

Una ordenació territorial des del paisatge

Aportacions al Pla Territorial Insular de Mallorca

J. Luis Salas, A. Martínez Taberner, M. Riera Pinya i M. Ruiz Pérez

Introducció

Els valors ètics han d'acompanyar les propostes de futur d'un pla d'ordenació. Per tant, la visió sostenibilista derivada de l'informe de les Nacions Unides *El nostre futur comú* (1987) sol inspirar qualsevol pla actual, però la realitat és que a hores d'ara, sense un canvi en les tendències expansives del món financer i monetari, i sense un canvi en l'actitud consumista i mercantilista de la vida social, parlar de sostenibilitat és quelcom semblant a una ingenuïtat (Naredo, 2006). La resposta ètica al dilema pot ésser el decreixement sostenible o un nou renaixement que reinterpreti, recicli i ens mantingui dins uns estocs materials més o menys constants, sota un flux d'energies alternatives i amb una globalització gratuïta de la informació. Si ho fem així, sortirem de les realimentacions del sistema i reduïrem la petjada ecològica, que és un índex d'insolidaritat, i tal vegada podrem tenir l'esperança d'una més gran equitat entre els pobles i amb les generacions futures.

Per a un pla d'ordenació també cal tenir en compte uns valors estètics del territori. El paisatge, igual que la bellesa, no existeix: són els humans els qui eleven el territori a la categoria de paisatge o que senten les funcions i les proporcions encertades com una expressió de la bellesa. Per tant, una bona ordenació, que, a les seves diverses escales, prevegi els usos adients i en les proporcions correctes podrà tenir com a resultat un paisatge satisfactori.

El paisatge és el resultat del creixement del patrimoni cultural sobre un substrat de patrimoni natural preexistent; podríem dir que és el resultat d'una història sobre un territori. Per això ens identifica i ens personalitza. Temps enrere no existia una ordenació territorial, però els usos agrícoles o urbans, forestals i naturals es mantenien més o manco proporcionats i eren adients amb el clima i els recursos del lloc. De fet, malgrat que ja existia un comerç considerable, dominava la pauta de l'autosuficiència i la mateixa naturalesa del lloc obligava a uns límits i a unes proporcions. La natura imposava, més que no pas inspirava, les actuacions humanes. Ara bé, des del moment en què l'energia externa flueix, fugim de la mà escultòrica, i també invisible, de la natura. Els factors limitadors, amb un euro prestigiats, queden esmorteïts i el transport horitzontal i barat ens permet espoliar extensivament els recursos que ens puguin mancar, per a continuar concentrant deixalles i capital.

Amb aquestes consideracions, fèrem algunes aportacions al Pla Territorial de Mallorca, que es fonamentaven a deixar de créixer quantitativament i a acceptar la maduresa del sistema, tot convidant a un projecte que assumís que una illa petita pot ésser gran, però no necessàriament grossa.

Model d'ordenació

Es varen descriure tres tipus de paisatges dominants, amb les seves estratègies d'ordenació. Aquests paisatges presenten una vocació majoritària, respectivament, de conservació del patrimoni natural, de conservació del patrimoni rural i, en tercer lloc, de contenció i reciclatge del paisatge urbà i industrial.

Introduction

Ethical values have to accompany the future proposals of any zoning plan. Therefore, the pro-sustainability vision derived from the United Nations report *Our Common Future* (1987) usually inspires any plan these days, but the reality is that at this stage, without any change in the expansive tendencies of the financial and monetary world, and without any change in the consumerist and mercantilist attitude of life in society, talking about sustainability is somewhat naive (Naredo, 2006). The ethical response to the dilemma may be sustainable shrinkage or a new renaissance that reinterprets, recycles and maintains us within more or less constant material stocks, under a flow of alternative energies and with the free globalisation of information. If we do things thus, we will stop refuelling the system and reduce the ecological footprint, which is an index that measures lack of solidarity, and perhaps we can have the hope of greater equality among peoples and for future generations.

For a zoning plan it is also necessary to bear in mind the territory's aesthetic values. Landscapes, like beauty, do not exist: it is humans who raise the territory to the category of a landscape or who sense the right functions and proportions as an expression of beauty. Therefore, good zoning, which, on its diverse scales, envisages appropriate uses in correct proportions, may result in a satisfactory landscape.

The landscape is the result of the growth of cultural heritage over a substratum of pre-existing natural heritage; we could say it is the result of a history on a territory. For that reason it identifies and personalises us. In former times territorial planning did not exist, but agricultural, urban, forestry and natural uses remained more or less in proportion and were suited to the place's climate and resources. In fact, despite considerable trade already existing, the dominant guideline was self-sufficiency and the very nature of each place forced certain limits and proportions. Nature imposed itself on, rather than inspired, human actions. However, from the moment that external energy flows, we flee from the sculptural and invisible hand of nature. The limiting factors, with a highly valued euro, are reduced, while horizontal, cheap transport allows us to plunder extensively the resources that we may be lacking, to continue concentrating waste and capital.

Bearing these considerations in mind, we made some contributions to the Mallorca Territorial Plan, which were based on ceasing quantitative growth and accepting the maturity of the system, while extending the invitation to a project that assumes that a small island can be great in quality, but does not have to be great in quantity.

Zoning model

Three predominant types of landscape were described, with their zoning strategies. These landscapes present a majority vocation, respectively, of conservation of

Introducción

Los valores éticos tienen que acompañar las propuestas de futuro de un plan de ordenación. Por lo tanto, la visión sostenibilista derivada del informe de las Naciones Unidas *Nuestro futuro común* (1987) suele inspirar cualquier plan actual, pero la realidad es que a estas alturas, sin un cambio en las tendencias expansivas del mundo financiero y monetario, y sin un cambio en la actitud consumista y mercantilista de la vida social, hablar de sostenibilidad es algo parecido a una ingenuidad (Naredo, 2006). La respuesta ética al dilema puede ser el decrecimiento sostenible o un nuevo renacimiento que reinterprete, recicle y nos mantenga dentro de unos *stocks* materiales más o menos constantes, bajo un flujo de energías alternativas y con una globalización gratuita de la información. Si lo hacemos así, saldremos de las realimentaciones del sistema y reduciremos la huella ecológica, que es un índice de insolidaridad, y tal vez podremos tener la esperanza de una mayor equidad entre los pueblos y para con las generaciones futuras.

Para un plan de ordenación hay que tener en cuenta también unos valores estéticos del territorio. El paisaje, al igual que la belleza, no existe: son los humanos los que elevan el territorio a la categoría de paisaje o que sienten las funciones y las proporciones acertadas como una expresión de la belleza. Por lo tanto, una buena ordenación, que, en sus diversas escalas, prevea los usos adecuados y en las proporciones correctas podrá tener como resultado un paisaje satisfactorio.

El paisaje es el resultado del crecimiento del patrimonio cultural sobre un sustrato de patrimonio natural preexistente; podríamos decir que es el resultado de una historia sobre un territorio. Por eso nos identifica y nos personaliza. Tiempo atrás no existía una ordenación territorial, pero los usos agrícolas o urbanos, forestales y naturales se mantenían más o menos proporcionados y eran adecuados al clima y a los recursos del lugar. De hecho, aunque ya existía un comercio considerable, dominaba la pauta de la autosuficiencia y la misma naturaleza de cada lugar obligaba a unos límites y a unas proporciones. La naturaleza imponía, más que inspiraba, las actuaciones humanas. Ahora bien, desde el momento en que la energía externa fluye, huimos de la mano escultórica, y también invisible, de la naturaleza. Los factores limitadores, con un euro prestigiado, quedan amortiguados y el transporte horizontal y barato nos permite espoliar extensivamente los recursos que puedan faltarnos, para continuar concentrando desperdicios y capital.

Con estas consideraciones, hicimos algunas aportaciones al Plan Territorial de Mallorca, que se fundamentaban en dejar de crecer cuantitativamente y en aceptar la madurez del sistema, invitando a un proyecto que asumiera que una isla pequeña puede ser grande en calidad, pero no tiene que ser necesariamente grande en cantidad.



Els corredors d'infraestructures apareixen com una gran neurona sobre l'illa, consolidant una estructura radial que va perdent secció a mida que s'allunya del nucli i finalment es ramifica dendríticament adquirint una proporció amb el tamany de l'illa.

El model proposava mantenir una estructura radial, perquè considerem que és impossible d'evitar, si no es vol estimular el creixement. La badia de Palma ja inclou la major part dels habitants de l'illa (quelcom més del 50%) i ja reuneix les infraestructures bàsiques de tot tipus. Per tant, no hi ha noves necessitats de consum, però sí de reciclatge del teixit urbà, turístic i industrial. Amb aquestes consideracions, la xarxa viària radial s'imposa com un sistema que ha d'esser relativament ràpid i dur, a mesura que ens acostem al nucli, la ciutat, mentre que es proposa de mantenir la circulació concèntrica (la que uneix les vies radials i proporciona el desguàs cap a aquestes), amb una proliferació de rutes concèntriques i petites circumval·lacions proporcionades a l'escala del territori, i no pas al nombre de vehicles. En concret, es va proposar que les vies dures que van des de Palma cap a Inca, Manacor i Campos deixessin la seva estructura axònica, a mesura que s'allunyen de Palma, i anessin agafant una morfologia dendrítica, a mesura que s'acosten al litoral. D'aquesta manera, les zones litorals turístiques, més enllà de la badia de Palma, no quedaven tancades per vies dures i així la zona litoral mantenia les potencialitats ambientals, sense efecte frontera per a la fauna (Mader, 1984) i sense una sensació de desproporció de les infraestructures respecte de la grandària de l'illa. Per altra banda, s'intentava retrobar la sintonia amb la placidesa que se suposa que s'ha de trobar als llocs dissenyats per a fer-hi vacances. La proposta concentrava a la badia de Palma el turisme diguem-ne en gran escala i intentava rescatar el turisme que cerca uns amfitrions i situat en un bon lloc.

Per altra banda, la Llei d'espais naturals (LEN, Llei 1/1991, de 30 de gener) delimita aquella part del territori que manté una vocació de conservació del patrimoni paisatgístic i natural. L'estructura cartogràfica de la LEN dóna lloc a una sèrie d'illots de protecció, mancats de connexió entre ells. Per tant, s'imposava crear una xarxa de corredors per a donar continuïtat als territoris protegits i englobar les ANEI (Àrees Naturals d'Especial Interès) i les ARIP (Àrees Rurals d'Interès Paisatgístic), tot estructurant un model de contrapes a l'estructura radial de les carreteres.

El model general que es va proposar per al Pla Territorial de Mallorca està inspirat en les propostes urbanístiques i les solucions urbanes que inspiraren F. L. Olmsted i C. Alexander, entre d'altres, i que en el cas de Palma queden reflectides al Pla General d'Ordenació Urbanística (PGOU) del 1985, sota la forma de les anomenades "falques verdes" i "eixos cívics". La proposta de la Universitat de les Illes Balears no sols no renunciava a les falques del PGOU de Palma, sinó que les projectava cap als corredors rurals i cap a la serra de Tramuntana, des d'uns parcs periurbans que actuaven com a punt d'unió. D'aquesta manera, es creava una solució de continuïtat entre els paisatges urbans, els paisatges rurals i els naturals, mentre que l'esquena periurbana de la ciutat assolía la funció de relació, alhora que es reestructurava mitjançant els parcs periurbans.

the natural heritage, of conservation of the rural heritage and thirdly, of containment and recycling of the urban and industrial landscape.

The model proposed the maintaining of a radial structure, because we consider it impossible to avoid, if one does not want to stimulate growth. The bay of Palma already homes the majority of the island's inhabitants (somewhat over 50%) and already features basic infrastructures of all kinds. Therefore, there are no new needs for consumption, but there are needs to recycle the urban, tourist and industrial fabric. With these considerations, the radial road network imposes itself as a system that has to be relatively fast and hard, as we get closer to the centre, while it is proposed to maintain the concentric circulation (which unites the radial routes and provides the flow-off towards these), with a proliferation of concentric routes and small ring roads proportionate to the scale of the territory, and not to the number of vehicles. Specifically, it was proposed that the hard routes that run from Palma to Inca, Manacor and Campos left behind their axonic structure, as they moved away from Palma, and gradually took on a dendritic morphology as they get closer to the coast. In this way, the tourist coastal areas, beyond the bay of Palma, were not closed off by hard roads and they maintained their environmental potential, without any barrier effect for the fauna (Mader, 1984) and without any sensation of disproportion of the infrastructures with respect to the size of the island. Furthermore the aim was to find harmony with the tranquillity that supposedly should be found at places designed for holidays. The proposal concentrated together what we could call large-scale tourism and tried to rescue the tourism that seeks hosts and is situated in a good place.

Moreover, the *Llei d'espais naturals* (Natural Areas Act, LEN, Act 1/1991, dated 30 January) delimits that part of the territory that maintains a vocation of conservation of the countryside and natural heritage. The cartographic structure of the LEN gives rise to a series of small protected islands that lack any connection between them. Therefore, it was necessary to create a network of corridors to give continuity to the protected territories and include the ANEIs (Natural Areas of Special Interest) and the ARIPs (Rural Areas of Scenic Interest), structuring a model of counterweight to the radial structure of the road network.

The general model proposed for the Mallorca Territorial Plan is inspired in the urban planning proposals and the urban solutions of F. L. Olmsted and C. Alexander, among others, and that in the case of Palma are reflected in the Urban Zoning General Plan (PGOU) of 1985, under the form of the so-called "green wedges" and "civic axes". The proposal by the Balearic Islands University not only did not renounce the green wedges of the Palma PGOU, it projected them towards the rural corridors and towards the Tramuntana mountain range, from peri-urban parks that acted as a point

Modelo de ordenación

Se describieron tres tipos de paisajes dominantes, con sus estrategias de ordenación. Estos paisajes presentan una vocación mayoritaria, respectivamente, de conservación del patrimonio natural, de conservación del patrimonio rural y, en tercer lugar, de contención y reciclaje del paisaje urbano e industrial.

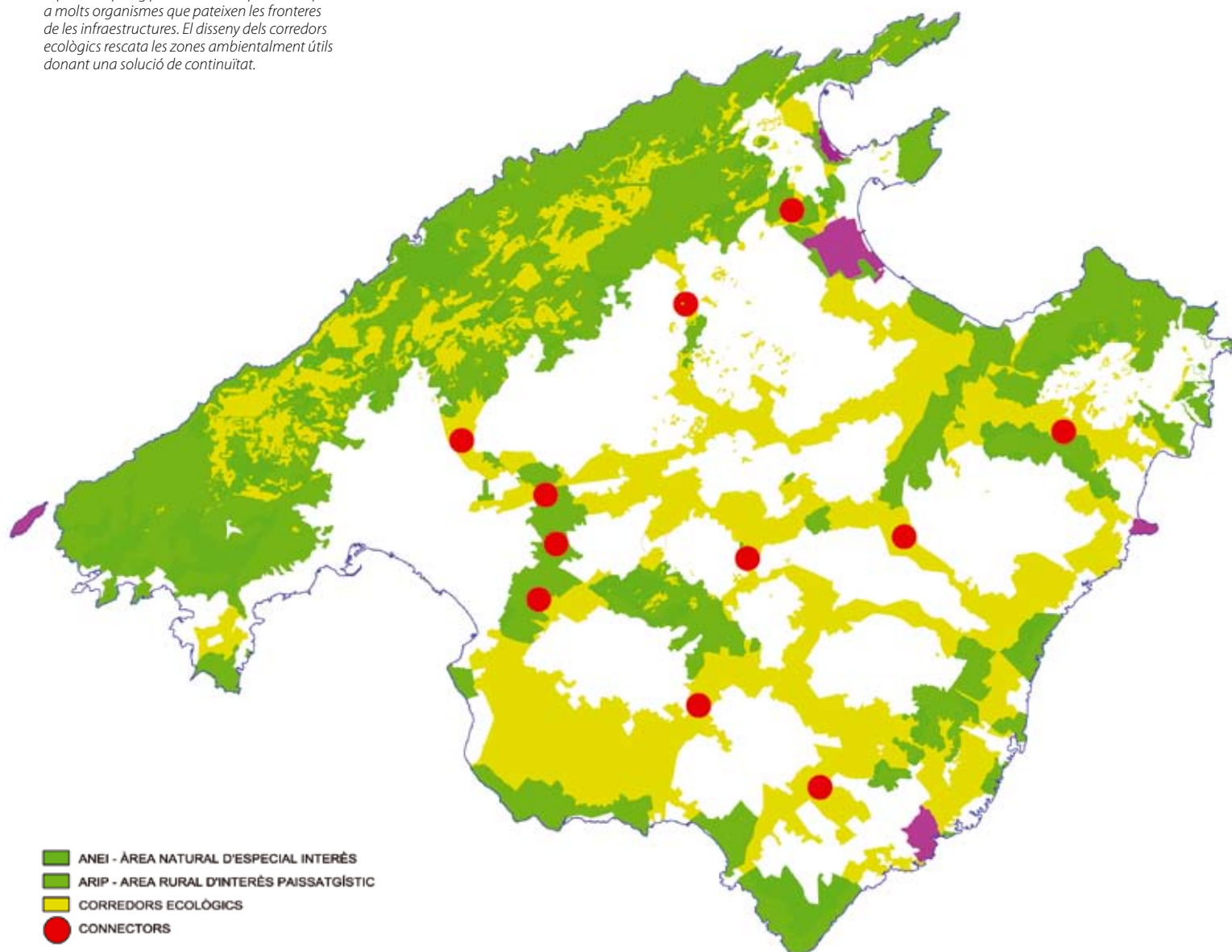
El modelo proponía mantener una estructura radial, porque consideramos que es imposible evitarlo, si no quiere estimularse el crecimiento. La bahía de Palma ya incluye a la mayor parte de los habitantes de la isla (algo más del 50%) y reúne ya las infraestructuras básicas de todo tipo. Por lo tanto, no hay nuevas necesidades de consumo, pero sí de reciclaje del tejido urbano, turístico e industrial. Con estas consideraciones, la red viaria radial se impone como un sistema que debe ser relativamente rápido y duro, en la medida en que nos acercamos al núcleo, la ciudad, mientras que se propone mantener la circulación concéntrica (la que une las vías radiales y proporciona el desagüe hacia éstas), con una proliferación de rutas concéntricas y pequeñas circunvalaciones, proporcionadas a la escala del territorio, y no al número de vehículos. En concreto, se propuso que las vías duras que van desde Palma hacia Inca, Manacor y Campos dejaran su estructura axónica, a medida que se alejan de Palma, y fueran adoptando una morfología dendrítica, a medida que se acercan al litoral. De esta manera, las zonas litorales turísticas, más allá de la bahía de Palma, no quedaban cerradas por vías duras y así la zona litoral mantenía las potencialidades ambientales, sin efecto frontera para la fauna (Mader, 1984) y sin una sensación de desproporción de las infraestructuras respecto del tamaño de la isla. Por otra parte, se intentaba reencontrar la sintonía con la placidez que se supone que se hallará en los lugares diseñados para hacer vacaciones. La propuesta concentraba en la bahía de Palma el turismo digamos a gran escala e intentaba rescatar el turismo que busca a unos anfitriones y situado en un buen lugar.

Por otra parte, la Ley de espacios naturales (LEN, Ley 1/1991, de 30 de enero) delimita aquella parte del territorio que mantiene una vocación de conservación del patrimonio paisajístico y natural. La estructura cartográfica de la LEN da lugar a una serie de islotes de protección, faltos de conexión entre ellos. Por lo tanto, se imponía crear una red de corredores para dar continuidad a los territorios protegidos y englobar las ANEI (Áreas Naturales de Especial Interés) y las ARIP (Áreas Rurales de Interés Paisajístico), estructurando un modelo de contrapeso a la estructura radial de las carreteras.

El modelo general que se propuso para el Plan Territorial de Mallorca está inspirado en las propuestas urbanísticas y las soluciones urbanas inspiradas por F. L. Olmsted y C. Alexander, entre otros, y que en el caso de Palma quedan reflejadas en el Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de 1985, bajo la forma de las llamadas "cuñas



Mallorca vista com un arxipèlag de zones que corresponen al sòl rústic protegit (ANEI i ARIP). Aquest arxipèlag podria ser el mapa de l'illa per a molts organismes que pateixen les fronteres de les infraestructures. El disseny dels corredors ecològics rescata les zones ambientalment útils donant una solució de continuïtat.



La xarxa de corredors té diversos objectius: la potenciació general de la vida silvestre, el manteniment de superfícies considerables on els cicles biogeoquímics i els processos ecològics es desenvolupin d'una manera ambientalment sana i la preservació d'uns territoris que ens garanteixin una qualitat paisatgística funcional, tant del territori rural com del natural i forestal.

El model final fou una matriu de paisatge urbà de Palma, travessada per estructures lineals verdes, que, en sortir de la ciutat, s'expandeixen formant un mosaic de paisatges rurals i naturals, els quals al mateix temps estan travessats per uns corredors d'infraestructures que inclouen les autovies, línies d'alta tensió, canonades, polígons industrials, etc. D'aquesta manera donem cabuda a una Mallorca radial, activa, ràpida i dissipadora d'energia, i a una Mallorca transversal, segrestadora de carboni, on tal vegada podrien reaparèixer uns cartells com els de temps passats, i de molt abans del moviment *Città Slow*, de Carlo Petrini, en què es podia llegir: "En aquest poble queda prohibit córrer" (F. Christiansen, 1929, dins G. Garcia i Bonet, 2003).

La revisió de la bibliografia existent suggereix que les observacions fetes a múltiples escales (Levin, 1992; Schneider, 1994) són la clau per a entendre la complexitat territorial i ambiental (Milne, 1997; Bissonette, 1997). En conseqüència, la preservació d'aquesta complexitat requereix una planificació a diferents escales.

Criteris ambientals utilitzats per a la delimitació de la xarxa de corredors

1. Connexió entre les ANEI i les ARIP (informació base: mapes de la Llei d'espais naturals i fotografia aèria).
2. Unió i connexió dels hàbitats (informació base: mapa d'alzinars, els mapes de la Directiva d'Hàbitats i fotografia aèria).
3. Pastures arbrades,¹ aulets² i plantacions de secà arbrades (informació base: fotografia aèria i mapes de cultius i d'aprofitaments).

Criteris territorials i urbanístics utilitzats per a la delimitació de la xarxa 1.

1. Estructura radial intercalada entre infraestructures dures (informació base: fotografia aèria i mapa de carreteres).
2. Superfície de la parcel·la existent, segons el cadastre de finques rústiques (informació base: mapes del cadastre de finca rústica de Mallorca).
3. Planejament municipal vigent (informació base: mapes de zones actualment protegides pels diversos planejaments municipals, particularment les proteccions superiors a 100.000 m² i no edificables).
4. Evitació de les grans discontinuïtats de protecció del planejament entre municipis diferents (informació base: estudi exhaustiu de la protecció del sòl rústic, partint dels planejaments municipals). ♦

J. Luis Salas, A. Martínez Taberner, M. Riera Pinya i M. Ruiz Pérez

Bissonette, J. A.: *Wildlife and Landscape Ecology*. Nova York: Springer Verlag, 1997

Christiansen, F.: "Die Spanische Riviera und Mallorca" [1929]. Dins: G. Garcia i Bonet: *Mallorca vista per viatgers alemanys*. Palma de Mallorca: Miquel Font, 2003; 142 pàgines.

Mader, H.-J.: "Animal habitat isolation by roads and agricultural fields." *Biological Conservation* 29, 1984, pàg. 81-96.

Milne, B. T.: "Applications of Fractal Geometry in Wildlife Biology." Dins: J. A. Bissonette, op. cit., pàg. 32-69.

Naredo, J. M.: *Raíces económicas del deterioro ecológico y social*. Madrid: Siglo XXI, 2006; 271 pàgines.

Schneider, D. C.: *Quantitative Ecology: Spatial and Temporal Scaling*. San Diego (EUA): Academic Press, 1994.

Wiens, J. A.: "Spatial Scaling in Ecology." *Functional Ecology* 3, 1989, pàg. 383-397.

1. Es refereix al tipus d'ecosistema antropitzat i sostenible anomenat *dehesa* en castellà, *montado* en portuguès i *pascolo arborato* en italià. Provenen majoritàriament d'alzinars o ullastrars simplificats, sense sotabosc i sovint empeltats de zones planes o amb poc risc d'erosió.

2. Són petits alzinars densos (d'entre 500 i 7.000 m², aproximadament) dins els paisatges agrícoles. S'utilitzen com a espai estructural, on el bestiar pot trobar ombra a l'estiu i aixopluc a les nits d'hivern, sense deixar de donar aglans i llenya. Una funció estructural semblant, i més reduïda, la tenen les mates mosqueres del centre de l'illa o les figueres amb crosses de Formentera.

of union. In this way, a solution was created of continuity between the urban, rural and natural landscapes, while the city's peri-urban backbone achieved a function in relating them, while being restructured through the peri-urban parks.

The network of corridors has several objectives: the general reinforcement of wildlife, the maintaining of considerable surface areas where biogeochemical cycles and ecological processes develop in an environmentally healthy way and the conservation of territories that guarantee us a functional landscape quality, both in the rural, natural and forested territories alike.

The final model was an urban landscape matrix for Palma, crossed by green structural lines that, as they leave the city, expand forming a mosaic of rural and natural landscapes. At the same time these are crossed by infrastructure corridors that include highways, high-tension lines, pipelines, industrial estates, etc. In this way we open the way to a radial, active, fast and energy-dissipating Mallorca, and to a transversal, carbon-sequestering Mallorca, where perhaps we could see the reappearance of posters like those of former times, and from long before the *Città Slow* movement, by Carlo Petrini, which read: "Running is prohibited in this town" (F. Christiansen, 1929, in G. Garcia i Bonet, 2003).

A review of the existing bibliography suggests that observations made on multiple scales (Levin, 1992; Schneider, 1994) are the key to understanding territorial and environmental complexity (Milne, 1997; Bissonette, 1997). In consequence, preservation of this complexity requires planning on different scales.

Environmental criteria used to delimit the corridors network

1. Connection between the ANEIs and ARIPs (basic information: maps of the Natural Spaces Act and aerial photography).

2. Union and connection of habitats (basic information: oak groves map, the maps of the Habitats Directive and aerial photography).

3. Tree-filled meadows,¹ oak groves² and dry farmland plantations with trees (basic information: aerial photography and crops and land-use maps).

Territorial and urban design criteria used for delimiting the network

1. Radial infrastructure intercalated between hard infrastructures (basic information: aerial photography and road map).

2. Surface of the existing plot, according to the rural land registry (basic information: rural land registry maps of Mallorca).

3. Municipal planning in force (basic information: maps of areas currently protected by different municipal plans, particularly those greater than 100,000 m² and not buildable).

4. Avoidance of great discontinuities of planning protection between different municipalities (basic information: exhaustive study of rural land protection, based on municipal proposals). ♦

J. Luis Salas, A. Martínez Taberner, M. Riera Pinya i M. Ruiz Pérez
Translated by Debbie Smirthwaite

verdes" y los "ejes cívicos". La propuesta de la Universidad de las Islas Baleares no solo no renunciaba a las cuñas del PGOU de Palma, sino que las proyectaba hacia los corredores rurales y hacia la sierra de Tramuntana, desde unos parques periurbanos que actuaban como punto de unión. De esta manera, se creaba una solución de continuidad entre los paisajes urbanos, los paisajes rurales y los naturales, mientras que la espalda periurbana de la ciudad alcanzaba la función de relación, a la vez que se reestructuraba mediante los parques periurbanos.

La red de corredores tiene varios objetivos: la potenciación general de la vida silvestre, el mantenimiento de superficies considerables donde los ciclos biogeoquímicos y los procesos ecológicos se desarrollen de una manera ambientalmente sana y la preservación de unos territorios que nos garanticen una calidad paisajística funcional, tanto del territorio rural como del natural y forestal.

El modelo final fue una matriz de paisaje urbano de Palma, atravesada por estructuras lineales verdes, que, al salir de la ciudad, se expanden formando un mosaico de paisajes rurales y naturales, los cuales están atravesados al mismo tiempo por unos corredores de infraestructuras que incluyen las autovías, líneas de alta tensión, cañerías, polígonos industriales, etc. De este modo damos cabida a una Mallorca radial, activa, rápida y dissipadora de energía, y a una Mallorca transversal, secuestradora de carbono, donde tal vez podrían reaparecer unos carteles como los de tiempos pasados, y de mucho antes del movimiento *Città Slow*, de Carlo Petrini, en los que se podía leer: "En este pueblo queda prohibido correr" (F. Christiansen, 1929, en G. Garcia i Bonet, 2003).

La revisión de la bibliografía existente sugiere que las observaciones realizadas a múltiples escalas (Levin, 1992; Schneider, 1994) son la clave para entender la complejidad territorial y ambiental (Milne, 1997; Bissonette, 1997). En consecuencia, la preservación de esa complejidad requiere una planificación a diferentes escalas.

Criterios ambientales utilizados para la delimitación de la red de corredores

1. Conexión entre las ANEI y las ARIP (información base: mapas de la Ley de espacios naturales y fotografía aérea).

2. Unión y conexión de los hábitats (información base: mapa de encinares, los mapas de la Directiva de Hábitats y fotografía aérea).

3. Pastos arbolados,¹ encinares de reposo² y plantaciones de secano arboladas (información base: fotografía aérea y mapas de cultivos y de aprovechamientos).

Criterios territoriales y urbanísticos utilizados para la delimitación de la red

1. Estructura radial intercalada entre infraestructuras dures (información base: fotografía aérea y mapa de carreteras).

2. Superficie de la parcela existente, según el catastro de fincas rústicas (información base: mapas del catastro de finca rústica de Mallorca).

3. Planeamiento municipal vigente (información base: mapas de zonas actualmente protegidas por los diferentes planeamientos municipales, particularmente las protecciones superiores a 100.000 m² y no edificables).

4. Evitación de las grandes discontinuidades de protección del planeamiento entre municipios diferentes (información base: estudio exhaustivo de la protección del suelo rústico, partiendo de los planeamientos municipales). ♦

J. Luis Salas, A. Martínez Taberner, M. Riera Pinya i M. Ruiz Pérez
Traducido por Esteve Comes i Bergua