

# Un segle de la nova Palma



MIQUEL PAVERAS

El passeig de Sagrera, a la zona encara amb trànsit de vehicles. A la dreta, l'edifici gòtic de la Llotja.

Una obra d'una sola nit, sota el comandament de l'arquitecte Gaspar Bennàssar, va ser el 1910 el símbol de la nova Palma.

**L**iteralment, va ser només en una nit. La del 22 al 23 de juny del 1910. L'arquitecte municipal de Palma, Gaspar Bennàssar, encarregat del projecte d'ampliació de la ciutat després de la demolició de l'anell de pedra de les muralles, decidí d'assumir una insòlita aventura: crear el primer tram del passeig de Sagrera, just davant la Llotja, de l'autor de la qual pren el nom. La zona era un esplanada plena de materials d'obres i deixalles diverses

que s'hi havien anat acumulant. Res a veure amb el conjunt monumental que és ara. En aquells moments la majoria de les forces vives, i també la majoria de ciutadans, no apreciaven gaire l'entorn de l'obra gòtica de Sagrera. Sempre, però, hi ha excepcions a la norma. Bennàssar era una d'aquestes excepcions. Ell tenia clar que després de la demolició de les muralles de Palma, calia fer un passeig que dignificàs la Llotja. I que, a més, permetés un

futur enllaç, amb prou dignitat, amb el conjunt monumental de l'Almudaina i la Seu. De manera que tot el conjunt quedaria força realçat. De fet, el projecte existia d'ençà del 1903, però fruit de la mandra de l'administració a l'hora d'assumir obres públiques havia dormit el somni dels justos als calaixos de l'Ajuntament de Palma.

El temps es tirava a sobre dels pocs que, com Bennàssar, volien donar una forta empenta a la nova Palma, a la ciutat que després de la demolició de les muralles, que havia començat vuit anys abans, havia de sorgir per guanyar molts nous espais, no únicament a l'eixampla, sinó també a llocs emblemàtics com ara el de la Llotja. A l'arquitecte municipal, l'oportunitat



MIGUEL PAVERAS

**El passeig de Sagrera, a la zona per a vianants, amb restes de la murada a la dreta. A sota a l'esquerra, restes de la murada, el baluard de Sant Pere. A la dreta, en primer terme, la part baixa de la murada –sota el baluard de Sant Pere–, el passeig de Sagrera i, al fons, la silueta de la Seu.**

d'actuar se li va aparèixer quan es decidí que a l'esplanada referida s'hi instal·laria, a final del mes de juny del 1910, l'Exposició de Productes de les Balears. El problema, però, és que la decisió de celebrar l'exposició no havia anat acompanyada de la decisió

d'arranjar –des del punt de vista urbanístic i ciutadà– la zona. En poques paraules: l'esplanada continuava tan bruta i impracticable com feia anys. Bennàssar decidí d'actuar.

El diari *La Almudaina* del 23 de juny del 1910 reflecteix la sorpresa general

que els ciutadans de Palma reberen aquell matí: “Aquesta nit passada ha regnat a l'esplanada de la Llotja una extraordinària animació, una gens habitual manera de treballar ha aplegat molts curiosos. S'hi ha construït el passeig de Sagrera, que travessarà l'espla-

nada paral·lelament a la Llotja. Hi havia diversos centenars de treballadors, i també una infinitat de carros...”

Al capdavant d'uns 200 obrers, Bennàssar dirigí la frenètica activitat durant tota la nit, i aconseguí de deixar la zona prou neta. Els dies següents s'acabaren les feines i així va néixer allò que seria el passeig de Sagrera de Palma: la primera línia entre la mar i la zona de la Llotja que, unida amb l'Almudaina i la Seu, formen la imatge característica de la ciutat.

Certament, de llavors ençà el passeig ha sofert moltes reformes i ampliacions, entre les quals es destaca la creació del passeig marítim, però va ser en aquella nit de l'estiu incipient del 1910 quan la nova Palma va fer la passa que resultà el símbol que la Palma antiga, la de les muralles, ja era cosa del passat i que la ciutat s'obria a nous horitzons urbanístics.

### **Canvi de segle i de mentalitat.**

En el disseny de la nova Palma, fruit del pla dissenyat el 1901 per l'enginyer i urbanista Bernat Calvet –projecte que dirigí Bennàssar–, les muralles, com a tantes ciutats, esdevenien una molèstia insuperable. Era imprescindible d'enderrocar-les per poder guanyar nous espais per a promocions urbanístiques modernes, creant avingudes, places, passeigs i carrers més amples, dissenyant una trama urbana racional i allunyada d'aquella que havia estat la de creixement natural, més o menys caòtic, al llarg de segles. Tant la pressió demogràfica com l'econòmica havien convertit les murades en una relíquia del passat gens atractiva. Eren assenyalades per tothom com el principal obstacle per a la modernitat palmesana. Ja el 1885 el prestigiós enginyer Eusebi Estada havia escrit al llibre *La ciudad de Palma* que per a guanyar el futur era imprescindible la demolició de les murades. El llibre d'Estada es convertí en una Bíblia per als selectes i minoritaris cercles del patricis palmesans i mallorquins que esperaven que el nou segle que ja s'albirava es convertís en el del gran desenvolupament econòmic de la ciutat i de tota l'illa.

El salt urbanístic de Palma no es pot marginar de l'ànim de progrés que es vivia a Mallorca en el canvi de segle, si més no en reduïts cercles de pensadors,

intel·lectuals, professionals i empresaris. El pas del XIX al XX no es va assemblar gens a la manera com s'havien viscut fins aleshores fites d'aquella mena. Fins aquell moment el mil·lenarisme era la norma: la por d'ignots perills apocalíptics que amenaçaven l'espècie humana sobre la terra. No és que el mil·lenarisme vuitcentista no es fes present. També hi era: la pèrdua de les colònies espanyoles d'ultramar (1908, Cuba, Puerto Rico i Filipines) atiava aquest mil·lenarisme. Era habitual en ambients molt conservadors, com per exemple entre el catolicisme, la jerarquia del qual era ultraconservadora i enemiga de tot canvi i progrés. Més encara a les Illes, on l'església vaticana havia tingut un paper molt rellevant en la defensa de la *grandesa imperial* espanyola durant les guerres d'independència de les colònies antillanes i de l'arxipèlag asiàtic. Però també és cert que un grapat d'empresoners veien amb optimisme fora mida el nou segle que havia d'arribar.

Aquells anys són els de les transformacions estructurals més importants a l'illa en segles. El 1875 havia començat la xarxa de ferrocarril que s'acabà el 1895. També a final del segle es

crea el tramvia de Palma. El 1900, al port de la capital ja no quedaven velers fent rutes comercials o de passatgers, quan només tres dècades abans encara eren els majoritaris: el vapor els havia envellit i jubilat per sempre més. A final de segle XIX arribà el primer cotxe automòbil i el 1905 a Palma es matriculava el primer automòbil dels Països Catalans. El turisme començava a ser vist com un negoci: el 1907 s'obria el Grand Hotel a Palma. A la primera dècada del segle XX es feien les primeres demostracions de vols amb avions, i a la segona un grapat de mallorquins i catalans engegaven la primera línia aèria entre Palma i Barcelona...

En resum, durant dues o tres dècades –un període de marges cronològics difusos, que abasten el tombant de segle– Mallorca viu enmig d'una febril agitació intel·lectual i econòmica de sectors socials minoritaris que veuen el XX com el segle de les màquines, del progrés, el de l'arribada d'uns nous temps de modernitat que permetran de superar definitivament el passat. És en aquest ambient que s'ha d'entendre el canvi urbanístic de Palma, que té en aquella nit del 22 al 23 de juny del 1910 el símbol del seu naixement.

## **Gaspar Bennàssar**

Gaspar Bennàssar i Moner (Palma, 1869 – Barcelona, 1933). El 1899 va obtenir el títol d'arquitecte per l'Escola Superior d'Arquitectura de Madrid. El 1901 aprova les oposicions que el converteixen en arquitecte municipal de Palma, càrrec que conserva fins a la mort. Va ser l'encarregat de dirigir l'execució del pla de l'eixample de Palma projectat per Bernat Calvet. Una de les primeres actuacions fou la demolició de les murades a partir del 1902. I, relacionada directament, l'obertura de nous carrers i avingudes a la zona de l'eixample, com també la rehabilitació de més zones, com ara l'esplanada de la Llotja. Va ser un autor molt prolífic a Palma. Era conegut per *s'Arquitecte*. El 1904 projectà l'edifici de la Caixa d'Estalvis, d'influència modernista; el 1905 va fer la plaça d'Espanya, a la qual afegí el popular Baròmetre el 1910; el 1906 dissenyà l'Escorxador, obra premiada a l'Exposició de Belles Arts; el 1906 dissenyà l'hotel Princep Alfons, a Cala Major; el 1909, els Magatzems El Àguila, clarament d'*art nouveau*; el 1909 l'edifici conegut com el del Triquet; el 1910 dissenyà i dirigí les obres del passeig de Sagrera; el 1912, l'Escola Graduada; el 1910 acabà l'edifici conegut amb el nom del Bar Cristal; i el 1918 construï les escales del mirador de la Seu. A l'etapa més tardana va signar, entre més, l'edifici de Can Tous (1922), Can Bibiloni (1928), Cas Nét (1929), la plaça de braus de Palma (1929) i l'edifici de l'antic cinema Born (1931). El 1933 es va traslladar a Barcelona per participar en un congrés d'arquitectura, on va morir d'un atac de cor.



MICHEL PAYERAS

**Edifici a l'eixampla de Palma, a les avingudes (antic traçat de les murades), cantonada amb la plaça d'Espanya, obra de Gaspar Bennàssar.**

**Murades i brutor.** Les ciutats que avui tenen les murades medievals –amb ampliacions o reformes de l'època moderna, normalment– gaudeixen d'un luxe que, normalment acompanyat d'una bona conservació del tram urbà antic, s'ha convertit en un atractiu turístic irresistible. Segurament avui molts palmesans agrairien de poder disposar de tot l'anell de les antigues murades. Tanmateix, fa cent anys i busques eren un greu inconvenient. No tant per les murades en si com per l'ús que la gent en feia. Eren l'abocador de la ciutat.

El problema venia de lluny. Els costums higiènics de la majoria dels mallorquins –i, en general, de totes les societats europees d'aquell temps– eren, a ulls d'avui dia, manifestament millorables. La pudor envaïa la ciutat pel mal estat de la clavegueres; encara era habitual fer les deposicions orgàniques humanes pels carrers, o, si no, es llençaven aigües brutes des de les finestres i balcons cap a les vies públiques. Quan algú tenia un objecte per a llençar era normal de deixar-lo abandonat a qual-sevol racó. A les zones dels mercats i botigues de queviures s'hi podria material orgànic fins que feia oi... Per si faltava quelcom, el servei de recollida d'excrements es deixava notar per les conseqüències nefastes d'un mal servei crònic. La llei obligava que aquests carros fessin la feina durant la nit. Vana

il·lusió. Els carreters tenien guanyada fama de mandrosos, gats, bruts i malcarats. La normativa no els feia ni fred ni calor. La premsa és farcida de queixes ciutadanes perquè els carreters passaven la nit a les tavernes i, ja ben entrat el dia, es podia sentir la pudor que emanava dels carros –normalment incomplien la normativa d'estar tapats– plens d'excrements.

El resultat de tot plegat és que en certes indrets de Palma –i, en general, de Mallorca– la pudor i la porqueria ambiental era la cosa més normal, entès com a habitual. Aquestes zones tan riques quant a fortor eren sobretot les estacions de trens, de cavalleries i, és clar, les murades, tant a dalt com als fossats. El 17 d'abril del 1895 *La Almudaina* es queixava perquè “les persones que per necessitat o per esbarjo han de pujar a la murada [...] han de rebre la pudor pestilent que exhelen els excrements humans de què es troben encatifades”.

Pràcticament ni un metre del perímetre emmurallat no se salvava de la porqueria, però les zones més afectades eren les escales d'accés a la Seu, amb la prolongació cap a l'esplanada de la Llotja, les portes de Sant Antoni, de Jesús, la Pintada i, sobretot, els diversos baluards. Val a dir que la murada era de titularitat militar, però l'exèrcit havia deixat d'usar-la feia anys –tot i que la tornà a usar excepcionalment durant la por a la invasió dels Estats Units, enmig de la guerra de Cuba (1895-1898)– i, per tant, ningú no en tenia cura. Als fossats hi pasturaven animals i als passeigs de ronda i de sobre l'anell de la murada la gent hi abocava tot allò que volia. La brutor i la ferum eren tan intenses que, com deia *La Almudaina* el 30 d'octubre del 1896, “la ciutat intramurs s'ha de trobar cenyida no pas per un anell o una tanca de pedra, ans per una de brutícia, runa i porqueria”.

El problema era tan seriós que la manca d'higiene dins del mur de pedra es convertia en pólvora per al foc de les epidèmies. Cada parell d'anys atacaven i sempre, com reflecteix la *Revista Balear de Ciencias Mèdicas* el 30 d'octubre del 1896, els qui més es morien eren els pobres que vivien a les zones més brutes i amuntegades: “En alguns barris [...] apareix una aglomeració i un amuntegament de població tan notable com antihigiènic”, que implicava

## Eusebi Estada

Eusebi Estada Sureda (Palma, 1843-1917) es va llicenciar el 1868 com a enginyer de camins, canals i ports. Tres anys més tard publicà un estudi per demostrar la viabilitat del tren a Mallorca. El 1875 s'iniciaren les obres del ferrocarril, i de l'empresa constructora en fou enginyer vitalici. Va dissenyar i dirigir totes les obres de ferrocarril a l'illa entre el 1875 i el 1913. També excel·lí com a enginyer en el disseny de la millora de nombroses carreteres mallorquines. Però la seva aportació més gran a la modernitat de l'illa fou un llibre: *La ciudad de Palma. Su industria, sus fortificaciones, sus condiciones sanitarias y su ensanche*, publicat el 1885. Hi sintetitza les aspiracions generals d'eliminar les murades i hi defensa un nou disseny de la ciutat que posi fi als problemes derivats de l'excessiva densitat de població i a les deplorables condicions sanitàries. És considerat un dels dinamitzadors més importants, si no el més important, del corrent d'opinió pública favorable a la demolició de les murades.



L'edifici de l'Àguila, de Gaspar Bennàssar, al centre de la ciutat, devora la plaça Major.

## Bernat Calvet

Bernat Calvet Girona (Eivissa, 1864 – Palma, 1941) va ser enginyer de camins, canals i ports. El 1901 va guanyar el concurs per a dissenyar el projecte d'eixampla de Palma, contra un altre projecte del qual no se sap l'autor, per bé que molts sospiten que era d'Eusebi Estada. El projecte va ser aprovat el 1903, un any després d'haver començat l'enderrocament de les murades. Malgrat guanyar el concurs per al projecte, no el va executar ell, sinó que els primers anys anà a càrrec de Gaspar Bennàssar. (Val a dir que l'execució total s'endarrerí molt; de fet, durà dècades.) Calvet es dedicà a la política: fou batlle de Palma el 1906 i el 1907 i, més endavant, inspector i conseller d'Obres Públiques de la Diputació de les Balears.

que es moria gent pobra com si fossin xinxes. No és estrany, doncs, que entre la minoria que es preocupava del progrés i del benestar general les murades esdevinguessin un objectiu prioritari a batle. Però, en realitat, no eren pas els únics que ho desitjaven. El clam a final de segle ja era general. El 8 de març del

1895 s'aprovà a les Corts de Madrid la llei de cessió de les murades a l'Ajuntament de Palma. La primera passa per a demolir-les. El diari *El Catòlico Balear* escriu el 3 d'abril següent: "És tan enorme i immotivada la servitud que aquesta inútil fortificació ens imposa que no es pot concebre com ha pogut

sofrir la menor dilació [...] el seu enderroc. [...] La joia que tots sentim [...] és molt legítima."

La vella aspiració palmesana encara haurà d'esperar un grapat d'anys. Però finalment el 1902 començaven les obres de demolició. Amb retards, amb excepcions –afortunadament, no fou enderrocat tot el perímetre emmurallat– i amb molta mandra per part de l'administració –de fet, tot el projecte d'eixampla va durar dècades–, finalment s'havia aconseguit l'objectiu. Un objectiu que volia dir obrir Palma a un nou concepte urbanístic, a un creixement ordenat i racional, a un nou horitzó de modernitat que una nit, la del 22 al 23 de juny de 1910, va experimentar una insòlitàment apressada obra. Fou una obra que no tan sols obria el principi del passeig de Sagrera, sinó que era el símbol d'una nova ciutat.

*Miquel Payeras*