



Experiencias

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LVI, Nº 222, invierno 2024

Págs. 1389-1398

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2024.222.15>

CC BY-NC-ND



Estudio para la recuperación de la red de caminos históricos en la ciudad de Ibiza

Stefano CORTELLARO ⁽¹⁾

Melisa PESOA ⁽²⁾

⁽¹⁾ ⁽²⁾ Arquitecto/a y Doctor/a en Urbanismo

⁽¹⁾ ⁽²⁾ Departamento de Urbanismo, Territorio y Paisaje / Universitat Politècnica de Catalunya

Resumen: El crecimiento urbano de la ciudad de Ibiza a lo largo del siglo XX se extendió sobre el llano que rodea el núcleo antiguo, borrando las huellas de los caminos históricos que por siglos comunicaron el puerto con el interior. El presente estudio realiza un análisis de la evolución y de la situación actual de estos caminos. El análisis permite elaborar una serie de propuestas enfocadas, no sólo a su recuperación desde el punto de vista patrimonial, sino también a su inclusión dentro de la matriz ecológica de la región y su regeneración como itinerarios integrados en la movilidad de la ciudad. A partir de este estudio, tanto el Ayuntamiento como las asociaciones de vecinos, han comenzado a recuperar los antiguos caminos.

Study for the Recovery of the Network of Historic Roads in the City of Ibiza

Abstract: The urban growth of the city of Ibiza throughout the 20th century spread over the plain that surrounds the old center, erasing the traces of the historic roads that for centuries connected the port with the interior. This study analyzes the historical evolution and the current situation of these roads. The analysis allows the elaboration of a series of proposals focused not only on its recovery from the

Correo electrónico (1): stefano.cortellaro@upc.edu; N° de ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3088-6423>

Correo electrónico (2): melisa.pesoa@upc.edu; N° de ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4915-0475>

Los autores agradecen los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

heritage point of view but also on its inclusion within the ecological matrix of the region and its regeneration as integrated itineraries in the mobility of the city. Based on this project, both the city council and the neighbors have started the work to recover these old roads.

CRÉDITOS DE PROYECTO	
NOMBRE: (del Plan, Proyecto, Estrategia, etc.)	ESTUDIO PREVIO PARA LA RECUPERACIÓN DE LOS CAMINOS TRADICIONALES DEL PLA DE VILA
LOCALIZACIÓN	Ibiza
PROMOTOR	Ayuntamiento de Ibiza
AUTOR/ AUTORES	Stefano Cortellaro, Joan Costa Bonet, Sergio Parra Cortinas, Román Fernández Vila
FECHA (DE PROYECTO Y DE EJECUCIÓN)	2020 - actualidad.
SUPERFICIE DE LA ACTUACIÓN	11,14 km ²
COSTE/PRESUPUESTO	110 000 € (hasta la fecha)
CREDITOS DE LAS IMÁGENES	Indicados en cada imagen.

1. Introducción y contexto

La ocupación del llano de la ciudad de Ibiza ha estado marcada por la construcción de sucesivos ensanches alrededor del núcleo histórico desde principios del siglo XX (FIGS. 1 y 2). En 1912 se aprueba el primer proyecto de ensanche de la ciudad, el sector de la Alameda, a cargo del arquitecto José

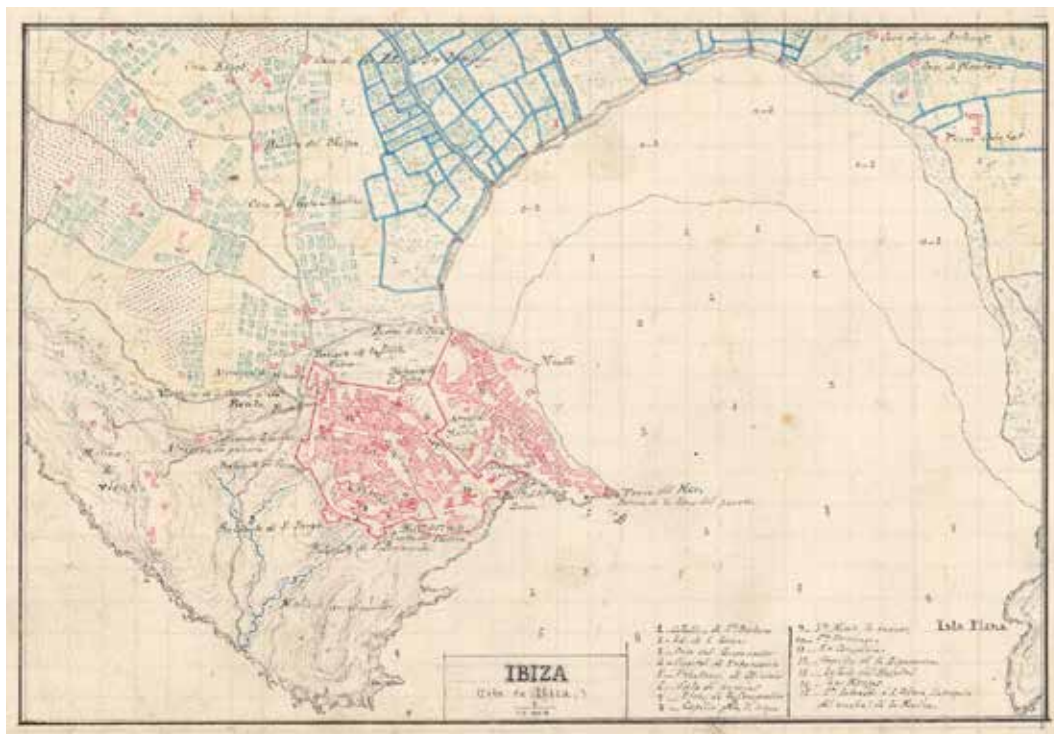


FIG. 1 / Plano de Ibiza de F. de Coello (c. 1850), escala 1:10.000

Fuente: Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército (Ar.G bis-T.3-C.4-190)



FIG. 2 / Los ensanches del siglo XX anteriores al PGOU de 1973

Fuente: Plano dibujado por Joan López Badia (2010)

Alomar; en 1915 se aprueba un segundo ensanche en la zona norte de Vara del Rey, realizado por Guillermo Reynés; y en 1930 se aprueba un nuevo ensanche, otra vez de J. Alomar. Posteriormente, una serie de planes de corte desarrollista (el primer Plan General de Ordenación Urbana, PGOU, es de 1973 y su revisión es de 1987) dirigen la extensión de la ciudad hacia el interior de la isla, cerrándola con vías de ronda. La progresiva urbanización del llano ha dejado como resultado un mosaico de tejidos diversos combinados con suelo aún por urbanizar más allá de la EI-10. En el proceso, los caminos tradicionales que vinculaban Dalt Vila –la zona alta de la ciudad y que hoy es área protegida– con su territorio, se borraron o quedaron desdibujados bajo una nueva red de calles y avenidas que determinan áreas de reciente o futura urbanización.

La red de caminos tradicionales tiene un indudable valor histórico y patrimonial. Estos caminos fueron construidos para conectar los núcleos poblados, mejorar la circulación de bienes, servicios y personas, y han determinado la forma de ocupación del llano durante siglos. Fueron trazados por proyectistas anónimos que, paso tras paso y guiados por la forma del territorio (la topografía y las aguas, principalmente), generaron una forma de transitar y de ordenar la tierra que perdura hasta nuestros días y, por lo tanto, son el testimonio vivo de la historia de la ciudad.

Sin embargo, hoy en día su papel no es solamente histórico. Frente a un paisaje que se nos revela como una sucesión de fragmentos, fruto de actuaciones aisladas vinculadas a los límites municipales, la reidentificación de la red de caminos podría ser la base para un proyecto para el territorio del Pla de Vila (es decir, la llanura que rodea la Ciudad de Ibiza, la *Vila*, espacio delimitado por las montañas al este y oeste).

Ante a esta situación, en el año 2020, el Ayuntamiento de Ibiza encarga un estudio sobre la recuperación de los caminos tradicionales del Pla de Vila. El estudio atribuye a estos caminos un papel prioritario en el proyecto contemporáneo de la Ciudad de Ibiza y su territorio.

2. Objetivos del proyecto y estrategias

El objetivo principal del estudio es redescubrir la red de caminos tradicionales del Pla de Vila y analizar su estado actual para plantear distintas intervenciones de cara a su puesta en valor, protección, recuperación y reactivación. Reconectar la Ciudad de Ibiza con su territorio y con los diferentes elementos del paisaje del Pla de Vila es una operación más que necesaria, no sólo desde una visión patrimonial, sino desde una visión paisajística y de la movilidad sostenible. La presencia de áreas forestales, áreas agrícolas, el sistema de drenajes y regadíos, invitan a recuperar una lectura geográfica de la ciudad que implica una lectura supramunicipal.

Redescubrir la red de caminos, siempre asociados a los torrentes y canales, permite poner en valor los elementos que han dibujado la construcción del paisaje rural, y han dado lugar a sistemas de riego que alimentaban sitios como Ses Feixes, las huertas de la ciudad.

Al mismo tiempo, la relación original entre caminos y torrentes posibilita pensar en estos caminos como ejes de posibles corredores ecológicos y elementos que permiten mejorar el uso social del paisaje. Este punto nos parece fundamental, pues asociar el paisaje histórico al corredor ecológico resulta pertinente a la hora de valorizar estos recorridos.

Por otra parte, la red de los caminos históricos puede convertirse en la base de un sistema de movilidad capilar, local y más sostenible para la Ciudad de Ibiza. Mejorar la movilidad local y su legibilidad, permitiría reconectar los núcleos urbanos del Pla de Vila y tejer fragmentos de crecimientos diversos hoy disociados. Al mismo tiempo, posibilitaría conectar el espacio agrícola con la vida más urbana y el centro de la ciudad, de una manera más blanda y atenta a las características del paisaje.

Desde esta mirada, el encargo se encuadra dentro de la política de movilidad sostenible impulsada por el mismo Ayuntamiento y por algunas asociaciones de vecinos. Esta política tomó un fuerte impulso a partir de las restricciones a la movilidad durante el confinamiento debido a la pandemia provocada por la COVID-19.

3. Metodología y desarrollo del estudio

En la primera fase del estudio se realizó un análisis histórico de los caminos para entender cómo funcionaba la red, y su evolución hasta la actualidad. En la segunda fase, se analizó el estado actual de la misma y se identificaron las problemáticas principales.

El análisis histórico se basó en diversas fuentes: cartografía antigua, documentos escritos y fotografías de archivo, así como análisis de ortofotos desde 1956 en adelante. Estas fuentes permitieron realizar una primera lectura geográfica. El casco antiguo de la ciudad de Ibiza se sitúa en el extremo sur del Pla de Vila, espacio anfiteatro delimitado por las montañas al este y oeste, que se desarrolla en abanico alrededor de las bahías de Talamanca y de la capital. Las grandes llanuras de Sant Jordi y del Pla de Vila están dominadas por la ciudad antigua de Ibiza que, elevándose sobre su colina amurallada en forma de acrópolis, separada del mar por unos acantilados y rodeada por sus huertas, es claramente visible desde todos los puntos del llano y de los relieves que la delimitan.

Los torrentes que bajan de las montañas generan una estructura que converge hacia las bahías, subrayando las principales directrices y la forma del espacio de la llanura (FIG. 3). El eje longitudinal del espacio del Pla de Vila, orientado de norte a sur, coincide con el Torrent de Sa Llawanera, cuyos afluentes perpendiculares a la topografía convergen hacia la bahía, definiendo las principales directrices de la percepción del entorno y de la construcción del territorio (FIG. 1).

La estructura de muros y caminos de la llanura se adapta a la forma en abanico del relieve. Alrededor de las bahías se desarrolló un sistema de huertas (Ses Feixes), cuya geometría cuadrículada (vinculada a una topografía más llana y al trazado regular de los canales de regadío) destaca sobre el resto del territorio. La estrecha relación que, a nivel social, económico, urbanístico y paisajístico, se estableció entre estos espacios agrícolas, la ciudad y el Pla de Vila ha dejado unos trazados sobre el territorio todavía legibles.

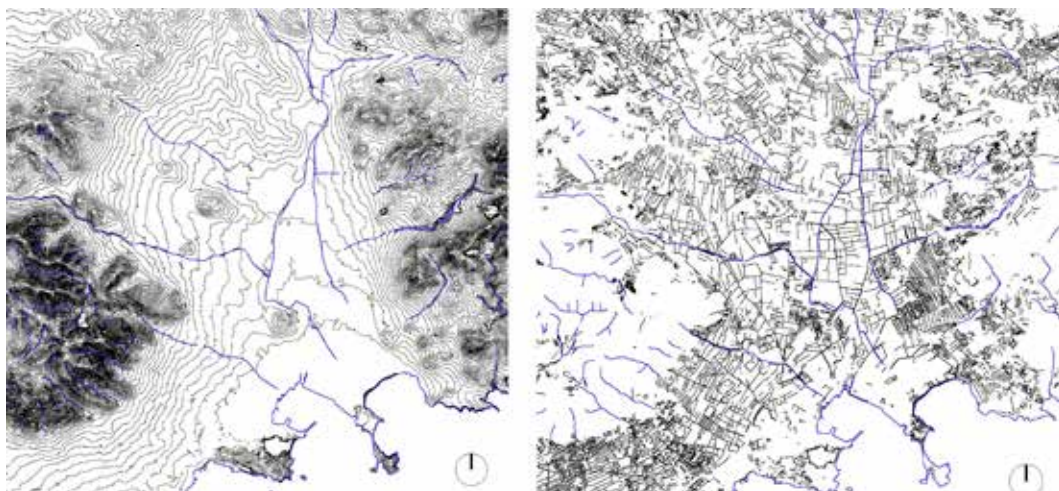


FIG. 3 / Pla de Vila, la llanura y la Ciudad de Ibiza: topografía, drenajes, sistema de muros, construcción del territorio

Fuente: Cortellaro, S. (2007). *Morna, Atzaró. La construcción del territorio de Ibiza*. Palma de Mallorca: Colegio Oficial de Arquitectos de Islas Baleares (COAIB).



FIG. 4 / Vista panorámica de la ciudad de Ibiza, 1968. Autor: Carlos Rodríguez Escalona, SACE (Servicios Aéreos Comerciales Españoles)

Fuente : Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (ICGC), Fons SACE

El análisis comparativo de la cartografía histórica, de las fotos aéreas del vuelo de 1956, y las fotos y cartografías actuales, explica claramente el crecimiento de la ciudad de Ibiza a partir del núcleo histórico (FIG. 4). La ambiciosa propuesta urbana marcada por el Paseo de Vara de Rei continúa en los Ensanches (FIG. 2), cuya cuadrícula se desarrolla principalmente a partir de los ejes viarios de comunicación territorial (Sant Antoni y Sant Josep), que se proyectan de forma radial hacia el territorio, siguiendo las principales directrices geográficas e hidrográficas. Esta propuesta, debido a la escasa sección de las calles, genera un espacio urbano muy denso, falto de espacios públicos y de verde, pero permite permeabilidad entre tejido urbano y rural, sin alterar la continuidad entre la ciudad consolidada y el territorio del Pla de Vila.

El crecimiento posterior se guía, por un lado, por una progresiva ocupación del perímetro de las Bahías de Vila y de Talamanca, siguiendo el criterio de “primera línea de mar” de colonización del litoral, creando una barrera física y visual entre Ses Feixes y el mar; y por otro, por las infraestructuras viarias, la ronda y la reciente autopista, cuyos trazados, ajenos a la estructura del espacio rural, rompen la continuidad entre ciudad y territorio, cortan el sistema de caminos radiales y los elementos del drenaje natural del Pla de Vila acaban dando forma al crecimiento de la ciudad. Las rondas acaban definiendo el límite entre el suelo urbano y el suelo rústico. Se trata de vías segregadas que cortan la continuidad de la red local de caminos, todavía necesaria, y del sistema de drenaje (Fig. 5).

A partir de este punto comenzamos la segunda fase, centrada en estudiar el estado actual de la red de caminos. La misma está caracterizada por la presencia de infraestructuras viarias que han cortado la continuidad y capilaridad de la red de caminos locales, que durante siglos ha articulado las relaciones entre ciudad y campo. Esto ha generado un cambio enorme en la red de movilidad y en la forma de percepción del paisaje. La lógica de las rondas se ha convertido en la única forma de movilidad hasta tal punto que la red de caminos capilar ha quedado inutilizada y olvidada incluso por los propios habitantes.

En esta parte del estudio, se trabajó con análisis de cartografía actual y ortofotos, pero principalmente, con visitas de campo que permitieron identificar fracturas, interrupciones y tramos desaparecidos, así como documentar el estado de los caminos que aún perduran. La superposición de la red de caminos a la fotografía aérea actual demuestra las oportunidades y desafíos que representa su recuperación (Fig. 6).

Entre la diversidad de situaciones que se encuentran, pudimos identificar caminos totalmente desaparecidos, caminos basados originalmente en torrentes que han sido canalizados, caminos convertidos en calles o carreteras asfaltadas. Asimismo, también se encuentran caminos cuyo trazado permanece pero que han sido abandonados y ocupados por vegetación (Fig. 7), o incluso fragmentados porque han sido cerrados por vallas y privatizados. Los estudios de detalle permiten conocer el estado de cada uno de los tramos para guiar las actuaciones posteriores (Figs. 8 y 9).



Fig. 5 / Ciudad de Ibiza, foto aérea de 1956 con la superposición de la red de caminos y cursos de agua

Fuente: Elaboración propia en base a documentos varios del Institut Cartogràfic i Geogràfic de les Illes Balears (ICGIB)

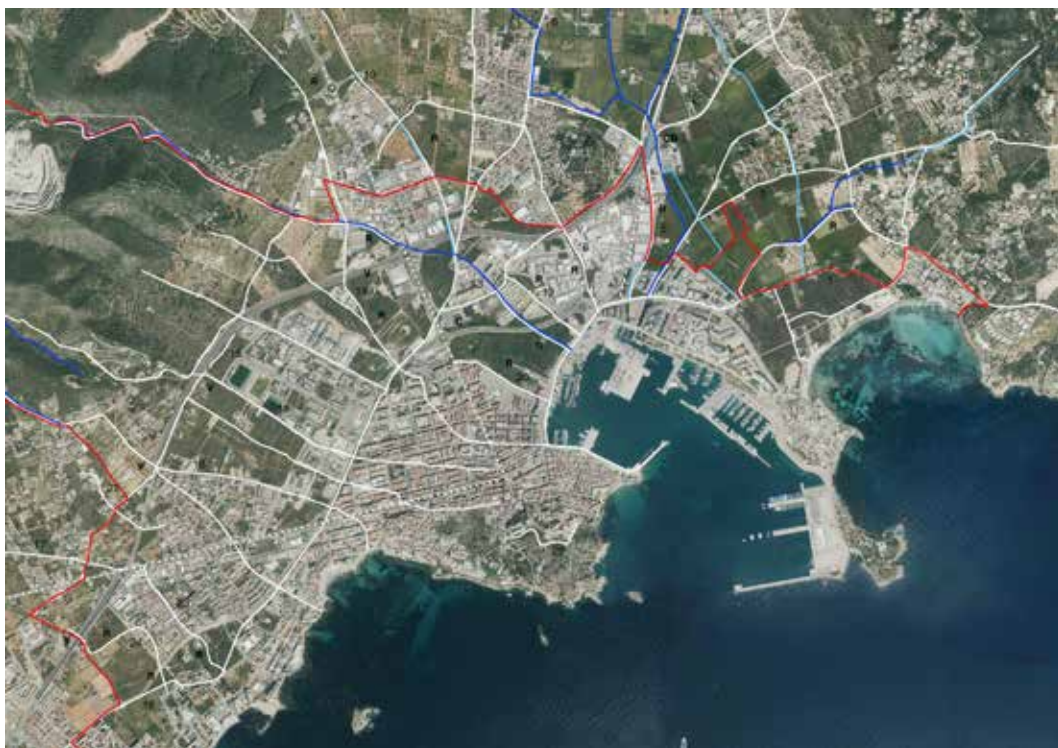


FIG. 6 / Superposición de la red de caminos históricos sobre la ortofoto actual e intervenciones propuestas

Fuente: Elaboración propia



FIG. 7 / Camí de Can Lavilla, cerrado al paso e invadido por la vegetación

Fuente: Google Street View

4. Resultados y conclusiones

Como resultado del estudio, se presentó un documento formado por planos de información de escala general y fichas individualizadas para cada camino (Figs. 8 y 9). En este documento se identifican un total de 24 caminos tradicionales y se propone su inclusión en el Catálogo de Protección de Patrimonio del Ayuntamiento de Ibiza.

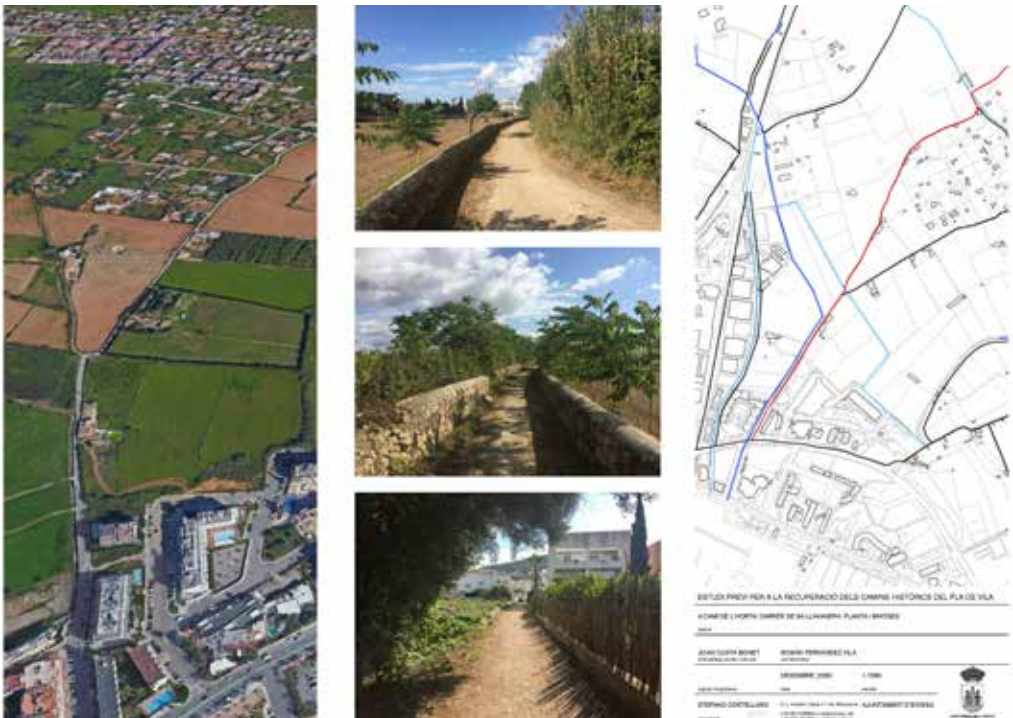


Fig. 8 / Imágenes del Camí de l'Horta, recuperado en el año 2020

Fuente: Elaboración propia sobre ortofotos de Google y cartografía del Ayuntamiento

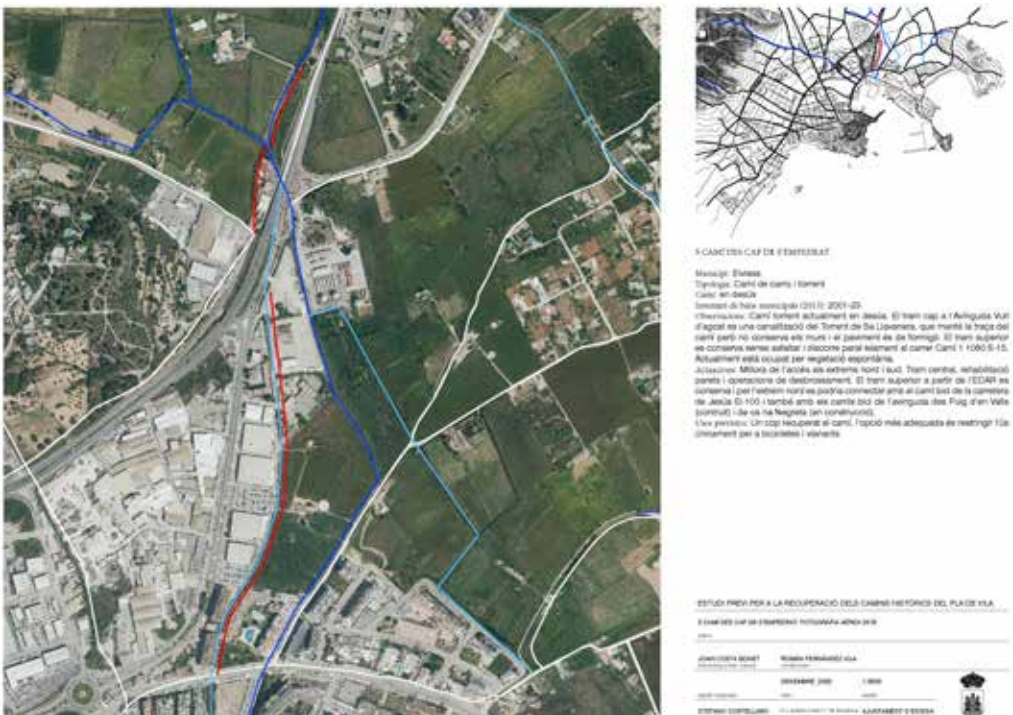


Fig. 9 / Ficha del Camí de S'Empedrat, uno de los caminos que el Estudio plantea recuperar

Fuente: Elaboración propia sobre ortofotos de Google y cartografía del Ayuntamiento

Asimismo, se definen criterios de intervención y una serie de actuaciones a realizar en cada uno de ellos que se detallan a continuación:

- Potenciar la relación entre caminos tradicionales y el sistema de espacios libres urbanos y territoriales previstos por el PGOU, para que puedan funcionar como corredores verdes, ejes de conexión peatonal con los sistemas forestales (Camí de Cas Mut, Camí del Torrent des Capità).
- Plantear su uso como sistema de movilidad sostenible, enfatizando su relación con los equipamientos existentes –especialmente escolares– y conectarlos con la red de carriles bici existentes y proyectados.
- Asociar los carriles bici a estos caminos como alternativa a las propuestas de colocarlos en las carreteras. En los encuentros entre caminos y carreteras se podrían plantear puntos de enlace con el sistema de transporte público.
- Señalizar los caminos para mejorar la legibilidad de los itinerarios y recuperar la toponimia, que podría explicarse en carteles informativos que promuevan el conocimiento de la red de caminos tradicionales.
- Abrir y recuperar los caminos actualmente ocupados por vegetación, cerrados por muros o vallas.
- Reconectar los tramos fragmentados y resolver fracturas provocadas por las infraestructuras viarias, estudiando mecanismos para recuperar las conexiones y hacer los cruces legibles.
- Investigar posibles usurpaciones de caminos y recuperar titularidad pública de caminos cerrados o privatizados.
- Rehabilitar, recuperar y restaurar paredes de piedra seca relacionadas con los caminos. Este tipo de muros, requieren mantenimiento, desbrozar, nivelar el pavimento, realizar pendiente para que los caminos desagüen correctamente y evitar que el agua se acumule y los deteriore.

Se identifican asimismo 6 intervenciones puntuales para permitir la continuidad de la red de caminos y resolver las fracturas provocadas por las infraestructuras viarias.



FIG. 10 / **Recuperación del Camí de l'Horta**

Fuente: Asociación Jesús en transición

Concretamente, de los 24 caminos identificados, se indica la posibilidad y necesidad de recuperar 9 de ellos. Como resultado de este estudio se empezaron a recuperar algunos de los caminos.

En 2020, 50 voluntarios del pueblo de Jesús (Asociación Jesús en Transición) se auto organizaron para limpiar el Camí de l'Horta. Los vecinos reclamaron que el camino, que se encontraba en gran parte lleno de maleza, pudiera servir como carril-bici para conectar con Puig d'en Valls y Vila, como sucedía hace décadas. Los vecinos recogieron maleza y vegetación invasiva a lo largo del camino y en las paredes de piedra con la voluntad de que este camino contribuya a una mejora en la movilidad sostenible de la zona (Fig. 10).

En 2021, la concejalía de Vías Públicas del Ayuntamiento de Eivissa finalizó la recuperación del camino rural de los Quatre Cantons que conecta el municipio de Ibiza con las localidades de Jesús y Puig den Valls. Las obras incluyeron desbroce, mejora de acceso y la aportación de tierra para mejorar la estabilidad del firme, y que pueda ser utilizado por peatones y bicicletas. La obra fue financiada por el Consejo Insular de Ibiza y el Ayuntamiento de Ibiza.

Actualmente, el Ayuntamiento está estudiando la posibilidad de recuperar el Camí de S'Empedrat y el Camí de Puig d'en Valls. Por otra parte, destacamos que este estudio, que fue premiado en los Premios de arquitectura de Ibiza y Formentera del Colegio Oficial de Arquitectos de Islas Baleares (COAIB) en la categoría de Espacio Público y Paisaje y fue seleccionado por los premios FAD 2022 en la categoría de Ciudad y Paisaje. Asimismo, constituye el germen de una línea de investigación y proyecto en la que los autores de este artículo están trabajando actualmente.