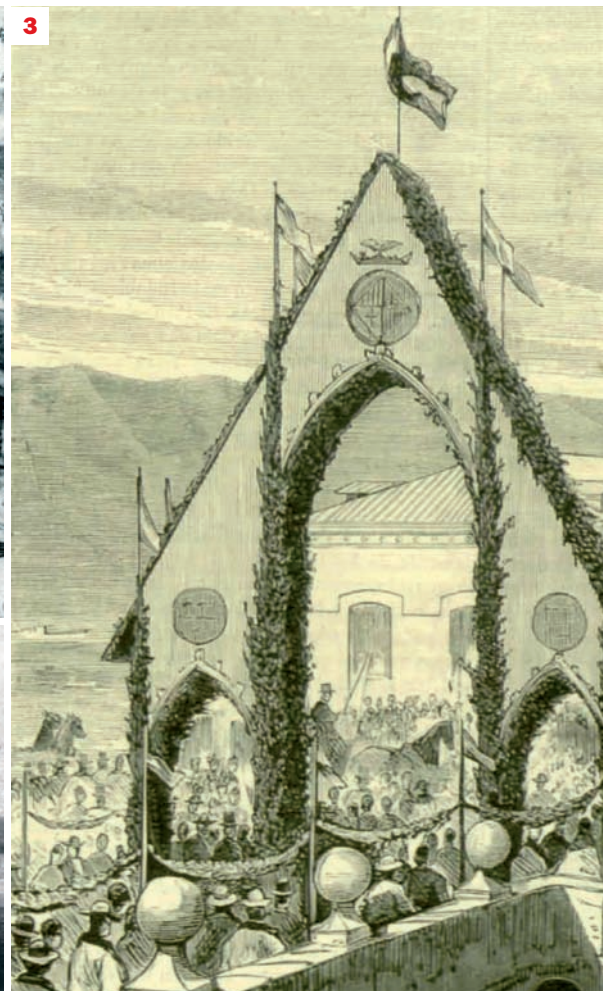




1



2



3

**1.** Cap a mitjan segle XIX, la vela era l'únic sistema de propulsió dels vaixells que cobrien les línies marítimes de connexió entre les illes Balears i el continent. **2.** Quan, a final del segle XIX, el vapor substitueix la vela, les connexions marítimes illenques guanyen molt, però encara són fràgils.

# La modernitat de fa un segle

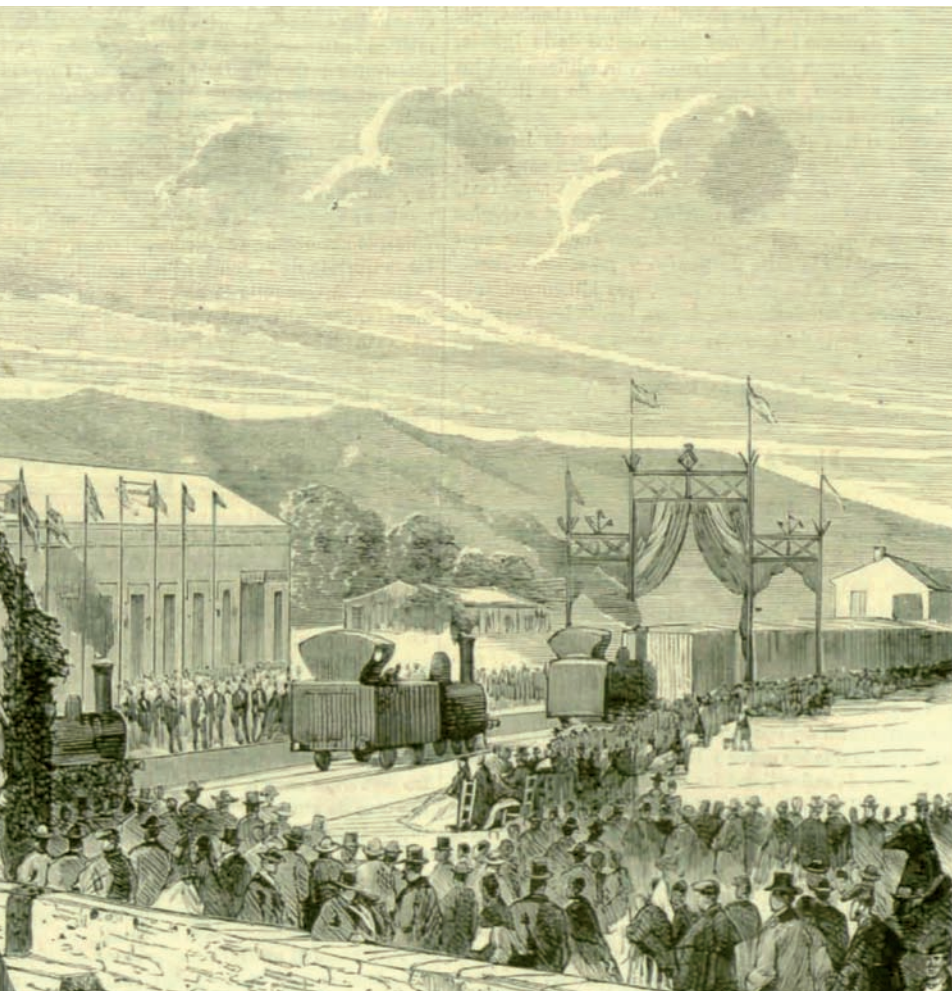
El salt a la modernitat de Mallorca i les Balears arriba al començament de la segona dècada del segle XX, ara fa cent anys.

**A**l començament de la segona dècada del segle XX, la vida quotidiana a Mallorca i a les Balears sofreix canvis radicals. Les noves tecnologies permeten que la mobilitat canviï com mai. L'aïllament tradicional de les Illes, fruit de la seva naturalesa geogràfica, començava a deixar pas a un nou món en el qual les comu-

nícacions des de les Balears i cap a les Balears serien més còmodes, fàcils i ràpides. Tot un món quedava enrere.

**El vell món.** A la segona meitat del segle XIX la mobilitat dels illencs inicia un canvi progressiu. Les carreteres milloren, es construeix el tren a Mallorca, el transport marítim canvia

de vela a vapor i el cable –i més tímidament el telèfon a final de segle– porta les notícies del continent més ràpidament. Però, malgrat aquests avenços tan clars, les Illes encara resten força isolades de resultes de la fragilitat de les comunicacions exteriors i interiors: si plovia molt o si la mar era moguda, fàcilment s'interrompien. És cert que als segles anteriors la mobilitat dels illencs havia estat encara molt pitjor: nul·la o, anant bé, molt escassa. Quasi ningú no es desplaçava mai del redol que l'havia vist néixer. No era pas gaire diferent del que passava al continent, és clar. Però el fet insular implicava



**3. Inauguració de la línia Palma-Inca, el 1875. Tot seguit es construí la línia Inca-Manacor: les tres ciutats més importants de Mallorca quedaven unides per ferrocarril.**

que l'arribada de notícies des de fora del poble o de la ciutat natal s'endarrerís molt més. Amb els canvis que es produeixen a la segona meitat del segle XIX, la mobilitat millora força, però encara tot el sistema de comunicacions era tremendament fràgil.

Cap a la dècada del 1890, el transport marítim era molt més eficient que el de mitjan segle. De fet, cap al 1850 els vaixells que es podien veure operar a tots els ports de les Illes eren de vela. Quaranta anys després, ja en quedaven molt pocs d'operatius. Les relíquies del passat encara eren visibles, naturalment, però el vapor s'havia imposat en totes les línies de comunicació importants. Malgrat l'avenç tecnològic, la dependència de la natura continuava condicionant el transport marítim. El diari *La Almudaina* explicava el gener del 1898 que “de los 52 días correspondientes a otros tantos lunes del año

próximo pasado, que nos correspondía tener correo [vaixell] directo [...], en 37 ha cumplido su cometido [...] y en 15 no ha llegado ni a la hora indicada ni a ninguna otra”. La causa és bona d'imaginar. El mal temps a la mar. Si estava picada, l'endarreriment era assegurat. Si el temporal era seriós, el servei s'anul·lava. “Esta semana, debido al temporal, andaremos mal de relaciones con el continente y con nuestra vecinas islas”, preveia el diari *La Última Hora* el febrer del 1896.

La comunicació per terra no era pas gaire més fiable. Des del 1875 fins al 1879 a Mallorca es va construir, en diverses fases, la xarxa de ferrocarril que unia Palma amb Inca, al centre de l'illa, i Inca amb Manacor, a llevant. D'aquesta manera, a l'interior de l'illa gran, les tres ciutats més importants s'unien en un irregular triangle de comunicació de ferro. A més, el 1897

## L'electricitat

En el salt cap a la modernitat, l'electricificació ocupa un lloc destacable. Sense l'electricitat no s'hauria pogut progressar com es va progressar el primer terç del segle XX. A les Balears l'electricificació va arribar més tard que a molts llocs del continent. La primera central elèctrica de les Illes va ser la de Maó, Eléctrica Mahonesa, fundada el 1892. A Mallorca no s'estrena una central elèctrica fins el 1901, a Alaró. A Palma és l'any 1903. Fins aleshores l'enllumenat dels carrers, les cases i l'energia de les màquines de les fàbriques es feia amb gas, que servien diverses empreses.

L'electricificació no s'estén seriosament fins a la segona dècada del segle XX. Aleshores apareixen nombroses empreses dedicades al subministrament de corrent. Com que a Mallorca no hi ha rius, l'electricitat es fabricava sobretot a partir del carbó mineral. Només en uns pocs indrets de la serra de Tramuntana es podien aprofitar alguns corrents d'aigua de torrents. Del 1910 fins a mitjan dècada dels anys 20, el nombre de centrals es disparava fins a 46, de les quals 40 eren tèrmiques i 6 hidràuliques.

La nova central de Palma, feta el 1911, marca un abans i un després. Passat aquell any, es produeix un augment constant de la demanda. S'electricifiquen els tramvies, les cases, les fàbriques, l'enllumenat públic.

L'augment de consum fa créixer inexorablement el negoci. I això porta a una concentració progressiva d'empreses de fabricació d'electricitat, durant la dècada dels anys vint. El 1927 es crea Gas y Electricidad, Sociedad Anónima, GESA, l'empresa que acabarà absorbint totes les altres, i que amb el mateix nom actua avui a les Illes, tot i que és dins Endesa.



EL TEMPS

**Fins a la construcció del tren, el 1875, a Mallorca, com a les altres illes, l'única xarxa interior de transport de passatgers era la diligència.**

s'inaugurava un altre ramal que sortia a l'altura del poble de Santa Maria, de la línia Palma-Inca, i que se n'anava cap a Felanitx. A banda, un tramvia unia el centre de Palma amb el moll i un altre el centre amb la barriada del Terreno. El camins de ferro havien significat un gran avenç pel que fa a temps amb relació a la tracció animal. Però continuava essent un mitjà fràgil. Quan hi havia tempestes –normals a Mallorca a la tardor i, esporàdicament, a l'hivern i a la primavera– es negaven amples zones de camp i les vies quedaven intransitables. Aleshores, com deia *El Diario de Palma* el gener del 1897, “solamente queda confiar en los tiros animales”.

Però el tir animal era molt lent. Cada illa connectava a través de línies de diligències la capital insular amb les principals poblacions. A Mallorca hi havia sis grans rutes que unien Palma amb Sóller, Calvià, Campos, Santa Eugènia, Felanitx i Puigpunyent. Cada una d'aquestes rutes passava per unes altres localitats. Així es teixia la xarxa de comunicació més antiga. Però, com que anava a través de camins que sovint no eren en gaire bon estat –malgrat les obres fetes durant el segle per a millorar-los–, hi sovintejaven els accidents (més encara les incomoditats) i, sobretot, alentien molt el viatge: tots els recorreguts duraven de sis a nou hores entre Palma i la destinació final. Tantes hores dins un cotxe era molt incòmode: anava per camins que tenien molts de forats, que quan plovia es negaven i

Al tombant de segle arribà la comunicació per cable i per telèfon, però es mantingué en condicions molt precàries, sempre sotmeses a la meteorologia

després eren pistes de fang, i quan feia sol pistes de pols. A banda, els amos de diligència –els empresaris que obtenien la llicència en subhasta pública– no excel·lien en neteja ni honestedat: les queixes pel fet de vendre més bitllets que no llocs tenia el cotxe eren molt comuns. “No pasa semana que no haya quejas de usuarios de diligencias, pero sus propietarios no rectifican los abusos y la autoridad, como es norma, no se siente impelida a actuar”, deia *La Almudaina* el 1896.

Tampoc la comunicació per cable i telèfon no era gaire de fiar. El telèfon únicament arribava a un grapat de clients, a final de segle XIX. I l'altra es fiava a un sol cable que unia Palma amb Xàtiva. Quan feia mal temps era fàcil que s'interrompés un parell de dies el servei. I quan feia bon temps els endarreriments del servei de telegrams era la norma: “Raro es el día en el que los telegramas que llegan [a Palma] estén fechados no ya en la misma jornada sino en una o dos anteriores”, es lamentava *La Almudaina* el març del 1898.

Tot aquest panorama de final de segle, i que també és vàlid per als primers anys del XX, malgrat ser molt millor que no quaranta o cinquanta anys abans, era encara molt precari, massa sotmès, com s'ha vist, a les inclemències meteorològiques. Però a partir de la segona dècada de la nova

## Josep Tous i Ferrer

En el trànsit entre els segles XIX i XX, a Mallorca i a les Balears apareix un nombre considerable de personatges que marquen època. Són enginyers, empresaris, arquitectes... com ara Eusebio Estada, Gaspar Bennasar, Guillermo Forteza, Pedro Garrau, entre molts més, responsables de la construcció d'algunes edificacions emblemàtiques, de la construcció del túnel de Sóller i de la posada en funcionament del tren que uneix aquesta



EL TEMPS

**Josep Tous i Ferrer**

localitat amb Palma, de l'eixampla de Palma...

Entre aquesta casta de professionals i empresaris, que avui anomenaríem *emprenedors*, es destaca Josep Tous i Ferrer (Palma 1859-1950). Fou editor i periodista –fundà el diari vespertí *La Última Hora*– i promotor de nombroses empreses originals i arriscades. Va ser un dels primers impulsors de l'automobilisme a Mallorca. El seu diari publicava qualsevol novetat que es

centúria tot canvia. De canvis n'hi ha molts, i són intensos i ràpids. El vell món s'esvaeix i deixa pas a quelcom radicalment nou.

**El nou món.** El 24 de juny del 1911 entrava al moll de Palma un nou vaixell que revolucionava el sistema de transport de passatgers. Era el Jaume I, nau capitana de la Compañía Isleña Marítima que, enmig de moltes vicissituds, va estar en funcionament fins el 1967. El nou correu era molt més gran i luxós que tot allò conegut fins aleshores. Segons les cròniques periodístiques de l'època, era com un creuer transatlàntic de luxe però a escala reduïda.

A partir de la mateixa segona dècada del segle, el Jaume I i la resta de naus de vapor que cobrien les línies de connexió dels ports de les Illes amb València, Alacant, Barcelona, Tarragona, Marsella i Alger anaren canviant el vapor pel petroli. Com havia passat a final del segle XIX amb la vela i el vapor, ara el carbó encara aguantà anys, però el petroli tenia la guerra guanyada. El 1921 ja hi havia un complex petroquímic a Portopí, Palma, amb una refinaria de petroli. El nou combustible donava als vaixells més eficàcia, més rapidesa i més seguretat. La modernitat era el petroli, no pas el vapor.

Els avenços en el transport marítim no foren res comparats amb els que

produís onsevulla amb relació als carros de foc, i fou Tous qui patrocinà el 1900 la visita a Palma de l'industrial català Emilio de la Quadra, propietari de la Compañía General Española de Automóviles, fundada a Barcelona el 1898, i de la qual es va fer delegat a Mallorca. El motiu de la visita era dur a terme tot un seguit de demostracions automobilístiques a l'illa per a promoure els nous cotxes. La mateixa passió va posar en l'impuls de l'aviació: va ser soci fundador –i director i gerent– de la companyia d'aviació Aeromarítima Mallorquina. Igualment, es va arriscar amb els tramvies, creant –amb més socis– la Sociedad General de Tranvías Interurbanos de Palma.



**A Palma es matriculà el primer carro de foc dels Països Catalans i de l'estat espanyol, però no va ser fins a la segona dècada del segle XX que es desenvolupà aquest nou sistema de transport.**

es vivien a terra. L'extensió de les línies de tren i de tramvia –electrificat a partir de la segona dècada– creen una completa xarxa de connexió a Mallorca –l'única illa on hi ha tren– que aporta un grans impuls econòmic. A més, Palma i Sóller quedaven unides pel ferrocarril l'any 1912 –encara és l'única empresa privada de tren de tot el país–, de tal manera que no quedava cap localitat important sense que hi arribàs la línia fèrria. Quant a la fabricació d'electricitat, l'any 1911 va ser clau: s'amplià la central elèctrica de Palma per a donar subministrament ininterromput nit i dia, cosa impensable fins aleshores.

Tot just començada la segona dècada del segle XX, juntament amb l'extensió de tren i tramvia, el transport terrestre, gràcies a l'automòbil, emprenia una progressió espectacular. Fins aleshores, els carros de foc eren una cosa estranya. El 8 d'abril del 1897, el diari *La Última Hora* informava de l'arribada a Palma –des de Marsella– d'un “carro de fuego francés, marca Clement Bayard”, adquirit “por el industrial Vicente Juan Ribas”. El primer auto propulsat que arribava a l'illa. Els anys següents, més prohoms palmesans adquiriren la novetat mecànica, fins al punt que aquell diari publicava el març del 1900 que “el

movimiento automobilista, respondiendo al continuo adelanto que sigue en vertiginosa carrera al siglo que expira, ha venido a causar una verdadera revolución en nuestros antiguos medios de locomoción”. En àmbits socials molt distingits –és a dir, rics– s'apostava per l'automoció, i part de les institucions seguien la nova moda: el setembre del 1900 es va publicar el reglament de circulació d'automòbils, que preveia la matriculació obligatòria. El mes següent es matriculava el primer automòbil propulsat a Palma, i primer també dels Països Catalans. Malgrat aquestes mostres de progrés, la veritat és que els automòbils encara eren un objecte de gran luxe, que excitava la curiositat popular allà on passava, però no encara un mitjà de transport que canviàs la mobilitat.

No va ser fins a la segona dècada del segle XX quan els antics carros de foc començaren a multiplicar-se i a ser més visibles per als nefasts camins de Mallorca. Del desenvolupament de l'automòbil d'ara fa un segle, ens en dóna fe la creació –el 1909– de la diada de conductors –Sant Cristòfol–, l'obertura el 1910 del primer garatge especialitzat per a cotxes –el Victòria, al carrer Sant Miquel de Palma–, al qual seguí el 1913 l'Auto Garage Balear a les Avingudes, també a la capital;



EL TEMPS

**Salvador Hedilla fou el pioner de l'aviació balear, quan creà el primer pont aeri, el 1916, entre Barcelona i Palma.**

el 1913 es va crear la delegació balear de l'Automòbil Club Mallorca...

Malgrat l'impuls evident, la generalització de l'automòbil propulsat tingué una ensopegada molt forta per la Primera Guerra Mundial (1914-1919) que n'endarrerí molt el desenvolupament. La raó és que tots els automòbils eren d'importació dels països en guerra, que en deixaren d'exportar. El 1918, a Palma, només es matricularen tres autos. Però, passada la guerra, l'expansió de l'automòbil ja no té aturall. Abans d'acabar la segona dècada, la importació torna elevar molt el nom-

bre de cotxes matriculats a les Illes. El mercat creix tant que el 1920 es crea la fàbrica mallorquina d'automòbils LORYC –acrònim dels llinatges dels tres empresaris: Francisco de Lacy, Agustín Ouvrad i Antonio Ribas “y Cía”–, que fabricarà 120 unitats fins el 1926 quan, arran de la massiva importació del Ford nord-americà i del Citroën francès, molt més barats, ha de tancar portes.

**L'aviació.** Però si un mitjà de transport representa el bot a la modernitat és l'aviació. La història de l'aviació al món comença el 17 de desembre del 1903, a la platja de Kitty Hawk (Estats Units), on els germans Wright fan volar el primer avió. Sis anys i mig més tard, el pilot francès Lucien Mamet, desplaçat a Palma, feia una demostració del nou giny mecànic. Durant dos dies va atreure públic d'arreu de l'illa. Una gernació es va concentrar a l'hipòdrom de Son Macià –al Pont d'Inca– per a veure aquella demostració d'allò tan estrany que volava. L'espectacle va acabar de manera abrupta, quan Mamet va enganxar el brançam d'una olivera i l'artefacte capotà i s'estavellà. El públic, segons les cròniques, es va quedar aterrit. Però, sortosament, el pilot en sortí estalvi, només amb uns quants cops, i la gent es tranquil·litza.

Durant els sis anys següents, les demostracions d'aquesta mena sovint-

tegen a Mallorca. L'aviació no era sinó això, aleshores. Un espectacle. Fins que un valerós pilot anomenat Salvador Hedilla Pineda estableix per primera vegada a la història, l'any 1916, un pont aeri entre Barcelona i Palma. El vol va durar dues hores i vuit minuts. Quan aterrà a Mallorca l'esperava una gernació, segons les cròniques, d'unes 20.000 persones. Aleshores, a tot Balears, només hi havia poc més de 300.000 habitants. Hedilla era el pilot d'una empresa catalana –Pujol, Comabella y Compañía– que pretenia mantenir obert el pont aeri. La prematura mort del pilot, en un accident el 1917, frustra l'aventura empresarial. Així i tot, el 1920 –amb una altra empresa continuadora de l'esmentada– s'assoleix l'objectiu.

Els anys immediatament posteriors, diverses vicissituds que entrebanquen aquesta empresa i més –com la Compañía Aeromarítima Mallorquina, d'hidroavions– interrompen el servei intermitentment. Però el progrés ja era impossible de parar i l'aviació esdevenia l'aposta més moderna de la revolució en la mobilitat. El boom del transport aeri popular encara va haver d'esperar molts d'anys més. Tanmateix, ara fa aproximadament un segle que ja havia posat les sòlides bases del seu futur desenvolupament.

*Miquel Payeras*

## Breus

### Ensenyament llança un pla d'impuls de la lectura

La consellera d'Ensenyament, Irene Rigau, va anunciar que el curs vinent s'engegaria un pla d'impuls de la lectura, amb el doble objectiu de reduir el fracàs escolar i promoure els autors catalans. “Som conscients que, si la llengua i la literatura catalanes són l'eix vertebrador del país, hem de treballar per tal que també siguin l'eix vertebrador de la nostra educació”, va dir Rigau. Es formaran grups de treball de professors universitaris i d'ensenyament obligatori que s'encarregaran d'“analitzar el nombre d'hores dedicades a la lectura i a la literatura per



EL TEMPS

**Irene Rigau, consellera d'Ensenyament.**

a fer més visible la literatura catalana a l'ESO i al batxillerat.” A més, s'organitzaran unes Olimpíades del Saber adreçades també a alumnes de batxillerat i ESO, i el premi Joan Triadú a les millors iniciatives literàries escolars.

### 'Ratón' anima el debat sobre la seguretat als correbous

La mort d'una persona a Xàtiva a conseqüència de l'enganxada de *Ratón* durant un concurs d'embotadors ha obert el debat sobre la seguretat dels bous de carrer al País Valencià. La mortalitat anual als correbous varia, però en un període d'onze anys s'hi han produït 36 morts al País Valencià, mentre que a les terres de l'Ebre no n'hi ha hagut cap. La diferència pot ser en la normativa de seguretat o en el nombre de correbous que tenen lloc anualment en l'un territori i en l'altre: si al País Valencià se'n fan 6.000 cada any, al Principat només se'n fan 600.