

La Autoridad Portuaria de Baleares ha licitado las obras de remodelación del Paseo Marítimo de Palma por más de 43 millones de euros

El puerto de Palma se abre a la ciudad



La APB publicó

la convocatoria de licitación el 23 de diciembre de 2021. La comisión técnica está estudiando las ofertas de las 11 empresas aceptadas: Ferrovial Construcción, S.A.; UTE Paseo Marítimo Palma; UTE ACSA-San José-Coexa-Vitrac; FCC Construcción, S.A.; UTE Man-Torrescámara-Sampol; Acciona Construcción, S.A.; UTE Azvi, S.A.U. – Pavimentos y Hormigones Carreras, S.A.; UTE Dragados, S. A. – Amer e Hijos, S. A.; UTE OHL-Sato-Roves Marítim, Sacyr Construcción, S. A. y UTE COMSA-MAB.

Según el presidente de la APB, Francesc Antich, “se trata de una

gran obra de interrelación puerto-ciudad que permitirá que la ciudadanía pueda disfrutar todavía más del puerto”. Además, esta intervención posibilita “una reflexión sobre la mejora del paisaje urbano que será la base para proyectos futuros”.

El proyecto constructivo de las obras, elaborado por la UTE JAMLET-TYPSA, contempla actuar en 169 010 m² del Paseo Marítimo de Palma y tiene un presupuesto estimado de 43 millones de euros.

Esta intervención persigue diversos objetivos, entre ellos la mejora del transporte público y los medios de transporte sostenibles en detrimento del vehículo privado,

la pacificación del tráfico rodado, la mejora de la permeabilidad transversal entre el puerto y la ciudad, la unificación de espacios residuales para generar espacios libres vinculados al Paseo Marítimo y la potenciación de usos y actividades a lo largo del mismo.

Estado actual

La movilidad de peatones y bicicletas tiene un peso muy importante dentro de este ámbito, siendo además la razón principal de la reordenación de la vía, creando un espacio más permeable y con prioridad para el espacio destinado a estos modos.

con un nuevo espacio pensado para las personas



El Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), ha autorizado a la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) la contratación de las obras correspondientes al proyecto de remodelación del Paseo Marítimo del puerto de Palma. El presupuesto estimado de contratación es de 43 167 607 euros, IVA excluido, y una duración de 20 meses.

● Texto: Cristina Sánchez

Actualmente, aunque hay aceras en ambos lados, estas no siempre tienen un ancho que permita la correcta circulación de los peatones, sobre todo en el tramo 3 del Paseo (dársena Ca'n Barbarà a Av. Joan Miró), donde no llega el carril bici y las aceras no tienen seguridad ni mobiliario urbano para hacer más agradable el paseo, incluso quedando algunos metros sin esta infraestructura.

Otras consideraciones a tener en cuenta en la movilidad a pie es la escasa permeabilidad para atravesar el Paseo, actualmente los pasos de peatones se encuentran distanciados entre 370 y 250 m y la rotonda partida actual que conec-

ta el Paseo Marítimo con la MA-1 supone una barrera que impide una conexión peatonal directa entre Joan Miró y Cala Major.

En cuanto a la movilidad en transporte público, durante todo el Paseo Marítimo hay diferentes líneas de autobús (urbanas, interurbanas, bus nocturno y turístico) que hacen un recorrido por la ciudad, conectando diferentes puntos con el Paseo. Las paradas de bus se localizan durante todo el itinerario, pero no se dispone de un carril específico para el autobús y el taxi.

En relación con la movilidad en transporte privado, el Paseo Marítimo se articula como vía estructu-

rante entre dos autopistas, (Este: Ma-19 autopista Levante; Oeste: Ma-1 autopista Poniente) que da paso al centro de la ciudad.

Se caracteriza por tener una gran capacidad de vehículos a través de las secciones que varían según el tramo del Paseo. Las velocidades máximas permitidas en esta vía son de 50 km/h, existiendo elementos reductores de la velocidad como rotondas o semáforos en los diferentes tramos.

En la mayor parte del Paseo se localizan carriles de giro específico y una gran oferta de aparcamiento en gran parte de los tramos, tanto regulada, como libre y con reservas de carga y descarga.

Obras de mejora

Las obras incidirán en el sistema viario reduciendo los 3 y 4 carriles por sentido, según los tramos existentes en la actualidad, a 2 carriles por sentido. En este sentido, como complemento, la APB realizó un estudio de movilidad para analizar la reordenación del Paseo Marítimo en su tramo entre la avenida Argentina y la rotonda de Portopí y analizar las posibles consecuencias de la pacificación de tráfico prevista. Todo ello se ha realizado a través de una microsimulación de las diferentes intersecciones del escenario futuro, con la demanda actualizada en diferentes escenarios horarios, hora punta de día laborable, mañana de sábado o tarde de sábado.

Para conocer el comportamiento de la movilidad del Paseo se realizó una campaña de aforos durante el mes de junio de 2019, con un total de 6 aforos automáticos con una duración de 7 a 14 días. Además,

Características principales del trazado

	Lateral montaña	Lateral mar
Longitud (m)	3 247,4	3 243,3
Radio mínimo (m)	75,5	84,3
Radio máximo (m)	2 996,8	1 993,8
Acuerdo cóncavo mínimo, Kv	7 160,0	2 524,3
Acuerdo convexo mínimo, Kv	6 350,0	1 545,1

se han realizado diferentes aforos manuales, de 8 horas en un día laborable, en las principales intersecciones del entorno del ámbito de estudio.

De los aforos automáticos se obtuvo la curva diaria de tráfico lo que ha permitido conocer la IMD (Intensidad Media Diaria) diferenciando entre vehículos ligeros y pesados, así como los vehículos que circulan en hora punta. Los aforos manuales permitieron conocer el funcionamiento de las intersecciones y cuantificar sus principales movimientos.

La máxima IMD registrada por los aforos automáticos se encuentra en la Av. Gabriel Roca, a la altura de la Estación Marítima, con un resultado de 22 637 vehículos/día. Aun así, hay que destacar que se ha detectado una mayor circulación en la avenida en sentido poniente, que los que van en sentido levante, con diferencias en algunos puntos de incluso 5 500 vehículos menos.

Las máximas intensidades se producen los viernes, con diferencias importantes con respecto al resto de días aforados. El domingo, en cambio, es el día que menos





vehículos circulan por el Paseo, con diferencias de hasta 5000 vehículos menos que en viernes.

Como obras complementarias se consideran las siguientes:

- Alumbrado
- Semáforos
- Red contraincendios
- Red de riego
- Instalación de vehículo eléctrico
- Instalación de comunicaciones

En cuanto a la movilidad peatonal, se incrementan los pasos de peatones de forma relevante, pasando de los doce actuales a los veintiséis previstos en proyecto con el fin de mejorar la accesibilidad y la seguridad de los peatones.

Por otra parte, como consecuencia de la reurbanización del Paseo, se ha previsto una reubicación de las paradas de autobús correspondientes a las líneas existentes. Además, la sección prevista del Paseo Marítimo resulta compatible con una futura implantación de un sistema potente de transportes público

tipo tranvía o bus de tránsito rápido, en plataforma compartida.

También se ha previsto la colocación de varios muros de contención a lo largo del Paseo para resolver desniveles topográficos. El proyecto incluye escaleras, rampas y barandillas, para mejorar la conectividad del Paseo con los barrios de es Jonquet y el Terreno. En cuanto al equipamiento, se incluye nueva iluminación, wifi, mobiliario urbano e instalaciones para juegos infantiles.

El trazado se ha definido respetando el máximo número posible de árboles y palmeras existentes. Además, se da continuidad a la predominancia de palmeras existentes en la primera línea de mar, sin perjuicio de incorporar nuevas especies arbóreas. Al mismo tiempo, se generan abundantes parterres (36487 m²) y se contempla la plantación de aproximadamente 2000 nuevos ejemplares de arbolado. Es también destacable

el sistema de aprovechamiento del agua de lluvia para el riego de la vegetación que se ubicará en el Paseo.

Finalmente, se ha previsto dar continuidad al carril bici a lo largo de toda la longitud del Paseo Marítimo, pavimentando el mismo con asfalto coloreado en masa.

El proyecto mejorará significativamente la interacción espacial puerto-ciudad y minimizará la ocupación del espacio público por parte del vehículo rodado. Además, generará espacios libres vinculados al uso peatonal y potenciará el transporte público mejorando, con carácter general, la movilidad.

Para el pavimento de las aceras se ha realizado un diseño especial formado por piezas de adoquín bicapa de forma singular, formado por dos lados en ángulo recto de 19x19 cm, de 10 cm de espesor, con una composición de cemento, áridos graníticos y silíceos de gran dureza y 15 % de áridos reciclados



propios y aditivos de última generación en varios colores.

Características generales de la obra

- Clase de obra: Remodelación urbanística.
- Tipo de vía: Vía urbana.
- Velocidad de la vía: 50 km/h.
- Longitud: 3247,4 m lateral montaña y 3243,3 m lateral mar
- Municipios afectados: Palma

Debido a la naturaleza del proyecto, consistente en una remodelación de ámbito existente sin cambio de rasante, el volumen de excavación previsto es de 52 255,4 m³ correspondiente a las tierras de excavación del cajado del pavimento.

Las actuaciones más importantes a proyectar para la remodelación urbanística del Paseo serán las siguientes:

- Mejora de la permeabilidad transversal puerto-ciudad.
- Disminución del tráfico para dar continuidad longitudinal en los

recorridos en bicicleta y peatonales.

- Unificación de espacios residuales para generar espacios libres vinculados al Paseo.
- Potenciar el transporte público de alta capacidad por el Paseo.
- Renaturalización del Paseo.
- Ordenación de la ocupación del espacio público.

Integración ambiental

El proyecto de remodelación del Paseo Marítimo de Palma se plantea desde la voluntad de crear un nuevo espacio de biodiversidad, un parque lineal que transforme el carácter y las características ambientales actuales, asimilable a una vía de cintura, poniendo especial atención en la propuesta de vegetación y los sistemas de drenaje planteados. También se reforzará el sistema de drenaje proyectado, instalando uno sostenible tipo SUDS (Sustainable Urban Drainage Systems), en la zona de parterres del lado mar. Este sistema de drenaje permite reducir el dimensionado de las canalizaciones de la red de evacuación de aguas pluviales y las inundaciones, la filtración de elementos contaminantes presentes en la superficie urbana y facilita una mejor absorción y retención del agua pluvial en el suelo reduciendo las necesidades de riego.

Por otra parte, los criterios considerados en el diseño de la propuesta de vegetación del proyecto están basados en los conceptos de la xerojardinería, de confort de los usuarios y de conservación de las especies arbóreas existentes

Convenio APB – Ayuntamiento de Palma

A finales de 2020, el Ayuntamiento de Palma y la APB firmaron el



convenio de colaboración entre ambas administraciones para poner en marcha la remodelación. El texto regula y establece los compromisos que ambas partes asumen. Así, se establece que la APB se hará cargo de las obras de remodelación y mejora del Paseo Marítimo y el Ayuntamiento, por su parte, se ocupará del mantenimiento del espacio.

Para el alcalde, José Hila, "la remodelación es muy ambiciosa: transformaremos la primera línea de Palma, rompiendo la barrera que ahora existe y acercaremos Palma al mar". Es un ejemplo claro de la Palma que queremos, más sostenible, más verde, donde la ciudadanía sea la gran protagonista, más cerca del mar. Además reactivará la actividad comercial de la zona y generará empleo, dos cuestiones fundamentales también".

En relación a los compromisos del Ayuntamiento, una vez entre en vigor el convenio el Ayuntamiento, se encargará del mantenimiento, la conservación y la gestión del espacio de titularidad patrimonial de la APB; unos trabajos valorados inicialmente en 1 046 006 euros anuales. Con estas tareas, el municipio compensará el pago de 1 199 086 euros correspondientes a obras realizadas en zona municipal y de 3 180.626 euros correspondientes a las obras solicitadas por el Ayuntamiento para mejorar instalaciones de titularidad municipal.

También se hará cargo de los gastos que se generen y que hagan referencia al consumo de agua y energía (alumbrado), del mobiliario urbano o del servicio de vigilancia, entre otros, durante la vigencia

del convenio. El Ayuntamiento de Palma se compromete a agilizar la tramitación de las licencias, autorizaciones y permisos necesarios para la ejecución de las obras, así como a garantizar los accesos a las instalaciones portuarias y la circulación del tráfico rodado portuario, aunque sea minoritario y excepcional.

La APB, por su parte, se compromete a promover y ejecutar a su cargo las actuaciones de remodelación y mejora del Paseo Marítimo. Se encargará también de la tramitación y gestión de las ocupaciones en su zona patrimonial, destinadas generalmente a terrazas. También abonará anualmente al Ayuntamiento el mantenimiento y la conservación de su espacio de titularidad patrimonial, con el objetivo de que exista un equilibrio sostenible



en cuanto a las contraprestaciones económicas obtenidas por ambas partes. Este abono se hará una vez se haya compensado las obras realizadas en zona municipal y las solicitadas por el Ayuntamiento.

El convenio actual sustituye al anterior e incorpora las obras de remodelación. Se ha creado, además, una comisión de seguimiento que coordina el desarrollo del texto y que está formada por tres miembros de cada institución. Tendrá una duración de cuatro años a partir de su publicación en el BOE y será ampliable y prorrogable dentro de los términos que fija la Ley.

Proyecto ganador

En octubre de 2018 se dio a conocer la propuesta ganadora del concurso para la redacción del proyecto constructivo de la reforma del Paseo Marítimo. Se trataba del proyecto presentado por la Unión Temporal de Empresas (UTE) Martínez Lapeña-Torres Arquitectos & TYPESA, después de haber resultado ser la opción más ventajosa de entre la siete ofertas presentadas.

Dirigido por los arquitectos Elías Torres y José A. Martínez Lapeña y la ingeniera de Caminos, Canales y Puertos, María Moya Rodríguez y la ingeniera Industrial M^a Amparo Puchades, el proyecto contemplaba ensanchar las aceras, ampliar las zonas de paseo con zonas verdes, la priorización del carril bici y mantener los carriles viarios de un solo sentido. También contaba con la reducción en un 40 % de las plazas de aparcamiento en la zona de actuación, la agilización de los tiempos de semafORIZACIÓN, para convertir el Paseo Marítimo en un espacio más conectado entre el puerto y la ciudad. ■