nostra investigació per tal de confirmar si, un cop analitzades les cinc variables que constitueixen els capítols centrals de la tesi doctoral, pot considerar-se que han estat assolits. Per això, tot seguit cal recordar en primer lloc els objectius principals, els quals, com s'ha exposat al capítol introductori, són els de més abast i representen els plantejaments globals de la recerca:

1. *Aprofundir en el coneixement del procés d'urbanització a Mallorca a partir de l'anàlisi de diferents variables territorials, prestant especial atenció a l'evolució de Palma i al procés de metropolitanització generat a l'entorn de la ciutat.*
2. *Estudiar la relació entre la realitat urbana de Palma, l'atolament turístic del litoral i l'interior de l'illa.*
3. *Contribuir al debat metodològic a partir de l'aplicació en el context mallorquí de diversos mètodes d'anàlisi de les variables urbanes i metropolitanes.*

Mitjançant el seguit de metodologies aplicades ens hem volgut aproximar a la comprensió de l'evolució del conjunt del sistema urbà mallorquí, així com de forma més concreta a l'abast de la ciutat. Ha estat d'aquesta manera que hem tractat d'assolir els objectius principals, per a la discussió dels quals però, cal tanmateix entrellçar els resultats de les cinc variables analitzades com tot seguit farem.

A més, com s'ha anat veient, per cada una de les cinc variables s'han tractat d'assolir els objectius específics detallats també al primer capítol, juntament amb les hipòtesis corresponents, les quals han anat debatent-se successivament. Aquestes guarden una estreta relació amb les preguntes de recerca, a les quals es donarà resposta així mateix en el present capítol. Com es veurà a continuació, la diferència entre les hipòtesis i les preguntes de recerca, elaborades en conseqüència unes amb les altres, recau en que mentre les primeres s'han debatut i, en bona mesura, resolt al llarg de cada un dels capítols de forma particularitzada, amb la resposta a les preguntes de recerca busca precisament oferir una visió integrada dels diferents resultats. D'aquesta manera, es pretén integrar tant com sigui possible els resultats de les diferents variables estudiades i aproximar-nos al màxim a l'assoliment dels objectius principals. Vegem

ara, doncs, una per una, quines són les respostes que, d'acord amb els resultats obtinguts, podem donar a cada una de les cinc preguntes de recerca inicialment plantejades.

Pot afirmar-se que la realitat urbana de Palma té una naturalesa clarament supramunicipal? Si és així, quins són els seus límits?

La realitat urbana de Palma, que actualment és encara definida i, en bona mesura, gestionada a partir dels límits administratius municipals, té sens dubte un abast supramunicipal. Això, ja podia intuir-se inicialment amb la classificació dels municipis urbans identificats al voltant de Ciutat que s'ha presentat en el capítol quart. Ara bé, la plena certesa respecte la qüestió ha estat obtinguda a partir de diverses comprovacions. Per una banda des de la perspectiva morfològica, mitjançant l'aplicació del mètode NUREC, és a dir, des de la constatació que la urbanització tangible que s'estén sobre el territori per formar un continu urbà, forma una taca urbana que s'estén no només en el municipi de Palma sinó que abasta fins a tres municipis adjacents – Marratxí, Calvià i Lluçmajor –. Aquesta taca, a més, s'ha estès àmpliament en els darrers 15 anys, des de que va ser delimitada per primer cop el 1994. Aquesta constatació ha estat perfeccionada, tot incorporant a la pròpia metodologia xifres referents al nombre de places turístiques i a la quantitat de places programades en sòl vacant i per l'extensió de les parcel·les. Ara bé, l'aplicació del mètode morfològic ha evidenciat així mateix les limitacions d'aquesta aproximació. En efecte, si per un costat permet confirmar de manera irrefutable el caràcter supramunicipal de la realitat urbana de Palma, per altra banda, resulta evident que no permet encabir-hi tot l'abast, ni copsar-ne tota la complexitat.

Per tal de tractar de superar aquestes limitacions, s'ha adoptat una segona perspectiva: l'estudi d'aquelles dinàmiques que no podrien de ser detectades prèviament a partir d'una fotografia aèria o canvis en els usos del sòl. Ens referim concretament a les profundes variacions en els patrons de mobilitat, els quals estan en relació al seu torn amb la difusió de la població i de les activitats comercials arreu de l'illa, canvis que s'han analitzat als capítols sisè, setè i vuitè.

Així, amb l'aplicació dels mètodes de delimitació dels sistemes urbans des d'un punt de vista funcional s'ha obtingut una mesura complementària de l'extensió de l'àrea urbana de Palma. Si aquesta es defineix amb els mètodes canònics més habitualment acceptats – els del *Bureau of Census* dels EUA – tot tenint en compte la mitjana de mobilitat laboral pròpia, la definitiva CBSA metropolitana de Palma-Calvià que abasta un territori de 23 municipis, 1.506,6 km² i 595.903 residents habituals. Es tracta de la primera delimitació del sistema urbà de Mallorca a partir de la utilització d'aquest mètode i els seus resultats permeten constatar la seva creixent

integració. Ara bé, també aquest mètode ha mostrat algunes carències, en particular pel què es refereix a la dificultat d'aplicar-lo en àmbits on la mobilitat turística té un gran pes, de tal forma que els desplaçaments residència - treball de la població censada tenen una significació menor que en d'altres territoris.

El caràcter supramunicipal de la realitat urbana de Palma resulta així comprovat, tanmateix la seva delimitació inequívoca roman problemàtica. De fet, si la separació física entre la ciutat i el camp va rompre's a l'illa de Mallorca a inicis del segle XX arran de l'enderrocament de les murades que definien Palma, més d'un segle després, s'ha arribat a un nou estadi on la ciutat i el límit han esdevingut conceptes inconciliables, de tal manera que resulta molt difícil delimitar la ciutat en el seu sentit tradicional. L'aplicació dels mètodes de delimitació permeten evidenciar que els límits municipals són insuficients per definir la ciutat de Palma. Així ho mostren els dos mètodes de delimitació metropolitana aplicats, el mètode NUREC i el mètode CBSA, els quals aporten sens dubte una visió prou complexa i interessant de la realitat metropolitana de l'illa de Mallorca. Ara bé, la discussió sobre el seu abast no queda tancada, segurament perquè des del punt de vista conceptual no pot quedar-hi.

No voldríem de cap manera que la constatació d'aquesta dificultat de delimitació inequívoca des del punt de vista científic pogués ser invocada com excusa per a la inacció des del punt de vista de les polítiques públiques. Així doncs, tot i que des de l'àmbit científic resulti impossible conèixer fins on arriba la ciutat, al nostre entendre, es fa patent la necessitat de gestionar a escala supramunicipal les dinàmiques urbanes que genera Palma, principalment, sobre aquells municipis més propers al municipi originari. Tal com ha pogut veure's en els capítols dedicats a la forma urbana i a la dinàmica funcional, és sobretot en els municipis limítrofs al municipi de Palma on es reflecteixen les principals dinàmiques metropolitanes. Per això, administrar i gestionar a nivell supramunicipal els fenòmens que es donen a aquesta escala és el pas immediat que s'hauria de donar tan aviat com sigui possible. La cooperació i coordinació entre els municipis per a l'administració d'un espai que funciona a una escala superior a la dels àmbits administratius que l'integren és un requeriment clau per la prosperitat d'un territori amb tanta capacitat de transformació interna, i per la seva irradiació sobre la resta de l'illa.

És innegable l'existència d'una macrocefàlia urbana a l'illa de Mallorca? En cas que així sigui, aquesta tendeix a afeblir-se o a enfortir-se?

La característica que tradicionalment s'ha considerat el principal tret distintiu del sistema urbà mallorquí, la macrocefàlia de Palma, és una realitat innegable, però, tendeix a afeblir-se. De fet, aquesta afirmació ha estat construïda a partir de l'estudi de cada una de les variables analitzades i progressivament enfortida per les conclusions assolides en cada una d'elles.

L'anàlisi dels límits administratius en relació amb el fenomen urbà han permès posar en relleu que, efectivament, Palma és el centre de major ordre. Això no es refereix exclusivament, però, a l'àmbit municipal. Des del punt de vista taxonòmic, la classificació dels termes municipals entre urbans i rurals ha permès definir una gran àrea que compren fins a 8 municipis urbans continus a l'entorn de Palma. D'aquesta manera, des de la perspectiva administrativa, Palma i el seu entorn s'afermen com el principal centre de l'illa amb capacitat per emetre influència sobre un ampli seguit de municipis que, partint dels criteris de la metodologia, hi queden vinculats.

En segon lloc, mitjançant l'anàlisi de la forma urbana, s'ha mostrat com el continu urbà de Ciutat, prenent de referència els criteris definits per NUREC (1994), ha augmentat de manera assenyalada en els darrers 20 anys. Tanmateix, com acaba d'exposar-se més amunt, considerant les possibilitats d'evolució futura de l'àrea urbana continua a partir de la disponibilitat de sòl vacant, s'ha demostrat que la capacitat de creixement de l'aglomeració central tendirà a estancar-se. Això es deu a que el nombre de places potencials previstes –turístiques i residencials– són més altes en aquelles àrees no incloses ni adjacents al continu urbanitzat de Ciutat. Així, es confirma també en l'entorn immediat de Ciutat el procés de dispersió de la urbanització i, en conseqüència, de la població sobre el territori. Com s'ha pogut veure, el punt d'inflexió el marca Calvià. El segon municipi amb més població de l'illa és limítrof a Palma i en funció de quina sigui l'evolució futura del volum de població empadronada, de les places turístiques i de la consolidació de les places potencials en sòl vacant, el municipi s'adherirà i es consolidarà com a part de l'aglomeració central o, pel contrari, seguirà, des del punt de vista morfològic, com una entitat separada. De fet, la major part de places potencials en sòl vacant ubicades fora del continu urbanitzat identificat són la causa que el municipi no quedi adherit a l'aglomeració de Palma l'any 2011. Al nostre entendre, un dels principals indicadors de l'evolució del sistema urbà mallorquí serà el fre a la incorporació futura de municipis a l'aglomeració central actual mesurable a partir de criteris morfològics.

Encara que en els darrers 20 anys el continu urbà s'hagi consolidat morfològicament i que, en termes absoluts, fins l'any 2011, el municipi de Palma no hagi perdut població, en xifres

relatives la realitat és diferent. Mitjançant l'anàlisi de la variable poblacional, s'ha pogut demostrar que va ser l'any 1982 quan Ciutat va arribar al punt màxim de pes relatiu (54,5%), des de llavors ha disminuït progressivament fins a arribar l'any 2011 a un 46,6%. Aquesta pèrdua de pes relatiu no s'explica pas pel fet que part del creixement de la ciutat s'hagi produït en aquells municipis adjacents als límits administratius del terme municipal central, sinó al contrari, hem demostrat que fins i tot si prenem com a referència el continu urbanitzat definit mitjançant els criteris del mètode NUREC, la població que hi resideix continua perdent pes relatiu en relació amb els municipis més allunyats del continu urbà identificat. Aquesta constatació és plenament confirmada a través de l'anàlisi a partir del model rank-size, del càlcul de l'índex de primàcia i de la parametrització dels índexos de concentració. Des del punt de vista poblacional, doncs, la "macrocefàlia" mallorquina, tant la que es deriva del pes del municipi central com del conjunt de la conurbació, tendeix a reduir-se.

En quart lloc, amb l'aplicació del mètode d'anàlisi i delimitació metropolitana de l'OMB (2010), amb dades de 2001 i 2011, ha pogut comprovar-se que en aquesta darrera dècada s'han produït canvis significatius també des del punt de vista funcional. Per una banda, l'anàlisi més ajustat mitjançant la mitjana de mobilitat adaptada a la realitat mallorquina (20%), mostra que Calvià passa a incorporar-se com a municipi central, juntament amb Palma, a l'àrea metropolitana funcional, reflectint així l'evolució de la capçalera del sistema urbà mallorquí. D'altra banda, i en estreta relació amb el fet que Calvià hagi esdevingut municipi central, ens trobem amb el fet que s'ha produït una redistribució de la mobilitat en sentit oposat a la gravitació cap a la capital, on han estat els municipis del litoral els que han actuat vertaderament de contrapès. Així ho mostra el fet que en un context de reducció generalitzada de l'autocontenció municipal, la mitjana de mobilitat obligada entre Palma i "Sa Part Forana" no hagi augmentat, sinó, que s'hagi mantingut al voltant del 20% tant al 2001 com al 2011. Això ens indica clarament que la relació entre el conjunt dels municipis de l'illa i Ciutat comença a veure's alterada per la conseqüència de la redistribució de la població i els llocs de treball cap al litoral, i fins i tot cap a alguns municipis del Pla.

En darrer lloc, l'anàlisi de l'activitat comercial creuada amb la variable població ha permès afirmar que ambdues variables (població i establiments al detall i serveis) han evolucionat en el mateix sentit, la qual cosa reforça de nou l'argument de l'afebliment de les jerarquies territorials i, per tant, de la macrocefàlia. A més, aquest resultat posa de relleu que probablement aquesta redistribució també pugui afectar a altres variables aquí no estudiades, com pot ser l'activitat industrial, activitats comercials a l'engròs, activitats de temps lliure i oci, l'habitatge o el preu del sòl, entre d'altres.

Ara bé, tot i que hem pogut verificar que la macrocefàlia tendeix a afeblir-se, és evident que resta un llarg camí a recórrer pel que fa al seu anàlisi. Al nostre entendre, les properes aproximacions haurien de girar entorn a l'estudi de la localització i distribució d'aquells elements considerats generadors de polarització de població, activitat i, sobretot, fluxos de mobilitat sobre el territori (com ara centres comercials, centres logístics, àrees de serveis, etc.). Aquesta seria la forma mitjançant la qual es podria arribar més lluny, i, a més de valorar l'estat de la qüestió i predir-ne l'evolució futura, podrien avaluar-se les causes que la provoquen i, en conseqüència, fer propostes per contribuir a gestionar la situació d'una manera ordenada i planificada.

La jerarquia del sistema urbà mallorquí tendeix a reforçar-se o, per contra, a diluir-se? Les desigualtats en les dotacions de serveis i l'assentament de la població porten a l'existència d'un sistema urbà desequilibrat?

El primer indicador que ens permet aproximar-nos a la resposta d'aquesta tercera pregunta de recerca és la confirmació de la segona, és a dir, el primer indici de pèrdua de jerarquia és l'afebliment de la macrocefàlia. La dispersió de població des de Ciutat i de la resta de la conurbació cap a la resta de l'illa, reforça la noció de l'afebliment de la jerarquia del sistema urbà mallorquí.

Tanmateix, ha estat amb l'anàlisi del comerç al detall i els serveis que ha pogut confirmar-se plenament aquesta tendència. En efecte, el nombre d'establiments comercials i els serveis s'ha redistribuït sobre l'illa en el mateix sentit que la població. Aquest indicador representa la inversió del procés concentrador de les activitats sobre les principals àrees urbanes que havia estat la tendència tradicional. Així, com en d'altres sistemes urbans mediterranis, pot afirmar-se també en el cas mallorquí, que la dispersió de la població, l'ocupació i els serveis sobre l'espai ha tendit a reduir diferències entre Ciutat i el conjunt de l'illa. Tal com s'ha explicat en el segon capítol, tot seguint les nocions de Francesco Indovina, una de les principals diferències entre els conceptes d'urbanització dispersa i ciutat difusa és la presència i la progressiva dispersió dels serveis i activitat comercial. D'aquesta manera, que la població i els establiments al detall i els serveis hagin evolucionat redistribuint-se en el mateix sentit sobre el territori insular, sembla indicar una evolució en direcció cap a un afebliment de la jerarquia, però encara més, cap a la caracterització del conjunt del territori amb aspectes propis de la ciutat. Que els resultats obtinguts en l'anàlisi de les variables exposades per l'illa de Mallorca coincideixin en bona mesura en l'evolució del procés d'urbanització descrita per l'autor italià, qualifica el territori mallorquí com un espai que, tot i la peculiaritat dels usos turístics (o precisament a mercès

d'aquests), participa d'alguns dels trets comuns al procés de metropolitanització de les principals àrees urbanes de la mediterrània europea.

Ara bé, l'anàlisi de les estructures comercials i els serveis ens ha permès arribar més lluny. Com ja exposava Albert Quintana a la seva tesi doctoral, el procés de construcció d'aquesta estructura urbana cada cop més equilibrada no es fruit del clàssic procés de concentració de població i establiments que defineix la Teoria de Llocs de Centrals, sinó que s'ha vist àmpliament alterada pel turisme. Tant és així, que ha estat la pròpia evolució i les possibilitats de creixement de l'activitat turística la que ha generat en gran mesura el procés de dispersió, degut a que han estat els tipus d'establiments turístics, com per exemple els allotjaments, els creadors de centralitat. De fet, l'evolució d'aquest procés fins a l'actualitat ha estat el que ha contribuït de manera decisiva a apaivagar les diferències significatives entre les parts oposades en les que històricament s'ha dividit l'illa –Ciutat, litoral i interior–.

És la realitat urbana mallorquina un sistema integrat funcionalment, en el que l'atracció de Palma presenta una influència de cada cop més aclaparadora sobre la resta de l'illa?

Com s'ha vist en la resposta de les dues preguntes de recerca anteriors, els conceptes de dispersió i jerarquia estan inversament relacionats. També és així amb el d'integració, en el cas mallorquí la integració del territori ha deixat de dependre de la polarització al voltant d'un únic centre. Això s'explica, sobretot, per una xarxa multifuncional d'interrelacions cada vegada més espessa. Així, partint de la confirmació de les dues hipòtesis anteriors, ha estat mitjançant l'anàlisi de la variable de la mobilitat obligada que s'ha confirmat plenament la integració funcional del sistema urbà mallorquí.

La disminució de l'autocontenció a la que ja ens hem referit més amunt, que en el conjunt de l'illa ha caigut en més de 16 punts percentuals en tot just deu anys, reflecteix clarament aquest avenç de la integració territorial, ja que mostra l'obertura i la interdependència dels municipis, si més no pel que fa a la mobilitat laboral. Com s'ha demostrat en el capítol pertinent, la caiguda de l'autocontenció implica la major obertura del mercat de treball local i, per tant, l'increment de la interdependència. Tanmateix, cal tenir en compte que la caiguda de l'autocontenció no es produeix pas per un increment dels fluxos envers la ciutat central des de la resta de l'illa. Al contrari, com hem vist, aquests tendeixen a mantenir-se estables pel que fa al seu pes relatiu. El creixement de la interdependència no és doncs resultat d'un increment de la polarització, sinó, com hem dit, de l'espessiment de les xarxes de relacions en tota l'illa. Les dades que hem aportat sobre la ubicació del comerç i els serveis fan preveure que els patrons de la mobilitat “no

obligada” segueixen també els mateixos patrons de la mobilitat laboral, fins i tot de manera encara més acusada pel que fa a la multidireccionalitat. Així, Mallorca es confirma com un territori que evoluciona cap a la dispersió de la urbanització, l’afebliment de les jerarquies dels serveis i la integració funcional. Transita d’aquesta manera cap un estadi més complex d’estructura urbana, que fuig de les formes clàssiques del fenomen de la urbanització.

Pot afirmar-se, en l’actualitat, que la realitat metropolitana de Palma abasti el conjunt de l’illa?

Un cop debatudes les quatre preguntes de recerca anteriors, la resposta de la cinquena ha esdevingut prou complexa. Això és així degut a que, per un costat, hem confirmat la dificultat de delimitar des de l’àmbit científic l’abast de la ciutat de Palma (i, de fet, de qualsevol altra ciutat) i, per altre, hem constatat que el conjunt del territori de Mallorca sembla haver adquirit moltes de les característiques pròpies d’una ciutat: la urbanització, l’accessibilitat, la presència i la varietat dels serveis, la diversitat de les activitats econòmiques, el paper secundari de les activitats agràries, la progressiva unificació de les formes de vida, entre altres.

Vegem, de tota manera, allò que hem après pel que fa a la delimitació metropolitana. Partint de l’aplicació dels mètodes de delimitació metropolitana amb criteris morfològics i funcionals, s’ha arribat a dues aproximacions sobre allò que seria l’àrea o el conjunt de municipis sobre els que la ciutat irradia major influència. De fet, mitjançant la seva mesura amb dades cada cop més actuals, s’ha mostrat com ambdues àrees metropolitanes – la morfològica i la funcional – resultants no han experimentat un creixement contundent en els darrers 20 i 10 anys respectivament, sinó que més aviat s’han estabilitzat.

Aquesta afirmació es fonamenta, per una banda, en els resultats de la delimitació de l’àrea metropolitana morfològica, que ens ha servit més aviat per confirmar el procés de dispersió, ja que la inclusió de Calvià dins de l’aglomeració central no acaba de consolidar-se degut a la major capacitat de creixement potencial en el sòl vacant fora del continu urbà. Així, paradoxalment, la dispersió ha actuat com a fenomen de contenció del creixement de l’aglomeració central des del punt de vista morfològic. Per altra banda, el mateix ha ocorregut amb el fenomen d’integració en la delimitació de l’àrea metropolitana funcional seguint criteris estrictes, on la disminució de l’autocontenció i l’escàs augment de la mitjana de mobilitat de treballadors de “Sa Part Forana” que es desplacen a Palma, mostren que el major nombre de desplaçaments són intermunicipals, però sense Palma com a principal destí, indicadors que,

igual que passa amb la variable morfològica, ens fan preveure la possible contenció de la futura extensió de l'àrea metropolitana funcional.

Així, si entenem els fenòmens de dispersió i integració detectats amb l'estudi d'aquestes dues variables com a característiques intrínseques de les ciutats, en aquest cas ens trobem amb que aquests fenòmens mostren els primers signes de contenció de l'expansió de la ciutat de Palma.

Llavors, al nostre entendre, el que estaria succeint és que el procés d'integració entre les diferents parts –Ciutat, litoral i pla– comença a ser prou intens i a convertir el sistema urbà de Mallorca en una ciutat en si mateixa. Però aquesta ciutat ja no és Palma, ni tan sols el resultat de l'expansió de Palma, és Mallorca tota sencera, de la qual Palma només n'és una part, òbviament, molt destacada.

De fet, aquesta afirmació vindria a corroborar, de manera afirmativa, una de les preguntes que va fer-se Albert Quintana a les conclusions de la seva tesi doctoral. L'autor es demanà, de forma ben premonitòria en els anys 1970 si no es trobava, de fet, davant “*la posibilidad de considerar al conjunto de Mallorca como una ciudad, por lo menos como una unidad urbana*” (Quintana, 1979: 114). L'autor anava, però, encara més enllà i afirmà “*esto supondría que la capital regional auténtica se situaría fuera del sistema mallorquín –por ejemplo en Barcelona–, lo que explicaría que Mallorca no presentase una estructura ecológica armónica con distribución jerárquica lognormal, por la sencilla razón que estaríamos ante un sistema incompleto*” (Quintana, 1979: 114). Aquesta darrera reflexió, també ben innovadora per la dècada dels '70, actualment pot considerar-se plenament incorporada en l'anàlisi geogràfic. Tanmateix, la predicció s'ha complert segurament d'una manera ben diferent a la que preveia Quintana. No és tant que Mallorca, com a sistema urbà, tingui una capçalera jeràrquica en la península (per exemple, Barcelona), sinó més aviat que l'illa està connectada amb una multitud de centres urbans –Barcelona, Berlín, Madrid, Düsseldorf, Manchester, Liverpool– en els quals part de la seva població –censada o no a l'illa– realitza activitats i troba serveis. De la mateixa manera, illa endins, la Mallorca actual no precisa tant d'una ciutat capçalera que compleixi amb els requisits de primer rang de centralitat, sinó que gaudeix d'una integració cada vegada més alta de tot el seu sistema urbà. És en funció del conjunt d'aquest sistema que Mallorca s'integra en el sistema urbà ibèric, europeu i mundial, a partir de la seva especialització en serveis turístics.

L'actual estructura urbana de l'illa s'adiu més a conceptes com “ciutat de ciutats” (Nel·lo, 2001) o “arxipèlag metropolità” (Indovina, 2005) que no pas a “macrocefàlia”, “dualitat” o “jerarquia”. Aquesta nova realitat requereix de nous i més eficients instruments de gestió. Instruments que permetin aprofitar les grans oportunitats que aquestes transformacions

ofereixen, així com fer front als problemes, també molt considerables, que les dinàmiques territorials aquí estudiades comporten.

Annexos

Annex 1. Classificació dels municipis en urbans o rurals (capítol 4)

	INE	Atlas	OECD	Eurostat
Alaró				
Alcúdia				
Algaida				
Andratx				
Ariany				
Artà				
Banyalbufar				
Binissalem				
Búger				
Bunyola				
Calvià				
Campanet				
Campos				
Capdepera				
Consell				
Costitx				
Deià				
Escorca				
Esporles				
Estellencs				
Felanitx				
Fornalutx				
Inca				
Lloret de Vistalegre				
Lloseta				
Llubí				
Llucmajor				
Manacor				
Mancor de la Vall				
Maria de la Salut				
Marratxí				
Montuïri				
Muro				
Palma				
Petra				
Pobla, Sa				
Pollença				
Porreres				
Puigpunyent				
Salines, Ses				
Sant Joan				
Sant Llorenç des Cardassar				
Santa Eugènia				
Santa Margalida				
Santa Maria del Camí				
Santanyí				
Selva				
Sencelles				
Sineu				
Sóller				
Son Servera				
Valldemossa				
Vilafranca de Bonany				

Font: Elaboració pròpia.

Annex 2. Classificació dels municipis en comarques, tenint de referència la comarcalització de V.M. Rosselló i Verger (1964) (capítol 4)

	Palma	Badia de Palma	Ponent	Tramuntana	Nord	Llevant	Pla	Raiguer	Migjorn	Sud
Palma	■									
Calvià										
Andratx										
Estellencs										
Puigpunyent										
Esporles										
Banyalbufar										
Valldemossa										
Bunyola										
Deià										
Sóller										
Fornalutx										
Escorca										
Pollença										
Alcúdia										
Sa Pobla										
Muro										
Santa Margalida										
Artà										
Capdepera										
Son Servera										
Sant Llorenç C.										
Manacor										
Llubí										
Maria de la S.										
Sineu										
Ariany										
Petra										
Costitx										
Lloret de V.										
Sant Joan										
Villafranca B.										
Porreres										
Montuiri										
Algaida										
Senselles										
Santa Eugènia										
Marratxí										
Santa Maria C.										
Alaró										
Consell										
Binissalem										
Lloseta										
Inca										
Mancor de la V.										
Selva										
Campanet										
Búger										
Felanitx										
Santanyi										
Ses Salines										
Campos										
Llucmajor										

■ Mancomunitats (2015)

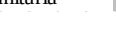
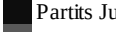
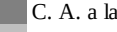
■ Espais Comarcals de Coordinació Territorial

■ Comarques Esports Base

■ Comarques Estadístiques, LAU 1

Font: Elaboració pròpia.

Annex 3. Classificació dels municipis en comarques, tenint de referència la comarcalització dels Partits Judicials de 1834 (capítol 4)

	Palma	Manacor	Inca	Marratxí	Calvià	Migjorn
Palma						
Calvià						
Andratx						
Estellencs						
Puigpunyent						
Banyalbufar						
Esporles						
Valldemossa						
Deià						
Sóller						
Fornalutx						
Bunyola						
Santa Maria C.						
Marratxí						
Santa Eugènia						
Senselles						
Algaida						
Llucmajor						
Campos						
Ses Salines						
Santanyí						
Felanitx						
Porreres						
Montuïri						
Sant Joan						
Vilafranca de B.						
Petra						
Ariany						
Manacor						
Sant Llorenç C.						
Son Servera						
Capdepera						
Artà						
Santa Margalida						
Maria de la S.						
Sineu						
Lloret						
Costitx						
Llubí						
Muro						
Sa Pobla						
Alcúdia						
Pollença						
Escorca						
Alaró						
Consell						
Binissalem						
Mancor de la V.						
Selva						
Campanet						
Búger						
Inca						
Llubí						
	 Partits Judicials			 C. A. a la Drogodependència		
	 Sectors d'Inspecció Sanitària			 Oficines d'Escolarització		

Font: Elaboració pròpia.

Annex 4. Població (2011) recollida segons el Cens i el Padró (capítol 6)

	Cens 2011	Padró 2011
Alaró	5.273	5.438
Alcúdia	18.914	19.243
Algaida	5.272	5.273
Andratx	11.234	11.919
Ariany	892	883
Artà	7.562	7.553
Banyalbufar	559	592
Binissalem	7.640	7.601
Búger	1.014	1.047
Bunyola	6.270	6.232
Calvià	49.807	52.451
Campanet	2.536	2.612
Campos	9.712	9.862
Capdepera	11.281	11.858
Consell	3.778	3.789
Costitx	1.113	1.133
Deià	684	752
Escorca	258	284
Esporles	4.845	4.956
Estellencs	363	402
Felanitx	18.045	18.482
Fornalutx	695	698
Inca	30.359	29.966
Lloret de Vistalegre	1.308	1.290
Lloseta	5.690	5.703
Llubí	2.235	2.299
Llucmajor	35.995	36.959
Manacor	40.348	40.873
Mancor de la Vall	1.321	1.324
Maria de la Salut	2.122	2.204
Marratxí	34.538	34.385
Montuïri	2.856	2.872
Muro	7.010	6.970
Palma	402.044	405.318
Petra	2.876	2.919
Pobla, Sa	12.999	12.881
Pollença	16.057	16.114
Porreres	5.459	5.544
Puigpunyent	1.878	1.970
Salines, Ses	5.007	5.272
Sant Joan	2.029	1.985
Sant Llorenç des Cardassar	8.490	8.963
Santa Eugènia	1.686	1.640
Santa Margalida	11.725	11.718
Santa Maria del Camí	6.443	6.270
Santanyí	12.427	13.095
Selva	3.699	3.697
Sencelles	3.113	3.128
Sineu	3.696	3.687
Sóller	13.882	14.148
Son Servera	11.915	12.195
Valldemossa	1.990	2.007
Vilafranca de Bonany	2.984	2.958

Font: Elaboració pròpia.

Annex 5. Autocontenció (%) per 2001 i 2011 i diferència en punts percentuals (capítol 7)

	2001	2011	Diferència 2011-2001
Alaró	44,3	27,39	-16,91
Alcúdia	85,32	62,86	-22,46
Algaida	49,08	36,79	-12,29
Andratx	74,3	47,33	-26,97
Ariany	44,4	33,33	-11,07
Artà	74,26	55,12	-19,14
Banyalbufar	58,14	37,74	-20,4
Binissalem	51,86	33,63	-18,23
Búger	50,75	24,66	-26,09
Bunyola	23,54	23,74	0,2
Calvià	73,56	58,66	-14,89
Campanet	38,65	23,76	-14,89
Campos	72,61	43,71	-28,9
Capdepera	94,69	70,31	-24,39
Consell	50,17	21,9	-28,27
Costitx	29,93	25,3	-4,63
Deià	54,81	79,59	24,78
Escorca	88,43	63,89	-24,54
Esporles	38,01	25,83	-12,18
Estellencs	80,47	43,33	-37,14
Felanitx	75,72	62,22	-13,5
Fornalutx	34,08	38,18	4,1
Inca	70,18	48,84	-21,34
Lloret de Vistalegre	42,72	39,25	-3,47
Lloseta	56,01	32	-24,01
Llubí	36,83	35,71	-1,12
Llucmajor	53,83	34,75	-19,08
Manacor	91,64	69,89	-21,75
Mancor de la Vall	50,31	24,51	-25,8
Maria de la Salut	54,37	33,56	-20,81
Marratxí	25,22	21,92	-3,3
Montuïri	54,63	36,92	-17,71
Muro	64,31	47,16	-17,15
Palma	89,58	78,93	-10,65
Petra	47,65	47,09	-0,56
Pobla, Sa	65,47	47,14	-18,33
Pollença	88,11	71,19	-16,92
Porres	61,11	41,53	-19,58
Puigpunyent	39,37	25,34	-14,03
Salines, Ses	82,3	39,46	-42,83
Sant Joan	55,56	40	-15,56
Sant Llorenç des Cardassar	80,04	52,72	-27,32
Santa Eugènia	38,88	29,77	-9,11
Santa Margalida	81,08	50,69	-30,39
Santa Maria del Camí	37,09	25,73	-11,36
Santanyí	85,13	75,73	-9,4
Selva	49,95	23,66	-26,29
Sencelles	63,35	25,74	-37,61
Sineu	54,7	44,63	-10,07
Sóller	72,04	58,69	-13,35
Son Servera	87,4	53,64	-33,76
Valldemossa	49,23	47,7	-1,53
Vilafranca de Bonany	42,91	33,15	-9,75
Mitjana anual	59,58	42,94	-16,64

Font: Elaboració pròpia.

Annex 6. Mobilitat residència - treball 2001 (capítol 7)

	Total ocupats	Palma	Destinació més important exclosa Palma i l'autocontenció	
			<i>Municipi</i>	<i>Ocupats</i>
Alaró	1438	466	Inca	76
Alcúdia	4231	204	Pollença	107
Algaida	1581	613	Llucmajor	53
Andratx	2891	259	Calvià	466
Ariany	241	36	Manacor	34
Artà	2269	43	Capdepera	312
Banyalbufar	215	77	Calvià	4
Binissalem	1832	493	Inca	146
Búger	333	43	Inca	43
Bunyola	2090	1294	Calvià	78
Calvià	15172	3430	Andratx	308
Campanet	753	115	Alcúdia	85
Campos	2267	173	Santanyí	102
Capdepera	3600	31	Artà	69
Consell	895	241	Inca	60
Costitx	274	80	Inca	44
Deià	208	72	Sóller	11
Escorca	121	7	Inca	5
Esporles	1618	869	Calvià	35
Estellencs	128	17	Esporles	3
Felanitx	4810	294	Santanyí	485
Fornalutx	223	51	Sóller	73
Inca	8236	962	Alcúdia	382
Lloret de Vistalegre	316	103	Inca	16
Lloseta	1648	191	Inca	287
Llubí	467	111	Inca	57
Llucmajor	9547	3769	Calvià	119
Manacor	11462	276	Son Servera	192
Mancor de la Vall	318	36	Inca	63
Maria de la Salut	732	142	Santa Margalida	35
Marratxí	10063	6672	Calvià	251
Montuïri	875	246	Manacor	45
Muro	1838	101	Santa Margalida	205
Palma	139189	-	Calvià	5443
Petra	575	74	Manacor	129
Pobla, Sa	3759	209	Alcúdia	464
Pollença	5330	163	Alcúdia	313
Porreres	1422	253	Manacor	69
Puigpunyent	475	239	Calvià	26
Salines, Ses	1124	106	Santanyí	28
Sant Joan	639	137	Manacor	61
Sant Llorenç des Cardassar	2540	46	Manacor	233
Santa Eugènia	445	212	Marratxí	16
Santa Margalida	3018	110	Alcúdia	141
Santa Maria del Camí	1901	870	Marratxí	103
Santanyí	3523	164	Felanitx	199
Selva	975	99	Inca	232
Sencelles	704	140	Inca	42
Sineu	989	152	Inca	79
Sóller	4420	804	Deià	158
Son Servera	3801	104	Manacor	113
Valldemossa	711	310	Calvià	11
Vilafranca de Bonany	867	121	Manacor	215

Font: Elaboració pròpia.

Annex 7. Mobilitat residència - treball 2011 (capítol 7)

	Total ocupats	Palma	Destinació més important exclosa Palma i l'autocontenció	
			Municipi	Ocupats
Alaró	2355	1080	Binissalem	90
Alcúdia	6180	400	Pollença	190
Algaida	2120	775	Llucmajor	145
Andratx	3750	730	Calvià	800
Ariany	300	15		
Artà	2440	85	Manacor	230
Banyalbufar	265	110	-	-
Binissalem	2825	810	Inca	330
Búger	365	45	Inca / Sa Pobla*	40
Bunyola	2380	1115	Calvià	100
Calvià	18845	4545	Andratx	355
Campanet	905	175	Inca / Pollença*	90
Campos	3775	720	Llucmajor	180
Capdepera	3890	-	Artà / Manacor*	90
Consell	1530	705	Marratxí	70
Costitx	415	75	Inca	25
Deià	245	25	-	-
Escorca	180	-	-	-
Esporles	2265	1210	Calvià	85
Estellencs	150	60	-	-
Felanitx	6525	375	Santanyí	735
Fornalutx	275	60	Sóller	55
Inca	10730	2075	Alcúdia	375
Lloret de Vistalegre	535	145	Alcúdia	30
Lloseta	1875	485	Inca	320
Llubí	840	130	Inca	120
Llucmajor	14675	6625	Calvià	270
Manacor	13300	885	Sant Llorenç C.	365
Manacor de la Vall	510	120	Inca	115
Maria de la Salut	745	165	Manacor / Sineu*	40
Marratxí	15260	8920	Calvià	310
Montuïri	975	235	Manacor	85
Muro	2110	200	Santa Margalida	280
Palma	160955	-	Calvià	4775
Petra	1030	55	Manacor	175
Pobla, Sa	4370	295	Alcúdia	405
Pollença	5380	260	Alcúdia	495
Porreres	2155	395	Manacor	125
Puigpunyent	730	355	-	-
Salines, Ses	1495	170	Santanyí	130
Sant Joan	825	180	Manacor	120
Sant Llorenç des Cardassar	3120	70	Manacor	435
Santa Eugènia	655	235	-	-
Santa Margalida	3245	240	Alcúdia	270
Santa Maria del Camí	2410	865	Inca	95
Santanyí	3770	155	Felanitx	130
Selva	1395	345	Inca	380
Sencelles	1185	255	Inca	210
Sineu	1490	285	Inca	95
Sóller	5640	965	Escorca	85
Son Servera	3505	195	Manacor	385
Valldemossa	870	300	-	-
Vilafranca de Bonany	920	75	Manacor	230

*Municipis que reben el mateix nombre d'ocupats. Ocorre degut a l'arrodoniment de les dades per qüestions de confidencialitat.

Font: Elaboració pròpia.

Annex 8. Categories del CNAE09 utilitzades per l'anàlisi i reclassificació en menys grups (capítol 8)

(G) Comerç a l'engròs i al detall; reparació de vehicles de motor i motocicletes

(45) Venta i reparació de vehicles de motor i motocicletes

451	4511	Venta d'automòbils i vehicles de motor lleugers
452	4520	Manteniment i reparació de vehicles de motor
454	4540	Venta, manteniment i reparació de motocicletes i dels seus recanvis i accessoris

(47) Comerç al detall, excepte de vehicles de motor i motocicletes

471	4711	Comerç al detall en establiments no especialitzats, amb predomini en productes alimentaris, begudes i tabac
	4719	Altres comerç al detall en establiments no especialitzats
472	4721	Comerç al detall de fruites i hortalisses en establiments especialitzats
	4722	Comerç al detall de carn i productes càrnics en establiments especialitzats
	4723	Comerç al detall de peix i mariscs en establiments especialitzats
	4724	Comerç al detall de pa i productes de forn, confiteria i pastisseria en establiments especialitzats
	4725	Comerç al detall de begudes en establiments especialitzats
	4726	Comerç al detall de productes de tabac en establiments especialitzats
	4729	Altres comerç al detall de productes alimentaris en establiments especialitzats
473	4730	Comerç al detall de combustible per l'automoció en establiments especialitzats
474	4741	Comerç al detall d'ordinadors, equips perifèrics i programes informàtics en establiments especialitzats
	4742	Comerç al detall d'equips de telecomunicacions en establiments especialitzats
475	4751	Comerç al detall de tèxtils en establiments especialitzats
	4752	Comerç al detall de ferreteria, pintura i vidre en establiments especialitzats
	4753	Comerç al detall de catifes, moquetes i revestiments de parets i sòls en establiments especialitzats
	4754	Comerç al detall d'aparells electrodomèstics en establiments especialitzats
	4759	Comerç al detall de mobles, aparells d'il·luminació i altres articles d'ús domèstic en establiments especialitzats
476	4761	Comerç al detall de llibres en establiments especialitzats
	4762	Comerç al detall de diaris i articles de papereria en establiments especialitzats
	4764	Comerç al detall d'articles esportius en establiments especialitzats
	4765	Comerç al detall de jocs i joguines en establiments especialitzats
477	4771	Comerç al detall de peces de roba de vestir en establiments especialitzats
	4772	Comerç al detall de calçat i articles de cuir en establiments especialitzats
	4773	Comerç al detall de productes farmacèutics en establiments especialitzats
	4774	Comerç al detall d'articles mèdics i ortopèdics en establiments especialitzats
	4775	Comerç al detall de productes cosmètics i higiènics en establiments especialitzats

	4776	Comerç al detall de flors, plantes, llavors, fertilitzants, animals de companyia i aliments pels mateixos en establiments especialitzats
	4777	Comerç al detall d'articles de rellotgeria i joieria en establiments especialitzats
	4778	Altres comerç al detall d'articles nous en establiments especialitzats
	4779	Comerç al detall d'articles de segons mà en establiments especialitzats
478	4781	Comerç al detall de productes alimentaris, begudes i tabac en llocs de venda i mercats de productes alimentaris
	4782	Comerç al detall de productes tèxtils, peces de vestir i calçat en llocs de venda i en mercats
	4789	Comerç al detall d'altres productes en llocs de venda i en mercats
479	4791	Comerç al detall per correspondència o Internet
	4799	Altres comerç al detall no realitzat ni en establiments, ni en llocs de venda ni en mercats

(I) Hosteleria*(55) Serveis d'allotjament*

551	5510*	Hotels i allotjaments similars
552	5520*	Allotjaments turístics i altres allotjaments de curta estança
553	5530*	Càmpings y aparcaments per caravanes
559	5590*	Altres allotjaments

(56) Serveis de menjar i begudes

561	5610*	Restaurants i llocs de menjar
562	5621*	Provisió de menjars preparats per esdeveniments
	5629*	Altres serveis de menjars
563	5630*	Establiments de begudes

(N) Activitats administratives i serveis auxiliars*(77) Activitats de lloguer*

771	7711*	Lloguer d'automòbils i vehicles de motor lleugers
772	7721	Lloguer d'articles d'oci i esportius
	7722	Lloguer de cintes de vídeo i discs
	7729	Lloguer d'altres efectes personals i articles d'ús domèstic
773	7731	Lloguer de maquinària i equip d'ús agrícola
	7732	Lloguer de maquinària i equip per la construcció i enginyeria civil
	7733	Lloguer de maquinària i equip d'oficina, inclosos ordinadors
	7734*	Lloguer de mitjans de navegació
	7735	Lloguer de mitjans de transport aeri
	7739	Lloguer d'altra maquinària, equips i bens tangibles n.c.o.p.
774	7740	Arrendament de la propietat intel·lectual i productes similars, excepte treballs protegits pels drets d'autor

*Categoria considerada com turística

Font: Elaboració pròpia a partir de CNAE09.

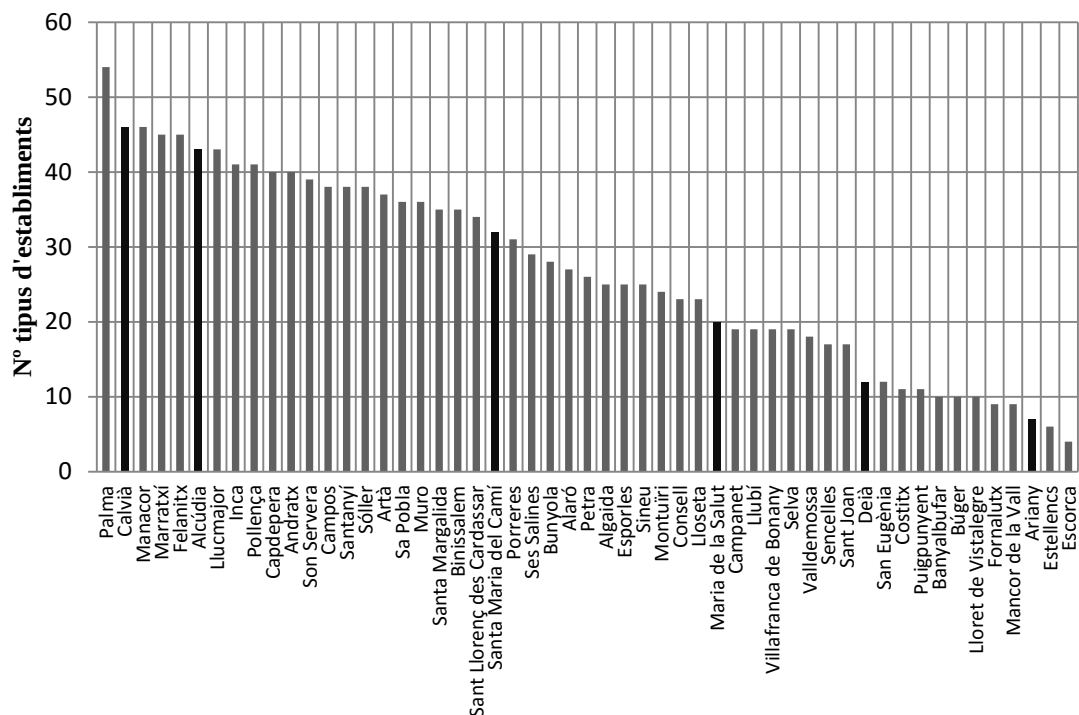
Annex 9. Número d'establiments i els seus tipus per municipi 1971 – 2011 (capítol 8)

	Establiments		Tipus d'establiments		
	1971	2011	1971	2011 (57)	2011 (23)
Alaró	107	77	11	27	16
Alcúdia	403	617	15	43	18
Algaida	144	81	9	25	14
Andratx	376	398	14	40	18
Ariany	-	10	-	7	7
Artà	271	228	13	37	17
Banyalbufar	27	16	7	10	8
Binissalem	215	146	12	35	18
Búger	41	18	6	10	9
Bunyola	81	77	8	28	16
Calvià	1.339	1.897	14	46	19
Campanet	91	33	7	19	12
Campos	426	269	13	38	18
Capdepera	665	437	15	40	17
Consell	61	50	9	23	14
Costitx	38	14	6	11	10
Deià	35	35	6	12	10
Escorca	33	16	5	5	4
Esporles	108	74	12	30	14
Estellencs	21	11	5	6	6
Felanitx	763	484	15	45	19
Fornalutx	19	23	3	9	9
Inca	843	733	16	41	18
Lloret de Vistalegre	32	18	6	10	6
Lloseta	126	73	12	23	12
Llubí	105	43	10	19	13
Llucmajor	865	690	15	43	18
Manacor	1.473	1.125	15	46	18
Mancor de la Vall	30	18	7	9	8
Maria de la Salut	88	39	10	20	14
Marratxí	279	472	10	45	17
Montuïri	121	72	9	24	14
Muro	340	248	13	36	18
Palma	17.432	10.469	18	54	21
Petra	153	58	10	26	15
Pobla, Sa	490	224	14	36	17
Pollença	846	614	16	41	18
Porreres	295	98	13	31	17
Puigpunyent	33	28	5	11	11
Salines, Ses	199	162	12	29	15
Sant Joan	96	40	7	17	12
Sant Llorenç des Cardassar	281	310	12	34	17
Santa Eugènia	39	23	8	12	10
Santa Margalida	456	322	13	35	17
Santa Maria del Camí	192	112	13	32	16
Santanyí	483	508	12	38	18
Selva	137	57	8	19	14
Sencelles	90	36	8	18	11
Sineu	154	88	12	25	13
Sóller	716	381	15	38	17
Son Servera	430	367	14	39	18
Valldemossa	68	69	11	18	15
Vilafranca de Bonany	112	52	9	19	12
Total	32.268	22.560			

Font: Elaboració pròpia.

Annex 10. Resultats de l'anàlisi de les variables població i tipus d'establiments a partir de la metodologia de Riera (1988) (capítol 8)

Diversitat d'establiments per municipi



Font: Elaboració pròpia.

Classificació dels municipis de l'illa en diferents nivells

Nivells	Nº municipis	Rang ¹⁰³	Diversitat ¹⁰⁴	Població	Nº Establiments
I	1	54	54	405.318	10.469
II	4	46 - 45	52	146.191	3.978
III	16	43 - 34	47	231.045	6.492
IV	12	32 - 23	47	57.955	1.022
V	8	20 - 17	40	20.890	369
VI	9	12 - 9	30	10.446	193
VII	3	7 - 4	9	1.569	37

Font: Elaboració pròpia.

¹⁰³ La columna "Rang" mostra en forma d'interval la quantitat de tipus d'establiments d'aquells municipis amb major i menor nombre de cada nivell. Llavors, són aquests els rangs als que si s'intenta afegir un nou municipi, ja sigui que tingui un nombre de tipus d'establiments a l'alta o a la baixa, que varia substancialment el resultat del coeficient de correlació (veure Riera, 1988).

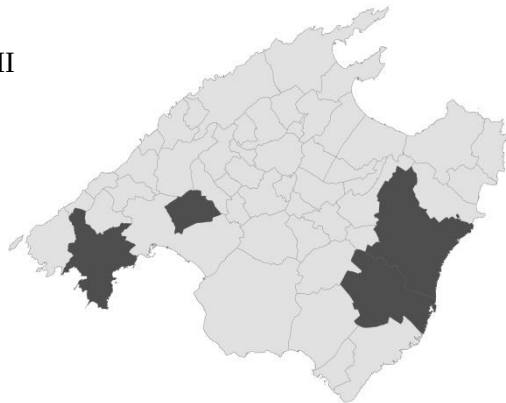
¹⁰⁴ La columna "Diversitat" exposa el recompte dels diferents tipus d'establiments que surten representats, encara que sigui només un cop en un municipi, dins de cada nivell.

Nivells de la jerarquia de municipis

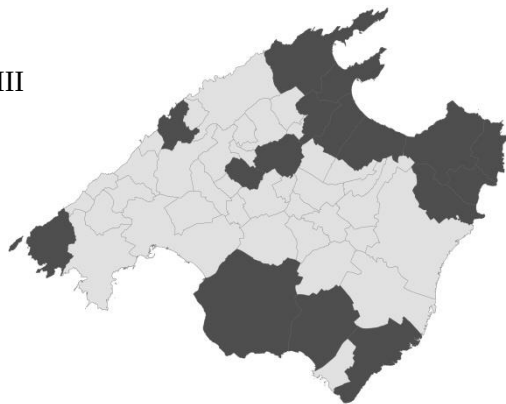
Nivell I



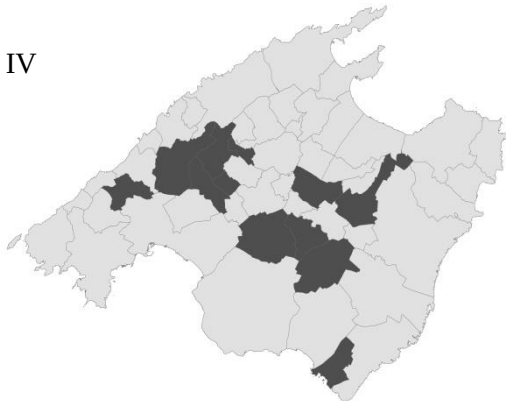
Nivell II



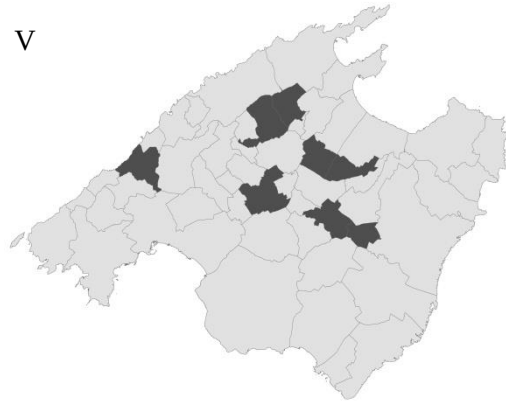
Nivell III



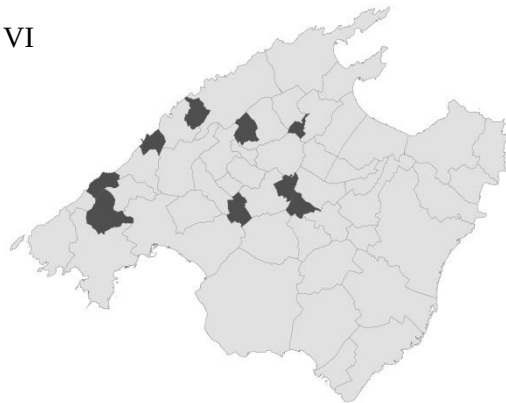
Nivell IV



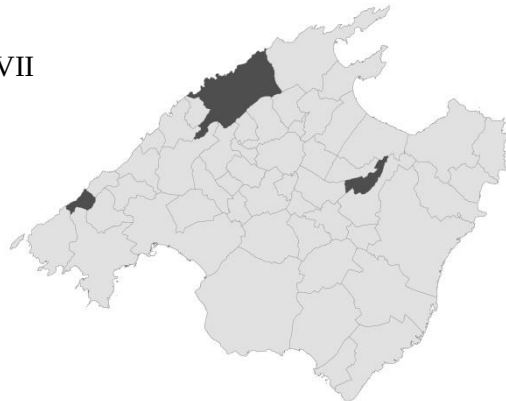
Nivell V



Nivell VI



Nivell VII



Font: Elaboració pròpia.

Representativitat de la diversitat en els nivells jeràrquics

Nivells	Nº municipis	Diversitat	T.E. representats primer cop	T.E. acumulat
I	1	54	5	57
II	4	52	3	52
III	16	47	2	49
IV	12	47	7	47
V	8	40	10	40
VI	9	30	21	30
VII	3	9	9	9

Font: Elaboració pròpia.

Tipus d'establiments centrals

Nivells	Centrals	Diversitat
I	8	54
II	3	52
III	43	47
IV	-	47
V	-	40
VI	-	30
VII	-	9

Font: Elaboració pròpia.

Bibliografia

- AGUILERA, O. (1998) “Miquel dels Sants Oliver: la transició de la renaixença al modernisme a Mallorca” a *Periodística*, núm. 4, p. 49-56.
- AGUILÓ, E. (dir.) (1981) *El turismo en las Baleares*. Consell General Interinsular, Conselleria d'economia i hisenda i Banca March, Palma.
- AGUILÓ, E. i SASTRE, A. (1984) “La medición de la estacionalidad del turismo: el caso de Baleares” a *Estudios Turísticos*, núm. 81, p. 79-88.
- AGUILÓ, E. i VERGER, A. (1982) *El urbanismo y el medio ambiente en las Baleares*. CGI-CEH-Banca March, Mallorca.
- ALBERICH, J. (2010) “L'ús de l'espai”. *Papers*. Regió metropolitana de Barcelona, núm. 51, p. 28-43.
- ALBERTOS, J.M.; NOGUERA, J.; PITARCH, M.D. i SALOM, J. (2007) “La movilidad diaria obligada en la Comunidad Valenciana entre 1991 y 2001: cambio territorial y nuevas procesos” a *Cuadernos de Geografía*, núm. 81-82, p. 93-118.
- ALEMANY, G.J. (1988) “Els estudis urbans a Palma a través de 100 anys d'història de la ciutat” a *Treballs de Geografia*, núm. 40, p. 67-79.
- ALLEN, G. R. (1954) “The courbe des populations: A futher analysis” a *Bulletin of the Oxford University Institute of Statistics*, núm. 16, p. 179-189.
- ALOMAR, A.I. (1989) “Notes per a la biografia de Gabriel Alomar i Villalonga” a *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana: Revista d'Estudis Històrics*, núm. 45, p. 403-405.
- ALOMAR i ESTEVE, G. (1950) *La reforma de Palma. Hacia la renovación de una Ciudad a través de un proceso de evolución creativa*. Impremta Mossèn Alcover, Palma.
- ALOMAR i ESTEVE, G. (1980) *Teoría de la Ciudad. Ideas fundamentales para un urbanismo humanista*. Colección “Hombre-Sociedad-ciudad”. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.
- ALOMAR i VILLALONGA, G. (1897) “Impresión. La línea nueva” a ALOMAR, G. (2004) *Articles inicials, una vila que es mor (1905)*. Obres completes volum I. Editorial Moll, Mallorca, p. 149-153.

- ALOMAR i VILLALONGA, G. (1899a) “Primavera” a ALOMAR, G. (2004) *Articles inicials, una vila que es mor (1905)*. Obres completes volum I. Editorial Moll, Mallorca, p. 208-210.
- ALOMAR i VILLALONGA, G. (1899b) “Estiu” a ALOMAR, G. (2004) *Articles inicials, una vila que es mor (1905)*. Obres completes volum I. Editorial Moll, Mallorca, p. 224-226.
- ALOMAR i VILLALONGA, G. (1899c) “Tardor” a ALOMAR, G. (2004) *Articles inicials, una vila que es mor (1905)*. Obres completes volum I. Editorial Moll, Mallorca, p. 295-297.
- ALOMAR i VILLALONGA, G. (1900) “Hivern” a ALOMAR, G. (2004) *Articles inicials, una vila que es mor (1905)*. Obres completes volum I. Editorial Moll, Mallorca, p. 305-307.
- ALOMAR i VILLALONGA, G. (1902) “Fragments del discurs llegit a l’Ajuntament de Palma amb motiu del nomenament d’Eusebi Estada com a fill il·lustre de la ciutat i en l’enderrocament de les murades” a ALOMAR, G. (2004) *Articles inicials, una vila que es mor (1905)*. Obres completes volum I. Editorial Moll, Mallorca, p. 332-336.
- ALOMAR i VILLALONGA, G. (1903) “Los Juegos Florales” a ALOMAR, G. (2004) *Articles inicials, una vila que es mor (1905)*. Obres completes volum I. Editorial Moll, Mallorca.
- ALOMAR i VILLALONGA, G. (1905) “El Futurisme” a ALOMAR, G. (2000) *El futurisme. Articles d’El Poble Català (1904-1906)*. Obres completes volum II. Editorial Moll, Mallorca, p. 43-80.
- ALOMAR i VILLALONGA, G. (1907) “Regió, Nació, Ciutat” a ALOMAR, G. (2000) *Sportula (Articles d’El Poble Català) (1907-1908)*. Obres completes volum III. Editorial Moll, Mallorca, p. 84-85.
- ALOMAR i VILLALONGA, G. (1911) *La Columna de Foc*. Antoni López editor, Barcelona.
- ALOMAR i VILLALONGA, G. (2000a) *El futurisme. Articles d’El Poble Català (1904-1906)*. Obres completes volum II. Editorial Moll, Mallorca.
- ALOMAR i VILLALONGA, G. (2000b) *Sportula (Articles d’El Poble Català) (1907-1908)*. Obres completes volum III. Editorial Moll, Mallorca.
- ALOMAR i VILLALONGA, G. (2004) *Articles inicials, una vila que es mor (1905)*. Obres completes volum I. Editorial Moll, Mallorca.
- ALPEROVICH, G. (1984) “The size Distribution of cities: On the empirical validity of the rank-size rule” a *Journal of Urban Economics*, núm. 16, p. 232-239.
- ALPEROVICH, G. (1988) “A new testing procedure of the rank size distribution” a *Journal of Urban Economics*, núm. 23, p. 251-259.

- AMENDOLA, G. (1997) *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*. Laterza, Roma.
- ANDREU, N; BLÁZQUEZ, M; *et al.* (2003) “El quart boom? Tendències de consum de recursos naturals a les Illes Balears” a *Revista de geografia*, núm. 2, p. 61-77.
- ARTIGUES, A.A. (2006) “Funcionalización turística y proceso de urbanización en la isla de Mallorca” a *Introducción a la Geografía Urbana de las Illes Balears. Guía de campo*, Palma, p. 110-162.
- ARTIGUES, A.A. i BLÁZQUEZ, M. (2012) “¿Reconversión o desregulación? Análisis de planes de reconversión turístico-inmobiliaria de la playa de Palma (Mallorca)” a *Cuadernos de turismo*, núm. 29, p. 11-34.
- ARTIGUES, A.A. i FUENTES, J. (1983) “Mallorca: territori a ordenar” a *Lluc*, núm. 708, p. 7-9.
- ARTIGUES, A.A. i MIRANDA, M.A. (2004) “Historical origins and the demolition of the last city walls in Palma de Mallorca” a *The 1th International Planning History Conference. Planning models and the culture of cities*. Barcelona, 14-17 de juliol de 2004. En xarxa: http://www.etsav.upc.es/personals/iphs/2004/pdf/137_p.pdf [Consultat: 10/03/2015]
- ARTIGUES, A. A. i RULLAN, O. (2007) “Nuevo modelo de producción residencial y territorio urbano disperso (Mallorca, 1998-2006)” a *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. XI, núm. 245 (10). En xarxa: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24510.htm> [Consulta: 15/07/2015]
- ARTIGUES, A.A.; BAUZÀ, A.; *et al.* (2013) “La profundización de la vía urbano-turística-financiera en Palma (2007-2011): políticas y materialización en tiempos de crisis” a Observatorio Metropolitano de Madrid (Ed.) (2013) *Paisajes devastados. Después del ciclo inmobiliario: impactos regionales y urbanos de la crisis*. Traficantes de sueños, Madrid, p. 355-388.
- ARTIGUES, A.A.; BLÁZQUEZ, M.; GUAL, J.; *et al.* (2008) *Albert Quintana: el seu temps i la seva obra*. Quaderns de territori, Vol. 01 . Govern de les Illes Balears, Palma.
- ARTIGUES, A.A.; BLÁZQUEZ, M. i YRIGOY, I (2014) “La planificació territorial i la reconversió de zones turístiques madures a les Illes Balears en l’actual crisi” a *Anuari del turisme de les Illes Balears*, p. 1-12. En xarxa: http://www.researchgate.net/profile/Macia_Blazquez_Salom/publication/267095277_La_planificaci_territorial_i_la_reconversi_de_zones_turstiques_madures_a_les_Illes_Baleares_en_l_actual_crisi/links/544514030cf2dccf30b8056f.pdf [Consulta: 24/11/2015]
- ASCHER, F. (1995) *Metápolis ou l’avenir des villes*. Odile Jacob, Paris.

- BARCELO, B. (1968) *Les illes Balears*. Tàber, Barcelona.
- BARCELÓ, B. (1969) “Origen y evolución de la afluencia turística y la oferta hotelera en las islas Baleares y su distribución en 1965” a *BCOCIN*, núm. 663-664, p. 57-103.
- BARCELÓ, B. (1970a) “Palma de Mallorca, capital insular” a *BCOCIN*, Palma de Mallorca, núm. 669.
- BARCELÓ, B. (1970b) *Evolución reciente y estructura actual de la población en las islas Baleares*. Madrid-Eivissa. CSIC / Instituto de Estudios Ibicencos.
- BARCELÓ, B. (1979) “El balance demográfico de las Islas Baleares en el quinquenio de 1970-1975” a *Treballs de Geografia*, núm. 36, p. 103-109.
- BARCELÓ, B. (2000) “Història del turisme a Mallorca” a *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 50, vol. XV, p. 31-55.
- BARCELÓ, B. I FRONTERA, G. (2000) “Història del turisme a les Illes Balears” a *Welcome! Un segle de turisme a les Illes Balears*. Fundació La Caixa, p. 15-36.
- BECERRA, L.G. (2013) “Aproximaciones microeconómicas en la Teoría de los Lugares Centrales de Christaller” a *Ensayos sobre Política Económica*, vol. 31, núm. 70, p. 67-120.
- BELLOD, J.F. (2007) “Crecimiento y especulación Inmobiliaria en la economía española” a *Principios*, núm. 8, p. 59-82.
- BERNARDOS, G. (2009) “Creación y destrucción de la burbuja Inmobiliaria en España” a *ICE: Revista de economía*, núm. 850, p. 23-40.
- BERRY, B. (1961) “City Size Distributions and Economic Development” a *Economic Development and Cultural Change*, núm. 9, p. 593-587.
- BERRY, B. (1971) *Geografía de los centros de mercado y distribución al por menor*. Editorial Vicens-Vives, Barcelona.
- BINIMELIS i GARCIA, J. (1595) “Llibre V de la Història general del Regne de Mallorca” a MOLL, J. (2014) *Joan Binimelis: Descripció particular de l'illa de Mallorca e viles*. Col·lecció Monuments d'Història de la Corona d'Aragó, núm. V. Publicacions de la Universitat de València i l'Institut Cartogràfic de Catalunya, València.
- BINIMELIS i SEBASTIÁN, J. (1989) “La població postturística de Mallorca (1970 – 1986). En el marc d'una nova comarcalització” a *Treballs de Geografia*, núm. 42, p. 91-109.
- BISSEON, J. (1964) “La utilización del suelo en las Baleares. Contribución al estudio de la Geografía Agraria en las Islas” a *BOCIN*, Palma, núm. 643, p. 61-76.

- BLÁZQUEZ, M. (1998) “Los usos recreativos y turísticos de los espacios naturales protegidos: el alcance del ocio en el medio natural de Mallorca” a *Investigaciones geográficas*, núm. 19, p. 105-128.
- BLÁZQUEZ, M. (1999) “La protección de espacios naturales en Baleares: patrimonio común y recurso turístico. Procesos histórico, situación actual y protección futura” a BUENESTADO, V (Ed.) (1999) *Geografía y Espacios protegidos*, AGE y FEPA, p. 47-59.
- BLÁZQUEZ, M. (2006a) “Arcadias ecoturísticas e insostenibilidad. La explosión turística de las Islas Baleares” a CAPEL, H. i HIDALGO, R (Ed.) *Construyendo la ciudad del siglo XXI: retos y perspectivas urbanas en España y Chile*, Instituto de Geografía (PUC) – Serie GEOLibros, Santiago y Departamento de Geografía Humana (UB) y GEOcrítica, Barcelona.
- BLÁZQUEZ, M. (2006b) “Calmar, contenir, decreïxer. Polítiques provades (1983-2000) i possibles de planificació urbanística” a *Territoris*, núm. 6, p. 159-173.
- BLÁZQUEZ, M. (2007) “Los espacios naturales, “el mango de la sartén va al otro lado”” a *Scripta Nova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol. XI, núm. 245 (37). En xarxa: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24537.htm> [Consulta: 24/11/2015]
- BLÁZQUEZ, M. (2011) “Gentrificación y cerramiento del suelo rústico. Poner puertas al campo en las Islas Baleares” a *Asociación de Geógrafos Españoles (AGE), XXII Congreso de Geógrafos Españoles*, Universidad de Alicante. En xarxa: <http://rua.ua.es/dspace/handle/10045/47704#vpreview> [Consulta: 24/11/2015]
- BLÁZQUEZ, M. (2013) “Turismo y desarrollo. El papel de los hoteleros baleares” a GASCÓN, J. et al. (Ed.) (2013) *Cooperación en turismo. Nuevos desafíos, nuevos debates*. Colección praxis, núm. 2, p. 329-343.
- BLÁZQUEZ, M. (2014a) “El turismo en la “solución” a la crisis sistemática del capitalismo neoliberal” a *Turismo y territorio: innovación, renovación y desafíos*, Ed. Tirant Humanidades, p. 101-109.
- BLÁZQUEZ, M. (2014b) “Un pulso por el decrecimiento urbano-turístico” a *Via@ - Revista internacional interdisciplinar de turismo*, nº 2, p. 1-12. En xarxa: <http://viatourismreview.com/wp-content/uploads/2015/06/1-es-2-2014.pdf> [Consulta: 24/11/2015]
- BLÁZQUEZ, M. i MURRAY, I. (2010) “Una geohistoria de la turistización de las islas Baleares”. *Revista Periplo sustentable*, México, núm. 18, p. 69-118.

- BLÁZQUEZ, M.; MURRAY, I. i ARTIGUEZ, A.A. (2011) “La balearización global. El capital turístico en la minoración e instrumentación del Estado” a *Investigaciones Turísticas*, núm. 2, p. 1-28.
- BLÁZQUEZ, M.; MURRAY, I. i GARAU, J.M. (2001) “Indicadors de sostenibilitat del turisme i ordenació del territori de les Illes Balears” a *III Jornades del Medi Ambient de les Illes Balears: Can Tàpera, Societat d’ Història Natural de les Balears*, Palma, p. 42-48.
- BLÁZQUEZ, M.; MURRAY, I. i GARAU, J.M. (2002) *El tercer boom: indicadors de sostenibilitat del turisme de les Illes Balears 1989-1999*. Centre d’Investigació i Tecnologies Turístiques de les Illes Balears. Ed. Lleonard Muntaner, Palma de Mallorca.
- BLÁZQUEZ, M.; RULLAN, O. i MURRAY, I. (2010) “El consumisme territorial i els gestos d’autocontenció a les Illes Balears” a MAYOL, J; Muntaner, Ll i Rullan, O. (ed) (2010) *Homenatge a Bartemou Barceló i Pons, geògraf*. Lleonard Muntaner Editor, p. 371-390.
- BLÁZQUEZ, M; MURRAY, I. i VIVES, S. (2007) “La conjura contra el territori i la societat. Retalls de la màgia negra autòctona” a *Lluc: revista de cultura i d’idees*, núm. 855, p. 16-22.
- BOIX, R (2006) “Las áreas metropolitanas en España”, a *XXXII Reunión de Estudios Regionales*, Asociación galega de ciencia rexional, 16-28 de Noviembre, Ourense.
- BOIX, R. (2007) “Concepto y delimitación de áreas metropolitanas: una aplicación a las áreas metropolitanas de España” a Seminario *Las grandes áreas metropolitanas españolas en una perspectiva comparada*, Centro de Estudios Andaluces, Consejería de la Presidencia, Sevilla.
- BOIX, R. i GALLETTO, V. (2004) *Identificación de Sistemas Locales de Trabajo y Distritos Industriales en España*. MITYC, Secretaría General de Industria, Dirección General de Política para la Pequeña y Mediana Empresa (mimeo).
- BRAKMAN, S.; GARRETSEN, H.; VAN MERREWIJK, C. i VAN DER BERG, M. (1999) “The return of Zipf: Towards a further understanding of the rank-size distribution” a *Journal of Regional Science*, vol. 39, núm. 1, p. 183-213.
- BUADES, J. (2009) *Do not disturb Barceló*. Icaria Editorial, Barcelona.
- BURGUEÑO, J. (1996) *Geografía política de la España constitucional. La división provincial*. Centro de Estudios Constitucionales, Madrid.

- BURGUEÑO, J. (2000) “El projecte de reforma del mapa municipal de 1829 a les Balears” a *Estudis Baleàrics*, núm. 66/67, p.161-172.
- BURGUEÑO, J. (2003) *Història de la divisió comarcal*. Rafael Dalmau, Barcelona.
- BURGUEÑO, J. i GUERRERO, M. (2014) “El mapa municipal de España. Una caracterización geográfica” a *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 64, p. 11-36.
- BURRIEL, E. (2008) “La “década prodigiosa” del urbanismo español (1997-2006)” a *Scripta Nova. Revista Electrónica de la Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona, Universidad de Barcelona, Vol. XII, núm. 270 (64).
- BUZAI, G. (2003) *Mapas sociales urbanos*. Editorial Lugar, Buenos Aires.
- C.O.C.I.N. (1964) “Áreas y subáreas comerciales de Mallorca e Ibiza en 1962” a *Memoria Comercial y de trabajo*. Madrid. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, p.43-55.
- CABRÉ, A. i MUÑOZ, F.M. (1994) “Ildefons Cerdà i la insuportable densitat urbana: algunes consideracions de les estadístiques contingudes a la Teoria General” a *Papers de demografia*, núm. 93, p. 17.
- CAÑELLAS, N. (2001) *El Ferrocarril a Mallorca. La via del progrés*. Edicions Documenta Balear, Palma.
- CAPEL, H. (1972a) “La validez del modelo rank-size” a *Revista de Geografia*, núm. 6(1), p. 121-138.
- CAPEL, H. (1972b) “De las funciones urbanas a las dimensiones básicas de los sistemas urbanos” a *Revista de geografia*, núm. 62, p. 218-248.
- CAPEL, H. (1975) “La definición de lo urbano” a *Estudios Geográficos*, núm. 138-139, p. 265-301.
- CAPEL, H. (2003) “Una mirada histórica sobre los estudios de redes de ciudades y sistemas urbanos” a *GeoTrópico*, núm. 1 (1), p. 30-65. En xarxa: http://www.geotropico.org/1_1_Capel.html. [Consulta: 17/11/2014]
- CAPEL, H. (2008) “Una mirada histórica sobre los estudios de redes de ciudades y sistemas urbanos. La tesis doctoral de Alberto Quintana en la geografía española en los años 1970” a *Albert Quintana, el seu temps i la seva obra*. Quaderns del territori, Vol. 01, p. 431-464.
- CASTAÑER, M.; GUTIÉRREZ, O. i VICENTE, J. (2009) “Mobilitat laboral, àrees de cohesió i àrees de planificació a Catalunya” a *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 67-68, p. 61-86.

- CASTELLS, M. (1971) *Problemas de investigación en sociología urbana*. Siglo XXI de España Editores, Madrid.
- CASTELLS, M. (1973) *La question urbaine*. Editions Anthropos, París.
- CASTELLS, M. (1989) *The Informational City. Information technology, economic restructuring and the urban-regional process*. Blackwell Publishers, Oxford.
- CEBOLLADA, A. i MIRALLES, C. (2008) “La estructura social de la movilidad cotidiana. El caso de los polígonos industriales” a *Anales de Geografía*, Vol. 28, núm. 2, p. 63-83.
- CHAMPION, A.G. (1989) *Counterurbanization: the changing pace and nature of population deconcentration*. Hodder Arnold, London.
- CHESHIRE, P. (1999) “Trends in Sizes and Structure of Urban Areas” a CHESHIRE, P. i MILLS, E.S. (Eds.) *Handbook of Regional and Urban Economics*. Elsevier Science, B.V., Amsterdam.
- CHRISTALLER, W. (1933) *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Gustav Fischer, Jena.
- CLARK, C. (1967) *Population Growth and Land Use*. Macmillan, New York.
- CLUSA, J. (1995) “La mobilitat obligada i els àmbits funcionals a la regió metropolitana de Barcelona” a *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 24, p. 51-67.
- CLUSA, J. i ROCA, J. (1997) “El canvi d’escala de la ciutat metropolitana de Barcelona” a *Revista Econòmica de Catalunya*, núm. 33, p. 44-53.
- CÓRDOBA, J.C. (2008) “On the Distribution of city sizes” a *Journal of Urban Economics*, núm. 63, p. 177-197.
- DEFFONTAINES, P. (1967) “Islas Baleares” en *Geografía de España y Portugal*. Vol. IV. Barcelona. Montaner y Simón, p. 173-227.
- DEMATTEIS, G. (1991) “Sistemi local nucleari e sistema a rete. Un contributo geografico all’interpretazione delle dinamiche urbane” a BERTUGLIA, C. i LA BELLA, A. *I sistemi urbani*. Franco Angeli, Milano.
- DODKINS, L.H. i IOANNIDES, Y.M. (2000) “Dynamic Evolution of the US City Size Distribution” a THISSE, J.F. i HURIOT, J.M. (Eds.) *The Economics of Cities*. Cambridge University Press, Cambridge.
- DUBON, M.LI. (2009) “Ordenación y gestión del territorio en Baleares” a *Fórum de Sostenibilitat*, núm. 3 p. 27-39.
- ENTRENA, F. (2005) “Procesos de periurbanización y cambios en los modelos de ciudad. Un estudio europeo de casos sobre sus causas consecuencias” a *Papers*, núm. 78, p. 59-88.

- ESTADA, E. (1885) *La ciudad de Palma*. J.Tous Editor, Palma.
- ESTÉBANEZ, J. (1974) *Cuenca. Estudio Geográfico*. Madrid. Editado por el Instituto de Geografía Aplicada, Patronato de 'Alonso de Herrera' CSIC.
- EUROSTAT (2012a) *The New Degree of Urbanization*. En xarxa: http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/miscellaneous/index.cfm?TargetUrl=DSP_DEGURBA [Consulta: 20/01/2016]
- EUROSTAT (2012b) *Maps and files per country*. En xarxa: http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/miscellaneous/index.cfm?TargetUrl=DSP_DEGURBA [Consulta: 20/01/2016]
- FERIA, J.M. (2008) "Un ensayo metodológico de definición de las áreas metropolitanas en España a partir de la variable residencia-trabajo" a *Investigaciones Geográficas*, núm. 46, p. 49-68.
- FERIA, J.M. i MARTÍNEZ, L. (2016) "La definición y delimitación del sistema metropolitano español: permanencias y cambios entre 2001 y 2011" a *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, Vol. XLVIII, núm. 187, p. 9-24.
- FERRÁS, C. (2000) "Ciudad dispersa, aldea virtual y revolución tecnológica. Reflexión acerca de sus relaciones y significado social" a *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. En xarxa: <http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-68.htm> [Consulta: 24/11/2014]
- FERREIRA, E. i GARÍN, A. (1997) "Una nota sobre el cálculo del índice de Gini" a *Estadística Española*. vol. 39, núm. 142, p. 207-218.
- FERRER, M (1974) *Población y propiedad en la cordillera septentrional de Mallorca. (Evolución histórica)*. Palma. Diputación Provincial de Baleares (2 volúmenes).
- FLORIT, F (1983) *Les transformacions del paisatge rural i de la propietat de la terra a la comarca del Pla de Mallorca (XIX-XX)*. Tesis doctoral. UIB.
- FONT, J. i PARRADO, S. (2000) "Eliendo socios en la Administración municipal española: los consorcios y las mancomunidades" a *Cuadernos de Gobierno y de Administración*, núm. 3, p. 15-30.
- FONTANA, J.M. (Ed.) (1963) *Atlas comercial de España*. Madrid. Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de España.
- FRIEDMANN, J. i WOLFF, G. (1982) "World city formation: An agenda for research and action" a *International Journal of Urban and Regional Research*, núm. 15(1), p. 269-283.

- GABAIX, X. (1999) "Zipf's law for cities: An explanation" a *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 144, núm. 3, p. 739-767.
- GAMBI, L. (1990) "Ragionando i confini della città" a PABA, G. (ed.) *La città e il limite. I confini della città*, La Casa Uscher. Firenze, p. 25-27.
- GARCÍA, M.A. i MARTORELL, O. (2007) "Una reflexión sobre el modelo turístico de las Illes Balears." a *Decisiones basadas en el conocimiento y en el papel social de la empresa: XX Congreso anual de AEDEM*. Asociación Española de Dirección y Economía de la Empresa (AEDEM), p. 1097-1106.
- GARCÍA, M.A. i MUÑIZ, I (2007) "¿Policentrismo o dispersión? Una aproximación desde la nueva economía urbana" a *Investigaciones Regionales*, núm. 11, p. 25-43.
- GARREAU, J. (1991) *Edge City: Life on the New Frontier*. Doubleday, New York.
- GEMACA (1996) *North-West European Metropolitan Regions. Geographical Boundaries and Economic Structures*. IAURIF-GEMACA, Paris.
- GILBERT, E.W. (1934) "The human geography of Mallorca" a *The Scottish Geographical Magazine*, núm. 3, p. 131-147.
- GINARD, X. i MURRAY, M. (2012) "El trasfondo material de la economía de las Islas Baleares (1997-2008): un pertinaz camino hacia el colapso" a XIII Jornadas de Economía Crítica, p. 295-319.
- GINSBURG, N. (1961) *Atlas of Economic Development*. Chicago, p. 119.
- GINTRAC, C. (2013) "Las aportaciones de la geografía radical y la geografía crítica anglosajona a la teoría urbana" a *Urban N506*, p. 53-61.
- GOERLICH, F. i CANTARINO, I. (2012) *Una grid de densidad de población para España*. Fundación BBVA, Bilbao.
- GOERLICH, F. i CANTARINO, I. (2013) "Redefiniendo ciudades" a *Working papers IVIE*, núm. 2013-06, p. 3-34.
- GOERLICH, F. i CANTARINO, I. (2014) "El concepto europeo de ciudad: una aplicación para España" a *Investigaciones regionales*, núm. 30, p. 145-156.
- GOERLICH, F. i CANTARINO, I. (2015) "Estimaciones de la población rural y urbana a nivel municipal" a *Estadística Española*, Vol. 57, núm. 186/2015, p.5-28.
- GOERLICH, F. i MAS, M. (2010) "La distribución empírica del tamaño de las ciudades en España, 1900-2001. ¿Quién verifica la ley de Zipf?" a *Revista de Economía Aplicada*, vol. XVIII, núm. 54, p. 133-159.

- GÓMEZ, L.M. (2010) “La segunda residencia: espacios fragmentados e interconectados” a *Perspectiva Geográfica*, vol. 15, p. 113-124.
- GONZÁLEZ, J. (2001) “Formación de la trama urbana y transformaciones socioeconómicas recientes en la ciudad de Palma de Mallorca: 1960-2001” a *Geographicalia*, núm. 40, p. 75-100.
- GONZÁLEZ, J. (2005) “Planificación y construcción de ciudades medias en el sistema urbano industrial: los casos de Palma de Mallorca i Vigo”. *Boletín de la A.G.E.* [Madrid], núm. 40, p. 449-471.
- GONZÁLEZ, J. (2006) “Geografía urbana de Palma: la actividad turística en la forma y el desarrollo de la ciudad” a Antoni ARTIGUES, et al. *La introducción a la geografía urbana de las Illes Balears*. Palma de Mallorca: UIB, AGE, Govern de les Illes Balears. En xarxa: <http://www.yumpu.com/es/document/view/13480089/lexpansio-de-la-urbanitzacio-a-les-illes-balears-biblioteca-digital-> [Consulta: 24/11/2015]
- GONZÁLEZ, J. (2008) “Transformaciones recientes en barrios turísticos maduros: Los casos de Palma de Mallorca y Las Palmas de Gran Canaria, España” a *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. 12, núm. 270. En xarxa: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-93.htm> [Consulta: 17/03/2015]
- GONZÁLEZ, J.L. i CEBRIÁN, A. (1987) “Aproximación al conocimiento de la estructura urbana de España y sus comunidades autónomas” a *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, núm. 7, p. 429-437.
- GOTTMAN, J. i HARPER, R.A. (1990) *Since Megalopolis (The urban Writings of Jean Gottman)*. John Hopkins, Baltimore.
- GRANJA, I. (1998) *La cultura a Mallorca (1840-1936)*. Editorial Documenta Balear, Palma.
- HALL, P.G. (1966) *The World Cities*. Weidenfeld and Nicolson, London.
- HARVEY, D. (1996) “Cities or urbanization?” a *City, Theory, Policy, Action*, núm. 1-2, p. 38-61.
- HARVEY, D. (1998) *La condición de la postmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Amorrortu, Buenos Aires.
- HIERNAUX, D. (2013) “Repensar la ciudad: la dimensión ontológica de lo urbano” a *Revista LiminaR. Estudios sociales y humanísticos*, año 4, vol. IV, núm. 2, p. 7-17.
- HOF, A. i BLÁZQUEZ, M. (2013) “Un assalt urbà al fora vila. Turisme immobiliari a Mallorca” a *IV Jornades d’Estudis Locals d’Esporles*, p. 123-135.

- HOF, A.; BLÁZQUEZ, M.; COMAS, M. i BARÓN, A. (2014) "Challenges and solutions for urban-tourist water supply on Mediterranean tourist islands. The case of Majorca, Spain" a BHADURI, A. et al, (ed.) (2014) *The Global Water System in the Anthropocene*. Springer, Berlin, p. 125-142.
- HOLMES, T. i LEE, S. (2010) "Cities as Six-by-Six Squares: Zipf's Law?" a E. GLAESER, *Agglomeration Economics*, University of Chicago Press, Chicago, p. 105-132.
- HORRACH, B. (2009) "La balearización: Mallorca, el laboratorio de experimentación del turismo y su manifestación en el litoral" a *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, núm. 2, p. 17-33.
- INDOVINA, F. (1990) "La ciudad difusa" a NEL·LO, O. (2012) *Francesco Indovina. Del análisis del territorio al gobierno de la ciudad*. Icaria editorial, colección espacios críticos, Barcelona, p. 67-94.
- INDOVINA, F. (1998) "Algunes consideracions sobre la ciutat difusa" a *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, núm. 33, p. 21-32.
- INDOVINA, F. (2005) "La nueva dimensión urbana: el archipiélago metropolitano" a NEL·LO, O. (2012) *Francesco Indovina. Del análisis del territorio al gobierno de la ciudad*. Icaria editorial, colección espacios críticos, Barcelona, p. 136-174.
- INDOVINA, F. (2007) "Nuevo organismo urbano y planificación territorial" a NEL·LO, O. (2012) *Francesco Indovina. Del análisis del territorio al gobierno de la ciudad*. Icaria editorial, colección espacios críticos, Barcelona, p. 175-211.
- LANASPA, L.; PERDIGUERO, A.M. i SANZ, F. (2004) "La distribución del tamaño de las ciudades" a *Revista de Economía Aplicada*, vol. XII, núm. 34, p. 5-16.
- LANQUAR, R. (1991) *La economía del turismo*. Oikos-tau, Barcelona.
- LASUEN, J.R.; LORCA, A. i ORIA, J. (1967) "City-Size Distributions and Economic Growth" a *Ekistics*, vol. 24, p. 221-226.
- LEFEBVRE, H. (1969) *El derecho a la ciudad*. Edic. Península, Barcelona.
- LIMONAD, E. (2007) "No todo acaba en Los Ángeles ¿Un nuevo paradigma: entre la urbanización concentrada y dispersa?" a *Biblio 3W*. En xarxa: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-734.htm> [Consulta: 24/11/2015]
- LÓPEZ, L. (1987) "Los estudios sobre lugares centrales en España y Portugal" a *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*. Vol. 7, p. 449-459.

- LÓPEZ, P. (2016) “Miradas territoriales: una lectura sobre el crecimiento urbano de Tona y Centellas” a *Portafolio 32. Revista Arbitrada de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Zulia*, vol. 2, núm. 32, p. 31-42.
- LÖSCH, A. (1944) *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*. Gustav Fischer, Jena.
- LUZÓN, J.L. (Ed.) (2014) *Tipologías de regiones en la Unión Europea y otros estudios*. Publicacions i edicions de la Universitat de Barcelona.
- LUZÓN, J.L. (2003) *Transformaciones regionales y urbanas en Europa y América Latina*. Universitat de Barcelona.
- LUZÓN, J.L., et al (2003) *La Delimitación del Área Metropolitana de Barcelona aplicando el método NUREC*. Barcelona: Publicacions de la Universitat de Barcelona.
- MARCH, J. (2002) “L’enderrocament de les murades de Palma un triomf de l’higienisme mallorquí” a *Gimbernat*, núm. 37, p. 247-263.
- MARMOLEJO, C.; AGUIRRE, C. i RUIZ, M. (2010) “¿Hacia un sistema de metrópolis españolas policentricas? Caracterización de su estructura metropolitana” a *Proceedings 6CTV*, p. 1-24.
- MARMOLEJO, C.; PÉREZ, C.; CHICA, E.; MASIP, J. i AGUIRRE, C. (2011) “Revisión metodológica metropolitana” a *Proceedings of 7CVT*, núm. 11-13, p. 89-95.
- MARTORELL, C.M. (2009) “Modernització, republicanisme i patrimoni a la ciutat de Palma a l’època del Sexenni Democràtic (1868-1874)” Treball fi de Màster. En xarxa: http://ibdigital.uib.es/greenstone/collect/memoriesUIB/archives/Martorell.dir/Martorell_Fullana_CatalinaM.pdf [Consulta: 24/11/2015]
- MAS, Ll. i BLÁZQUEZ, M. (2005) “Anàlisi de la freqüentació d’ús a les platges i estudi de paràmetres de sostenibilitat associats” a *Documents d’Anàlisi Geogràfica*, núm. 45, p. 15-40.
- MAS, LL.; MATEU, J. i MURRAY, I. (2003) “Risc Ambiental i Inequitat Social del Model Econòmic Balear. El Tercer Boom Turístic” a *I Congrés d’Economia de les Illes Balears*, p. 167-174.
- MASSOT, J. (1992) *Els intel·lectuals mallorquins davant el Franquisme*. Publicacions de l’Abadia de Montserrat, Barcelona.
- MATEU, J. (2003) “Turismo residencial y dispersión urbana en Mallorca (Illes Balears). Un ensayo metodológico en el municipio de Pollença” a *Estudios Turísticos*, núm. 155-156, p. 197-218.
- MELIÀ, J. (1967) *Els Mallorquins*. Editorial Daedalus, Palma de Mallorca.

- MELIÀ, J. (1972) “Cap a una ciutat regió” a *Diario de Mallorca* (13 juny).
- MELIÀ, J. (1977) *La nació dels mallorquins*. Editorial Selecta, Barcelona.
- MENDIZÀBAL, E. (1996) *L'ús temporal del territori: l'exemple dels habitants de la regió metropolitana de Barcelona*. Tesi Doctoral. Universitat Autònoma de Barcelona.
- METHA, S. K. (1964) “Some demographic and economic correlates of primate citites: a case for revaluation” a *Demographic*, núm. 1, p. 136-147.
- MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS (2008a) “El régimen local en España”. Dirección General de Cooperación Local. En xarxa: http://www.seap.minhap.gob.es/dms/es/publicaciones/centro_de_publicaciones_de_la_sgt/Otras_Publicaciones/parafo/0111111113/text_es_files/Regimen-Local-ESPINTER.NET.pdf [Consulta: 24/11/2015]
- MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS (2008b) “Variaciones de los municipios en España desde 1842”. Secretaria general técnica. En xarxa: http://www.seap.minhap.es/dms/es/areas/politica_local/sistema_de_informacion_local_SIL/registro_eell/publicaciones/parrafo/02/01-Variaciones-20desde-201842.pdf [Consulta: 24/11/2015]
- MINISTERIO DE VIVIENDA (2006). *Altas estadístico de las áreas urbanas de España 2006*. Ministerio de Vivienda, Secretaría General Técnica, Centro de publicaciones, Madrid.
- MIR, G. (1975) *El mallorquinisme polític, 1840-1936: del regionalisme al nacionalisme*. Edicions Catalanes de París, Vol. I i II, Palma.
- MIRALLES, J.; GONZÁLEZ, J.M.; VIDAÑA, L. i FERRAGUT, G. (2009) *Tercer boom i migracions contemporànies a les Illes*, Fundació Càtedra Iberoamericana. Universitat de les Illes Balears.
- MOLAS, I. (1990) “El liberalisme democràtic de Gabriel Alomar” a *Recerques*, núm. 23, p. 91-111.
- MOLL, J. (2014) *Joan Binimelis: Descripció particular de l'illa de Mallorca e viles*. Col·lecció Monuments d'Història de la Corona d'Aragó, núm. V. Publicacions de la Universitat de València i l'Institut Cartogràfic de Catalunya, València.
- MUÑIZ, I.; GALINDO, A. I GARCÍA, M.A. (2005) *Descentralización, integración y policentrismo en Barcelona*. Departamento de Economía Aplicada. Universitat Autònoma de Barcelona.

- MURRAY, I. (2001) “Els conflictes entre l’economia i l’ecologia a les Illes Balears” a *III Jornades del Medi Ambient de les Illes Balears: Can Tàpera, Societat d’ Història Natural de les Balears*, Palma, p. 289-293.
- MURRAY, I. (Coord.) (2003) *Estratègia per a la sostenibilitat de les Illes Balears*. Ed. Conselleria de Medi Ambient, Palma de Mallorca.
- MURRAY, I. (2005a) “El pisotón ecológico (y empresarial) en las Islas Baleares” a *Medio Ambiente y Comportamiento Humano*, núm. 6 (2), p. 123-166. En xarxa: http://mach.webs.ull.es/PDFS/Vol6_2/Vol_6_2_b.pdf [Consulta: 20/08/2015]
- MURRAY, I. (2005b) “L’ofensiva antiecològica a les Illes Balears. Per una nova cultura del territori” a *Debat nacionalista*, núm. 39, p. 80-83.
- MURRAY, I. (2012) Geografia del capitalisme balear: poder, metabolisme socioeconòmic i petjada ecològica d’un superpotència turística. Tesi doctoral. En xarxa: <http://www.tdx.cat/handle/10803/104203> [Consulta: 24/08/2015]
- MURRAY, I. (2013) “Islas Baleares: la “intelligentsia” responde a la crisis preparando un nuevo tsunami urbanizador” a PRIETO, F. et al. (2013) *Costas inteligentes*. Greenpeace, p. 267-275. En xarxa: <http://www.greenpeace.org/espana/Global/espana/report/costas/Costas%20Inteligentes%20F.%20Prieto.pdf> [Consulta: 20/08/2015]
- MURRAY, I. (2015) *Capitalismo y turismo en España. Del “milagro económica” a la “gran crisis”* Alba Sud Editorial, Barcelona.
- MURRAY, I.; BLÁZQUEZ, M. i PONS, A. (2008) “La explosión turística en las Islas Baleares (1956-2000). Cambios de uso del suelo y metabolismo socioeconómico”, a GARRABOU, R i NAREDO, J.M. (Eds.), *El paisaje en perspectiva histórica. Formación y transformación del paisaje en el mundo mediterráneo*. Monografías de Historia Rural. Sociedad Española de Historia Agraria, Zaragoza, p.351-376.
- MURRAY, I.; RULLAN, O. i BLÁZQUEZ, M. (2005) “Las huellas territoriales de deterioro ecológico. El trasfondo oculto de la explosión turística en Baleares” a *Scripta Nova*, vol. IX, núm. 199.
- MURRAY, I; BLÁZQUEZ, M. i RULLAN, O. (2010) “Evolució i tendències en l’ocupació del sòl a les Illes Balears” a *Cuadernos de Geografía*, núm. 87, p. 1-22.
- MURRAY, I; GARAU, J.M. i BLÁZQUEZ, M. (2001) “La qüestió energètica a les illes Balears” a MANERA, C. (ed.) (2001) *Història ecològica a les Balears. Estudis sobre energia, economia i medi ambient*. Ed. Lleonard Muntaner, Palma, p. 121-136.

- N.U.R.E.C (1994) *Atlas of Agglomerations in the European Union. Part of an Integrated Observation System Developed by N.U.R.E.C.* vol. I, II i III.
- NEL·LO, O. i MUÑOZ, F. (2004) “El proceso de urbanización” a ROMERO, J. (Coord.) *Geografía humana. Procesos, riesgos e incertidumbres en un mundo globalizado.* Editorial Ariel, Barcelona, p. 275-354.
- NEL·LO, O. (1986) “Notes sobre l’organització del govern local als Estat Units d’Amèrica” a *Documents d’Anàlisi Geogràfica*, núm. 8-9, p. 173-184.
- NEL·LO, O. (1991) “Les teories sobre l’ordenament del territori a Catalunya. Els antecedents.” a Revista *PAPERS*, Regió Metropolitana de Barcelona. Territori – Estratègies – Planejament. Edició: Institut d’Estudis Metropolitans de Barcelona. Núm. 6, p. 77-90.
- NEL·LO, O. (2001) *Ciutat de ciutats. Reflexions sobre el procés d’urbanització a Catalunya.* Editorial Empúries, Barcelona.
- NEL·LO, O. (2010) “Les dinàmiques territorials a la regió metropolitana de Barcelona (1985-2006). Hipòtesis interpretatives” a *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 51, p. 16-27.
- NEL·LO, O. (2012) *Francesco Indovina. Del análisis del territorio al gobierno de la ciudad.* Icaria editorial, colección espacios críticos, Barcelona.
- NEL·LO, O. (2013) “Barcelona y Cataluña. Las raíces del debate sobre el policentrismo del sistema urbano catalán” a *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, núm. 176, p. 317-332.
- NEL·LO, O. (2016) “The irresistible rise of urbanization” a NEL·LO, O. i MELE, R. (Eds.) *Cities in the 21st century.* Routledge, New York, p. XVIII – XXIX.
- NOGUÉS, D. (2001) “Jerarquización urbana funcional y análisis de los patrones de distribución espacial del índice de atracción de los núcleos de población de la rioja” a *Berceo*, núm. 141, p. 183-194.
- O.E.C.D. (1994) *Creationg rural indicators for shaping territorial policy.* OECD, Paris.
- O.M.B. (1998) “Alternative Approaches to Defining Metropolitan and Nonmetropolitan Areas; Notice” Vol. 63, núm. 244, p. 70525-70561.
- O.M.B. (2000) “Standards for Defining Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas; Notice” Vol. 65, núm. 249, p. 82228-82238.
- O.M.B. (2010) “Standards for Defining Metropolitan and Micropolitan Statistical Areas; Notice” Vol. 75, núm. 123, p. 37246-39052.

- OLIVER, J. (2008) “La mayor “calidad democrática” del nuevo estatuto de Autonomía de las Islas Baleares (régimen electoral, consejo consultivo y procedimiento de reforma) a *Revista de Derecho Público*” núm. 73, pàg. 15-68.
- OLIVER, M. (1899) *La cuestión regional*. Imprenta de Amengual i Muntaner, Palma.
- OLIVER, P. (1933) “La ciutat” a MORRO, M. i SERRA, S. (1986) *L’esquerra nacionalista a Mallorca*. Edicions de la Magrana i Diputació de Barcelona. Barcelona.
- PALAU, J. (1981) “Planejament intermunicipal com a planejament urbanístic” a *La coordinació intermunicipal*, DGU-CPTOP-Generalitat de Catalunya, p. 143-145.
- PARETO, V. (1896) *Cours d’Economie Politique*. Geneva, Droz.
- PAZOS, M. i ALONSO, M.P. (2009) “La movilidad laboral diaria: contrastes territoriales en el Eje Atlántico Gallego” a *Ería*, núm. 78-79, p. 97-112.
- PEÑARRUBIA, I. (2005) *El sexenni democràtic (1868-1974)*. Editorial Documenta Balear, Palma.
- PERELLÓ, S. (2010) “Les illes atapeïdes: del paradís perdut al trast insular” a *Journal of Catalan Studies*, núm. 13, p. 6-35.
- PEREZ, R. (1979) “Macrocefàlia” a *Ictineu*. Diccionari de les Ciències de la Societat als Països Catalans (Segles XXVII-XX). Edicions 61, quavoce, Barcelona.
- PICORNELL, C. (1990) “Turisme i territori a les illes Balears. 18 conclusions generals sobre la geografia, la història, els impactes i la política del turisme a les illes Balears” a *Treballs de Geografia*, núm. 43, p. 43-48.
- PICORNELL, C. i SEGUI, J.M. (1989) *Geografia humana de las Islas Baleares*. Oikos-Tau, Barcelona.
- PONS, D. (1998) “El grup de “La Almudaina” en la Mallorca d’entre els dos segles (1897-1905)” a *Els Marges: revista de llengua i literatura*, núm. 61, p.5-17.
- PUJADAS, J.M. (2012) “La cuantificación demográfica y epidemiológica en el higienismo balear, 1850-1930” a *Dynamis*, núm. 32(1), p. 165-184.
- PUJADAS, J.M. i SALAS, P. (2014) “Agua: discurso higienista y práctica municipal (Mallorca, 1855-1936) a *Hispania*, col. LXXIV, núm, 246, p. 123-150.
- PUJALTE, F. (2000) “La remor submergida de l’illa de la calma” a *Welcome! Un segle de turisme a les Illes Balears*. Fundació “La Caixa”, p. 88-100.

- QUINTANA, A. (1974a) “Problemática de los parques naturales en la isla de Mallorca” a ARTIGUES, A.A.; BLÁZQUEZ, M.; et al. (Ed.). 2008. *Albert Quintana: el seu temps i la seva obra*. Govern de les Illes Balears. El Gall Editor, Mallorca.
- QUINTANA, A. (1974b) “De re urbana (I 3)” a ARTIGUES, A.A.; BLÁZQUEZ, M.; et al. (Ed.). 2008. *Albert Quintana: el seu temps i la seva obra*. Govern de les Illes Balears. El Gall Editor, Mallorca.
- QUINTANA, A. (1974c) “El Puerto de Palma de Mallorca” a ARTIGUES, A.A.; BLÁZQUEZ, M.; et al. (Ed.). 2008. *Albert Quintana: el seu temps i la seva obra*. Govern de les Illes Balears. El Gall Editor, Mallorca.
- QUINTANA, A. (1974d) “Espacio y sociedad en Mallorca” a *Albert Quintana, el seu temps i la seva obra*. (Artigues, A., et al, editors). Quaderns de territori, Vol.1, p. 185-195.
- QUINTANA, A. (1978) “Criterios generales de Trabajo” dins: ARTIGUES, A.A. et al (2008) *Albert Quintana: el seu temps i la seva obra*, p. 406-421.
- QUINTANA, A. (1979) *El sistema urbano de Mallorca*. Editorial Moll, Mallorca.
- RAMÍREZ, M. (2005) “La constitución de los Cabildos Insulares dentro del conflicto isla-región” a *Boletín Millares Carlo*, núm. 5, p. 267-282.
- RAMIS, C.I., ARROM, J.M., PICORNELL, M. (2008) “El uso turístico residencial en el medio rural Mallorquín. Evolución, caracterización y análisis” a *Los espacios rurales españoles en el nuevo siglo: actas XIV Coloquio de Geografía Rural*, Murcia, 22, 23 y 24 de setembre. Servicio de Publicaciones. En xarxa: http://www.um.es/georuralmurcia/pdf/03_RAMIS.pdf [Consulta: 18/03/2015]
- RAMOS, A.M. i ESTEBAN, J. (2011) *El efecto Cerdà. Ensanches mayores y menores*. Col·lecció d'Arquitectura. Universitat Politècnica de Catalunya. Iniciativa Digital Politècnica.
- RIBERA, J.M. (2002) “La Ciudad en la isla: Ciutat de Mallorques” a *Revista de Filologia Románica*, anejo III, p. 229-240.
- RIERA, P. (1988) *Les àrees funcionals a Catalunya*. Tesis doctoral. UAB.
- RIERA, P.; HAAS, C. i AMER, C. (2005) “Las mancomunidades en España” a *Boletín de la A.G.E*, núm. 30, p. 151-176.
- ROCA, J. i ARELLANO, B. (2010) “La distribución del tamaño de las ciudades. La ley de Zipf revisitada” a LEY, A. i ARELLANO, B. *Proceedings del VI Congreso Ciudad y Territorio Virtual*. Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali.

- ROCA, J.; ARELLANO, B. i BURNS, M. (2001) “INTERREG-IIC, Estudio prospectivo del sistema urbano del sudeste europeo. Caracterización territorial y funcional de las áreas metropolitanas españolas” Informe Final.
- ROCA, J.; ARELLANO, B. i MOIX, M. (2011) “Estructura urbana, policentrismo y sprawl: los ejemplos de Madrid y Barcelona” a *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*, vol. XLIII, núm. 168, p. 300-321.
- ROCA, J.; BURNS, M. i MOIX, M. (2005) “Las áreas metropolitanas españolas. Evolución 1991-2001” en Centro de Política del Suelo y Valoraciones (mimeo).
- ROCA, J.; MOIX, M. i ARELLANO, B. (2012) “El sistema urbano en España” a *Scripta Nova*, Vol. XVI, núm. 396. En xarxa: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-396.htm> [Consulta: 30/12/2015]
- RODRÍGUEZ, J.M. (2010) “Estructura institucional y organización territorial local en España: fragmentación municipal, asociacionismo confuso, grandes ciudades y provincias supervivientes” a *Política y Sociedad*, vol. 47, núm. 3, p. 67-91.
- ROMANO, Y. (2011a) “El análisis del continuo urbano en la costa mediterranea española”. Centre de Política de Sòl i Valoracions. UPC-Barcelona.
- ROMANO, Y. (2011b) “Aglomeraciones morfológicas: Madrid – Barcelona – Roma – Milán – Nápoles – Ámsterdam – Rotterdam – París”. Centre de Política de Sòl i Valoracions. UPC-Barcelona.
- ROQUER, S. (2007) “Movilidad residencia-trabajo y características sociodemográficas de la población española. Un estudio de sus relaciones a través del censo de 2001” a *Boletín de la A.G.E.*, núm. 44, p. 187-214.
- ROSEN, K.T. i RESNICK, M. (1980) “The size Distribution of cities: An examination of the Pareto law and primacy” a *Journal of Urban Economics*, vol. 8, p. 165-186. En xarxa: [http://dx.doi.org/10.1016/0094-1190\(80\)90043-1](http://dx.doi.org/10.1016/0094-1190(80)90043-1) [Consultat: 05/02/2015]
- ROSSELLÓ, V. M. (1964) “El regadío de la isla de Mallorca” a *Aportación española al XX Congreso Internacional de Geografía*, CSIC. Madrid, p. 235-254.
- ROSSELLÓ, V.M. (1977). *Les illes Balears. Resum Geogràfic*. Editorial Barcino. Col·lecció Popular Barcino, Barcelona.
- ROSSELLÓ, V.M. (1978) “Les comarques Balears” a *Lluc*, núm. 679, p. 11-14.
- RUBERT, J.J. (2005) “Los límites de lo urbano. Delimitaciones alternativas del área urbana de Castellón” a *XXXI Reunión Estudios Regionales*. En xarxa: <http://www.aecr.org/web/congresos/2005/ponencias/p72.pdf> [Consulta: 23/01/2016]

- RUBÍ, S. (2000) “Una peculiaridad organizativa de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares: los consells insulars” a *Dereito*, vol. 9, núm. 2, p. 117-140.
- RUFÍ, J. V. (2003) “¿Nuevas palabras, nuevas ciudades?” a *Revista de Geografía*, núm. 2, p. 79-103.
- RULLAN, O. (1999) “Crecimiento y política territorial en las Islas Baleares (1955-2000)” a *Estudios Geográficos*, núm. 236, p. 403-442.
- RULLAN, O. (2001) “Similitudes paisajísticas y funcionamiento regional del archipiélago Balear” a *Boletín de la A.G.E.*, núm. 32, p. 127-153.
- RULLAN, O. (2002) *La construcció territorial de Mallorca*. Editorial Moll, Mallorca.
- RULLAN, O. (2004) “Una aproximació a la geografia històrica de Mallorca” a *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 57, p. 85-109.
- RULLAN, O. (2010) “Las políticas territoriales en las Islas Baleares” a *Cuadernos Geográficos*, núm. 47, p. 403-428.
- RULLÁN, O. i RODRÍGUEZ, A. (1999) “Los problemas de abastecimiento de agua en las Islas Baleares” a GIL, A.; et al (Ed.) (1999) *Los usos del agua en España*. Caja de Ahorros del Mediterráneo: Universidad de Alicante, Instituto Universitario de Geografía, p. 615-644.
- SALVÀ, P.A. (1978): *Aproximación al conocimiento de la transformación del espacio rural en la Serra de Tramuntana de la isla de Mallorca*. Tesis doctoral, Universitat de Barcelona.
- SALVÀ, P.A. i BINIMELIS, J. (1993) “Las residencias secundarias en la isla de Mallorca: tipos y procesos de crecimiento” a *Méditerranée*, núm 77, p. 73-76.
- SASSEN, S. (1991) *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press. Princeton.
- SASTRE, A. (2000) “La planificación urbanística en el desarrollo turístico de las Islas Baleares” a *Anales de Economía Aplicada, Comunicaciones XIV Reunión*. En xarxa: <http://www.asepelt.org/ficheros/File/Anales/2000%20%20Oviedo/Trabajos/PDF/179.pdf> [Consulta:11/12/2014]
- SEGUÍ, J.M. (1988) “L’organització territorial de les Illes Balears” a *Treballs de Geografia*, núm. 39, p. 131-140.
- SEGUÍ, J.M. (2013) “Preparing for the Palma SUMP, Territorial and social perspectives” a *CIVITAS DYN@mo Summer University, Engaging in a dynamic dialogue for Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP)*, Palma. En xarxa:

- http://gitmot.uib.es/USB%20Summer%20University/documentos/presentaciones/Day%202/4_Joana_Maria_Segui.pdf [Consulta: 19/09/2015]
- SEGUÍ, J.M. i RUÍZ, M. (2012) “Hàbits de mobilitat de la comunitat universitària de la Universitat de les Illes Balears” a *GITMOT*, en xarxa: <http://gitmot.uib.es/pdf/mobilitatuib2012.pdf> [Consulta: 19/09/2015]
- SEGUÍ, M. (1985) “Planeamientos teóricos y realización práctica del Plan Calvet” a *Mayurqa*, núm. 21, p. 393-411.
- SEGUÍ, M. (2000) *Urbanisme i arquitectura a les Balears. Segle XX*. Edicions Documenta Balear, Palma.
- SEGUÍ, M. (2001) *La arquitectura del ocio en Baleares. La incidencia del turismo en la arquitectura y el urbanismo*. Editorial Lleonard Muntaner, Palma.
- SEGUÍ, M. (2006) *El turisme a les Balears (1950 – 2005)*. Palma de Mallorca: Edicions Documenta Balear.
- SERRA, S. (2004) “La institucionalización y articulación de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares” a *Anales de Historia Contemporánea*, núm. 20, p. 395-406.
- Serveis d’Informació Territorial de les Illes Balears, Societat Anònima [SITIBSA] (2010) *Metodologia i conclusions generals de l’estudi de localització i càlcul de la capacitat del sòl vacant de les illes Balears sobre ortofotografia de l’any 2008 i normativa vigent a 31/05/2010*. Govern de les illes Balears. http://dgoterri.caib.es/www/estudi-final_sol-vacant-2010/estudi-final.htm [Consulta: 12/06/2013]
- SMART, M. W. (1974) “Labour Market Areas: Uses and Definitions” a DIAMOND, D. R. I MC LOUGHLIN, J.B. (Eds.) *Progress in Planning*, Pergamon Press (Vol. 2), Oxford-Nova York.
- SOJA, E. (2005) “Algunas consideraciones sobre el concepto de ciudades región globales” a *Ekonomiaz: Revista vasca de Economía*, núm. 58, p. 44-75.
- SOJA, E. (2008) *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traficantes de sueños, Madrid.
- THOMAS, I. (1985) “City-size Distribution and the size of urban systems” a *Environment and Planning, A* 17(7), p. 905-913.
- TOUS, J. (2004) “La evolución urbana de Palma, una visión iconográfica” a *Biblio 3W. Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*. En xarxa: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-518.htm> [Consulta: 08/12/2014]

- TRULLEN, J. i BOIX, R. (2000) “La ampliación del área metropolitana de Barcelona y su creciente interacción con las áreas metropolitanas de Tarragona, Lleida y Girona” Ajuntament de Barcelona (mimeo).
- URZÚA, C.M. (2000) “A simple and efficient test for Zipf’s law” a *Economics Letters*, núm. 66, p. 257-260.
- VILLALONGA, Ll. (1931) *Mort de Dama*. Gràfiques Mallorca, Palma.
- VILLALONGA, Ll. (1980) *Bearn o la sala de les nines*. Edicions 62, Barcelona.
- VIVES, S. (2007) *Inclusió social, mercat immobiliari i creixement urbanístic*. Projecte Fundació Jaume Bofill. En xarxa: <http://www.fbofill.cat/sites/default/files/1556.pdf> [Consulta: 01/04/2016]
- VIVES, S. (2008) “Les implicacions socials de la lògica financera de l’habitatge. L’exemple de Palma” a *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, núm. 66, p. 75-99.
- VIVES, S. (2011) “Producing a “Successful City”: Neoliberal Urbanism and Gentrification in the Tourist City – The case of Palma (Majorca)” a *Urban Studies Research*. En xarxa: <http://www.hindawi.com/journals/usr/2011/989676/> [Consulta: 01/04/2016]
- VIVES, S. (2013) *L’espai urbà del capitalisme. La construcció del projecte neoliberal de Palma*. Tesi doctoral. En xarxa: <http://global.tesisenred.net/handle/10803/283230> [Consulta: 17/03/2015]
- WIRTH, L. (1938) *Urbanismo como modo de vida*. En xarxa: <http://www.bifurcaciones.cl/002/reserva.htm> [Consulta: 30/08/2014]
- YADAV, C.S. (Ed.) (1986) *Urban Research Methods: Centrals Place Hierarchical and City Size Models*. Vol. 5. Perspectives in urban geography, India.
- YRIGOY, I. (2013) “La urbanització turística com a materialització espacial de l’acumulació de capital hotel·ler: els casos de Platja de Palma (Mallorca) i Saïdia (Marroc)”. *Treballs de la SCdG*, núm. 75, p. 109-131.
- ZIPF, G. (1949) *Human Behavior and the Principle of Least Effort*. Addison Wesley, Cambridge.

Legislació – Normativa

Darrera modificació dels Estatuts de la Mancomunitat de Migjorn (BOIB núm. 82 de 2 de juny de 2015)

Darrera modificació dels Estatuts de la Mancomunitat de Tramuntana (BOIB 110 de 31 de juliol de 2012)

Darrera modificació dels Estatuts de la Mancomunitat des Pla (BOIB núm. 63 de 8 de maig de 2014)

Darrera modificació dels Estatuts de la Mancomunitat des Raiguer (BOIB núm. 18 de 6 de febrer de 2016)

Decret 16/2015, de 10 d'abril, d'Ordenació Sanitària Territorial de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears

Decret 37/2006, de 7 d'abril, pel qual es modifica l'Ordenació Sanitària Territorial

Decret 67/2008, de 6 de juny de 2008, pel qual s'estableix l'ordenació general dels ensenyaments de l'educació infantil, l'educació primària i l'educació secundària obligatòria a les Illes Balears

Decret-Llei de 13 de juny de 1978, del règim preautonòmic de l'arxipèlag Balear

Estatut d'Autonomia de les Illes Balears. En xarxa: web.parlamentib.es/RecursosWeb/DOCS/EstatutAutonomiaIB.pdf [Consulta: 17/11/2014]

Estatuts de l'Institut Mallorquí d'Afers Socials (BOIB núm. 28, de 21 de febrer de 2012)

Estatuts de l'Institut Mallorquí d'Afers Socials, Revisió (BOIB núm. 151, de 15 d'octubre de 2015)

La llei 4/2005 de 29 d'abril sobre drogodependències i altres addiccions a les Illes Balears

Llei 14/2006, de 17 d'octubre, de l'esport de les illes balears

Llei 20/2006, de 15 de desembre, municipal i de règim local de les Illes Balears

Llei 23/2006, de 20 de desembre, de capitalitat de Palma

Llei 3/1995, de 21 de febrer, de l'esport balear

Llei 3/2008 de 14 d'abril de creació i regulació de l'Agència Tributària de les Illes Balears

Llei 38/1988 de 28 de desembre de Demarcació i de Planta Judicial

Llei 43/2010 de 30 de desembre del servei postal universal, dels drets dels usuaris i del mercat postal

Llei 5/1989, de 13 d'abril, de Consells Insulars

Llei 5/1991, de 27 de febrer, de Mancomunitats de Municipis

Llei 5/2003, de 4 d'abril, de salut de les Illes Balears

Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local

Llei 8/2000, de 27 d'octubre, de Consells Insulars

Llei 9/1994, de 3 de desembre, d'atribució de competències als consells insulars en matèria de patrimoni històric, de promoció sociocultural, d'animació sociocultural, de dipòsit legal de llibres i d'esports

Llei orgànica 1/2007, de 28 de febrer, de reforma de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears

Llei orgànica 2/1983, de 25 de febrer, d'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears

Llei orgànica 2/2006, de 3 de maig, d'educació

Llei orgànica 3/1999, de 8 de gener, de reforma de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears

Llei orgànica 9/1994, de 24 de març, de reforma de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears

Ordre del conselles d'Economia, Hisenda i Innovació, de 24 d'octubre de 2008, per la qual es regula l'estructura organitzativa i funcional de l'Agència Tributària de les Illes Balears

Pla d'Actuacions sobre Dependències de les Illes Balears (Aprovat dia 14 de Maig de 2015)

Real Decreto de 21 de abril de 1834. *Subdivisión en partidos judiciales de la nueva división territorial de la península e islas adyacentes*

Reglament de Cooperació Municipal (BOIB, núm. 149, de 21 d'octubre de 1998)

Índex figures

Figura 1. Interpretació coroplètica de les principals senyes identitàries de l'illa de Mallorca	19
Figura 2. Evolució de la població de Ciutat, Part Forana i del conjunt de Mallorca entre 1595 i 1897	55
Figura 3. Evolució acumulada dels percentatges de Ciutat i Part Forana entre 1595 i 1897	55
Figura 4. Detall del mapa de Camocio, G.F., titulat <i>De Maiorica insular</i> , datat de l'any 1560..	56
Figura 5. Detall del mapa de Tomás López, titulat <i>Mapa de la Isla de Mallorca y de la de Cabrera</i> , de 1773	57
Figura 6. Mapa amb estructura tripoïdal dels Partits Judicials a Mallorca	58
Figura 7. Plànol de Palma de 1884, atribuït a Eduard Fontserè i Mestre	63
Figura 8. Evolució de la població de Ciutat, Part Forana i del conjunt de Mallorca fins a 1940	65
Figura 9. Evolució acumulada dels percentatges de Ciutat i Part Forana entre 1595 i 1940	65
Figura 10. Imatge del ferrocarril a l'Estació de Felanitx (podria datar dels anys 1920-30)	67
Figura 11. Plànol de l'eixample del Pla Calvet, 1901.....	73
Figura 12. Fotografia aèria de Palma des del primer vol comercial de Barcelona a Mallorca al març de 1920.....	74
Figura 13. Evolució de la població de Ciutat, Part Forana i del conjunt de Mallorca fins a 1960	76
Figura 14. Evolució acumulada dels percentatges de Ciutat i Part Forana entre 1595 i 1960	76
Figura 15. Fotografia aèria de la ciutat de Palma de l'any 1956	81
Figura 16. Evolució de la població de Ciutat, Part Forana i del conjunt de Mallorca fins a 1981	82
Figura 17. Evolució acumulada dels percentatges de Ciutat i Part Forana entre 1595 i 1981	82
Figura 18. Comarcalització de V.M. Rosselló i Verger (1964).....	84
Figura 19. Comarcalització de B. Barceló i Pons (1968).....	85
Figura 20. Evolució de la població de Ciutat, Part Forana i del conjunt de Mallorca fins 2001.	89
Figura 21. Evolució acumulada dels percentatges de Ciutat i Part Forana entre 1595 i 2001	89
Figura 22. Comarcalització de V.M. Rosselló i Verger (1978).....	90
Figura 23. Evolució de la població de Ciutat, Part Forana i del conjunt de Mallorca fins 2011.	95
Figura 24. Evolució acumulada dels percentatges de Ciutat i Part Forana entre 1595 i 2011	95
Figura 25. Evolució del nombre de municipis entre l'any 1842 i l'actualitat	111
Figura 26. Mapa municipal	117
Figura 27. Classificació INE	118
Figura 28. Classificació <i>Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España</i>	119
Figura 29. Classificació OECD.....	120
Figura 30. Classificació Eurostat	121

Figura 31. Representació a partir de 4 anys concrets de l'evolució fins a l'actualitat de les mancomunitats	124
Figura 32. Mapa d'Espais Comarcals de Coordinació Territorial	127
Figura 33. Mapa de Centres d'Atenció a la Drogodependència	127
Figura 34. Mapa de Comarques Esport Base	129
Figura 35. Mapa d'Oficines d'Escolarització.....	130
Figura 36. Zones d'escolarització.....	131
Figura 37. Mapa de Sectors d'Inspecció Sanitària	132
Figura 38. Mapa de les Zones Bàsiques de Salut	133
Figura 39. Mapa d'Oficines de l'Agència tributaria.....	134
Figura 40. Mapa de Partits Judicials	135
Figura 41. Mapa de Codis Postals.....	136
Figura 42. Mapa de comarques estadístiques, LAU 1.....	137
Figura 43. Delimitació de l'aglomeració urbana de Palma, NUREC (1994).....	151
Figura 44. Continu urbà delimitat a partir dels criteris NUREC (2011)	155
Figura 45. Delimitació de l'àrea metropolitana de Palma amb els criteris NUREC (2011).....	157
Figura 46. Delimitació del continu urbà (2011): tenint en compte la capacitat turística de l'aglomeració.....	159
Figura 47. Delimitació del continu urbà (2011): tenint en compte el sòl vacant	163
Figura 48. Representació gràfica esquemàtica de la distribució dels municipis de major rang a l'illa de Mallorca.....	176
Figura 49. Resultat de les corbes de Lorenz pels anys 1900, 1960, 1981 i 2011	181
Figura 50. Primera destinació de la mobilitat obligada (2001)	198
Figura 51. Primera destinació de la mobilitat obligada (2011)	198
Figura 52. Primera destinació de mobilitat obligada, excloent Palma (2001).....	200
Figura 53. Primera destinació de mobilitat obligada, excloent Palma (2011).....	200
Figura 54. CBSA metropolitana de Palma 2001 (25%).....	207
Figura 55. CBSA metropolitana de Palma 2011 (25%).....	207
Figura 56. CBSA micropolitana de Sóller 2001 (25%).....	209
Figura 57. CBSAs micropolitanes d'Inca i Manacor 2011 (25%).....	209
Figura 58. Percentatges de mobilitat entre CBSAs (15%)	211
Figura 59. Combinació de les CBSAs per l'any 2001	213
Figura 60. Combinació de les CBSAs per l'any 2011	213
Figura 61. CBSA metropolitana de Palma 2001 (20%).....	215
Figura 62. CBSA metropolitana de Palma 2011 (20%).....	215
Figura 63. CBSAs micropolitanes de Sóller, Inca i Manacor 2001 (20%)	217
Figura 64. CBSAs micropolitanes de Sóller, Inca, Manacor i Calvià 2011 (20%).....	217

Figura 65. CBSA metropolitana de Palma-Calvià 2011 (20%)	219
Figura 66. Percentatges de mobilitat entre CBSAs (15%)	220
Figura 67. Combinació de les CBSAs per l'any 2001	221
Figura 68. Combinació de les CBSAs per l'any 2011	221
Figura 69. Diferència del volum de població entre 1970 i 2011	237
Figura 70. Diferència del nombre d'establiments entre 1970 i 2011.....	239
Figura 71. Representació del concepte de centralitat revisat	243
Figura 72. Índex de pressió humana al llarg de l'any 2011	244
Figura 73. Evolució del percentatge d'empreses que s'han donat d'alta a la Seguretat Social a cada trimestre de 2011	245
Figura 74. Primera tipologia d'equipament comercial municipal, 1970.....	248
Figura 75. Primera tipologia d'equipament comercial municipal, 2011.....	248
Figura 76. Segona tipologia d'equipament comercial municipal, 1970.....	251
Figura 77. Segona tipologia d'equipament comercial municipal, 2011.....	251

Índex taules

Taula 1. Objectius generals i específics de la recerca	16
Taula 2. Quantitat de municipis segons l'extensió municipal.....	113
Taula 3. Municipis, extensió i quantitat de població censada a les mancomunitats el 2011.....	125
Taula 4. Població, àrea i densitat de població dels municipis que formen l'aglomeració urbana central, 2011.....	153
Taula 5. Població, àrea i densitat de població dels municipis en els que s'estén l'aglomeració urbana de Palma, 2011	155
Taula 6. Extensió territorial i població (1991 i 2011) dels municipis que formen l'aglomeració i els límits	156
Taula 7. Relació població i places turístiques (2011) als municipis que comprenen el continu urbà	158
Taula 8. Extensió dels municipis i del sòl vacant en els municipis de l'àmbit urbà central de Mallorca (2008/2010)	161
Taula 9. Població i places turístiques (2011) i places potencials a les que dona cabuda el sòl vacant dels municipis que comprenen el continu urbà.....	162
Taula 10. Evolució de la població de Palma, de Mallorca i de les Illes Balears (1900-2011)..	171
Taula 11. Rank-size de la capçalera del sistema urbà mallorquí, 1986.....	174
Taula 12. Rank-size de la capçalera del sistema urbà mallorquí 1900, 1960, 1991 i 2011.....	175
Taula 13. Rank-size de la capçalera del sistema urbà mallorquí tenint en compte la població de l'aglomeració de Palma (NUREC), 2011	177
Taula 14. Índex de primacia del sistema urbà mallorquí (1900-1986).....	179
Taula 15. Evolució de l'índex de primacia del sistema urbà mallorquí per 1991, 2001 i 2011	179
Taula 16. Resultat de l'índex de primacia del sistema urbà mallorquí per 2011, tenint en compte el continu urbà de Palma.....	180
Taula 17. Resultat de l'aplicació de l'índex de Gini	182
Taula 18. Nombre de treballadors ocupats en el mateix municipi de residència i fora d'aquest entre 2001 i 2011	194
Taula 19. Municipis amb major autocontenció els anys 2001 i 2011	194
Taula 20. Municipis amb menor autocontenció els anys 2001 i 2011	195
Taula 21. Municipis amb augment de l'autocontenció entre 2001 i 2011	196
Taula 22. Municipis amb major variació de l'autocontenció entre 2001 i 2011	196
Taula 23. Nombre de municipis, extensió i població de les CBSA Metropolitanes (25%)	208
Taula 24. Nombre de municipis, extensió i població de les CBSA Metropolitanes (20%)	216
Taula 25. Diferència resultats mètodes de Feria i Martínez (2016) i OMB (2010) a Mallorca	224

Taula 26. Municipis amb major variació (+/-1) del pes percentual (p.p.) del volum de població entre 1970 i 2011	238
Taula 27. Municipis amb major variació (+/-1) en punts percentuals (p.p.) del nombre d'establiments entre 1970 i 2011	240
Taula 28. Correlacions (r) de l'equipament comercial dels municipis: comparació entre 1970 i 2011	242

Índex onomàstic

A

Aguilera, Octavi: 60.
 Aguiló, Eugeni: 45, 88, 90, 144.
 Aguirre, Carlos Andrés: 47.
 Alberich, Joan: 160.
 Albertos, Juan Miguel: 189, 191, 193.
 Alcántara, Pere: 62.
 Alcover, Antoni Maria: 71.
 Alcover, Joan: 71.
 Alemany, Gabriel Joan: 64, 75, 80, 81, 87.
 Alfonso XIII: 63.
 Allen, G.R.: 44, 173.
 Alomar i Esteve, Gabriel: 75, 80, 81, 143, 145, 146.
 Alomar i Villalonga, Gabriel: 14, 53, 60, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 78, 80, 81, 86, 92, 100.
 Alomar, Antoni Ignasi: 66.
 Alonso, Emilio: 233.
 Alonso, Maria Pilar: 193.
 Alperovich, Gershon: 44, 173.
 Amendola, Giandomenico: 37.
 Amengual, Bartomeu: 60.
 Andreu, Neus: 98.
 Arellano, Blanca: 42, 44, 47, 173, 191.
 Arrom, Joana Maria: 89.
 Artigues, Antoni Albert: 73, 90, 93, 96, 97, 98, 116, 144, 148, 189, 233, 241.
 Ascher, Francois: 37.

B

Báguena, Josep: 25
 Barceló, Bartomeu: 26, 66, 77, 79, 83, 85, 86, 87, 90, 91, 92, 138, 143, 157, 169, 170, 233, 235.

Bauzà, Alicia: 98.
 Baylina, Mireia: 26
 Becerra, Luís Guillermo: 48.
 Bellod, José Francisco: 97.
 Bennàssar, Gaspar: 74.
 Bernardos, Gonzalo: 97.
 Berry, Brian: 44, 48, 49, 173, 229, 230, 231, 232, 234, 235.
 Binimelis, Jaume: 170.
 Binimelis, Joan: 54, 55.
 Bisson, Jean: 48, 233.
 Blázquez, Macià: 26, 88, 94, 96, 97, 98, 147, 148, 172.
 Boix, Rafael: 47, 191, 202, 203, 211.
 Brakman, Steven: 44, 173.
 Buades, Joan: 98.
 Burgos, Javier de: 58, 109.
 Burgueño, Jesus: 109, 110, 113, 114, 128.
 Burns, Malcolm: 47.
 Burriel, Eugenio: 147, 189.
 Buzai, Gustavo: 181.

C

Cabré, Anna: 59.
 Calvet, Bernat: 63, 64, 72, 73, 74, 75, 143, 145, 146.
 Camocio, Giovanni Francesco: 56.
 Campesino, Antonio: 233.
 Cantarino, Martí: 40, 41, 117, 121, 122.
 Capel, Horacio: 30, 36, 44, 48, 91, 92, 172, 173, 178, 230, 233.
 Capel, Laura: 25
 Castanyer, Margarida: 47.
 Castells, Manuel: 36, 37, 92.
 Cebollada, Angel: 193.
 Cebrián, Aurelio: 45, 173, 178, 179.
 Champion, Anthony Gerard: 32.

Cheshire, Paul: 44, 173.
 Christaller, Walter: 48, 49, 229, 231.
 Clark, Colin: 44, 173.
 Clusa, Joaquim: 47, 191, 202, 203, 210, 211.
 Córdoba, Juan Carlos: 44, 173.

D

Darder, Emili: 62.
 Deffontaines, Pierre: 48, 233.
 Dematteis, Guissepe: 49.
 Dobkins, Linda: 44, 173.
 Donat, Carles: 25
 Dubón, Maria Lluïsa: 26, 96.

E

Entrena, Francisco: 32.
 Estada, Eusebi: 53, 62.
 Esteban, Juli: 64.
 Estébanez, José: 48, 229, 235.

F

Fajarnés, Enric: 62.
 Fera, José María: 47, 191, 214, 224.
 Ferran VII: 109.
 Ferrás, Carlos: 31.
 Ferreira, Eva: 182.
 Ferrer, Miguel: 233.
 Figueras, Estanislao: 61.
 Florit, Francesca: 233.
 Font, Javier: 123.
 Fontana, José María: 230, 252.
 Fontserè, Eduard: 63.
 Franco, Francisco: 88.
 Friedmann, John: 35
 Frontera, Gabriel: 66, 77, 83, 170.

G

Gabaix, Xavier: 44, 173.

Galindo, Anna: 93.
 Galletto, Vittorio: 203.
 Gambi, Lucio: 29, 30.
 Garau, Joana Maria: 98.
 García, Maria Antònia: 89.
 Garín, María Araceli: 182.
 Garreau, Joel: 37.
 Gilbert, Edmund William: 84.
 Ginard, Xavier: 98.
 Ginsburg, Norton: 45, 177.
 Gintrac, Cécile: 36.
 Goerlich, Francisco José: 40, 41, 117, 121, 122.
 Gómez, Luz Mery: 32
 González, Jesús: 26, 59, 74, 87, 145, 146, 147, 170.
 González, José Luís: 45, 173, 178, 179.
 Gottman, Jean: 37.
 Graña, Isabel: 60.
 Guerrero, Montserrat: 110.
 Gutiérrez, Obdúlia: 47.

H

Hall, Peter: 35.
 Harper, Robert: 37.
 Harvey, David: 37.
 Hiernaux, Daniel: 36.
 Hof, Ángela: 98.
 Holmes, Thomas: 173.
 Horrach, Gabriel: 97.
 Humbert, Gabriel: 61.

I

Indovina, Francesco: 30, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 262, 265.
 Ioannides, Yannis: 44, 173.
 Isabel II: 59, 61.

L

La Trobe, Frederic: 62.
 Lanaspa, Luís: 44, 172, 173.
 Lasuén, José Ramón: 44, 173.
 Lee, Sanghoon: 173.
 Léfevre, Henri: 86.
 Limonad, Ester: 36.
 López, Joan: 25
 López, Lorenzo: 48, 235.
 López, Patricia: 48.
 López, Tomás: 57.
 Lösch, Alfred: 48, 229, 231.
 Luzón, José Luís: 42, 43, 136, 149.

M

March, Joan: 62, 63, 64.
 Marinetti, Filippo Tommaso: 66.
 Marmolejo, Carlos Ramiro: 47.
 Martín, Jordi: 25
 Martínez, Luís: 47, 191, 224.
 Martorell, Catalina: 59.
 Martorell, Onofre: 89.
 Mas, Llorenç: 98.
 Mas, Matilde: 44, 173, 176.
 Massot, Josep: 77, 78.
 Mateu, Jaume: 26, 89, 98, 182.
 Mayol, Antoni: 62.
 Mehta, Surinder Kumar: 178.
 Melià, Josep: 86, 92, 100.
 Mendizabal, Enric: 160.
 Menéndez, Marcelino: 61.
 Mir, Gregori: 60, 72.
 Miralles, Carme: 193.
 Miralles, Carme: 193.
 Miralles, Joan: 96, 208.
 Miranda, Miguel Ángel: 73.
 Moix, Montserrat: 42, 47, 191.

Molas, Isidre: 66, 70.

Moll, Juli: 54, 55.

Muñiz, Ivan: 93.

Muñoz, Francesc: 30, 31, 32, 35, 38, 43, 59.

Murray, Ivan: 26, 88, 94, 97, 98, 147, 148,
 172.

N

Nel·lo, Oriol: 13, 14, 25, 29, 30, 31, 32, 34,
 35, 36, 37, 38, 39, 41, 43, 46, 48, 49,
 91, 93, 149, 169, 188, 192, 193, 196,
 201, 233, 265.

Noguera, Antoni: 60.

Nogués, David: 48.

O

Oliver, Joan: 106.

Oliver, Miquel dels Sants: 14, 53, 60, 61,
 63.

Oliver, Pere: 14, 60, 70, 78.

Olwer, Lluís Nicolau d': 78.

P

Palau, Josep: 90, 144.

Pareto, Vilfredo: 44, 173.

Parrado, Salvador: 123.

Pazos, Miguel: 193.

Perelló, Sebastià: 78, 79.

Pérez, Ricard: 91, 169.

Picornell, Climent: 44, 45, 170, 174, 178,
 179.

Picornell, Mateu: 89.

Pons, Antoni: 94.

Pons, Damià: 67.

Porcel, Oriol: 25

Pujadas, Joana Maria: 62.

Q

Quintana, Albert: 13, 23, 26, 48, 49, 57, 91, 92, 100, 143, 146, 154, 169, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 239, 241, 242, 243, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 253, 263, 265.

R

Ramírez, Manuel: 107.
 Ramis, Catalina Irene: 89.
 Resnick, Mitchel: 44, 173
 Ribas, Manuel: 87, 147.
 Ribera, Juan Miguel: 79.
 Riera, Bernat: 62.
 Riera, Pilar: 25, 48, 123, 125, 243, 246, 252.
 Roca, Francesc: 64.
 Roca, Josep: 42, 44, 47, 173, 191, 202, 203, 210, 211.
 Rodríguez, Antonio: 98.
 Rodríguez, José Manuel: 123, 125.
 Romano, Yraida: 43, 149.
 Rosen, Kenneth: 44, 173.
 Rosselló, Vicent Maria: 48, 84, 85, 90, 92, 93, 113, 114, 124, 128, 138, 143, 144, 146, 169, 233.
 Rubert, Juan José: 43.
 Rubí, Sebastià: 94.
 Rufí, Joan Vicente: 37.
 Ruíz, Manuel: 47.
 Ruiz, Maurici: 47, 190.
 Rullan, Onofre: 26, 56, 57, 58, 79, 80, 84, 87, 88, 90, 91, 93, 96, 97, 98, 99, 100, 105, 107, 108, 113, 114, 116, 123, 134, 138, 143, 145, 146, 147, 148, 170, 189, 230, 250.

S

Salas, Pere: 62.
 Salvà, Maria Antònia: 71.
 Salvà, Pere Antoni: 170, 233.
 Sassen, Saskia: 35, 37.
 Sastre, Antoni: 45, 87, 93.
 Seguí, Joana Maria: 26, 44, 45, 46, 170, 174, 178, 179, 190.
 Seguí, Miquel: 61, 62, 63, 72, 74, 80, 81, 145, 146.
 Serra, Sebastià: 59, 107.
 Smart, Michael: 191.
 Soja, Eduard: 35, 37.

T

Thomas, Isabelle: 44, 173.
 Torrandell, Joan: 60.
 Tous, Juan: 56.
 Trullén, Joan: 203.

U

Urzúa, Carlos: 173.

V

Verger, A.: 90, 144.
 Vicente, Joan: 47.
 Villalonga, Llorenç: 61, 72, 78, 79.
 Vives, Sonia: 74, 98.

W

Wirth, Louis: 36.
 Wolff, Goetz: 35.

Y

Yadav, Chiranj Singh: 172.
 Yrigoy, Ismael: 97, 154.

Z

Zipf, George: 44, 172, 173.
 Zoido, Florencio: 233.

Índex topònims

A

Alcúdia, albufera d': 62.
 Alcúdia, badia: 191.
 Alcúdia: 72, 120, 122, 125, 138, 164, 181, 194, 198, 199, 210, 219, 238, 239, 240, 250.
 Algaida: 93, 151, 156, 249.
 Andratx: 119, 128, 159, 164, 196, 210, 218, 223, 240.
 Ariany: 113, 132, 238, 240.

B

Badia Blava: 162.
 Badia de Palma: 137, 214.
 Badia Gran: 162.
 Badies del NE: 85.
 Banyalbufar: 110, 125.
 Barcelona: 11, 13, 25, 47, 59, 74, 78, 91, 96, 192, 193, 196, 265.
 Berlín: 265.
 Bilbao: 47.
 Boston: 201.
 Búger: 110, 195.
 Bunyola: 72, 93, 151, 156, 195, 196.

C

Cabrera: 57.
 Calvià: 90, 93, 119, 120, 128, 130, 131, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 161, 162, 163, 164, 174, 175, 176, 177, 180, 198, 199, 210, 214, 217, 218, 219, 223, 224, 238, 239, 240, 249, 250, 258, 260, 261, 264.
 Campanet: 195.
 Campos: 124, 125, 196.

Capdepera: 72, 110, 194, 210, 214, 219.
 Casa del Chacón: 62.
 Castella i Lleó: 106.
 Catalunya o Principat: 13, 47, 60, 66, 93, 128, 191.
 Chicago: 201.
 Connecticut: 201, 229.
 Consell: 113, 120, 195, 196.
 Costitx: 113, 195, 206, 216, 249.
 Cuenca: 48, 229, 235, 291.

D

Deià: 194, 195, 196, 208, 210, 218.
 Düsseldorf: 265.

E

Eivissa: 106, 107.
 Escorca: 135, 194, 197, 199, 208, 210, 214, 218.
 Espanya, España o Estat espanyol: 21, 40, 41, 47, 48, 57, 61, 62, 80, 81, 94, 98, 105, 106, 109, 110, 116, 118, 122, 123, 126, 135, 187, 188, 189, 202, 205, 206, 229, 230, 232, 233, 234, 235.
 Esporles: 93, 151, 156, 195.
 Establiments: 110, 113.
 Estats Units d'Amèrica o EUA: 23, 39, 47, 187, 188, 189, 201, 202, 203, 204, 229, 258.
 Estellencs: 110, 159, 164, 196, 206, 216, 238.
 Europa: 33, 39, 122, 136.
 Extremadura: 106.
F
 Felanitx: 67, 124, 175, 180, 181, 194, 210, 219.
 Filipines: 78.
 Formentera: 106, 107.

Fornalutx: 110, 195, 196, 208, 210, 216, 240.

Francia: 42.

Fuerteventura: 107.

G

Gomera, La: 107.

Graciosa, La: 107.

Gran Canaria: 107.

Grand Hotel: 66.

H

Hierro, El: 107.

I

Inca: 58, 93, 125, 128, 130, 131, 132, 134, 169, 170, 174, 175, 177, 180, 181, 197, 198, 199, 209, 210, 211, 212, 216, 217, 218, 219, 220, 222, 238, 249, 250, 253.

L

Lanzarote: 107.

Liverpool: 265.

Llevant: 85, 137.

Llonja, Sa: 62.

Lloret: 113.

Lloseta: 120, 206, 216.

Llubí: 110, 195.

Llucmajor: 90, 93, 119, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 161, 162, 163, 164, 174, 175, 176, 177, 180, 199, 238, 239, 240, 249, 250, 258.

M

Madrid: 11, 26, 47, 59, 106, 265.

Maine: 201.

Maiores Decima: 162.

Málaga: 25, 47.

Manacor: 58, 93, 113, 125, 128, 130, 131, 132, 170, 174, 175, 177, 180, 181, 194,

198, 199, 209, 210, 212, 217, 218, 220, 222, 250, 253.

Manchester: 265.

Mancor de la Vall: 113, 195, 216.

Maria de la Salut: 216.

Marratxí: 90, 93, 119, 125, 130, 131, 137, 151, 153, 154, 156, 158, 161, 162, 164, 175, 176, 177, 195, 199, 238, 239, 240, 258.

Massachusetts: 201.

Mediterrani: 57, 77, 138.

Menorca: 78, 106, 107.

Migjorn: 85, 123, 124, 125, 126, 128.

Montuïri: 206, 249.

Murcia: 110.

Muro: 191.

N

New Hampshire: 201.

Nord: 123, 125, 126, 137.

Nova Anglaterra: 201, 202, 203, 233.

Nova York: 201.

P

País Basc: 110.

Països Catalans: 109, 299.

Palma, La: 107.

París: 63, 72, 79.

Part Forana: 11, 55, 57, 59, 65, 75, 76, 82, 88, 89, 95, 126, 170, 180, 214, 224, 261, 264.

Peguera: 162.

Petra: 113, 218, 238.

Pla: 93, 123, 124, 125, 126, 137, 261.

Platja de Palma: 154.

Pollença: 125, 131, 181, 194, 199, 210, 219.

Ponent: 128.

Porto Colom: 78.

Principat: 61.

Puigpunyent: 93, 125, 151, 156, 195.

R

Raiguer: 123, 124, 125, 126, 137.

Rhode Island: 201.

Riera, la (torrent): 72, 73.

Roma: 79.

S

Sa Pobla: 181, 219.

Sa Torre: 162.

Sant Llorenç: 113, 196, 240.

Santa Eugènia: 93, 110, 151, 156, 195.

Santa Margalida: 11, 191, 194, 195, 196,
210, 219.

Santa Maria del Camí: 67, 120, 151, 156,
196.

Santa Ponça: 162.

Santanyí: 124, 125, 181, 194, 199, 240.

Saragossa: 47

Selva: 195, 196, 197, 198, 210, 216, 249.

Senselles: 113, 216, 249.

Ses Salines: 113, 124, 125, 194.

Sevilla: 25, 47.

Sóller: 72, 175, 181, 194, 199, 208, 209,
210, 211, 216, 217, 218, 219, 220, 222,
238.

Son Bonet: 83.

Son Sant Joan: 83, 89.

Son Servera: 110, 194, 196, 210.

St. Louis: 201.

Sud: 123, 124, 137.

T

Tarragona: 59.

Teguisse: 107.

Tenerife: 107.

Terres de Paríatge: 85.

Toledo: 11.

Tollerit: 162.

Tramuntana, Serra: 135, 196, 208, 238,
249.

Tramuntana: 123, 124, 125, 126, 137.

V

València o Comunitat Valenciana: 47, 59,
189, 191.

Valldemossa: 93, 125, 151, 156, 238.

Vermont: 201.

Villafranca de Bonany: 210.

