

**REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES**

CARVAJAL MESQUIDA, A. (2009). *L'Abans*.

GARAU, L. (2007). *Indústria i glamour*.

MATAMALAS RIERA, Aina (29 octubre 2024). «Documental Majòrica. Treball TRB II». YouTube <<https://www.youtube.com/watch?v=Da66UXo7tF8>>

## **Projecte de renovació del carrer del Port seguint les bases del Nou Urbanisme**

*Xavier Moya Soler*

### **Introducció**

El carrer del Port de Porto Cristo és un carrer amb un gran marge de millora. Encara que és un carrer estret, és un nucli del comerç local i el turisme, i com a tal necessita certes millores. Havent observat el carrer, detectam que un dels principals problemes que té és l'heterogeneïtat de nombre de plantes en els edificis dels voltants. En aquest aspecte és difícil intervenir, atès que són construccions estables i no modificables. Tot i amb això, regular l'altura màxima dels pròxims edificis podria ser una bona mesura per contrarestar aquesta mancança. Tal vegada, una altra forma podria ser la inclusió de més vegetació o elements que puguin augmentar la sensació d'amplada del carrer. D'altra banda, el carrer va sofrir una reforma integral del seu recorregut, però no inclou tota la llargada. És així que el carrer se sent inacabat. Per tant, una altra possible millora seria acabar aquesta reforma. Aquest carrer, també, forma part dels carrers més propers al mercat local i és un dels que contenen més comerços, la qual cosa fa plantejar-se que tal vegada seria possible convertir-lo en zona de vianants per millorar-ne l'accessibilitat. Finalment, el carrer és un lloc lliure de decoracions i vegetació, així que aquest és un altre aspecte que es podria treballar per aconseguir una major harmonia i bellesa.

L'urbanisme és una part molt important de la nostra vida. És el que veiem cada dia en sortir de casa i el que modela allà on vivim. Per això, el meu treball

de recerca tractarà sobre carrers i com dissenyar-los, com millorar els espais públics existents.

És així que la pregunta final del meu projecte és la següent: «*Com es podria millorar el carrer del Port (Porto Cristo) i el seu comerç i cultura locals seguint les bases del Nou Urbanisme?*»

Per complir amb la recerca, voldria mencionar tota una sèrie de preocupacions i objectius que m'he marcat per a la investigació i realització d'aquest treball i que procur complir al final d'aquest. Aquests objectius són quatre:

- Comprendre què fa un bon carrer.
- Dissenyar un projecte de millora del carrer del Port.
- Proposar una forma de promoure el comerç local.
- Dissenyar una proposta per promoure la cultura local amb tècniques actuals.

També m'agradaria explicar per què he triat Porto Cristo i no cap altre indret més conegut. Al marge de ser el lloc que m'ha vist créixer, el municipi de Manacor, així com va dir Guillem d'Efak, ha perdut el seu patrimoni. Manacor ha canviat a pitjor, es troben cases a mig fer, construccions sense personalitat. A més, no es pot reconèixer el seu passat, des d'arbres diferents fins a obres arquitectòniques esbucades i oblidades. És per això que Porto Cristo, de la mateixa manera que Manacor, necessita renovar la seva imatge, recordar el que temps enrere es va perdre.

Manacor, arquitectònicament no existeix. No tan sols no existeix, sinó que és un veritable desastre... tenim escriptors, tenim poetes, tenim pintors, tenim músics. No tenim arquitectes. No tan sols això, sinó que el patrimoni arquitectònic l'hem destruït. (Guillem d'Efak)

## Context

El carrer del Port dirigeix a la mar Mediterrània per una banda i a l'entrada de Porto Cristo per l'altra. Aquest carrer va ser modificat durant el segle XIX per canviar el seu recorregut (vegeu figura 1). Durant el segle XIX es varen fomentar diverses lleis de colònies per promoure l'establiment de poblacions a banda dels «foraviles». Aquestes lleis promogueren el poblament de la Colònia del Carne (ara anomenada Porto Cristo) de diverses maneres, com l'exempció de contribució d'immobles o l'ús lliure d'armes.

El 16 de novembre del 1873 es va promoure un projecte per establir un caseriu a la zona per poder assistir malalts i que poguessin prendre banys a la mar. (Duran 1980, 29-32).

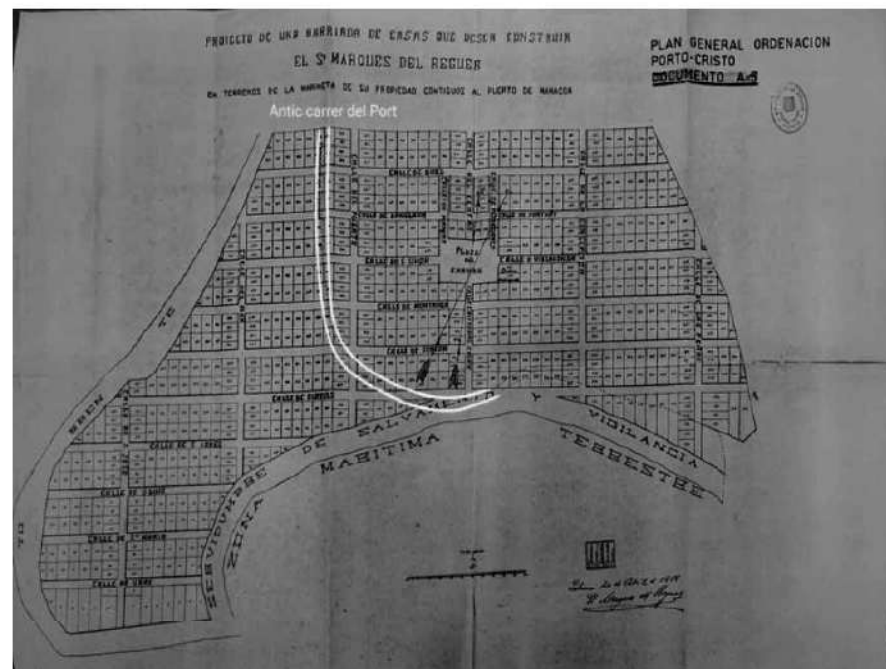


Figura 1. Antic camí del Port. Fotografia extreta de (Reguer, 1888), modificació pròpia.

Ja a la darrera dècada (2017), el carrer va tenir una reforma integral, amb expedient MM 2170612 Expedient d'obres d'adequació de paviment i serveis al carrer Port de Porto Cristo entre els carrers Gual i Bordils. Aquesta obra tenia com a propòsit unificar el trànsit rodat amb l'accessibilitat dels vianants.

S'ha considerat que la millor alternativa per aconseguir aquest objectiu és habilitar un carrer amb plataforma única, sense esglaons en tota la calçada, amb una separació entre la part del vial exclusiva per a vianants i la part compartida per vianants i vehicles basada en la diferència de composició, textures i colors del paviment, més que en la diferència brusca de cotes. (Ajuntament de Manacor 2017)

Segons l'expedient d'obres, aquesta és la manera en què es va dur a terme. Així mateix, es varen renovar altres serveis, com ara l'enllumenat i el drenatge de la zona. Això no obstant, les obres no varen ocupar tot el recorregut del carrer, sinó fins als trams de Gual i Bordils. Per això, una part del carrer ha quedat abandonada (Reguer 1888).

## Forma del carrer

El carrer del Port des del seu inici (intersecció amb el carrer de Bordils) fins al carrer d'en Gual mesura aproximadament 200 m de llarg i 7 m d'amplada. Així i tot, el carrer complet mesura al voltant d'uns 50-60 metres més, que no van ser inclosos dins les obres de l'any 2017.

## Els tipus d'urbanisme

Existeixen centenars de tipus d'urbanisme, però alguns dels més dominants, més populars o amb més repercussió són dos:

**Nou Urbanisme:** s'enfoca en el disseny urbà a escala humana i es basa en els principis de les ciutats dels passats segles. Cerca espais transitables per als vianants i accessibles per a tothom, espais per al comerç de proximitat.

**Posturbanisme:** és l'antítesi del Nou Urbanisme, tracta de veure més enllà d'allò prèviament dissenyat i construït. El posturbanisme aspira a ser avantguardista, una eina per impressionar, aspira a emprar nous materials i formes, asimetria i gran riquesa de recursos.

## Nou Urbanisme

El Nou Urbanisme va sorgir el segle passat com una reacció a l'expansió urbana que sofriren les grans ciutats. Advoca per crear barris vívids i diversos. En comptes d'una lluita per aconseguir l'edificació més embolicada, els seus ideals es basen en l'ordre, la creació i disseny d'espais més habitables i comunitaris, i donen una gran importància a l'espai públic. Per als defensors d'aquest urbanisme, el problema més gran de la societat són els suburbis i la seva expansió no planificada, que porten com a conseqüència l'alienació de gran part de la població, així com l'augment de la taxa de criminalitat i degradació del medi ambient. Per això, defensa que el nostre ambient físic té un impacte directe en la nostra felicitat i prosperitat. En aquest aspecte, el que cerca el Nou Urbanisme és la reproducció de conceptes i formes d'organització que tradicionalment han mantingut la població unida i veïnal (Urban Lab, 2019).

## I per què el Nou Urbanisme?

Espanya és un país molt ric en estils i cultura, tant per part del Modernisme

de Gaudí,<sup>1</sup> com per obres més tàctiques dutes a terme a ciutats com Valladolid, amb l'objectiu de fomentar el ciclisme i la vida activa. És aquesta faceta la que l'Ajuntament de Manacor busca recrear amb diferents projectes recents. Com la renovació de la plaça des Còs i el carrer de Bordils o les places de Sant Jaume i ses Comes. A pesar de les crítiques que poden haver sofrit aquestes actuacions, la seva intenció roman inalterada: portar els carrers de nou a la població.

És així que el Nou Urbanisme pareix ser la millor opció a l'hora de renovar un espai anteriorment perdut o degradat i s'ha convertit en l'objecte d'estudi de la recerca.

## Les bases del Nou Urbanisme

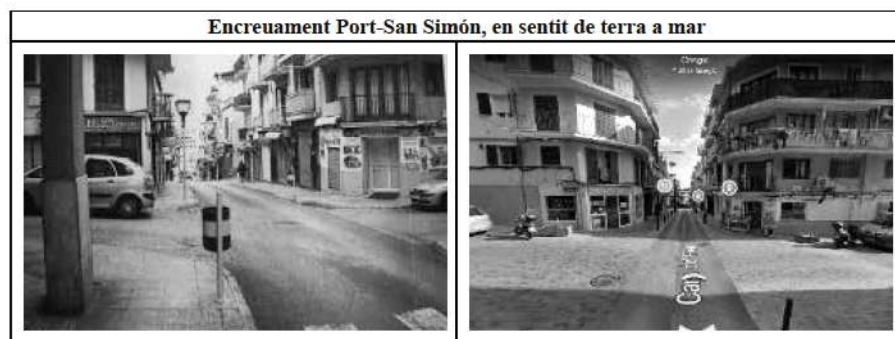
Per recopilar les bases d'aquest moviment, l'any 1993 es va fundar el Congress for the New Urbanism, on es va crear una carta amb les bases de la seva ideologia. Aquesta primera recopilació va ser anomenada *Charter of the New Urbanism*. Posteriorment, se n'han fet modificacions i ampliacions, però, en essència, ha romàs inamovible. A més a més, hi ha dues principals eminències en el tema que han format una nova forma de veure el carrers: Jane Jacobs (1916-2006) o Allan B. Jacobs (1928- ).

Jane Jacobs fa referència a la idea que no es pot pretendre que la població utilitzi el carrer sense cap raó, sense gaudir. És així que un carrer ha de ser atractiu i eficaç, necessita ser una zona de vitalitat, amb les seves voreres i els seus comerços. Un lloc segur en el qual un es pugui relacionar amb l'entorn i els veïns. Per aconseguir això, Jacobs dona a conèixer diferents accions en principi senzilles i trivials, però que, en conjunt, doten un carrer de l'energia necessària. En resum, aquestes accions serien diverses com la protecció dels vianants, l'obertura dels espais, la consistència del carrer...

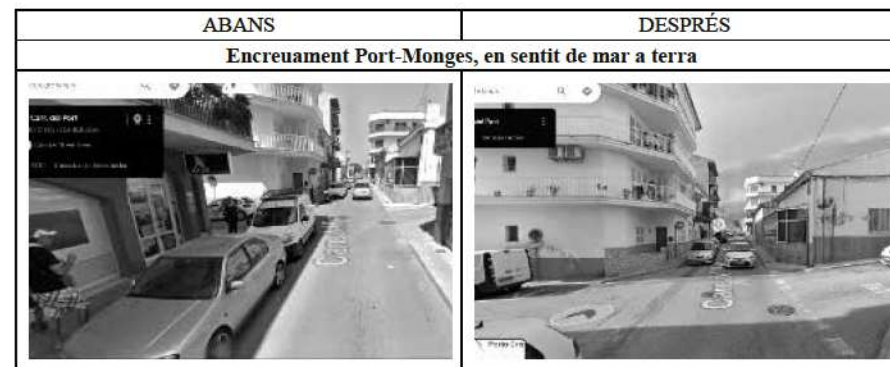
<sup>1</sup> Encara que el Modernisme de Gaudí volgués rompre els esquemes preestablerts, les seves obres segueixen una estructura cohesionada amb la ciutat. A pesar de tractar-se d'obres imponents i estrambòtiques, formen part de la ciutat de Barcelona de forma natural. Per això, el Modernisme de Gaudí es podria trobar en un cert punt intermig entre ambdós moviments i exemplifica una faceta d'Espanya més inclusiva i estètica.

## El carrer del Port

### Abans i després de les obres del 2017



Font: Ajuntament de Manacor 2017 i Google Street View 2022. Taula de producció pròpia.



Font: Ajuntament de Manacor 2017 i Google Street View 2022. Taula de producció pròpia.

Així com es pot observar a la comparativa anterior, les obres del 2017 varen canviar molt la fisonomia del carrer. Entre algunes de les millores més evidents es troben l'homogeneïtzació del nivell de vehicles i de vianants, que permet un millor desplaçament i evita els excessos de velocitat per part dels conductors. Es pot analitzar també el canvi de materials usats i l'ús de pals per protegir els vianants. D'altra banda, queda palesa la falta d'intervenció en les obres del 2017 al carrer del Port des de l'encreuament del carrer d'en Gual fins al final (vegeu Encreuament Port-Monges, en sentit de mar a terra).

### Estudi dels comerços del carrer

Taula 1. Comerços de la zona					
Alimentació	Joies/souvenirs	Estètica	Moda	Art	Altres
6	5	1	11	2	1

Taula i dades de producció pròpia.

Per realitzar aquesta llista s'han tengut en compte els comerços presents al carrer del Port, però, a més, s'han enumerat comerços que no pertanyen a la via, com la floristeria Mimosa, que podrien participar en les actuacions que s'esmenten més avall.



Figura 2. Metodologia de l'Estudi de les Altures del Carrer. (Elaboració pròpia).



Figura 3. Mapa amb les altures del carrer del Port. (Elaboració pròpia).

### Estudi de les altures del carrer

Per dur a terme aquest estudi, s'ha considerat l'altura de cada planta dels edificis de 3 metres i s'han tengut en compte les plantes baixes dels edificis.

Com es pot observar a la imatge, el carrer objecte de l'estudi és una zona heterogènia i poc harmònica en el context de les altures dels edificis respecte a l'amplada del carrer. És així que les ràtios d'altura respecte a amplada són de la següent forma:

Plantes	Altura	Ràtio (altura:amplada)	Color	Percentatge
1	3 metres	1:2,3	Granat	30,3 %
2	6 metres	1:1,2	Verd	19,7 %
3	9 metres	1:0,7	Blau	13,2 %
4	12 metres	1:0,6	Groc	34,2 %
5	15 metres	1:0,5	Vermell	1,3 %

Taula i medicions de producció pròpia.

Segons els estàndards més compartits del Nou Urbanisme i defensats per Alan Jacobs, la ràtio més correcta és d'1:1. És a dir, un metre d'altura per cada

metre d'amplada del carrer. La ràtio més semblant a aquesta al carrer del Port són els edificis de 2 o 3 plantes, que representen un 19,7 % i un 13,2 %, respectivament (32,9 % del total del carrer). En comparació, les plantes 1 i 4 en conjunt ocupen prop del doble de la zona estudiada (64,5 %). Les plantes 1 representen una ràtio d'1:2,3, que suposen una amplada excessiva respecte a l'altura dels edificis i no són aptes pel carrer. En canvi, les plantes 4 (ràtio d'1:0,6), encara que no tenen l'altura ideal, es troben prop del límit acceptable a un carrer: 1:0,5. D'altra banda, els edificis de 5 plantes representen un 1,3 % del total i resulten una ràtio completament al límit d'allò acceptable en un carrer. A sobre, es pot observar com la zona més costanera (l'afectada per les obres del 2017) és, també, la que té una millor consistència de les altures, mentre que la resta del carrer s'acosta cada vegada més a les ràtios inadequades.

Per tant:

- Els edificis de 4 plantes són els més abundants.
- Els edificis de 4 plantes, encara que no perfectes, formen una ràtio adequada pel carrer.

Amb tot això, es pot intuir que la millor opció per aquest carrer seria homogeneïtzar-ne les altures dels edificis a quatre plantes. Malgrat això, cal trobar formes de reduir l'impacte que tendria un carrer tan estret (respecte a l'altura dels casals).

### Estudi del trànsit del carrer

Per dur a terme l'estudi, s'han realitzat tres recomptes de vehicles el dies 31/03, 21/04 05/05 i el 12/05 (2024) en intervals de 10 minuts.

	10:30-11:00	11:00- 12:00	12:00-13:00
Mitjana vehicles	46	61,25	63,75

Mesures de producció pròpia.

Segons les mesures, les hores més properes al migdia són també les hores més concorregudes. La mitjana aritmètica d'aquestes dades és de 56,5 vehicles. Si s'empra la mitjana per calcular el valor aproximat de cotxes<sup>2</sup> que passen du-

<sup>2</sup> El valor aproximat de vehicles (a) durant un dematí s'ha calculat de la següent manera:

rant un matí (9:00-14:00), dona 2.034 vehicles per matí. Com s'ha mencionat anteriorment, les hores pròximes al migdia són les més transitades. Un exemple d'això són les 13:00 del dia 31/03, amb prop del doble de vehicles respecte a les mesures de les 11:00. Aquesta diferència es podria

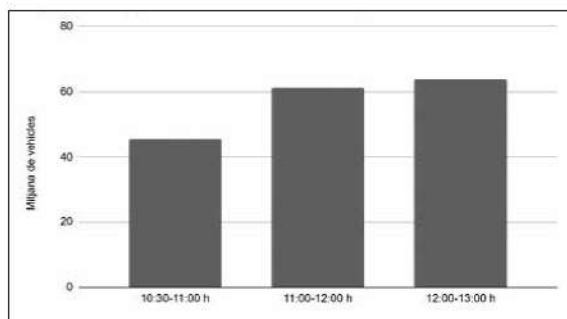


Figura 4. Mitjana del trànsit de vehicles per hores.

deure a diversos factors: les 13:00 és un moment del dia que es podria considerar hora punta, part dels treballadors del matí i el capvespre necessiten passar per aquest carrer durant aquesta hora; a més, un altre motiu podria ser la retornada dels turistes als seus respectius hotels o apartaments. També, cal recalcar que les mesures de dia 21/04 es troben fora de la norma, ja que en aquell moment hi havia una fira nàutica al port.

A banda d'això, es pot observar un augment en la quantitat de trànsit com més s'acosta la temporada d'estiu (amb 45,7 vehicles de mitjana al març i 72,3 a l'abril).

### Estudi de les temperatures del carrer

Per poder mesurar la temperatura del carrer, s'han fet mesures amb un termòmetre làser a uns 50 cm d'altura, en el paviment de la vorera i a l'asfalt. Aquests mesuraments s'han fet, a més, tant al sol com a l'ombra dels diferents encreuaments del carrer. Una vegada passats uns quants segons, s'ha apuntat la temperatura màxima assolida en aquella zona. A més, s'ha calculat la diferència de temperatura respecte a la temperatura ambiental i s'ha fet una mitjana aritmètica de les dades per poder-les avaluar (vegeu la figura 5). Tots els mesuraments s'han dut a terme els dies 21/04, 05/05 i el 12/05.

Com es pot observar segons les mesures, el carrer té una gran varietat de temperatures associades a cada encreuament. Això pot ser causat per la diferència en el temps d'exposició al sol, la proximitat a la mar o el vent i la humitat de cada zona. Encara així, es pot determinar que les zones d'ombra són les més fresques

$t = \text{nombre d'hores que dura el dematí} = 6 \text{ hores.}$

$X = \text{vehicles hora} = \text{mitjana aritmètica} \cdot \text{interval} = 56,5 \cdot 6 = 339.$

$a = t \cdot X = 2.034 \text{ vehicles durant un matí.}$

en tots els casos. A més, es pot observar que la temperatura al sol disminueix considerablement a la vorera, respecte al carrer (asfalt). A sobre, es pot concloure que les zones d'ombra són, de mitjana, uns 4 graus més fredes que la resta.

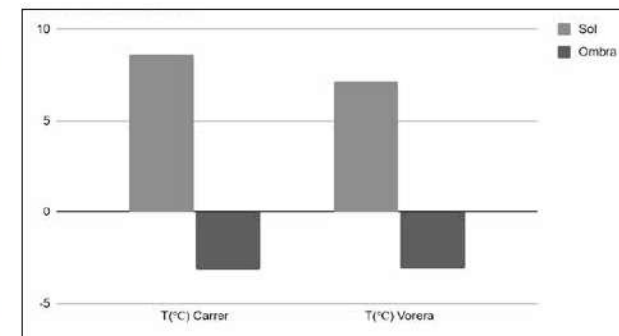


Figura 5. Diferència de temperatura al paviment i la vorera respecte la temperatura ambiental. Taula i mesures d'elaboració pròpia.

D'altra banda, potser el color del paviment de la vorera pugui afectar els resultats entre les mesures de la zona modificada per les obres respecte a la zona sense modificar. Malgrat això, les dades recollides són insuficients per demostrar aquesta tendència.

Tot i això, queda palès que hi ha una gran diferència de temperatura entre la banda solejada i la coberta per l'ombra, tant al paviment de vianants com a l'asfalt.

### Conclusions dels estudis

- Part del carrer va quedar sense cap mena de reforma, la qual cosa provoca una diferència en l'estil de la zona, així com en el trànsit i l'accés per a vianants.
- El carrer del Port és un espai amb gran riquesa de comerços. A més, es troba proper a altres zones amb gran afluència de botigues locals com la Cafeteria Moni.
- Les altures dels edificis del carrer són desiguals: un terç és més baix del desitjable, mentre que un altre terç té una altura adequada.
- El carrer del Port és un espai bastant transitat per vehicles els diumenges dematí. La seva afluència augmenta a mesura que s'acosta el migdia, és així que prop de les 13:00 és l'hora més freqüentada.
- La temperatura del carrer del Port és elevada a les zones de sol, mentre que a les zones d'ombra aquestes temperatures baixen.

En definitiva, aquests 5 aspectes del carrer són els que es podrien treballar per aconseguir un camí millorat i més atractiu i apte per al comerç local.

## Projecte de renovació del carrer del Port

### Objectius

1. Acabar/completar les obres parcials del 2017.
2. Millorar l'atractiu turístic i l'estètica del carrer.
3. Promoure el comerç local.
4. Millorar la situació climàtica de la zona durant els mesos de calor.
5. Promoure la cultura local.
6. Reduir la sensació de tancament al carrer.

### Actuacions

#### 1. Finalització de les obres parcials del 2017

Aquesta actuació pretén treballar els objectius 1, 2 i 6. Per concloure aquesta actuació, cal refer i acabar les obres del 2017, amb les quals es varen canviar els paviments, es renovaren certes infraestructures (com el subministrament elèctric o hídric) i es varen ampliar les zones per a vianants, llevant les places d'aparcament preexistents. D'aquesta manera, es renovaria el carrer del Port des de l'encreuament Monges fins a l'encreuament Tramuntana. Això suposaria la pèrdua del voltant de 26 places d'aparcament. Entre aquestes, es troben 2 places destinades a l'ús de persones amb minusvalidesa (a Monges-Germans Pinzon i Tramuntana-Migjorn).

Per conservar aquestes places necessàries per a una part de la població es poden prendre dues accions diferents:

- Conservar les places allà on es troben  
Per fer-ho, caldria mantenir l'amplada actual de la voravia a la zona ocupada per les places.
- Reubicar les places de l'aparcament als seus respectius carrers adjacents  
Per exemple, les places d'aparcament que es troben entre els encreuaments dels carrers de les Monges i dels Germans Pinzon, es podrien reubicar tant en un carrer com en l'altre.

#### 2. Regulació i promoció de l'edificació

Aquesta actuació pretén treballar l'objectiu 2. El que es proposa és una regulació de l'altura dels edificis del carrer. Així, s'haurà de regular el nombre de

plantes que un edifici pugui tenir fins a 4 plantes. D'altra banda, cal promoure l'ampliació dels edificis i cases que no compleixin aquest requisit (les 4 altures) per tal d'aconseguir una major homogeneïtat i reduir la sensació d'alienació. Algunes de les formes de promoure les noves construccions podrien ser les ajudes i subsidis monetaris per poder completar les construccions o la facilitat i rapidesa a l'hora d'aconseguir els permisos necessaris per a les obres.

#### 3. Ampliació del mercat local dels diumenges

Aquesta actuació pretén treballar els objectius 2 i 3. Així, es proposen dues accions:

##### a) Tancament temporal de les vies d'accés al carrer

Per poder ampliar el mercat local al carrer del Port, primer cal regular el trànsit rodat de la zona per poder instal·lar els diferents materials i productes dels venedors. Aleshores, és necessari tancar totes les vies d'accés al carrer del Port amb l'ajuda de barreres i agents policials. Per reduir al mínim l'impacte d'aquesta acció, el tancament només serà temporal, des de les 9 h fins a les 12.30 h del matí, que són les hores amb menys trànsit, per deixar les hores més transitades del matí lliures per al pas de vehicles. A més, en primer lloc, el tancament s'efectuarà només el primer diumenge de cada mes. A mesura que l'ampliació del mercat s'assenti, serà necessari reproduir les mesures del trànsit de nou i els efectes que el tancament pugui haver tengut. D'aquesta manera, un cop haver passat uns primers mesos d'estudi, es decidirà si continuar amb el tancament temporal els primers diumenges de cada mes o ampliar-ho a tots els diumenges del mes.

##### b) Ampliació del mercat

A l'hora d'ampliar el mercat, es proposa als comerços de l'apartat «Estudi dels comerços del carrer» participar i treure els seus productes al carrer. D'aquesta manera, es generaria una continuïtat entre el mercat local ja existent (de fruites, verdures i altres productes) i els comerços locals. Malgrat ser un carrer estret, els aparadors es podrien col·locar de dues formes diferents:

- Al centre del carrer, amb espai als dos costats per als clients.
- A banda i banda del carrer, amb un espai central per als vianants.

#### 4. Millora de l'espai i la situació climàtica

Aquesta actuació pretén treballar els objectius 2, 4 i 6. Per poder explicar l'actuació, cal separar les accions en tres principals projectes.

### a) Coberta del carrer

Una de les formes d'aplicar les altes temperatures que s'han vist a «Estudi de les temperatures del carrer» a les zones de sol, consisteix a fer ús d'una coberta que reguli l'entrada de llum solar. La lona cobertora que es farà servir seguirà la forma i l'estil d'una de les cobertes que l'Ajuntament de Manacor ha fet servir amb anterioritat (vegeu la figura 6), és a dir, una lona feta de fil, capaç de deixar passar gran part de la llum. Aquesta lona, però, haurà de ser més gruixuda i comptar amb una major superfície per poder copsar una major part de les emissions de llum.



Figura 6. Lona cobertora de Manacor. (Google Street View, 2022).

### b) Vegetació urbana

Per augmentar la verdor del carrer, es poden dur a terme tres actuacions separades:

- Afegiment de cactus/suculentas, com ja s'ha fet a la via, sobre els pilons de trànsit.

- Instal·lació de jardineres cúbiques (aprox. 20x40x20 cm, 16 litres) amb espècies com la menta, la farigola, l'hedra, la begònia o la buguenví·lea. Es posicionarien a aproximadament dos metres de distància entre cada una d'elles (uns 100 cossiols).

- Instal·lació de cossiols a les parets dels comerços, amb cactus i suculentas, com a les façanes de Valldemossa.

### c) Gestió d'aigües pluvials

De la mateixa forma que la plaça des Cós va patir una modificació de la recollida d'aigües pluvials, el carrer del Port també ho necessita. Així, es podria implementar:

- Soterrament dels baixants o canals de recollida d'aigües dels edificis del voltant.



Figura 7. Vegetació sobre pilars de trànsit. (Google Street View, 2022, modificació pròpia).



Figura 8. Cossiols exteriors de Valldemossa. (Elaboració pròpia).



Figura 9. Exemple de cartell informatiu. (Elaboració pròpia).

- Ampliació de la xarxa de clavegueram i implementació de xarxes filtradores de residus a les clavegueres.

## 5. Promoció de la cultura local

Per treballar l'objectiu 5 (Promoure la cultura local). Per aconseguir això, s'ha fet una recerca dels llocs emblemàtics/històrics del municipi de Manacor. Una vegada estudiades aquestes ubicacions, es procedirà a crear una sèrie d'infografies i cartells informatius que permetran la difusió de la història i la cultura. Aquests pòsters es penjaran a les façanes dels propietaris que hagin donat permís per a fer-ho.

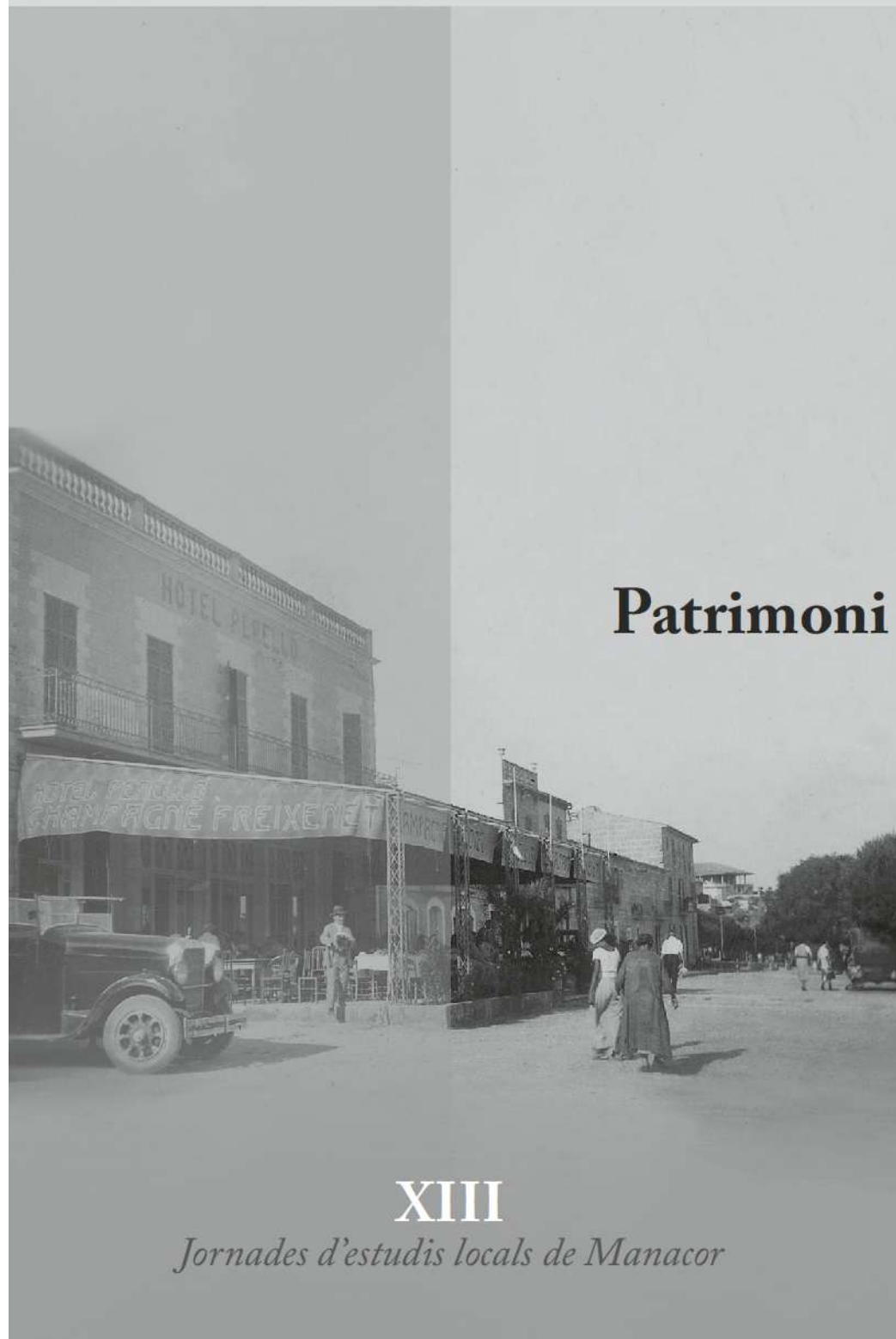
## Conclusions

Després de finalitzar la recerca, s'ha avaluat l'estat dels objectius proposats, que eren quatre: comprendre què fa un bon carrer, dissenyar un projecte de millora per al carrer del Port, promoure el comerç local, i apropar la cultura local amb tècniques actuals. El primer objectiu, comprendre què fa un bon carrer, s'ha assolit tot i les dificultats per trobar fonts fiables i la diversitat d'opinions. S'han recollit característiques clau segons el Nou Urbanisme, però s'han omès altres

perspectives. El segon objectiu, dissenyar un projecte de millora per al carrer del Port, ha inclòs la finalització d'obres inacabades, l'ampliació del mercat local, i la promoció cultural. Malgrat les dificultats de mesurar trànsit i temperatura degut a la variabilitat del clima, s'han pres mesures amb les millors condicions possibles. Finalment, pel que fa al comerç local, s'han proposat diverses iniciatives, tot i els reptes d'ampliar el mercat en un carrer estret i amb molt de trànsit. També s'ha considerat tancar el carrer durant certs mesos o esdeveniments. La promoció cultural es farà mitjançant cartells informatius i infografies canviants cada 3-6 mesos per cobrir la diversitat cultural del municipi.

#### REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES

- AJUNTAMENT DE MANACOR (2017). *Expedient d'obres d'adequació de paviment i serveis al carrer Port de Porto Cristo entre els carrers Gual i Bordils* [MM 2170612] [Expedient d'obres]. Arxiu Municipal de Manacor.
- AJUNTAMENT DE MANACOR (2017). *Expedient d'obres d'adequació de paviment i serveis del carrer Port de Porto Cristo entre els carrers Gual i Bordils* [MM 2170612] [Fotografia]. Arxiu Municipal de Manacor.
- CNU: *Congress for the New Urbanism*. «The Charter of the New Urbanism» [en línia]. <<https://www.cnu.org/who-we-are/charter-new-urbanism>> [Consulta: 17 abril 2024]
- DURAN, D. (1980). *Porto Cristo: societat i cultura*. Ajuntament de Manacor.
- EFAK, Guillem d' [s. a.]. *Pregó*.
- FULLER, M. (2017). *An Analysis of Jane Jacobs's The Death and Life of Great American Cities* [en línia]. <<https://doi.org/10.4324/9781912282661>>
- GOOGLE STREET VIEW (2022). *Carrer del Port* [en línia]. Google Maps. <<https://maps.app.goo.gl/7aEs-6t4DhqVqtGGD7>> [Consulta: 16 abril 2024]
- JACOBS, A. B. (1995). *Great streets*. MIT Press.
- Leroy Merlin. «Maceta Pared Terracota L» [en línia]. <<https://www.leroymerlin.es/productos/jardin-y-terrazza/macetas-y-jardineras/macetas-y-jardineras-para-interior/maceta-pared-terracota-l-90961323.html?src=clk>> [Consulta: 17 abril 2024]
- REGUER, Marqués del (1888). *Poyecto de una barriada de casas que desea construir el S Marqués del Reguer en terrenos de la Marineta de su propiedad contiguos al Puerto de Manacor* [Mapa de PLAN GENERAL ORDENACION PORTO-CRISTO, DOCUMENTO A-5] [Fotografia]. Arxiu Municipal de Manacor.
- SAARINEN, E., & Weese, H. [s. a.]. *Integrating Urbanisms: Growing Places Between - New Urbanism and Post-Urbanism* [en línia]. Association of Collegiate Schools of Architecture. <<https://www.acsa-arch.org/proceedings/Annual%20Meeting%20Proceedings/ACSA.AM.94/ACSA.AM.94.35.pdf>> [Consulta: 17 abril 2024]



# Patrimoni

## XIII

Jornades d'estudis locals de Manacor