



**Universitat de les  
Illes Balears**

**Títol: El desenvolupament urbanístic del municipi de Ses Salines (1900-2012)**

NOM AUTOR: Martínez Riera Juan José

DNI AUTOR: 43169427-Z

NOM TUTOR: Rullan Salamanca Onofre

**Memòria del Treball de Final de Grau**

Estudis de Grau de Geografia

Paraules clau: Urbanisme, Ordenació del Territori, Ses Salines, Colònia de Sant Jordi, Desenvolupament territorial, Turisme.

de la  
**UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS**

Curs Acadèmic: 2014/15

*Cas de no autoritzar l'accés públic al TFG, marqui la següent casella:*

## INDEX

1. Introducció .....	1
2. Metodologia .....	2
3. Localització .....	3
3.1 Evolució demogràfica .....	3
4. Context històric de l'illa de Mallorca .....	4
5. Desenvolupament urbanístic del municipi de Ses Salines (1900-2012).....	16
5.1 Desenvolupament urbanístic de Ses Salines (1900-25) .....	16
5.2 Desenvolupament urbanístic de la Colònia de Sant Jordi (1900-25).....	19
5.3 Desenvolupament urbanístic de Ses Salines (1926-56).....	20
5.4 Desenvolupament urbanístic de la Colònia de Sant Jordi (1926-56).....	21
5.5 Desenvolupament urbanístic de Ses Salines (1957-88).....	22
5.6 Desenvolupament urbanístic de la Colònia de Sant Jordi (1957-88).....	25
5.7 Desenvolupament urbanístic de Ses Salines (1989-99).....	28
5.8 Desenvolupament urbanístic de la Colònia de Sant Jordi (1989-99).....	29
5.9 Desenvolupament urbanístic de Ses Salines (2000-12).....	30
5.10 Desenvolupament urbanístic de la Colònia de Sant Jordi (2000-12).....	32
6. Conclusions .....	33
7. Bibliografia.....	35

## LLISTA DE FIGURES

Figura 1: Localització del terme municipal de Ses Salines .....	3
Figura 2: Evolució de la població del municipi de Ses Salines (1930-2011).....	3
Figura 3: Gràfica sobre la evolució de la població de Ses Salines (1930-2011).4	
Figura 4: Turistes arribats a Mallorca i Allotjats (1930-35) .....	8
Figura 5: Evolució d'arribada de turistes a la CAIB (2002-12).....	15
Figura 6 : Places turístiques al sector turístic a la CAIB(2002-2012).....	16
Figura 7 : Desenvolupament urbanístic a Ses Salines (1900-56) .....	23
Figura 8 : Desenvolupament urbanístic a la Colònia de Sant Jordi 1900-56.....	26
Figura 9 : Estat urbanístic a Ses Salines 1989.....	28

Figura10: Estat urbanístic a la Colònia de Sant Jordi 1989.....	29
Figura 11: Estat urbanístic a Ses Salines 2002.....	30
Figura 12 : Estat urbanístic a la Colònia de Sant Jordi 2002.....	30
Figura 13 : Estat urbanístic a Ses Salines 2012 .....	32
Figura 14 : Estat urbanístic a la Colònia de Sant Jordi 2012.....	33

## RESUM

El treball estudia el desenvolupament urbanístic del municipi de Ses Salines des de el 1900 al 2012, tractant amb especial interès els dos nuclis de població de la localitat que són el poble que dona nom al municipi i la Colònia de Sant Jordi. Per poder entendre com ha estat el procés, s'ha treballat sobre quin context ha patit l'illa de Mallorca al llarg de la seva història de manera breu per entendre quins processos i fets històrics han influït dins el municipi que no és aliè, al que succeeix al seu entorn. Així com a partir de la bibliografia existent i de imatges aèrees, s'ha pogut marcar quin ha estat el seu desenvolupament durant aquests 112, anys de història. Així com poder arribar a conèixer alguns motius del seu creixement.

Els principals resultats que dona llum el treball, ha estat quina distribució espacial té aquest municipi i quin ordre cronològic segueix, poder marcar dins un treball tots els fets destacables referents a l'urbanisme del municipi, així com entendre per que avui el municipi presenta l'actual estat. Aquest treball és útil per poder veure com evoluciona un nucli costaner i turístic com la Colònia de Sant Jordi front a un altre de l'interior com és el cas de Ses Salines, i poder-los comparar quins impulsos o quins detonants han provocat el seu creixement.

## 1. INTRODUCCIÓ

L'objectiu d'aquest treball, es poder determinar quina ha estat l'evolució urbanística del terme municipal de Ses Salines, des de l'estadi preturístic fins a l'actualitat, sense obviar es clar quin procés ha patit l'illa de Mallorca durant la història moderna, aquest repàs ens podrà fer veure quin procés urbanitzador ha patit aquest petit municipi del migjorn de Mallorca, donant resposta a diverses qüestions:

Primerament quin ha estat el procés urbanitzador d'aquest municipi? Quan esclata el seu desenvolupament turístic? I que, marca un abans i un després en les prioritats del seu desenvolupament. Tampoc em de passar per alt quines problemàtiques ha patit aquest municipi en referència es clar al seu procés urbanitzador, quins conflictes hi ha hagut entre la població del terme i les pressions dels interessos econòmics.

Es evident que les grans cadenes hoteleres sempre han tingut un gran pes dins la presa de decisions de caire ambiental i territorial a les illes, per això és un treball que podrà desvetllar si aquests grups de poder han tingut el beneplàcit dels seus pobladors o si en canvi foren bel·ligerants dins aquest context.

La transició de la societat tradicional mallorquina a la societat turística que vivim avui dia, fou ràpida en prop de 30 anys es passà d'un punt a un altre, fet que transforma irremediament tant a la pròpia societat com al seu entorn, que és veu forçat a la seva antropització per a generar una activitat econòmica que té una forta virulència sobretot a les zones costaneres.

Per tant aquest municipi que té dos nuclis de població, el tradicional que rep el mateix nom que el terme municipal i el seu nucli costaner de la Colònia de Sant Jordi, això ens obre la oportunitat de explorar quines conseqüències pateix el nucli tradicional, amb l'eclosió del boom turístic i a l'inrevés.

## **2. METODOLOGIA**

Per realitzar el desenvolupament urbanístic del municipi de Ses Salines, farem diversos talls temporals en funció de les imatges aerees disponibles, el primer tall el realitzarem al 1956, que és la primera imatge disponible, el segon tall el realitzarem el 1989, el tercer tall a l'any 2002, i un darrer en el 2012.

Aquests talls ens mostraran quina és la imatge fixa dels dos nuclis de població que existeixen al municipi. Mostrant quin ha estat el desenvolupament al llarg del temps, on anirem compaginant el desenvolupament propi amb els incidents que aquest creixement ha provocat, recopilant dits incidents de la premsa escrita i la bibliografia disponible.

## **3. LOCALITZACIÓ**

El municipi de Ses Salines està localitzat a l'illa de Mallorca, més concretament en el seu migjorn, estant compres entre els municipis de Campos i Santanyi. El municipi està compostat per dos nuclis de població que són Sa Colònia de Sant Jordi, nucli turístic, i la localitat que dona nom al municipi, siguent el nucli tradicional i històric del terme.

Està situat dins una zona deprimida amb multitud petites albuferes, transformades en salines, on avui dia encara manté una bona activitat extractiva de sal. Aquest paisatge a mesura que t'endinses cap a l'interior de l'illa, va canviat cap a un paisatge típic de l'interior de l'illa. Hi ha tota una sèrie de camps conreats, alguns d'ells dedicats a la tradicional explotació ramadera que s'explota dins el sud-est de l'illa. Amb presència de nombrosos habitatges aïllats dins els voltants de les dues localitats del municipi.

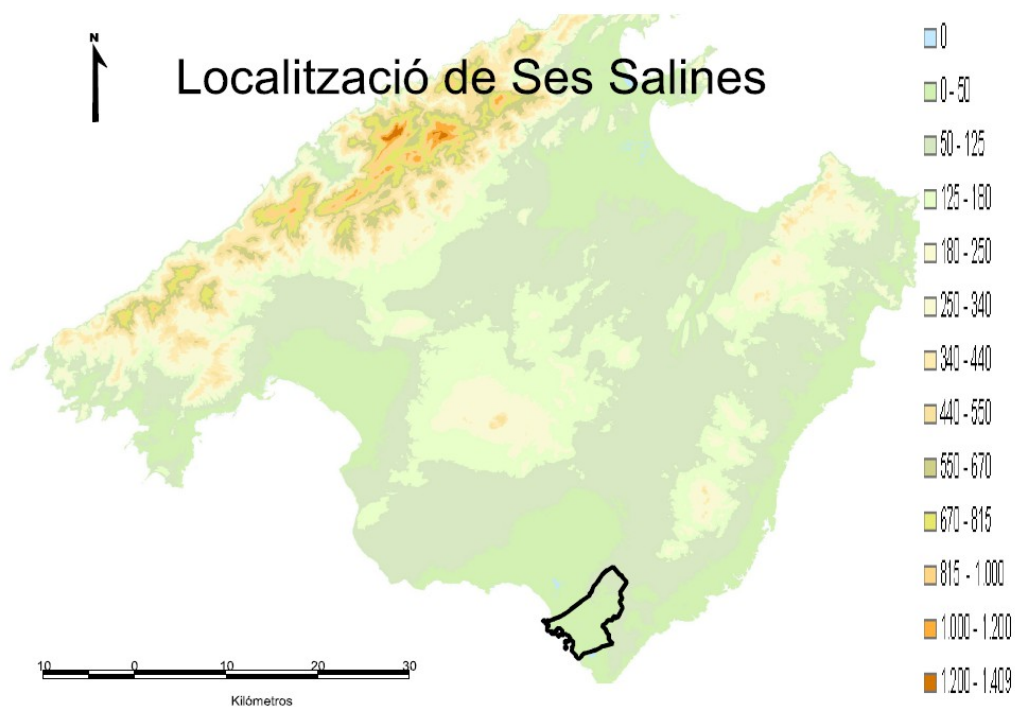


Figura 1: Localització del terme municipal de Ses Salines. Font: IDEIB.

### 3.1 EVOLUCIÓ DEMOGRÀFICA

Si observem la Figura 2 i 3 podem veure una clara projecció de la població dins el terme municipal, accentuat a partir dels anys 60, època on esclata la voràgine del turisme a l'illa de Mallorca, i que per tant aquesta gràfica ens fa veure que hi ha hagut un increment considerable d'ús residencial a Ses Salines, ja que s'ha de donar cabuda òbviament a la població creixent.

	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Ses Salines	1510	1691	1886	2021	2233	2537	3009	3478	5272

Figura 2: Evolució de la població al municipi de Ses Salines (1930-2011) FONT: INE (Institut Nacional de Estadística)

Aquest creixement es constant durant tot el període estudiat, si es consulten les figures 7 i 8 i les comparem amb les 13 i 14, es fàcil observar dit creixement, malgrat a partir del 2002 pareix que el creixement es ralentitza en comparació amb anys anteriors.

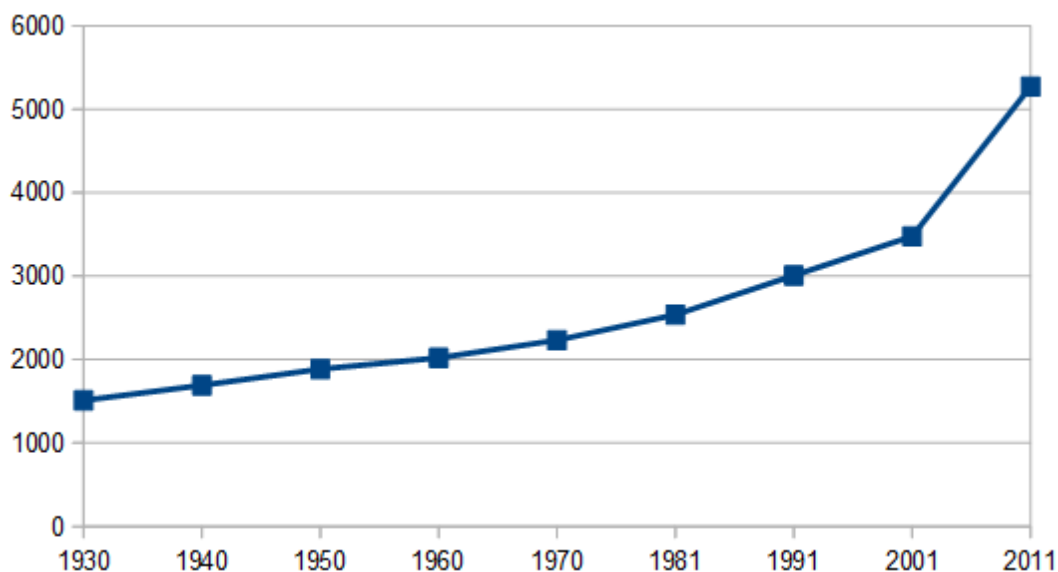


Figura 3: Gràfica sobre la evolució de la població al municipi de Ses Salines (1930-2011)  
FONT: INE

#### 4. CONTEXT HISTÒRIC DE L'ILLA DE MALLORCA

Per poder entendre el desenvolupament urbà del municipi de Ses Salines es necessari entendre quin ha estat el context històric a l'illa de Mallorca que ha provocat que avui dia siguem el que som. Per això mateix farem un repàs a la història de Mallorca per poder entendre quin ha estat el seu desenvolupament per entendre dins quin context el nostre objecte d'estudi s'ha comportant d'aquesta manera.

Segons afirma Artigues (2005) hi ha quatre elements que sempre han marcat la història de Mallorca, i per tant també el seu desenvolupament que són:

- Ser un territori situat a la mar mediterrània
- El fet insular
- Una forta contraposició litoral-interior
- La contraposició ciutat i la part forana

Aquests quatre fets són importants, ja que Mallorca estigui situada a un lloc clau dins el mediterrani, ha conduït a que durant gairebé tota la història de l'illa ha estat

un lloc de referència per el comerç. El fet de ser un territori insular sempre ha limitat el seu desenvolupament ja que el territori és finit i abastable. També sempre ha viscut una contraposició entre litoral i interior i ciutat i la part forana com a eix vertebrador del seu territori, es fàcil comprendre que la macrocefàlia que representa Palma, com a concentrador de l'activitat econòmica i del principal port comercial de l'illa ha marcat els ritmes de creixement i el desenvolupament territorial.

Si ens remuntem a la colonització de l'illa de Mallorca, em de retrocedir al l'any 3000 a.C aproximadament, si entrem dins la història, podem afirmar que fins a l'arribada de l'Imperi Romà (123 a.C) no es va començar a ordenar el territori en base a l'extracció de matèries primeres i la seva explotació agrícola. Així com la fundació de dues ciutats, la de Palma i la de Pollentia (avui dia Alcúdia), aquest fet va iniciar la tendència a partir d'aquell moment de un paper determinant dins l'estructura territorial de l'illa de Mallorca.

L'arribada del món islàmic va produir una notòria dispersió de la població dins l'illa, basada en petites hortes de policultius i en la ramaderia, gracies a les innovacions tècniques que aquests portaren sobretot pel que fa a la gestió i nous usos de l'aigua, que va permetre estendre les àrees irrigables. Per raons polítiques (dependència del califat de Córdoba) es potència la ciutat de Mallorca i ja esdevé el centre de l'economia de l'illa.

La conquesta aragonesa de l'illa de Mallorca a l'any 1229 va provocar un nou repartiment del territori insular, així com la instauració d'un model feudal de societat, es aquí durant el regne privatiu de Mallorca que es va intentar ordenar el territori. Baix el regnat de Jaume II a l'any 1300 es varen produir les "ordinacions" on s'apostava per la creació de 14 pobles reials de traçat ortogonal ex-novo, entre elles Sa Pobla o Ses Salines. Aquesta proposta tenia dos objectius, el primer de tots fou la explotació agrícola i ramadera de gairebé tota la illa, i per segon cobrir les necessitats de Ciutat. Aquest model territorial va perdurà sense gaires canvis fins al segle XX.



Al 1715, amb el decret de nova planta, Ciutat canvia de nom, per l'actual, Palma, i esdevé la capital de tot l'arxipèlag assolint i consolidant el seu paper hegemònic dins el territori mallorquí.

Segons Rullan (2007) és comença a notar a les Illes Balears de la mà d'algunes societats espanyoles del s. XVIII com la Societat Econòmica Mallorquina d'Amics del País. Unes societats que apostaven per la modernització del camp mallorquí amb un esperit exportador. Així durant aquesta època es produeix una revolució dins el camp, introduint l'albercoc, la vinya o la garrova entre d'altres.

Aquestes polítiques començaren a rompre el règim autàrquic que l'arxipèlag i per extensió Mallorca dugueren a terme durant els segles anteriors. A demés es comença la transformació de la tradicional manufactura gremial (vestigi feudal) cap a una manufactura de organització capitalista amb una tendència exportadora basada fonamentalment en el tèxtil, el calçat, el cuiro i productes alimentaris. (Artigues 2005)

Aquestes dinàmiques de instauració dins el circuit capitalista es va veure totalment accentuat en l'entrada en funcionament del primer vaixell regular de mercaderies entre Palma i Barcelona l'any 1837 i que per tant romp amb les tendències autàrquiques que havia mantingut l'illa des de la edat mitjana.

En aquesta direcció l'estat espanyol inicia una sèrie de inversions en infraestructures encaminades a millorar el rendiment econòmic de l'illa, sense anar més lluny a l'any 1847, s'aprova el pla general de enllumenat marítim on equipa a les illes Balears amb 21 fars per fomentar la navegació marítima i en conseqüència a incrementar la seguretat marítima, vital per fomentar l'exportació i importació de productes. Un any més tard al 1848, es va aprovar el pla general de carreteres . El 1872 es va crear la junta d'obres del port de Palma, encaminat a la millora d'aquest port com a punt de referència mercantil. Dos anys més tard s'inicià l'ampliació del port de Palma.

Aquesta forta inversió i implantació de infraestructures, ens fa veure que estem entrant dins la revolució industrial, de manera modesta, però s'avançava en aquesta direcció.

Aquestes darreres inversions entre d'altres va provocar un canvi de percepció de l'espai de Mallorca, com un espai tancat i limitat a un espai discontinuu que continua més enllà de les obvies fronteres físiques del territori insular. Fet que va provocar que totes les inversions de vertebració territorial com són ferrocarril i carreteres tinguessin un node principal dinamitzador de tota la economia de l'illa que seria Palma. S'instaura un sistema radial de totes les infraestructures que es desenvolupen, aquest model perdura fins a l'actualitat.

Aquest desenvolupament va provocar que les Illes Balears passassin de tenir a finals del s. XVIII 200,000 habitants dels quals un 58% de la població activa es dedicava al sector primari mentre que tan sols un 17% tenia una ocupació industrial. Al 1930 la població s'havia duplicat i la ocupació en activitats industrials ja superava a la agrària amb un 39% i un 37% respectivament. A més un altre indicador es francament interessant tal i com mostra Rullan (2007) les mercaderies que passaven per els ports de Balears també van notar un fort increment durant aquest període, les illes passaren de un trànsit de 4855 tones a un total de 200.000 al 1930, quaranta vegades més. Això com diu Rullan (2007) indica que són símptomes de que s'està desenvolupant la primera revolució industrial i que provoca que cada cop la nostra societat miri més cap a l'exterior i que transformi de manera important les relacions dins la societat.

En el període entre guerres (1918-1936 en el cas espanyol) es produeix a Mallorca la segona revolució industrial, que va provocar la irrupció la electricitat, els hidrocarburs, la aparició de l'automòbil el camió... La finalització de l'extensió del ferrocarril... d'entre d'altres.

A demés durant aquesta època es va anar consolidant les Illes Balears com una destinació turística. Malgrat sigui cert que al llarg del s. XIX els primers viatgers provinents del *Grand Tour*, que no era més que la conseqüència de la primera

revolució industrial que permetia a la jove burgesia fer viatges arreu del món, on Mallorca fou un dels destins visitats per part d'aquesta classe social.

Però no és fins el 1901, quan Mallorca aparegué dins la guia de viatges *Baedcker* un fet força important ja que situava a al territori insular dins els mapes dels viatges de Europa. La existència de vaixells regulars i força ràpids fa que es vagi incrementant poc a poc l'afluència de turistes. L'opertura de nous hotels com el Gran Hotel l'any 1903, evidencia l'increment de la demanda de aquests establiments.

Però no es fins el 1918 quan arranca de bon de veres el desenvolupament turístic de Mallorca de forma clara i nítida i on la oferta turística s'estengué a altres estrats socials que no era la alta burgesia sinó que a partir d'aquests anys també entraren en circulació classes acomodades principalment britànics.

Segons Cirer (2006) l'increment de turistes durant aquesta època i sobretot accentuat a partir dels anys 1930, es conseqüència del increment de línies regulars de transport marítim entre Mallorca i la península (València i Barcelona), vaixells francesos o italians que feien escala i a l'inici de l'arribada de passatgers amb avió. Malgrat no es tinguin dades concretes, es sap que el 1934 el port de Palma rebia la visita d'una vintena de grans vaixells mixtes (càrrega i passatge), fet que el trànsit de passatgers pogués ser regular. A demés s'ha de afegir l'arribada de creuers (aquests si pròpiament turístics). A l'any 1933 Palma era l'únic port del món que incrementava l'augment de turistes malgrat s'estigués patint la crisi econòmica de 1929.

	TURISTES ARRIBATS A MALLORCA I ALLOTJATS					
	1930	1931	1932	1933	1934	1935
<b>Hotels</b>	20165	21000	34489	29738	37820	40045
<b>Creuers</b>	15991	20000	26861	39396	50363	50363
<b>Total</b>	36159	41000	61350	69134	88183	90408
<b>nº de Creuers*</b>	83	70	104	206	234	206

Figura 4: Turistes arribats a Mallorca i allotjats. Font: El Turisme a les Balears (1900-1950) Cirer 2006

\*Són el nombre de creuers arribats al port de Palma

Si observam la figura 4, podem observar com aquest increment de turistes i de creuers es notable durant la dècada de 1930, que finalitza amb l'inici de la guerra civil espanyola (1936-39), que frena en sec l'arribada de visitants, i que és perllonga durant la segona guerra mundial (1939-1945) i fins el reconeixement internacional del règim franquista el 1951.

Aquesta etapa de aïllament va provocar que moltes localitats mallorquines i/o barriades de Palma vesin truncat el seu desenvolupament pioner en el sector turístic com pugui ser Ciutat Jardí o el Terreno (Palma), Platja d'Alcúdia, Cala d'Or o Alcanada d'entre d'altres.

Un pic que finalitzar l'aïllament de l'estat espanyol, va començar una lenta recuperació econòmica, que es va anar accelerant tal i com indica Rullan (2007), amb la recuperació dels estats centreeuropeus que iniciaren un cicle econòmic que perdurà fins la crisi del petroli de 1973, fet que va provocar que aquests estats aprovessin les vacances pagades (fet que s'inicià a Anglaterra el 1937) per una banda fet que possibilita que les classes treballadores i mitjanes es puguin permetre el luxe de anar de vacances. Així com l'entrada en joc dels vols charters van provocar el ressorgiment del turisme com una activitat econòmica de primer ordre.

Per que ens facem una idea a l'any 1945, Balears assoliren els 55,000 turistes, que s'incrementaren en 98,081 a l'any 1950, 400,029 a l'any 1960 i a superar el milió de turistes el 1965, això va situar sens dubte a l'arxipèlag en el mapa turístic regional (referit a Europa). Aquesta tendència a l'alça roman avui dia.

A demés va entrar en servei l'any 1955 l'aeroport de Son Bonet i al 1960 el de Son San Joan, per tal de suportar l'increment constant de passatgers que a diferència d'abans de la guerra canvien la modalitat de transport del vaixell a l'avió, fet que es produeix degut a l'excedent d'avions del segon conflicte mundial i de les millores tècniques que han sofrit aquests aparells.

Dins aquest context entrem dins el que és denomina com el primer boom turístic, aquesta època s'iniciaria segons Seguí (2006) a l'any 1965, amb l'assoliment del primer milió de turistes i s'allarga fins el 1973 any de l'inici de la crisi del petroli. Fet que provoca una ruptura amb el passat econòmic, que no era altre que la de una societat basada amb activitats agràries i industrials. Aquest fet va provocar que les infraestructures de comunicació com les carreteres o els aeroports, milloressin a un ritme molt alt. Aquest desenvolupament va rompre amb el model de transport ferroviari existent fins a les hores i el 1964 es provocà el tancament de la línia fèrria de Palma a Santanyí. El 1977 ja només quedaven dues línies que eren les de Palma a Inca i Palma Sóller, fent que triomfes un nou model de transport basat en els vehicles privats i per carretera.

A mesura que el desenvolupament turístic creixia també augmentava la quantitat d'energia i aigua necessària per satisfer les necessitats dels nous moradors de les illes, i per aquest motiu a partir d'aquesta època s'iniciaren inversions per augmentar la quantitat d'energia disponible i s'anaren creant noves plantes de producció elèctrica i millorant les existents, a més de la creació dels embassament del Gorg Blau (1969) i Cúber (1972).

Segons Rullan (2007) el desenvolupament turístic d'aquest primer boom turístic (1960-1973) havia deixat una forta empremta dins les Illes Balears, ja que s'havia urbanitzat tant durant aquest període que durant tota la ocupació humana de l'arxipèlag, fet que ens fa veure les fortes conseqüències territorials i econòmiques que això suposa. Seguí (2006) ens indica que el sector industrial de Mallorca també visqué una bona temporada durant aquest període ja que va fer incrementar les vendes dels sectors més importants en aquell moment, que eren el calçat, la pell i les perles.

El 1973, va suposar la segona aturada del creixement turístic a les Illes Balears (la primera durant la guerra civil espanyola) produïda per la primera crisi petrolera. Aquesta data també té molta importància ja que es va aprovar el pla Provincial de Ordenació del Territori de Balears (PPOB), que fou el segona eina territorial de impulsar la activitat turística després de la llei de zones i centres de Interès Turístic Nacional de 1963 (a Mallorca es varen declarar 4 zones).

Aquest pla que era excessivament agressiu permetia la gairebé edificació de tota la costa de l'arxipèlag, amb algunes excepcions i que tenia vigència fins que els municipis redactessin el seu Pla General de Ordenació Urbana (PGOU). Però que a l'any 1975, la llei del sol avortà els desenvolupaments amb absència de la norma municipal.

Aquesta crisi internacional, també va tenir un agravant dins el territori espanyol, la mort del General Franco el 1975, va generar desconfiança als turistes que va fer que hi hagués més dificultat per seguir creixent en nombre de viatgers. Però que a partir del 1981 les coses canviaren el 1974 arribaren 3.943.119 turistes, que romangué estancat fins a l'inici de la dècada dels 80 on ja es superaren els 5 milions de turistes i que cresqué durant la dècada.

Aquest increment es va veure molt afectat per la entrada de Espanya dins la CEE (1986) fent que nombrosos capitals europeus poguessin operar dins l'arxipèlag i facilitant la internacionalització de les cadenes hoteleres locals.

A demés el 1983, Balears esdevé una Comunitat Autònoma adquirint les competències de turisme, urbanisme i ordenació del territori, aquesta descentralització provocarà que els motors de la economia (turisme i construcció aquest darrer molt lligat al primer) siguin regits per un nou organisme més proper a la realitat del territori.

Mentres l'aeroport de Palma construïa la segona pista (1982) els turistes nouvinguts anaven tornant més exigents ja que la planta hotelera Balear era de baixa qualitat i això fomentà un increment de noves inversions dins el sector turístic. És a dir els nous hotels que es construïen tenien certa qualitat en vers del que s'havien construït 20 anys abans que apostaven per la baixada de preus rompent el mercat en nombroses ocasions. Generant així dos models turístics, l'antic i el modern convivint en el mateix espai en molts de cops. És va anar agreujant fins la finalització del segon boom turístic l'any 1989.

Per tal de evitar aquesta degradació constant que es va anar accentuant amb el pas del temps el govern autonòmic va desenvolupar els denominats decrets Cladera I (1984) i II (1987), que exigia uns mínims de metres quadrats de terreny per plaça hotelera (30 metres al primer decret per duplicar-se al segon), per tal d'incrementar el valor dels llits existents a Mallorca i per regir i millorar la nova construcció. A demés aquests decrets anaren acompanyats de la 2/84, que protegia diversos espais de alt valor natural i paisatgístic per evitar la seva destrucció per a la creació de noves zones turístiques malgrat cada zona havia de passar per la tramitació parlamentària corresponent. D'entre ells es Trenc 1984 o Mondragó el 1990. Aquesta llei durà fins la entrada en vigor de la Llei de Espais Naturals (LEN) el 1991, que protegia un terç de l'arxipèlag.

Dins aquest període es varen anar desenvolupant moviments ecologistes força contestataris com el GOB que s'oposaven al model de depredació del territori, que molta gent posteriorment el va denominar Balearització que no era d'altre que la encimentació de la primera línia de platja i la creació de la planta hotelera amb nivells de alta densitat. Una fita molt celebrada per aquests moviments fou la creació del primer parc natural de la comunitat autònoma, que fou l'albufera d'Alcúdia el 1988 i anar acompanyat de tot un seguit de zones protegides com l'arxipèlag de Cabrera el 1991, de entre d'altres.

Cal fer esment que aquest boom turístic incorpora nous productes als tradicionals que eren el golf i els ports esportius i la llei 7/88 que permetia l'increment gairebé indefinit del desenvolupament turístic.

La Crisi de 1989, que fou la tornada a una crisi energètica accentuada per la guerra del golf va fer que les Illes Balears entressin dins un període de estancament, el 1988 va deixar una xifra de 7 milions 200 mil turistes, que no es recuperarien fins el 1993.

Aquest any va trencar la dinàmica provocada per la guerra amb la irrupció de les noves tecnologies, que permetran una major globalització del món. Per això dins aquest nou context la administració autonòmica prengué la iniciativa, per augmentar el valor afegit del turisme creant marques turístiques per zones i

apostant per la diversificació de l'activitat, que fins ara no anava massa més enllà del clàssic turisme de sol i platja. A més la llei 7/90 reservava una partida pressupostària anual per a la millora i manteniment de les zones turístiques per lluitar contra la degradació de certes zones i prevenir-la en altres zones amb un bon nivell de salut.

Dins aquest context es va aprovar el decret 30/91 on es regulava la activitat dels agroturismes. Que és va veure complementada per el decret 62/95, que pretén mantenir l'activitat agrària i mantenir el patrimoni dins la part forana. A més el mateix any s'aprova el Pla d'Ordenació de l'Oferta Turística (POOT) a Mallorca, que anava encaminada a la millora del sector turístic a partir de la reconversió de la oferta considerada obsoleta i la millora dels nuclis turístics.

Dins aquest context legislatiu s'aprova el 1997 de la llei del sol rústic que dona el tret de sortida a l'inici de la bombolla immobiliària però que a les Illes Balears havia començat abans amb la febre dels turistes de tenir una casa en Mallorca tal i com indica Seguí (2006) durant tota la dècada dels anys 90.

El 1999 s'aproven les Directrius de Ordenació del Territori (DOT) que aplicava 4 mesures principalment que eren, la prohibició de crear noves urbanitzacions a menys de 500 metres de la costa; és limita el creixement dels nuclis urbans de fins al 10% de la seva extensió a l'any 1999; es descalcifiquen 4500 a Balears (2946 hectàrees a Mallorca) hectàrees de sòl urbanitzable i és prohibeix la creació de nous nuclis urbans.

A l'hora es varen tenir que abordar noves infraestructures per dotar dels recursos necessaris a l'increment del turisme des de els anys 90 fins a l'actualitat com l'ampliació del Murterar (1997), l'obertura de la incineradora de Son Reus (1996) o el túnel de Sóller (1997) o l'aprovació del pla de carreteres de (1998) que programa la creació de les autopistes avui existents ( a Sa Pobla, Lluçmajor a Andratx...).



Aquest desenvolupament normatiu té unes clares causes, que són la guerra del golf i la forta competència turística que estaven fent altres destinacions turístiques de la mediterrània, com Tunísia, Grècia o Turquia.

Així arribem a la crisi del 1999, que es va solucionar amb una forta inversió dins el sector immobiliari, molt major a la viscuda fins a les hores. I s'obre una nova cursa per la colonització del sol rústic, cada cop més proper temporalment per la millora de les infraestructures, i suposa una aturada a la construcció de nous hotels, que fins ara era la tònica habitual, probablement provocada per l'increment de les restriccions a l'hora de colonitzar nous espais costaners.

A la vegada però a l'any 2000 es prohibeix qualsevol nova estructura dins el sol catalogat com una Àrea Natural d'Espècial Interès (ANEI) i es confereixen el mateix any les competències de ordenació del territori als consells insulars, provocant que es puguin crear els anomenats i esperats Plans Territorials Insular, el de Mallorca arribant el 2003.

Durant el període de 1999 a 2003, coincidint amb el primer pacte de progrés s'engegaren nombroses iniciatives proteccionistes i d'altres de foment del turisme com els Plans Directors dels Aeroports Insulars (PDAI) o el pla energètic de 2001 que connectava energèticament les Illes Balears amb la península utilitzant cables i gasoductes. El pla hidrològic de 2001 ...

L'arribada del 2003 del Partit Popular dona un gir a les polítiques ambientals i urbanístiques de les Illes Balears, tornant al creixement que s'havia estat frenant des de mitjans dels anys 90. Tornant a obrir la possibilitat de l'urbanització de es Trenc , la reducció de diversos parcs naturals com el de llevant, així com la finalització del programa d'autopistes que havia quedat a mig gas.

El 2005 aprova la llei de ports que dona un impuls a la creació i ampliació dels ports esportius, una peça clau per al turisme d'elit. El nombre de turistes creix incessablement arribant a cotes mai abans vistes, a l'any 1999 arribaven als aeroports del conjunt de l'arxipèlag gairebé 8 milions de turistes, que com podem veure a continuació no pareix tenir límit. Assolint els 17 milions de turistes a l'any

2011, malgrat ens trobem en una situació de crisi internacional que només afectà al turisme a la nostra Comunitat els primers anys.

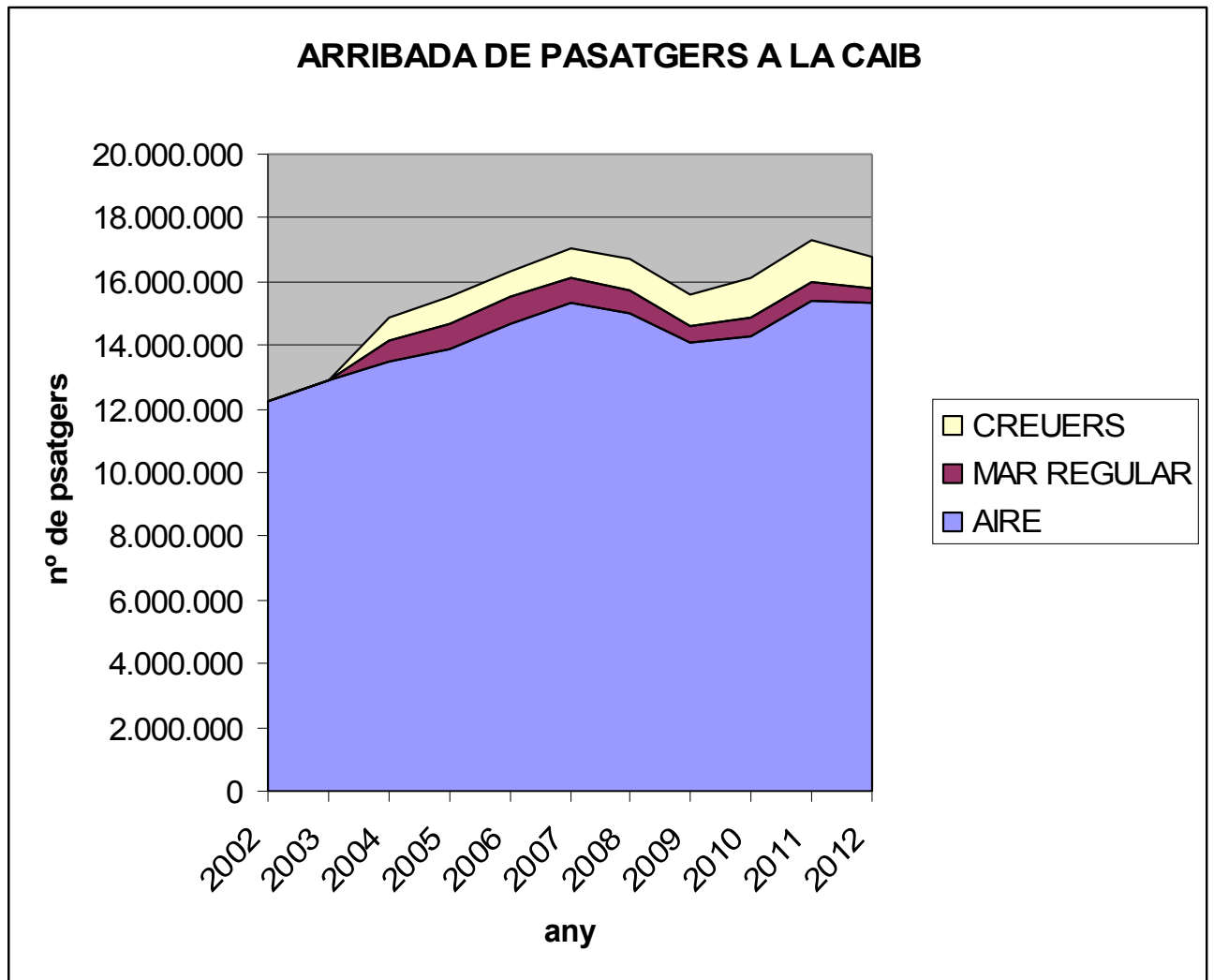


Figura 5: Evolució dels turistes de la CAIB any 2002 a 2012. Font: Observatori del Turisme de la CAIB.

A partir del 2007 esclata una nova crisi financera provocada per la fallida del sector immobiliari degut a una sobreproducció d'aquests vens, tindrà conseqüències directes sobre el turisme i l'urbanisme durant aquesta època.

Per començar el turisme canvia el seu signe, principalment ja no desitja el turisme tradicional de anar a un hotel sinó que prefereix el lloguer de cases o tenir-ne una en propietat, tal i com indica la figura 6, on es veu un descens considerable del nombre de places reglades a partir de la crisi de 2007, la multitud de vivendes

construïdes i no ocupades (degut a la paralització del sector) ajuda a fomentar aquest hàbit.

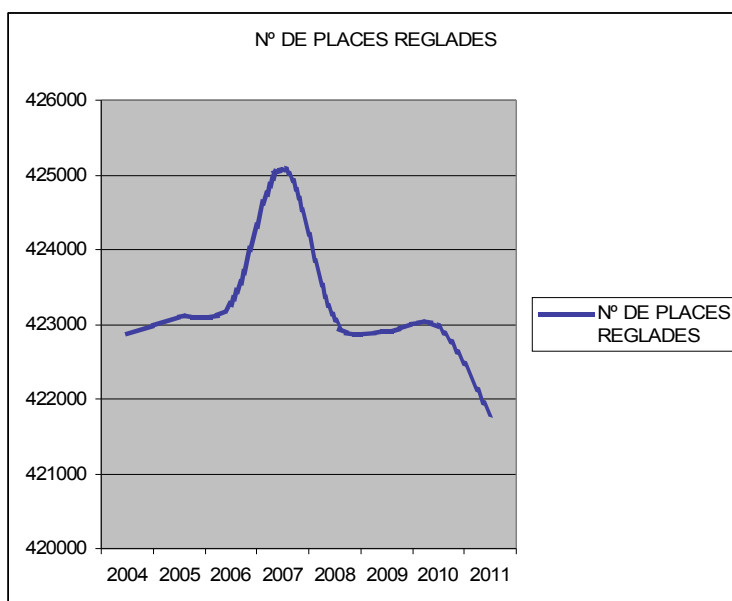


Figura 6: Nombre de places reglades al sector turístic. Font: Observatori del Turisme de la CAIB.

Així doncs em vist la principal evolució del desenvolupament urbanístic de Mallorca que ha estat canviat durant tots aquests anys i que afecta sens dubte a tots els actors i municipis que actuen sobre l'illa.

## 5. EL DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC DEL MUNICIPI DE SES SALINES

Dins aquest capítol afrontarem l'estudi del municipi de Ses Salines, quina ha estat la seva evolució, quins fets rellevants s'han donat dins aquest període, així com quins conflictes ha generat el seu creixement dins la seva població. Hi ha diversos talls cronològics, coincidint amb un fet rellevant dins la història municipal o bé per la disponibilitat de imatges aèries per poder tenir una imatge fixa del lloc. Estudiarem com a fet les dues localitats del terme per separat.

### 5.1.EL DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC DE SES SALINES DEL 1900 AL 1925

La localitat de Ses Salines va estar fins el 1925 dins el municipi de Santanyí i durant aquest primer quart de segle la localitat va patir tota una sèrie de canvis que són en realitat els que marquen el desenvolupament de la localitat.

L'any 1900 és va segregar una part de l'antiga comuna de Ca Na Rossera que tenia un tamany de 24 quarterades per la edificació d'una casa, dita comuna estava situada al sud del poble. A més el mateix any la comuna de la Marina Gran situada a l'est del poble també va ser objecte d'un intent de urbanització.

El 1902 es va permetre la edificació d'una casa al carrer Sitjar (la principal via del poble), dos anys més tard és va permetre la construcció d'una casa darrera de l'antiga ermita del poble, on actualment hi ha l'església.

L'any 1904 es va produir un esdeveniment important que fou la creació de l'escola amb un habitatge que fou dins la mestre, tot integrat dins el recinte. Un any més tard i després de multitud de queixes per part dels veïns, l'ajuntament de Santanyí aborda la reforma del cementiri ja que es trobava en una situació deplorable.

Es permet la construcció d'una casa al carrer de la Boira al número 49, així com una altra al carrer Sitjar, aquestes dues edificacions obtingueren el permís per part de l'ajuntament el 1908.

El 10 de Octubre del 1909 es produeix un altre fet important per a la història del municipi, que fou la petició per part de l'ajuntament de Santanyí la construcció del ferrocarril del Sud (Palma – Santanyí) juntament amb la resta de municipi que es veien afectats. Aquesta petició prest fou acceptada per les autoritats pertinents ja que el 28 de gener del 1910, es va aprovar la creació d'aquest ferrocarril i s'iniciaren les tasques per poder-ho dur-ho a terme. Aquell mateix any el 18 de febrer del 1910 es va establir de manera regular un servei de correspondència al nucli de Ses Salines així com es varen dur a terme diverses obres per millorar la carretera que anava de Ses Salines a la Colònia de Sant Jordi.

El 1912 es varen dur a terme diverses obres de condicionament del carrer Sitjar, fet que va produir una trifurca entre els veïnats ja que aquesta modificació reduïa

el tamany de la plaça de Sant Bartolomeu. Conflicte que no va conduir a la modificació del projecte malgrat aquest durà prop de sis mesos.

El 6 de novembre de 1912 es va confirmar a Madrid la construcció del ferrocarril, dites obres s'iniciaren el 3 de març del 1915 amb les expropiacions de les parcel·les per on havia de passar el recorregut del tren.

Segons el butlletí oficial del bisbat numero 28 del 23 de desembre de 1912, es firma la construcció de l'església de Ses Salines al mateix lloc on abans hi havia una petita ermita que permetia el culte cristià dins la localitat.

El 1916 els terrenys comunals tornen a ser objecte d'especulació i una part de la marina gran s'adhereixen a la finca de "na viola" i dins la marina gran es permet una nova segregació per la edificació d'una nova casa, perdent cada cop més superfície de terreny col·lectiu per els habitants del poble.

El 1917 tornen a generar-se tensions entre la població de Ses Salines, degut al precari estat del cementiri, aquestes queixes formals a l'ajuntament de Santanyí provoquen la ampliació i millora del cementiri a l'any 1921.

Dia 1 de març de 1917 es va realitzar el primer trajecte de ferrocarril que passava per la localitat, fet que va provocar entusiasme.

El 1919 a la localitat de Ses Salines es va construir el convent que es va situar al Carrer Sitjar nº30.

El 22 de novembre de 1921 es va produir un fet insòlit fou la seva electrificació, gràcies al generador de ca'n moliner que subministrava electricitat a les vivendes que així ho sol·licitessin, mitjançant la combustió de restes agrícoles i forestals. Dit generador donava servei dues hores abans de sortir el sol i dues hores al posar-se.

L'any 1922 l'ajuntament de Santanyí concedia el darrer permís de urbanització dins Ses Salines al Carrer Sitjar.

El 25 de juliol de 1924 el ple de l'ajuntament acorda la segregació de Ses Salines així com el llogaret de Ca's Perets i la Colònia de Sant Jordi per crear un nou municipi que tindria el nom del poble, ja que en aquell moment el poble complia tots els requisits per esdevenir com un nou subjecte administratiu. Les tasques de delimitació del que seria el nou terme municipal es va concloure el 31 de agost de 1925, però no fou fins el 20 de octubre del mateix any quan es varen acabar els problemes amb l'ajuntament de Santanyí per deixar clars els límits.

## **5.2 EL DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC DE LA COLÒNIA DE SANT JORDI DEL 1900 AL 1925**

La Colònia de Sant Jordi va començar el segle dins una disputa entre l'ajuntament de Campos i el de Santanyí que es disputaven la localitat ja que la delimitació del municipi era poc clara. Aquest fet va concloure amb la delimitació del que ara és el municipi de Ses Salines deixant tot el nucli de població dins el municipi de Santanyí cap a l'any 1902.

L'any 1900 és va permetre la construcció de quatre vivendes a primera línia de costa a Cala Galiota.

El 29 de gener de 1919 March compra la finca de sa Vall la major en extensió de Mallorca amb una superfície de 2200 quarterades.

La manca de informació durant aquest període d'aquesta localitat ens indica que tot fa pensar que tenia un creixement orgànic i que no es sol·licitaven els permisos corresponents a l'ajuntament per construir. Ja que la localitat va experimentar un creixement que no es veu reflexat a cap lloc. Aquesta situació impossibilita poder marcar quin va ser el seu creixement durant aquest període, fet que no succeïa en el cas de Ses Salines.

## **5.3 EL DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC DE ES SALINES DEL 1926 AL 1956**

Una vegada establert el municipi de Ses Salines, les competències urbanístiques del mateix passen a formar part del consistori i per tant el planejament es realitza per part de la població del municipi. Dins aquest context preturístic, la primera actuació fou el pla de eixample de l'arquitecte Josep Alomar Bosch, que permetia i planificava una sèrie de nous vials ortogonals a la zona oest del municipi allargant el que per aquell moment era el carrer Sitjar. Aquest pla es va aprovar el 24 de desembre de 1927. Dins aquest pla el 1929 s'iniciaren les primeres obres derivades d'aquest pla, que foren intervencions sobre la alineació i el rasant del Carrer Sitjar i de la Plaça de Santa Greu així com urbanitzar la finca de es Figueral, i una bona part del que era la comuna de la Marina Gran.

Amb la entrada del primer govern municipal de la segona república es varen realitzar multitud de noves infraestructures durant el 1931, que foren la aprovació per a la construcció de l'escorxador, la creació d'un corté de la guàrdia civil així com la creació d'una nova escola, la primera del municipi en ser mixta. El mateix any es destina una partida pressupostària del consistori en la creació d'un edifici que sigui la seu de l'ajuntament, ja que fins a les hores les reunions es feien a casa del batlle. El 1933 es va acabar de urbanitzar el pla amb la creació del vials a la finca de Son Baró, la de sa Vinyassa i la del pedregar.

Amb la entrada de la guerra civil el 1936, l'ajuntament entra en una etapa de inestabilitat política que va provocar el canvi de govern municipal quatre cops sense cap d'ells realitzes cap intervenció dins el municipi. Fins que el 1939 es va crear una junta agrícola municipal. Així com el renomament de la gran majoria de carrers per figures destacades de la guerra civil.

El 1942 es produeixen tota una sèrie de obres de envelliment de la plaça Calvo Sotelo i en el carrer Morell. Un any més tard degut a les nombroses protestes per l'estat del cementiri municipal es trasllada el cementiri a la comuna de la Marina Gran.

El 1943 es va aprovar un pla de urbanització del casc urbà del poble, amb la alineació de tots els carrers i en la seva millora. Obres que es varen concloure el

5 de abril de 1944. El mateix any es va acabar de construir el que era l'antiga comuna de la Marina Gran.

El 1947 es va aprovar la parcel·lació i urbanització de la finca dels Estanys. Un any més tard s'aprova l'ampliació del cementiri municipal. Durant els anys restants de aquest període es varen anar construint noves cases dins les zones urbanitzades sense tenir un registre de quan s'edificava cada una.

El darrer any d'aquest període acabà amb protestes dins el poble ja que demanaven una ampliació de la cobertura elèctrica, si que és cert que la central de ca'n Moliner havia ampliat l'horari i la potència de la central elèctrica, però que resultava insuficient per satisfer la creixent població de la localitat. Sobretot ja que hi havia fortes crítiques al batlle que es deia que es beneficiava de la central del poble, la pressió popular va fer que tanqués la central salinera i es connectes amb la xarxa elèctrica de Mallorca.

#### **5.4 EL DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC DE LA COLÒNIA DE SANT JORDI 1926 AL 1956**

La localitat de la Colònia de Sant Jordi va començar la etapa dins el consistori de Ses Salines amb la creació d'un convent el 1926, així com la creació d'una capella per al culte cristià dos anys més tard.

El 1929 es va crear una escola mixta, deixant enrere i tancant les dues escoles antigues, la de nins i la de nines. Dita escola es va veure ampliada el 1931. La localitat va romandre en una situació de paràlisi. Fins que en setembre de 1946 s'aprova el pla de urbanització i eixample de la localitat elaborat per en Guillem Muntaner. Que la primera intervenció que provoca es la creació d'una oficina de gestió de les infraestructures de la localitat el 1948.

El 1932 es va produir un fet de notable importància al carrer Major prop d'on ara està l'església es va habilitar el primer hotel de la Colònia que era la "pensión la playa".



El 1934 l'ajuntament va realitzar un referèndum per demanar a la població el seu parer sobre la construcció d'un port a la Colònia, ja que el petit moll no donava cobertura a la totalitat de les naus que es situaven en diferents escars que hi ha disseminats per la costa i en petites barques que quedaven ancorades prop de la costa o sobre la platja del port, aquest fet va iniciar un conflicte ja que els autòctons, no desitjaven aquesta infraestructura.

El 1950 es realitza una obra de reforma del petit port per condicionar-ho i millorar el seu estat així com la creació de l'espigo central del port.

Fet que va provocar fortes protestes i malestar dins la població ja que va provocar una reducció de la sorra dins la platja del port i inicià la seva acumulació a la platja del Dolç. Dins les obres de remodelació del port es va aprovar construir una llotja dins la illa que ara queda connectada amb Mallorca per un pont.

Al 1954 a la Colònia hi havia 200 cases de estiueig, de les quals 80 eren d'autòctons de Ses Salines, fet que fa veure que poc a poc deixava de ser un nucli costaner per esdevenir ja en un nucli turístic.

Dins aquest període el municipi sencer de Ses Salines entrar dins el circuit turístic així com dins el circuit econòmic global i per tant les transformacions urbanes a partir d'aquest moment s'acceleren,

## **5.5 EL DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC DE SES SALINES DEL 1956 AL 1988**

A partir del 1956, disposam de fotografia aèria que ens permet avaluar l'extensió i la direcció del creixement urbanístic, i en alguns casos inclús ens permet identificar el tipus de edificació sobretot per el que fa a edificis singulars. O el tipus de habitatge si són unifamiliars, blocs de pisos...

## Desenvolupament Urbanístic de Ses Salines 1900-1956



Figura 7: Desenvolupament Urbanístic de Ses Salines 1900-1956. Font: Elaboració Pròpia. Imatge:IDEIB.

Com be podem apreciar a la figura 7, correspon a una imatge aèria de 1956, la primera disponible, i que òbviament ens permet comprovar quin era l'estat de la localitat salinera a l'any 1956, es pot apreciar els espais urbanitzats, així com la extensió del mateix. S'aprecia com a l'est hi ha el casc antic del municipi que presenta una trama irregular i el pla d'eixample de 1926 a la zona oest. Per tant tinguent aquesta imatge fixa podem fer-nos a la idea de quina era la estructura i forma de la localitat abans de l'entrada del boom turístic. On la gran part de les infraestructures les em tractat als punts anteriors.

El 1957 es varen asfaltar tota una sèrie de carrers del poble que foren, el Carrer de la estació, el Sitjar, Morell i les places de Calvo Sotelo, la de Sant Bartolomeu i la de Espanya. Així com un cop més degut a la pressió del poble es va aprovar ampliar i remodelar el cementiri municipal.

Un any més tard el 1958 es va aprovar construir una escola i es varen reprendre les obres de l'ajuntament que romanien aturades des de l'esclat de la guerra civil.

El 1960 es varen permutar una sèrie de terrenys municipals per la finca del forn de calç.

El 1963 es va aprovar la parcel·lació de la finca de Es Pedregar i dos anys més tard es va implementar el servei de recollida de fems dins la totalitat del municipi.

L'any 1965 es va produir un fet històric que fou la finalització de les obres de l'ajuntament que gairebé duraren 40 anys. Obres que varen tenir que ser finançades en darrera instància per el govern central de Madrid.

L'any 1969 va estar marcat per unes fortes disputes dins el poble ja que es va clausurar la línia de ferrocarril de Palma – Santanyí. Aquell mateix any es va treure a concurs la alienació dels bens de la Companyia de Ferrocarrils de Mallorca. El que abans havia estat la estació de ferrocarrils va esdevenir la guarderia municipal. El mateix any es va crear el camp de futbol i l'equip de Ses Salines.

El 1970 entra en vigor la llei del sol fet que va provocar cert malestar ja que només les parcel·les que tinguessin consideració de solar podien esser edificades, aquest conflicte va afectar sobretot a quatre finques que eren la del Coto, es Pou d'en Vedrà, dels Estanys i la zona del Salobrar. El mateix any es va enderrocar l'escola antiga del poble per obrir el carrer de sa Volta, la nova escola es va inaugurar el 1972.

El 1972 es va estendre l'enllumenat a tot el poble i es va millorar la seva il·luminació als llocs on ja n'hi havia. Un any més tard es va declarar la vigència immediata del Pla Provincial al municipi fet que va obligar a l'ajuntament a encomanar la creació de les Normes Subsidiàries del municipi. El 1974 es va aprovar la reforma de la plaça Calvo Sotelo creant dins ella una pista de patinatge, així com l'asfaltat del camí de ca's Perets i de tots els seus ramals.

El 1977 es presenten al ple les Normes Subsidiàries del municipi que es veren aprovades definitivament el 1979 i que un any més tard varen provocar la aprovació del pla parcial que afectava a la Colònia de Sant Jordi.

El 1980 es va executar la primera obra de les NN.SS\* que fou la pavimentació i envelliment de la plaça del cementiri. Així com la ampliació del mateix que es va veure completada un any més tard. El 1982 es varen revisar les NN.SS i es va construir una biblioteca dins el poble.

El 1984 es varen asfaltar els camins de Son Torrijo i de Ca na Baltassana. El mateix any el Consell Insular de Mallorca (CIM\*) va executar i finançar les obres de envelliment de la avinguda de la primavera.

El 1985 l'ajuntament de Ses Salines va iniciar una política de mancomunació de serveis entre ells l'aigua i la de residus. El 1986 es va ampliar el poliesportiu creant dues pistes de tennis annexes al camp de futbol.

El 1987 es va culminar les obres de asfaltat de tots els carrers de Ses Salines. Així com la creació d'un centre sanitari on abans estava el convent clausurat un any abans. El mateix any s'obrin dos carrers nou al poble, que foren el carrer de ses farrades i de la Trinitat.

El 1988 es varen tornar a asfaltar tots els carrers del poble arrel de les protestes de la gent per l'estat del paviment. Foren 27 en total. El mateix any l'ajuntament va contribuir a la creació del jardí botànic del poble a la finca del camp de sa Creu.

## **5.6 EL DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC DE LA COLÒNIA DE SANT JORDI DEL 1956 AL 1988**

La Colònia de Sant Jordi va continuar amb el seu desenvolupament el 1958 on es varen produir tota una sèrie de obres al port per millorar el seu estat.

Com es pot veure a la figura 8, la Colònia de Sant Jordi ocupa una extensió relativament petita respecte a l'actualitat amb nombroses àrees urbanitzades però sense cap ús determinat.

Presenta a més 3 estructures el nucli, es veu a devora del port i a la zona sud, com el creixement és desordenat, els carrers no són lineals, fet que demostra que no va tenir un creixement prou planificat. Després presenta dos vies de creixement, que neixen i creixen arrel de les dues carreteres que surten del poble, una en direcció Ses Salines direcció Nord i una altre en direcció Nord-Oest que es dirigeix a Es Trenc. Aquests dos vials són els que ordenen per tant el seu creixement. El darrer vial esmentat es el que sustenta els plans de creixement per part de l'ajuntament, dins el pla d'eixample de la localitat.

### Desenvolupament urbanístic Colonia de Sant Jordi (1900-1956)

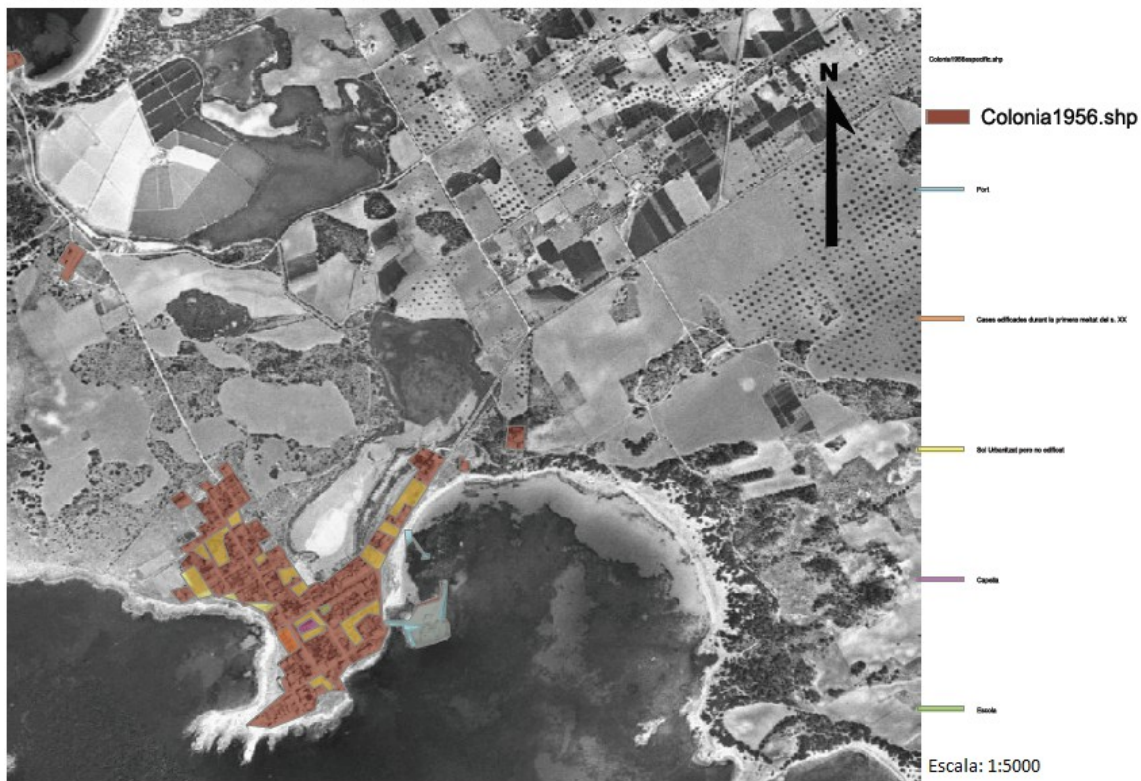


Figura 8: Desenvolupament Urbanístic de la Colònia de Sant Jordi 1900-1956. Font:Elaboració Pròpia. Imatge:IDEIB

El 1961 es varen asfaltar 15 carrers, gairebé la seva totalitat ja que fins a les hores no hi havia cap carrer asfaltat a excepció de la carretera i el carrer que duia fins al port, els carrers que varen sofrir aquesta millora foren el carrer Primo de Rivera, General Yagüe, Ramón Lull, Santa Catalina Tomàs, Costa i Llobera, Jaume I, Borico, Gomez Ulla, General Goded, del Príncep, de Ponent, de la Marina, del Moll, Burguera i la dels Estanys.

El 1965 arriba el servei de recollida de fems al poble coincidint amb la seva implantació a nivell municipal.

El 15 d'agost de 1968 l'episcopat anuncià l'enderrocament de l'ermita del poble i que en el seu lloc s'edificarà una església, ocupant els jardins que tenia al seu voltant.

El 1970 la zona del Salobrar es va excloure de les zones urbanitzables amb la entrada en vigor de l'article 67 de la llei del sol ja que no disposava de consideració de solar.

El 1975 el port tornà a ser motiu de polèmica ja que va rebre una ampliació que li va donar el seu estat i tamany actual. Dita ampliació va tornar a generar malestar dins els coloniers ja que això va tornar a agreujar la pèrdua d'arena de la platja del port.

El 1977 entren en vigor dins el municipi de Ses Salines les NN.SS, però dita norma es veuria complementada per la entrada en vigor el 1980 per el pla parcial de ordenació del territori per a la colònia de Sant Jordi. El mateix any de la entrada del pla parcial, es va elaborar un projecte de sanejament de la localitat, per estendre el clavegueram a tots els carrers. Dins el mateix projecte té lloc el desenvolupament de la depuradora que va veure la llum el 1982.

El 1984 es va obrir un concurs per a la construcció de l'escola de EGB de la localitat i es va aprovar la urbanització d'un sector de la colònia, que fou la zona nord del poble. Així com la construcció d'un centre cívic.

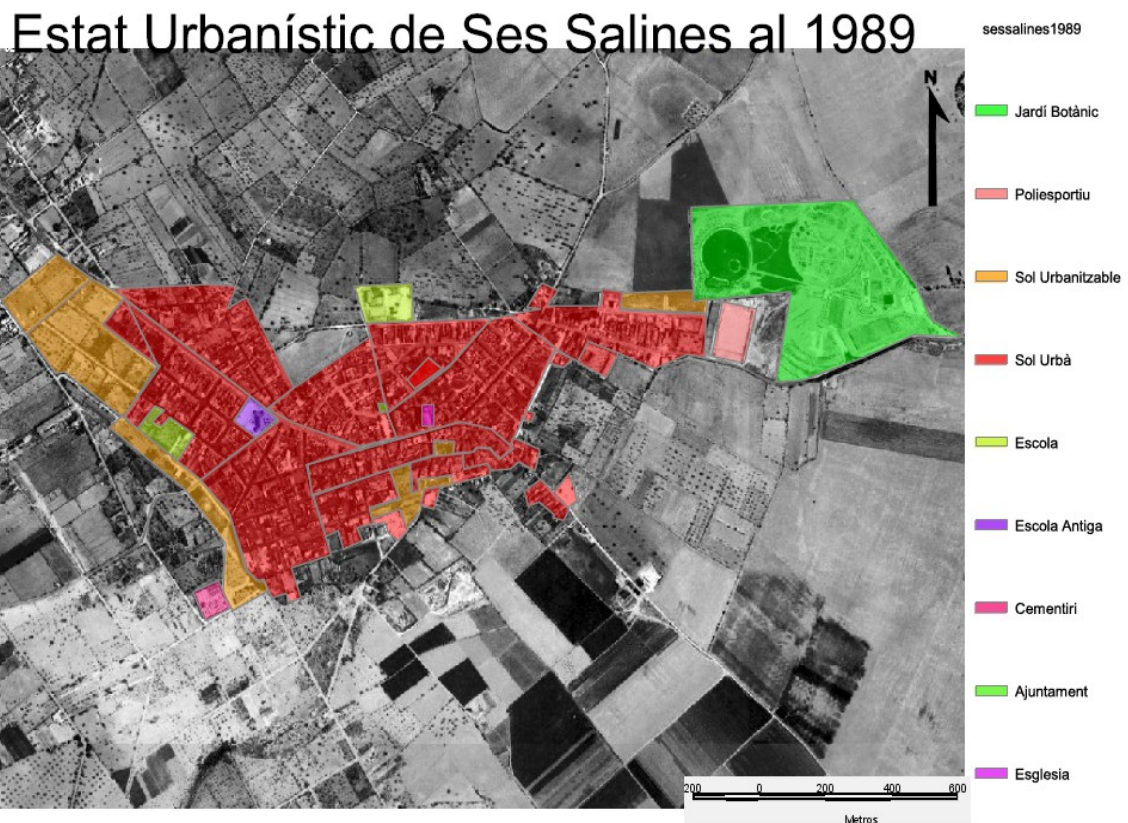
Les obres de dotació de infraestructures i serveis a la localitat no acabaren, el 1985 s'obrí el centre sanitari, s'executà la segona fase de la construcció del centre cívic i es va aprovar un pla parcial on ara està situat l'Hotel León.

El 1986 es seguir amb la urbanització del sector 2 de la localitat. Així com va arribar el subministrament d'aigua corrent.



El 1987 es va construir el camp de futbol de la Colònia, es realitzaren obres a la depuradora i a les canonades que feien de enllaç. Es varen realitzar les obres de balisa-ment de les platges de el Port i dels Estanys i es millorar l'enllumenat del poble.

## 5.7 EL DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC DE SES SALINES DEL 1989 AL 1999



**Figura 9:** Estat Urbanístic de Ses Salines 1989. Font: Elaboració Pròpia. Imatge: IDEIB.

Si entrem a valorar quin procés va patir la localitat durant aquests temps són diverses, si observam la figura 9 sobta la magnitud del jardí botànic de la localitat, després l'absència de l'estació del ferrocarril així com les seves vies. És important veure com el seu creixement, gairebé va duplicar la seva extensió durant aquesta època, tal i com em sabut, al punt 4 a Mallorca es duplicar l'extensió urbana de l'illa durant aquest període i podem afirmar que Ses Salines no n'es una excepció. El desenvolupament és va produir cap al sud i cap a l'oest, ocupant les terres comunals i les seves adjacents. Es pot observar també que el seu creixement sirà cap a l'est, sobretot per la gran superfície urbanitzada que hi ha sense edificar.

L'any 1994 es realitzen obres d'embelliment del Carrer Gabriel Roca. Tres anys més tard s'obrin dos nous vials que foren el carrer Estació i el carrer Borico. Així com es fa un parc al carrer Sitjar.

El 1996 es varen realitzar obres per a millorar el sistema hidràulic del poble.

El 1998 es remodela la plaça de ses creus, la Major i s'obrin els carrers Ortega i Gasset i el de San Joan. Així com s'inaugura la piscina municipal.

## 5.8 EL DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC DE LA COLÒNIA DE SANT JORDI DEL 1989 AL 1999

### Desenvolupament urbanístic de la Colònia de Sant Jordi 1956-1989

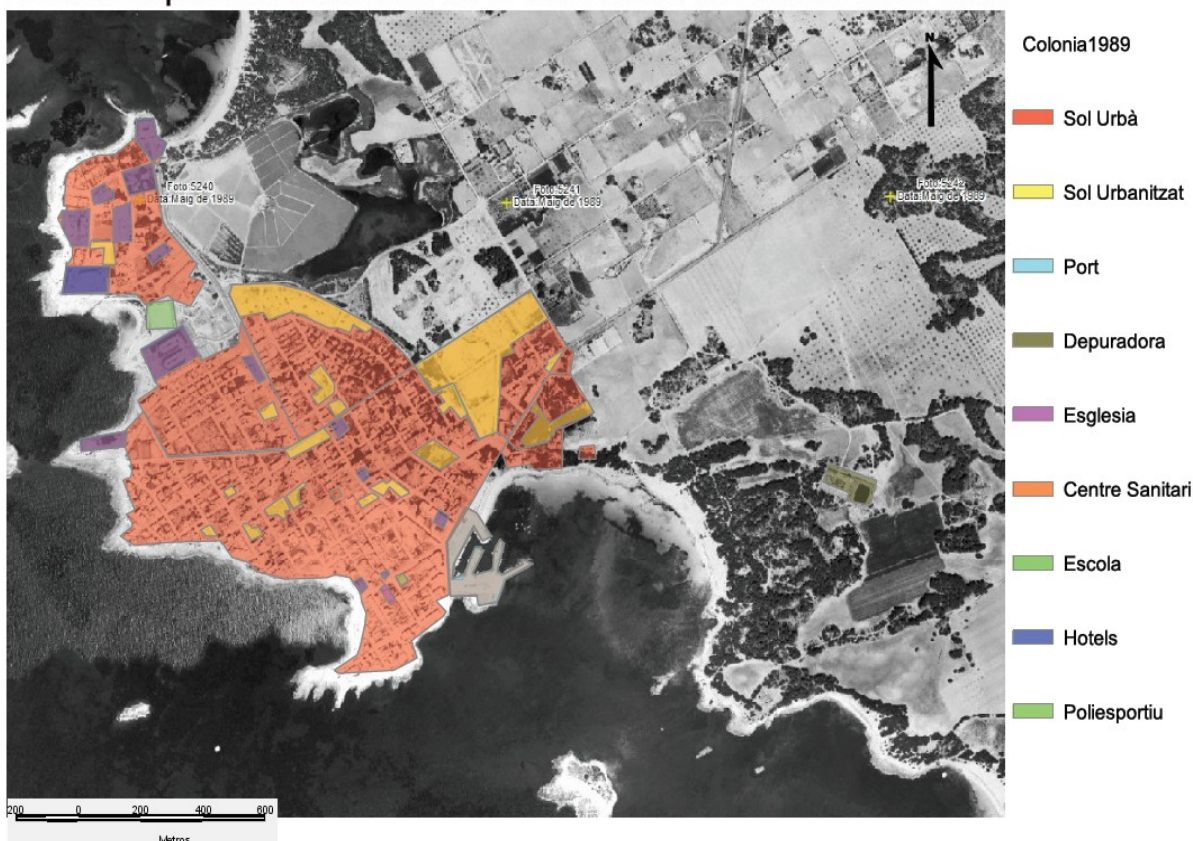


Figura 10: Desenvolupament Urbanístic de la Colònia de Sant Jordi 1956-1989. Font: Elaboració Pròpia. Imatge: IDEIB

A la figura 10 podem observar la gran extensió que ocupa la Colònia de Sant Jordi a l'any 1989, gairebé assoleix el seu tamany actual. També és important apreciar la localització de la gran majoria de hotels, on podem marcar dues àrees en funció



de la seva capacitat. A la zona antiga del municipi, podem observar multitud de petits hostals i hotels que a més foren els primers en sorgir que conviuen amb els més recents i de major magnitud que els primers, que es situen a la zona nord de la localitat, que foren també les darreres àrees en ser edificades i on el preu del sol era inferior.

La Colònia de Sant Jordi va produir més transformacions que Ses Salines, el 1990 se li va atorgar a la localitat la primera bandera blava, la platja que fou premiada fou la del Dolç. El mateix any en octubre es varen realitzar obres de millora dins la zona turística. Entre elles l'asfaltat dels carrers costaners i el seu embelliment.

El 1993 es varen produir diverses obres de millora de l'estat de les aceres i del mobiliari públic al carrer dels estanys.

El 1995 es clausura el centre cívic i el reconverteixen en una escoleta. Un any més tard es produeixen una sèrie de permutes de terrenys que serien destinats a la via pública així com es produeix un drenatge d'aigües pluvials i residuals.

El 1999 l'ajuntament de Ses Salines llença mesures per a protegir els escars i evitar la seva especulació. Ja que entrava en contradicció amb la llei de costes de 1991.

## 5.9 EL DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC DE SES SALINES DEL 2000 AL 2012

### Estat Urbanístic de Ses Salines 2002

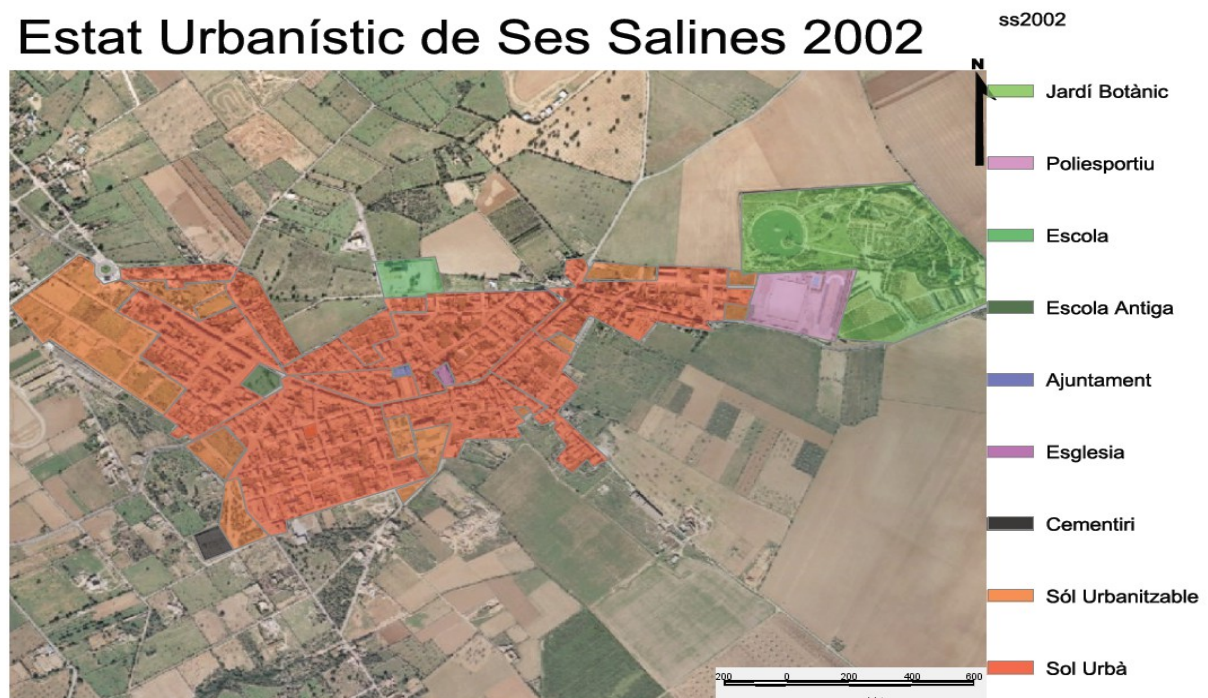
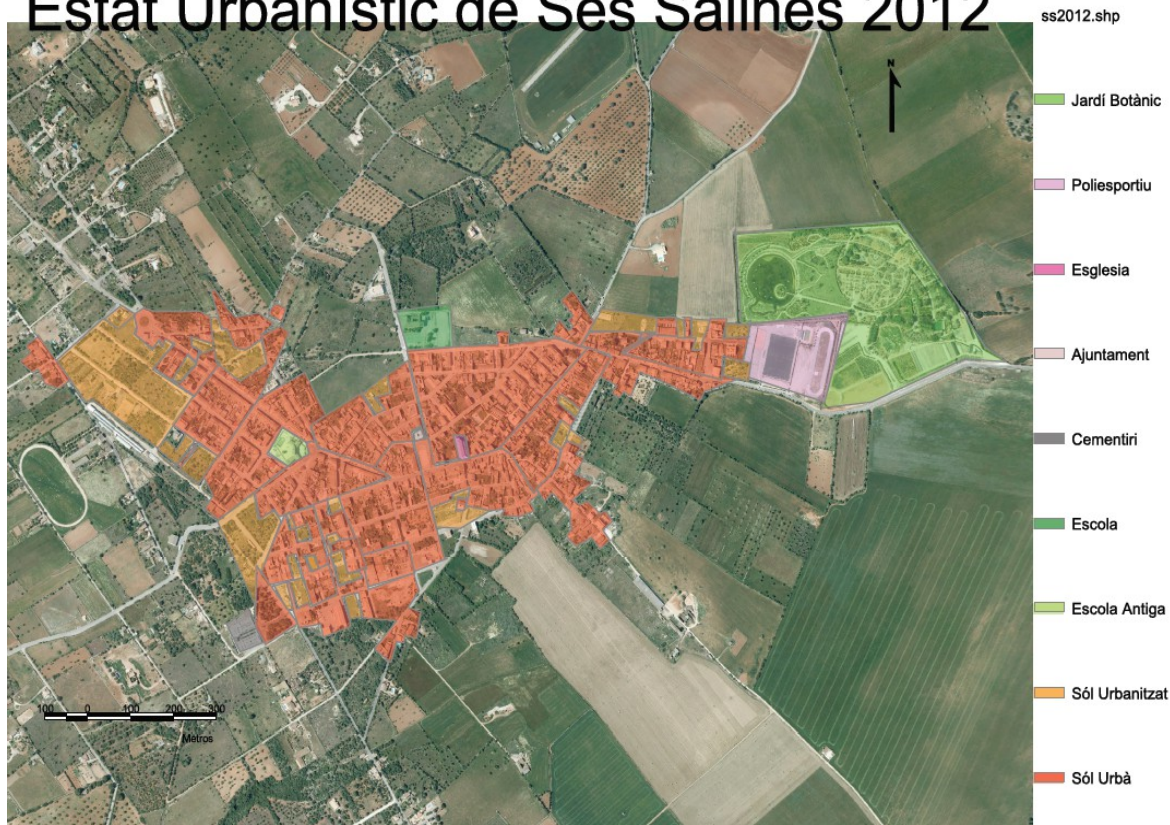


Figura 11 : Estat Urbanístic de Ses Salines 2002. Font: Elaboració Pròpia. Imatge: IDEIB

A la figura 11 es pot veure quin era l'estat de Ses Salines a l'any 2002, on podem veure com el creixement planificat cap a ponent en direcció Palma i cap al Sud és notable, les àrees urbanes van envaint poc a poc les àrees disponibles per a la edificació deixant cada cop una marcada diferència entre el que era el casc antic i les noves edificacions També es apreciable l'extensió del poliesportiu ja que durant aquesta època es construir una pista de atletisme dins ell. Pel que fa per el tipus de edificació proliferen les cases unifamiliars

## Estat Urbanístic de Ses Salines 2012



dins el nucli.

Figura 12: Estat Urbanístic de Ses Salines 2012. Font: Elaboració Pròpia. Imatge: IDEIB

Si comparam les figures 11 i 12 podem veure el darrer tram de creixement a estudiar dins el treball, es pot observar el canvi de terreny i les paletines obres de millora i condicionament del poliesportiu. Així com la consolidació de les tendències de creixement anteriors. Amb un increment de la superfície en les mateixes direccions que a l'any 2002.



## 5.9 EL DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC DE LA COLÒNIA DE SANT JORDI DEL 2002 AL 2012

Per el que respecta a la Colònia de Sant Jordi, es segueixen incrementant les zones urbanes sobretot cap al nord, impossibilitant nous creixements en aquella zona de la localitat degut a l'esgotament de terreny disponible en aquella secció, tal i com es pot observar a la figura 12, que es fonamenta amb un cúmul de hotels i de habitatges de cert poder adquisitiu.

Els nous creixement es planegen cap al llevant en torn a la carretera que es dirigeix a Ses Salines, on es projectà una zona de certa entitat així com va aparèixer un gran complexe turístic. Així com s'esgota el terreny a ocupar dins el que és casc urbà. I deixant els nous creixements a la perifèria.

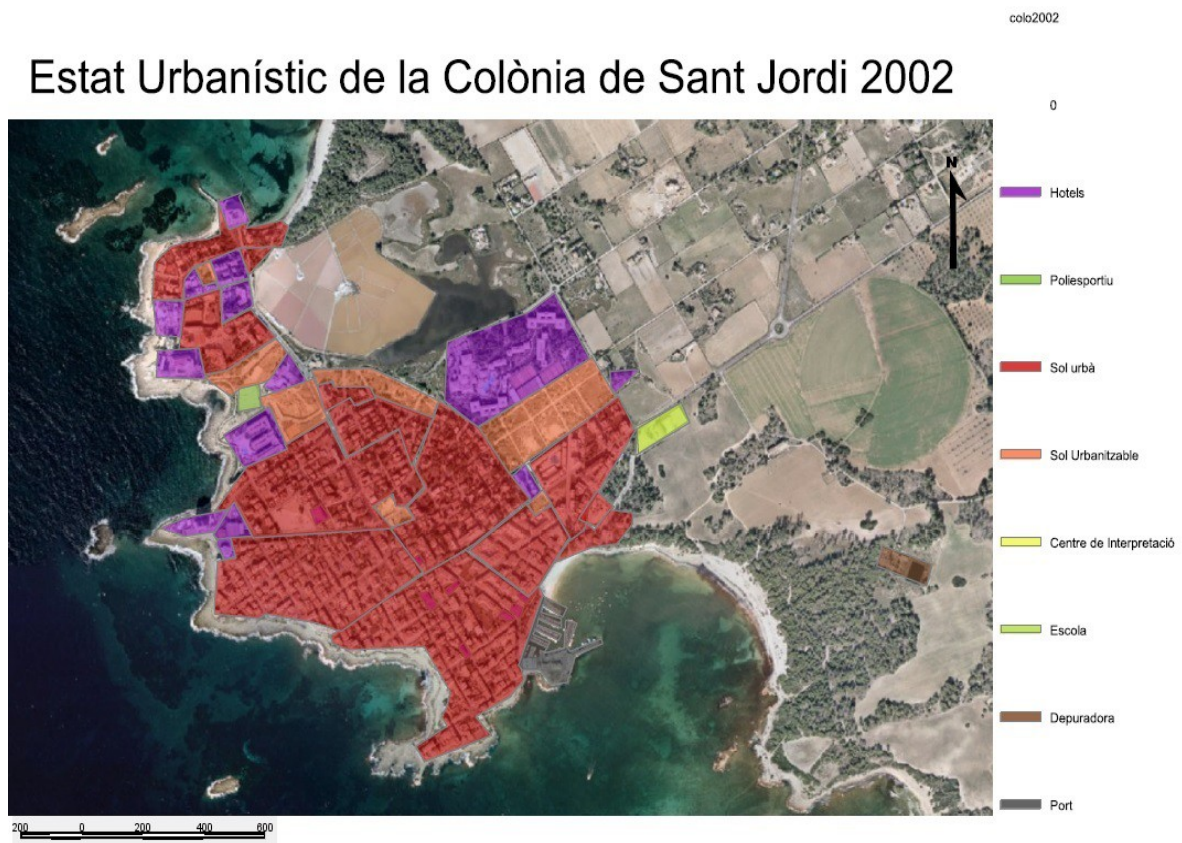


Figura 13: Estat Urbanístic de la Colònia de Sant Jordi 2002, Font: Elaboració Pròpia. Imatge:IDEIB

A la figura 13 es pot veure l'estat final de la localitat, després de 112 anys de evolució, apreciam que la distribució hotelera manté el mateix patró, a la zona antiga es pot observar els petits establiments mentre que els de gran superfície es situen a la perifèria. Pel que respecta al sector turístic apareixen durant aquest període el lloguer vacacional, avui dia hi ha infinitats de planes web que els anuncien dins aquesta localitat i a "foravila". Pel que respecta al creixement urbà podem observar que durant aquest període no s'han produït gaires canvis substancials, i que la majoria de àrees a edificar romanen igual que al 2002. Malgrat la virulència de la bombolla immobiliària.

### Estat Urbanístic de la Colònia de Sant Jordi 2012

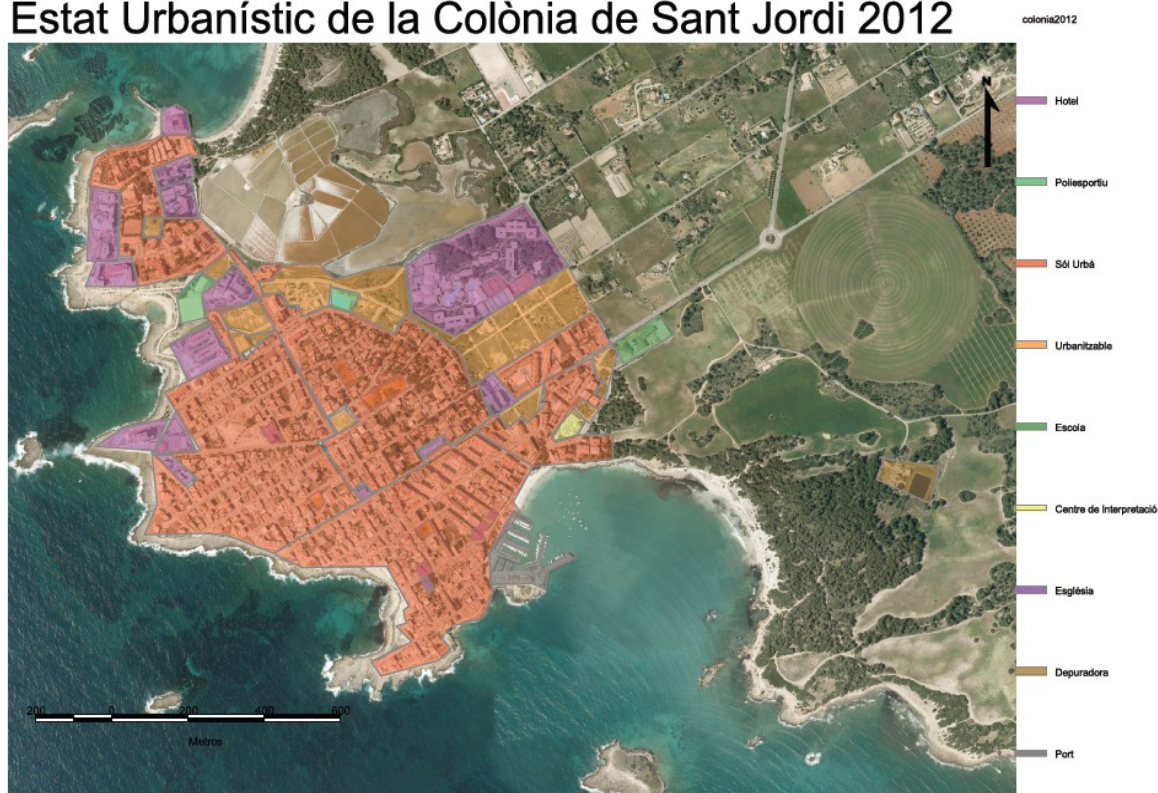


Figura 14: Estat Urbanístic de la Colònia de Sant Jordi 2012. Font: Elaboració Pròpia. Imatge:IDEIB

Les edificacions de la colònia de Sant Jordi, solen ser de blocs de habitatges cap a la zona sud, a excepció de la zona de ponent, on proliferen un conglomerat de tipus de vivendes de diferents tipus. En canvi quan ens anam cap a la perifèria proliferen les unifamiliars.

## 6. CONCLUSIONS

Dins aquest apartat treurem els principals resultats del treball on quedin reflexades les principals tendències del municipi a dia d'avui.

Podem afirmar que la evolució demogràfica del municipi és lineal durant gairebé tot el segle XX, mentre que durant les darrers 10 anys d'estudi aquesta població es dispara, passant de tan sols 3478 habitants el 2001 als 5272 a l'any 2011. Aquest increment poblacional no va provocar un creixement excessiu del sol urbà, ja que durant aquest període el creixement no anar lligat al creixement demogràfic.

Ambdós nuclis poblacionals del municipi, varen tenir els mateixos estímuls de creixement, ambdós es varen desenvolupar en bona part entre el 1965 i el 1973, així com des de el 1985 a l'any 1999, així des de el 2002 al 2007. Coincidint amb els principals moments de bonança econòmica dins el context de integració que afecta al municipi.

Podem veure que durant la primera meitat del segle XX, el municipi estava desenvolupant una aposta per la millora de les infraestructures, fet que durant els 60 anys posteriors no es dona. Fet que corrobora la opinió de Rullan (2007), quan afirmava que les Illes Balears tardaren en entrar dins la revolució industrial, que va conduir l'arribada del ferrocarril, de la electricitat... Així com d'una tímida proliferació d'activitats turístiques a la Colònia de Sant Jordi.

Crida l'atenció que el creixement de la localitat de Ses Salines, es desenvolupes sobre terreny comunal, construint les comunes de Ca na Rossera i la Marina Gran.

Un dels aspectes que més han marcat el creixement de la Colònia de Sant Jordi fou, la compra de la finca de Sa Vall per part de la família March, ja que ha fet que no s'edifiqués ni la platja del Dolç ni la del Carbó, cosa que sobta ja que són dos arenals de certa entitat. Aquesta adquisició ha preservat aquests paratges fins a

dia d'avui, tal i com estaven des de principi de segle, a excepció de les restes de infraestructures de la guerra civil.

Les dues localitats durant la primera meitat del segle XX, tingueren un modest creixement, que en molts de casos faltaven dades per poder avaluar el seu desenvolupament. A partir de l'arribada del ferrocarril a Ses Salines va impulsar l'activitat i la vida diària del municipi accelerant els processos urbanístics fet que a la Colònia no succeir.

El Cementiri de Ses Salines ha provocat les principals tensions dins el poble ocasionant nombroses ampliacions, obres i millores i fins i tot un trasllat.

Tant la Colònia de Sant Jordi com Ses Salines, han mantingut una coherència en el seu creixement, ja que no s'ha alterat els espais a urbanitzar des de la creació del pla urbanístic de Josep Alomar Bosch (1929 a Ses Salines) i el de Guillem Muntaner (1948). Les normes urbanístiques i nous plans recent només actualitzen i amplien en la mateixa direcció el que inicialment es va projectar.

Els problemes derivats amb les dues ampliacions del port de la Colònia varen ser força importants malgrat no van evitar la creació del port el 1950 i la seva ampliació el 1975.

Durant el final del segle XX, les principals obres públiques dins el municipi es fonamentaren en l'embelliment de la via pública així com la pavimentació dels vials dels nuclis urbans. I fomentant el creixement. La principal preocupació a demés era i és la millora de la zona turística.

La dispersió hotelera dins la Colònia està marcada per el preu del sol, ja que només els primers establiments hotelers estan a prop del casc antic de la localitat en canvi la resta de més recent creació i generalment amb una mida força superior es dispersen a la perifèria de la localitat.

La tendència turística del municipi esta canviant, cada cop proliferen més els lloguers vacacionals, i per tant difuminen l'abast i àrea de influència d'aquesta localitat.

## 7. BIBLIOGRAFIA

- Artigues. A. Funcionalización turística y proceso de urbanización de la isla de Mallorca, 2006. VII coloquio y jornadas de campo de Geografía urbana. Guia de campo nº7. Revistes catalanes amb accés obert. P110 a 162
- Artigues. A. Et al. Albert Quintana el seu temps i la seva obra, 2008. Quaderns de territori nº1. Edició, el Gall editor, Pollença p.516
- Burguera. J. Historia del segle XX a Ses Salines, 2000. Ajuntament de Ses Salines. P 269
- Cirer J. El turisme a les Illes Balears 1900-1950. Quaderns d'història contemporànea de les Illes Balears nº49, edicions documenta balear. P64
- Normes Subsidiàries de Ses Salines. 2002, ([http://www.ajsessalines.net/documentos/index.ct.html?tlte=normes.subsidiaries-de-planejament&sqlw\\_tema=1221](http://www.ajsessalines.net/documentos/index.ct.html?tlte=normes.subsidiaries-de-planejament&sqlw_tema=1221))
- Rosselló. V. Les Illes Balears, resum geogràfic, 1977. Barcino. p.232
- Rullan O. L'ordenació territorial a les Balears, segles XIX-XX, 2007. Quaderns d'història contemporànea de les Illes Balears nº53. Edicions documenta balear. P64
- Rullan O. La construcció territorial a Mallorca, 2002. Monografies científiques nº7. Editorial Moll. P.435
- Seguí M. El turisme a les Illes Balears 1950-2005, 2006 Quaderns d'història contemporànea de les Illes Balears nº51. Edicions documenta Balear, p.64.