

## **Ferrocarril, localización empresarial y transformaciones urbanísticas en la ciudad de Palma (1870-1940)**

Ramón Molina de Dios y Antònia Morey Tous

Universitat de les Illes Balears

[100]

### **Resumen**

La construcción de un ferrocarril en un territorio insular caracterizado por un creciente dinamismo comercial e industrial, solo puede entenderse en la medida que se proponga conectar las industrias y el comercio local con los mercados exteriores. Hasta mediados del siglo XX, el puerto de Palma fue casi la única vía de salida y de entrada de manufacturas, productos agroalimentarios e inputs industriales en la isla de Mallorca. Sin embargo, la conexión entre el sistema ferroviario insular y el puerto, tuvo que sortear un obstáculo de envergadura: la propia ciudad de Palma y su cinturón de murallas que se interponía entre el ferrocarril y los muelles. En este trabajo se analizan tanto las vicisitudes de la articulación de la red ferroviaria básica como su influencia en el urbanismo de la ciudad y en la localización de industrias y servicios.

**Palabras clave:** Ferrocarriles, Puertos, Redes de transporte, Desarrollo urbano, Concentración de empresas

**Códigos JEL:** L9, N7, L1, R4

### **Abstract**

The construction of a railway in an island territory marked by a growing commercial and industrial dynamism can only be understood in light of the intention to connect the local industry and commerce with foreign markets. Until the mid-twentieth century, the port of Palma was almost the only means of arrival and departure of manufactured goods, food products and industrial inputs on the island of Mallorca. However, the connection between the rail system and the port had to overcome a major obstacle: the city of Palma and its belt of walls that stood between the railway and the docks. This paper analyzes both the vicissitudes of articulating the basic railway network and its influence on city planning and location of industries and services.

**Key words:** Railways, Ports, Transport networks, Urban development, Business combination

**Códigos JEL:** L9, N7, L1, R4

## **Ferrocarril, localización empresarial y transformaciones urbanísticas en la ciudad de Palma (1870-1940)<sup>1</sup>**

*[Fecha de recepción del original: 02-04-2012 ; versión definitiva 08-05-2012]*

**Ramón Molina de Dios y Antònia Morey Tous**

Universitat de les Illes Balears

### **1. Introducción**

La isla de Mallorca ha sido caracterizada como un único territorio metropolitano, un continuo urbano salpicado por islotes que ofrecen la apariencia de espacio rural. Desde mediados de los años setenta del pasado siglo, la facilidad de los desplazamientos y las distancias relativamente cortas a superar, facilitaron la integración de un conjunto interconectado donde las zonas residenciales, industriales, agrícolas o de ocio y servicios se superponen y solapan<sup>2</sup>.

En los últimos años, la altísima tasa de motorización de la sociedad mallorquina no ha cesado de contribuir al proceso de uniformización urbana de la isla<sup>3</sup>. De hecho ha

---

<sup>1</sup> Queremos manifestar nuestro agradecimiento a los tres evaluadores anónimos que con sus atinadas observaciones han contribuido a mejorar el texto original.

<sup>2</sup> El prematuramente fallecido profesor Quintana Peñuela fue quien demostró y desarrolló a fondo dicha tesis, llegando a definir la red urbana de Mallorca como el conjunto de una sola ciudad. Quintana (1978), p. 99, y Quintana (1979), p. 114. Transcurridos más de treinta años desde su formulación, algunas de sus afirmaciones más contundentes han sido en parte matizadas: Capel (2008), pp. 448-450.

<sup>3</sup> Baleares es la provincia que encabeza invariablemente la ratio de número de vehículos por habitante. En el año 2002 se llegó a los 900 vehículos por cada 1000 habitantes. Véase Dirección General de Tráfico,

[102]

incrementado exponencialmente los flujos de movilidad rematando un proceso cuyos inicios se perfilan durante el último tercio del siglo XIX y se materializan a partir de la implantación del ferrocarril. Entre 1875 y 1930 se completó una red ferroviaria de una densidad relativamente alta: 281 kilómetros de vías operativas con un kilómetro de vía por cada 12,95 km<sup>2</sup> de superficie, más del doble del de la España peninsular. Cada población de la isla conectada al ferrocarril se convertía de hecho en una extensión económica del espacio dominante: la ciudad de Palma. Con el tiempo, tal función ha creado su correlato de asentamientos urbanos y de extensión informal de la ciudad al conjunto del territorio. Pocas veces se manifestará con tanta claridad el fenómeno del crecimiento urbano como sucedió con Palma en torno al eje que unía el puerto, la estación y el núcleo industrial del Pont d'Inca situado a poco más de 4 km del recinto amurallado de la ciudad en el siglo XIX.

El primer ferrocarril de Mallorca se proyectó para unir una de las zonas de mayor dinamismo económico del interior, la comarca del Raiguer, y las fértiles tierras agrícolas del norte con el puerto de Palma. La Sociedad del Ferro-Carril de Mallorca, constituida en 1872 al amparo de la ley de 1868<sup>4</sup>, siempre consideró la construcción del ferrocarril como un negocio orientado principalmente a facilitar el transporte de mercancías. Así, no deja de ser significativo que en sus informes preliminares, Eusebio Estada, el joven ingeniero que dirigió la construcción del FC a partir de 1872, resaltara la importancia económica de ciertas comarcas de la isla y su movimiento comercial por encima del movimiento de pasajeros. Precisamente por ello, en primera instancia se descartó la conexión de Palma con Manacor (la ciudad más poblada tras la capital), y se priorizó la ciudad de Inca por considerarse un importante centro comercial redistribuidor. De ahí que en los estudios de Estada, aparte de una meticulosa contabilidad de los tráficos potenciales de mercancías<sup>5</sup>, se definan con precisión geométrica las principales áreas comerciales que el ferrocarril debe articular a partir de los ejes que forman las tres principales carreteras que unen Palma con Sóller, Alcúdia y Manacor. Sobre el particular, se apunta textualmente:

“Si imaginamos trazadas sobre el terreno las bisectrices de los dos ángulos que forman, tendremos representada aproximadamente la zona cuyos productos concurren a la carretera de Palma a Alcúdia, que es la misma que sería servida por el ferrocarril”<sup>6</sup>.

---

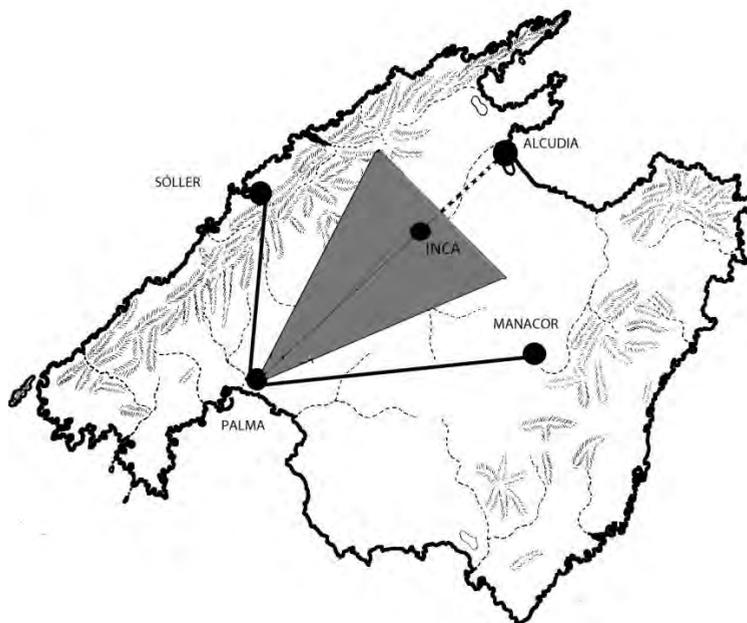
<<[http://www.dgt.es/portal/es/seguridad\\_vial/estadistica/parque\\_vehiculos/por\\_provincia\\_y\\_tipo\\_parque](http://www.dgt.es/portal/es/seguridad_vial/estadistica/parque_vehiculos/por_provincia_y_tipo_parque)>> y los datos del Banco Mundial, <<<http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.VEH.NVEH.P3>>>.

<sup>4</sup> En plena efervescencia liberal del Sexenio Democrático, la ley pasaba a considerar los Ferrocarriles como una industria o negocio de la iniciativa privada en lugar de un Servicio público auspiciado por el Estado. *Gaceta de Madrid*, núm. 320, 15 de noviembre de 1868.

<sup>5</sup> Camino de Hierro de Palma a Inca. Resumen de los trabajos de la comisión (1872).

<sup>6</sup> Estada (1871), p. 21.

**Ilustración 1. Representación geográfica de las principales áreas que el ferrocarril debía articular según E. Estada**



[103]

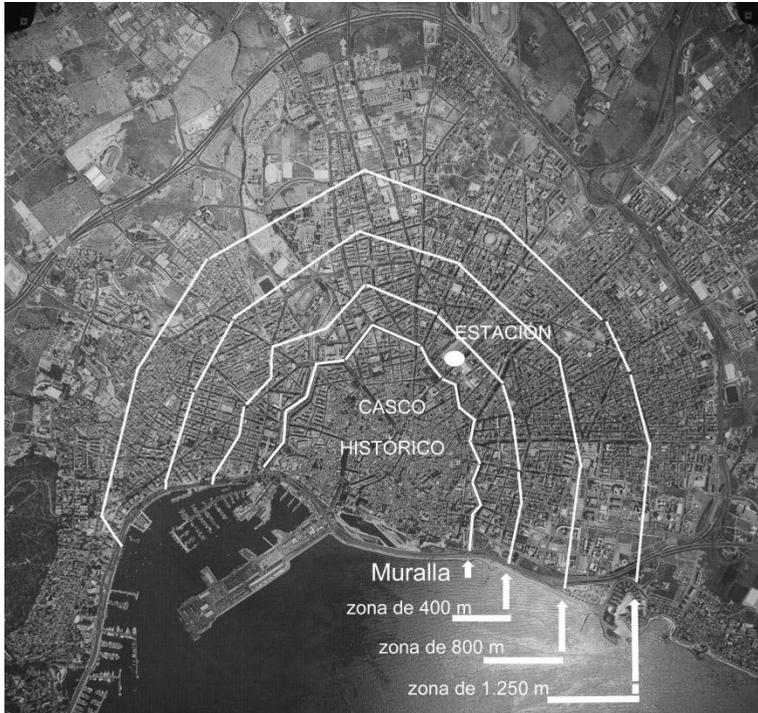
Fuente: elaboración propia a partir de Estada (1871).

De hecho, trazando las líneas que indica Estada sobre el mapa de la isla, la zona marcada se nos muestra como un gigantesco embudo donde los tráficos confluyen hacia el puerto de Palma. Una constatación que pone una vez más de manifiesto que la conexión con el puerto fue el argumento esencial de la construcción de la red ferroviaria mallorquina desde sus planteamientos iniciales<sup>7</sup>. Sin embargo, y también desde el principio, un obstáculo se interpone entre el ferrocarril y el puerto: la propia ciudad de Palma o, más precisamente, el perímetro defensivo definido por sus murallas. Sobre el particular, la reglamentación militar era sumamente estricta respecto a las zonas de edificación permitidas cercanas a las murallas. Se suponía que para no proporcionar abrigo a posibles sitiadores, debía mantenerse un perímetro de 400 m en torno a los fosos de la muralla completamente libre de edificaciones. En un segundo perímetro, también de 400 m, se permitían edificaciones en madera o hierro y solo en una tercera zona de 450 m más se toleraba la mampostería, si bien las construcciones debían ser ligeras. Estas tres zonas de restricción pueden observarse sobre una fotografía aérea de la ciudad actual. En conjunto, llegan a abarcar un radio de 1250 m a partir de la línea de la muralla y sus baluartes.

<sup>7</sup> *Gaceta de los caminos de hierro*, 11 de febrero de 1877, p. 85; más detalles en Molina (2005), pp. 591-593.

**Ilustración 2. Fotografía aérea de la Palma actual en la que se observan las tres líneas de restricción constructiva**

[104]



Fuente: elaboración propia.

Como se ve –y de hecho fue habitual en muchas otras ciudades de dentro y fuera del país; Barcelona, por citar solo un ejemplo próximo–, el perímetro urbano de la ciudad de Palma acababa en sus murallas. Un hecho, como es sabido, que según muchos coetáneos<sup>8</sup> impedía el crecimiento de la ciudad y obligaba a la población a vivir hacinada intramuros en unas condiciones poco salubres que hacían necesario iniciar el derribo de las murallas y planificar la construcción de nuevos barrios que con el tiempo formarían el ensanche. Hasta la aprobación del primer plan de ensanche de Bernardo Calvet (1901) y el inicio de la demolición de las fortificaciones, únicamente diminutas casas de labor y huertas se extendían más allá de las defensas. Cabe citar sin embargo, tres notables excepciones: el arrabal de Santa Catalina, situado a poniente de la ciudad y ordenado desde 1869, aunque su poblamiento ya esté documentado desde la primera mitad del XIX<sup>9</sup>; el barrio de la Soledat, a Levante, que crece a partir de 1851 en torno a las primeras grandes fábricas textiles que se instalan lejos del casco urbano de Palma<sup>10</sup>; y, por

<sup>8</sup> Escartín (2001), pp. 342-344.

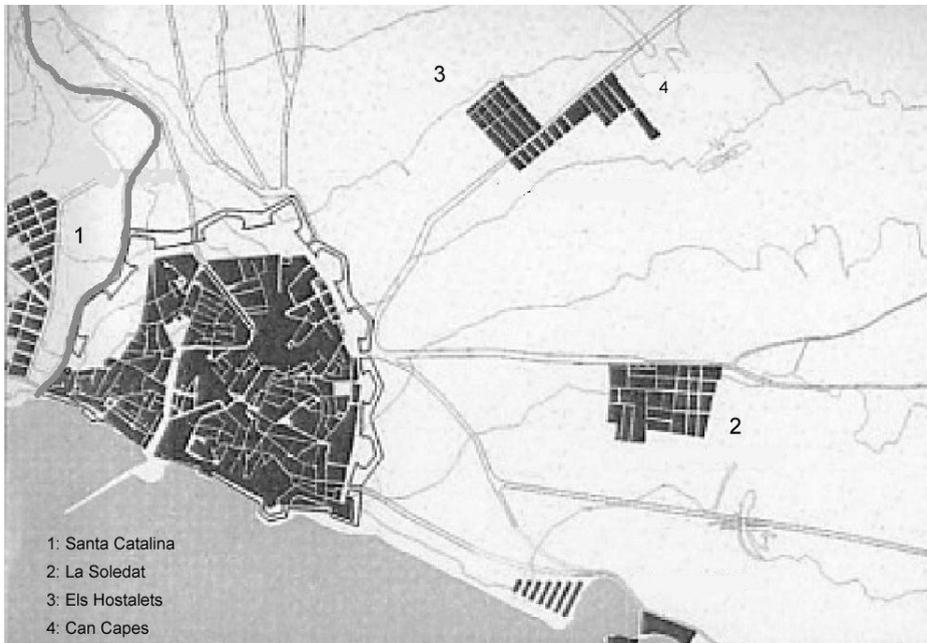
<sup>9</sup> Marimon (1994), p. 74.

<sup>10</sup> Merino (1994), p. 538.

último, los caseríos de Els Hostalets, Can Capes, Son Canals y Son Fortesa al norte, cuya parcelación se inicia en 1877<sup>11</sup> y prosigue durante todo el siglo XX. Esta última zona es, precisamente, la que resulta especialmente ilustrativa de la influencia del ferrocarril, ya que se desarrolla en torno al área central de proximidad urbana del eje del triángulo económico definido por E. Estada. Su génesis se articuló sobre un continuo de viviendas, almacenes e industrias que se extendía desde el límite de la estación de ferrocarril hasta el linde del término municipal de Palma con Marratxí, con la estación y el núcleo industrial del Pont d'Inca, ya en ese municipio.

[105]

### Ilustración 3. Torrente de la Riera y núcleos extramuros de Palma hacia 1870



Fuente: elaboración propia a partir de Busquets (2002).

En general puede afirmarse que el proceso de crecimiento urbano sostenido de Palma se inicia a principios del siglo XX en torno a las tres vías principales de entrada de mercancías a la ciudad, es decir, las carreteras de Inca-Alcúdia, Manacor y Sóller. Será en torno a la primera, y con la construcción del ferrocarril, cuando se articule el primer espacio urbano proyectado hacia el norte: desde la estación hasta el Pont d'Inca. A ambos lados de este espacio central se suceden toda una serie de barrios que sería prolijo reseñar, pero que comparten una serie de características. Se originan a partir de parcelaciones más a o menos irregulares de los primitivos predios que suelen, a su vez, darles nombre (Son Sunyeret, Can Capes, Son Coc, Son Rullan, Son Fortesa) y se ini-

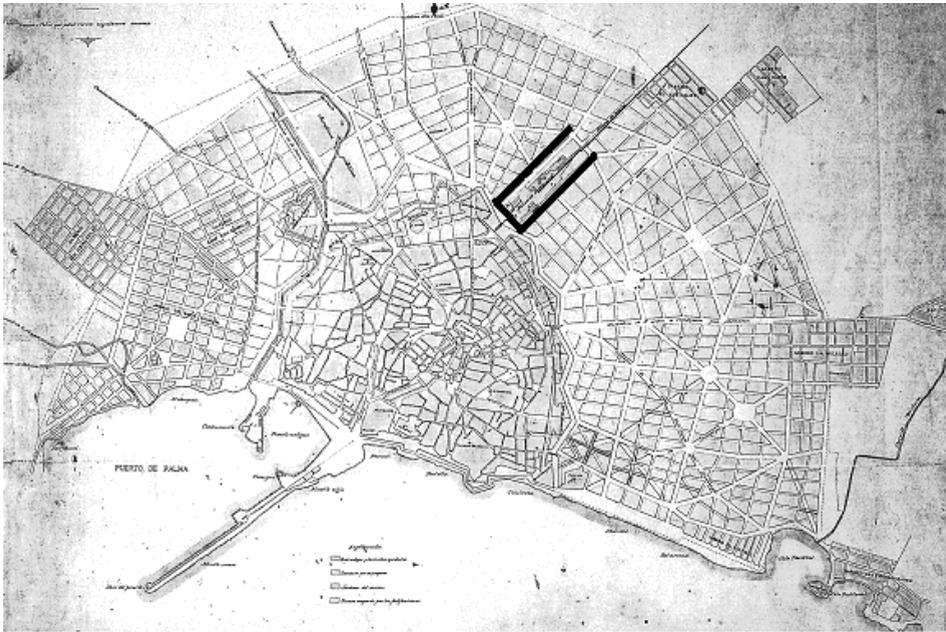
---

<sup>11</sup> Marimon (1994), p. 121. Se trata de arrabales surgidos sin planeamientos previos en torno a hostales cercanos a Palma, o bien de parcelaciones de antiguas *possessions* (predios).

[106]

cian la mayoría de éstas sin planes previos que, solo más tarde, el municipio regula o modifica levemente<sup>12</sup>. El origen de las parcelaciones y el poblamiento suele ir acompañado de la instalación de industrias que buscan solares baratos extramuros, proximidad a la línea férrea y, al mismo tiempo, capacidad de crecimiento habitacional para la mano de obra que trabajará en dichas industrias. Estos barrios tienen una marcada personalidad obrera y popular y un trazado urbano muy simple que, con el tiempo, condicionará el crecimiento ordenado de la ciudad. Su trazado rectangular y las calles estrechas de esos primeros asentamientos extramuros contrasta con el primer planeamiento de inspiración burguesa de la ciudad de Palma (el plan Calvet de 1901), que marcó a grandes rasgos la morfología radial y concéntrica de la ciudad hasta nuestros días<sup>13</sup>.

#### Ilustración 4. El ensanche de Palma según el proyecto de B. Calvet (1901)



Fuente: Tous (2002). (Se ha resaltado el espacio ocupado por la estación y los talleres ferroviarios).

Con todo, es importante subrayar que a partir de la construcción de la estación y la línea del ferrocarril (1875), antes por tanto del inicio del derribo de las murallas, la ciudad empieza a expandirse hacia el norte, lo que da lugar al surgimiento de núcleos de población y espacios industriales que determinarán el crecimiento urbano posterior. Este

<sup>12</sup> Fullana (1994), p. 31.

<sup>13</sup> Seguí (1990). La solución proyectada por Calvet ordenaba el espacio a partir de la integración de los principales ejes de penetración con una doble tesela radial y ortogonal que contrasta con las calles rectilíneas y las manzanas rectangulares de los arrabales; González (2006), p. 169.

proceso será relativamente largo<sup>14</sup> y, durante el mismo, un número considerable de empresas abandonarán el antiguo centro histórico para instalarse en este nuevo espacio. Al mismo tiempo, rodeando la ciudad y siguiendo el trazado de los fosos de la antigua muralla, nacen las nuevas avenidas, concebidas, a la vez, como bulevares con funciones residenciales y como ronda de circunvalación. Sin embargo, la proximidad de la terminal ferroviaria ejercerá una profunda atracción para la instalación de industrias y almacenes. Hasta el punto de que hacia los años sesenta del pasado siglo en amplios tramos de las avenidas próximos a la estación aún pervivirán algunos ejemplos de construcciones industriales.

[107]

Hechas estas consideraciones generales, pasamos a analizar la zona que desde finales del siglo XIX fue objeto de un crecimiento más intenso. Se trata, como ya hemos apuntado, del área orientada hacia el norte, delimitada por un lado por la línea férrea y, por el otro, por la carretera Palma-Inca. Además, sus brazos adyacentes –como puede identificarse en el resalte de la ilustración 4– a partir de la estación del ferrocarril se prolongan a levante y a poniente.

## 2. El impacto urbanístico de la vía férrea

La cuestión de la ubicación de la estación de ferrocarril fue uno de los principales problemas que tuvieron que abordar sus promotores dada la necesidad imperiosa de conectar los muelles –al sur de la ciudad– con las vías que llegaban del norte<sup>15</sup>. Algunas de las soluciones barajadas por el ingeniero Estada contemplaron situar la estación terminal junto a los muelles o bien establecer estaciones separadas para mercancías y viajeros en ambos extremos de la ciudad. No obstante, ambas fueron descartadas debido a la multiplicación de gastos, los numerosos pasos a nivel a cruzar y el escaso atractivo que supondría para los viajeros.

“La necesidad de unir la estación de Palma con el puerto por medio de una vía férrea, es en concepto de la Junta de Gobierno demasiado notoria para que haya de entretenerse en demostrarla. (...) los gastos de trasbordo de las mercancías en la estación, han de destruir necesariamente la ventaja que ofrecen a sus dueños las bajas tarifas del ferro-carril, y el único medio de evitarlo es (...) enlazar el puerto con la estación de Palma mediante un ramal de vía-férrea, servida por locomotoras o por fuerza animal”<sup>16</sup>.

Finalmente se optó por situar la estación junto a la muralla, frente a la Porta Pintada, tras dudar entre ésta ubicación y otra, solicitada por los comerciantes de la zona, cerca de la Porta de Sant Antoni, equidistante entre la carretera de Inca y la de Manacor<sup>17</sup>. Una vez tomada la decisión, y tras encargar los estudios para enlazar con el puer-

---

<sup>14</sup> El derribo de las murallas se iniciará en 1902. Los trazados finales de las vías y calles dibujados sobre el Plan Calvet de 1901 sólo se concluirán a finales de los años veinte. Seguí (1990).

<sup>15</sup> Las diferentes causalidades referidas tanto a la localización de las estaciones ferroviarias como su conexión con los puertos se sintetizan en Capel (2011), especialmente el capítulo 1.

<sup>16</sup> Memoria del FC de Mallorca, 1875.

<sup>17</sup> Memoria del FC de Mallorca, 1873.

[108]

to<sup>18</sup>, el problema fue sortear las prohibiciones militares que limitaban los edificios junto a las fortificaciones. El anteproyecto que la empresa ferroviaria remite al Ministerio de la Guerra en 1873 es rechazado en parte y sólo se autorizan las construcciones a 150 m de la muralla. Tras una campaña en la que participan la Diputación Provincial y todos los ayuntamientos afectados por la línea, el Ministerio consiente finalmente –agosto de 1874– en que se construyan los edificios de la estación a sólo setenta metros<sup>19</sup> teniendo en cuenta una serie de limitaciones impuestas por los militares, entre otras, que éstas deberán ser de una sola planta para no obstaculizar la vista desde las murallas y, también, la obligatoriedad de que la estación se levantara sobre terreno minado para facilitar su voladura en caso de sitio.

Con todo, los principales edificios se terminan en el breve lapso de cinco meses y el ferrocarril se inaugura en febrero de 1875. El éxito es inmediato respecto al tráfico de viajeros, pero rápidamente se estabiliza y ya no se alcanzarán los niveles del primer año de funcionamiento de la línea hasta finales del XIX. Sin bien, tal como había previsto Estada, el tráfico de mercancías no dejará de crecer desde el primer momento, llegando casi a triplicarse en apenas dos años. En 1878 se construye el ramal que enlaza Inca con Sa Pobla y en 1879 concluye la conexión ferroviaria Inca-Manacor. En poco tiempo, y eso es importante subrayarlo, mediante la sola iniciativa privada queda concluida la principal arteria ferroviaria de Mallorca: la llamada Línea General, construida al margen del régimen de concesiones del Estado; es decir, mediante la previa adquisición de los terrenos y sin obligación de restituirlos pasados los 99 años preceptivos. Posteriormente, un nuevo ramal a Felanitx, terminado en 1897, se adscribió al mismo régimen legal, lo que explica que tanto la contabilidad como los registros de tráficos siempre distinguieran la Línea General del resto de las líneas administradas por la Compañía<sup>20</sup>.

En el siguiente gráfico se recoge la evolución del tráfico de mercancías durante los años en que sólo existió la Línea General: 1875 a 1917. Sin embargo, puede comprobarse que el crecimiento del tráfico se multiplicó por más de veinte<sup>21</sup>; fundamentalmente porque el ferrocarril transportaba en pequeña velocidad más de cien mil toneladas de toda clase de mercancías. Una parte importante de este volumen –entre un 30 y un 50% según los años– se derivaba hacia los muelles; fundamentalmente tras inaugurarse (junio de 1877) la línea al puerto. Ésta, a propuesta de Estada y con el propósito de que

---

<sup>18</sup> *Ibíd.*, 1875. Una primera aproximación a las diferentes alternativas de conexión con el puerto en Brunet (2000).

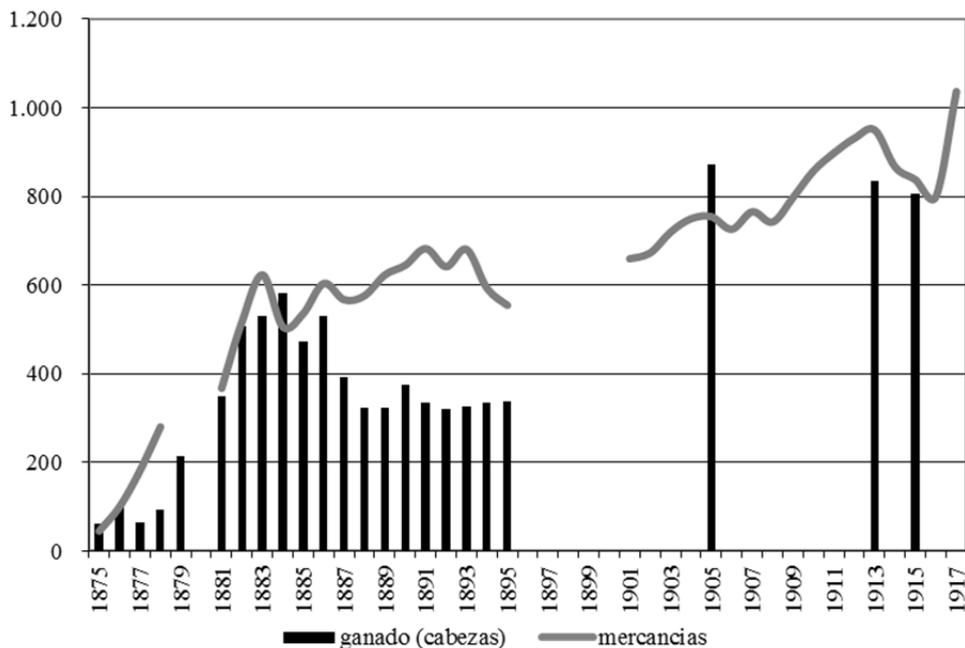
<sup>19</sup> Memoria del FC de Mallorca, 1875.

<sup>20</sup> La compañía se llamará Ferrocarriles de Mallorca hasta su intervención por el Estado en 1951 y su definitiva nacionalización en 1959. Nace en abril de 1876 con la fusión de la primitiva Compañía del Ferrocarril de Mallorca con la recién creada Compañía de los Ferrocarriles del Centro y del Sudeste. A raíz del acuerdo se emprenden definitivamente los trabajos para llevar el ferrocarril a Manacor. Molina (2005) pp. 590-591 y 607-609. Se llamó “Línea General” a los enlaces de Palma con Inca y Manacor y sus correspondientes ramales a Sa Pobla y Felanitx. Esta línea debe diferenciarse de las de Palma a Lluçmajor y Santanyí, y la de Manacor a Artà, que se construyeron al amparo de la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 1908.

<sup>21</sup> Para una relación detallada de la evolución del negocio, consúltense los apéndices estadísticos en Molina (2005), vol. 2. pp. 972-974.

resultara lo más económica posible, rodeaba la muralla hacia poniente y entraba en la ciudad siguiendo la ruta del cauce de antiguo torrente (*la Riera*)<sup>22</sup>.

**Gráfico 1. Evolución del tráfico de mercancías por ferrocarril entre 1875 -1917**



[109]

Fuente: elaboración propia sobre Memorias del FC de Mallorca.

No obstante, el trazado intramuros de la línea del puerto se concibió como una solución provisional y de emergencia y, con el tiempo, el propio crecimiento de la ciudad fue dificultando las posibles nuevas rutas. Por ello, en 1931, se abrió una línea subterránea, que, partiendo en línea recta desde la estación, atravesaba el subsuelo de la ciudad y desembocaba a los pies de la muralla en una gran explanada que se ganó al mar con los materiales extraídos de la perforación del túnel.

<sup>22</sup> Como se confirma en Delgado (2009), p.18, y, a diferencia de lo que sucedió en otras ciudades, la conexión entre el ferrocarril y el puerto no generó un eje viario entre el centro urbano y la estación; sin embargo, las vías sí que llegaron a penetrar y a atravesar en parte el centro histórico de la ciudad (véase ilustración nº 5).

**Ilustración 5: Plano de la línea de ferrocarril que a partir de 1877 unía la estación con el Puerto de Palma y de la línea subterránea abierta en 1931**

[110]



Fuente: Archivo de Serveis Ferroviaris de Mallorca. Sección proyectos. 1926 (sin signatura).

Una ojeada al plano adjunto nos permite apreciar la estación en su entorno, y el trazado de las líneas en dirección al puerto. Puede observarse que sigue, en parte, un recorrido exterior a las murallas por un espacio que no se edifica hasta ya entrado el siglo XX y que resultó ser especialmente atractivo para la instalación de toda clase de fábricas y almacenes. En cierta medida porque las empresas establecidas cerca de la estación podían recoger en la misma las mercancías que llegaban tanto del interior de la isla como del puerto y, a la vez, porque tenían la posibilidad de desplazar sus propias cargas apenas unos cientos de metros para introducirlas en los vagones. Asimismo, la escasa velocidad de los convoyes, inicialmente de tracción animal y posteriormente remolcados por pequeñas locomotoras de dos ejes, y la discrecionalidad de las circulaciones, permitían frecuentes paradas en ruta para recoger y entregar cargas ligeras.

[111]

En cualquier caso, lo que se desprende de la documentación estudiada es que la tipología de las empresas localizadas en las cercanías de la estación (almacenes de distribución, entre los que predominan los de productos agrícolas y materias primas) difería de aquéllas que, aunque se aprovecharon de la ruta norte marcada por la vía férrea, se instalaron más lejos. Entre otras figuran las industrias de transformación que optaron, a partir de un determinado volumen, por alejarse del recinto amurallado y situarse en terrenos colindantes con el municipio vecino de Marratxí (en el lugar denominado el Pont d’Inca). Una ubicación que para los empresarios debía tener, además, otras ventajas (bien de tipo impositivo o, como mínimo, el menor coste del precio del suelo. De todos modos, dado que lo que aquí nos interesa es subrayar la capacidad de atracción que ejerce la disposición de la vía férrea para la ubicación de determinados negocios, hemos considerado oportuno dar a conocer, en una primera fase y dado que este artículo es sólo el avance de una investigación más amplia, la información relativa a dos áreas principales: el eje Sur-Norte, que va desde la estación de Palma hacia el Pont d’Inca, y el eje este-oeste hacia las avenidas, que sigue el antiguo camino de ronda de las murallas<sup>23</sup>.

### 3. Localización empresarial en el eje Sur-Norte

El epicentro y origen de la expansión urbana es, desde luego, la propia estación, a la que cabe considerar como uno de los principales enclaves industriales de Palma<sup>24</sup> durante el período que nos ocupa y en cuyos terrenos e inmediaciones algunas empresas

---

<sup>23</sup> Mantenemos la referencia a los puntos cardinales en aras de la máxima simplificación pese a que en puridad, los ejes se orientan en sentido SSO-NNE y ESE-ONO.

<sup>24</sup> No entraremos aquí a analizar el importante factor de arrastre que supuso la implantación del ferrocarril en el conjunto del tejido industrial de Mallorca. Aunque sí nos interesa subrayar que la estación de Palma incluía también los talleres centrales de la Compañía de los FF.CC. de Mallorca, dotados de toda la maquinaria necesaria para grandes reparaciones del material móvil, incluyendo la construcción y/o reconstrucción integral de locomotoras. Como muestran los copiadore de cartas y facturas que se conservan, numerosas empresas de Palma colaboraron en la realización de diferentes tareas de construcción y mantenimiento del material rodante y en la expansión de los factores productivos de la propia compañía entre 1875 y, al menos, 1930, cuando se obtuvo la certificación de “Productores Nacionales”. Ello significaba que tanto por utillaje, instalaciones y calificación del personal, en los talleres de los Ferrocarriles de Mallorca podían construirse todos los elementos de material fijo y móvil necesario sin la obligación de adquirirlo a proveedores autorizados por el Gobierno (Ferrocarriles de Mallorca, Memoria y Balance 1930, p. 6). Puede encontrarse una descripción de las instalaciones y la maquinaria en: Dirección General de Industria (1935); para un listado casi exhaustivo del material, véase Cañellas (2001), pp. 613-615.

también instalaron sus propios apartaderos y muelles de carga, los cuales se recogen en el cuadro siguiente (nº 1) junto con las fechas de su instalación.

**Cuadro 1. Empresas ubicadas en el entorno de la estación con enlace directo al ferrocarril**

Empresa	Actividad	Tipo de instalación	Fechas
Gabriel Nicolau	Cantería	Almacén y taller	1878
Nicolás Pascual	?	Vía muerta	1881
Propietarios varios	Fabricantes de cal	Almacén	1884
Alzamora S.A.	Comercio de frutos del país	Ramal y apartadero	1902
Andrés Isern Vidal	Carbones y frutos del país	Muelle de carga	c. 1925
Vinos Nadal	Comercio de vinos	Ramal y muelle de carga	c. 1925
Magín Roig	Serradora de marés	Muelle de carga	1932
Bonet y Cía.	Almacén de marés	Muelle de carga	1933
Magín Roig	Aserradora de marés	Vía muerta	1936

Fuente: FF.CC. de Mallorca, Junta de Gobierno. Actas 1876-1951. Archivo de Serveis Ferroviaris de Mallorca (sin signatura).

A medida que la vía avanzaba hacia el norte, diferentes empresas instalaron también ramales propios para servirse del ferrocarril. Entre las que contaron con ramales y apartaderos propios alejados de la estación destaca la sociedad La Fertilizadora, fundada en 1913, dedicada a la fabricación de abonos químicos y una de las empresas más significadas de Mallorca. Su mayor fábrica se situaba entre Els Hostalets y Son Fortesa y disponía de conexión propia y playa de vías en el interior de la factoría. Otro caso a reseñar, aunque en el término municipal de Marratxí y junto a la estación de Pont d'Inca (Km 4 de la línea), es el de la Harinera Balear, construida en 1881 y una de las fábricas más modernas de España dedicadas a la molienda de trigo mediante el sistema austro-húngaro de molinos por cilindros. Desde su propio ramal se comprometía a trasladar diariamente por ferrocarril 40 toneladas de trigo y harina<sup>25</sup>.

En las actas de la Junta de Gobierno de la compañía del ferrocarril se citan a otras empresas que por los mismos años solicitaron vías y muelles de carga en esa misma estación: fábrica de jabón de Matías Roig (1875), Sociedad Vinícola Mallorquina (1878) y almacén de vinos de Juan Nicolau (1881); entre las principales. La última empresa en solicitar su propio apartadero (1930) fue Industrias Agrícolas de Mallorca para su fábrica de aprestos textiles (Aprestagum) y otros productos basados en la algarroba<sup>26</sup>. Dicha fábrica, que ingresaba diariamente de 12 a 15 toneladas de ese fruto, ha permanecido en funcionamiento hasta hace pocos años, aunque el ramal dejó de ser operativo definitivamente en 1964 con la supresión del servicio de mercancías por parte del ferrocarril.

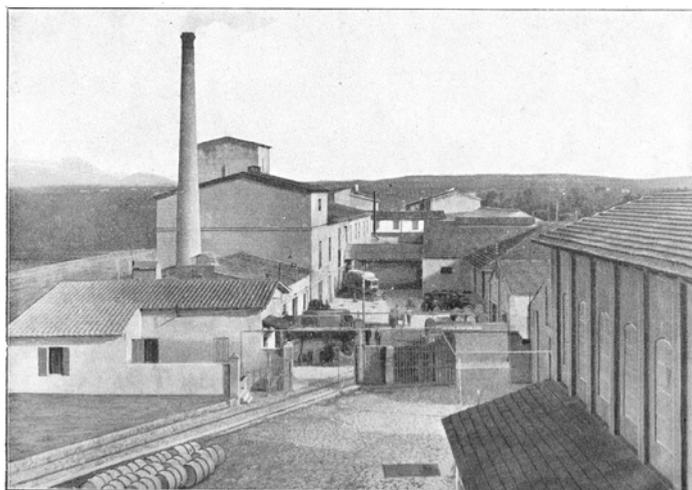
<sup>25</sup> FFCC. de Mallorca, Junta de Gobierno. Actas 1882: Molina (1999), p. 150. La fábrica, un imponente edificio de siete alturas y 365 ventanas, fue durante muchos años el mayor edificio industrial construido en Mallorca. La tecnología de los molinos, pionera en España, fue proporcionada por la casa Ganz de Budapest ya en 1879: Moreno (1997) p. 219.

<sup>26</sup> *Mallorca Agrícola*, núm. 42 (1933), p. 270.

Si bien es cierto que las empresas que se sirvieron de forma directa y mediante apartaderos de la vía férrea no fueron numerosas, interesa subrayar que al socaire del dinamismo propiciado por el ferrocarril muchas otras implementaron sus instalaciones en torno al eje Sur-Norte, lo que dinamizó las construcciones industriales y residenciales en la primera etapa del crecimiento urbano de Palma. Con la aprobación del Plan Calvet de 1901 se crean los ejes principales del crecimiento del ensanche y se señalan las características básicas de las calles que lo conformarán: anchura de paso, altura de los edificios, etc. Tuvieron que pasar, no obstante, más de cincuenta años para que numerosas partes de la trama viaria dibujada en los planos se trasladara sobre el terreno. Hasta los años cincuenta, muchas de las calles previstas en el plan no existían, eran sólo un margen que había que respetar a medida que se levantaban casas, fábricas y almacenes. No es pues extraño que la demanda de suelo industrial se volcara sobre esos espacios por construir. Una diferencia a tener en cuenta es que mientras el eje Poniente-Levante, cercano a la estación, se pobló de almacenes distribuidores e instalaciones sencillas de transformación de productos agrícolas (como se verá más adelante), el eje Sur-Norte fue el preferido por las industrias manufactureras de más calado. Algunas de ellas dieron nombre a las calles adyacentes; muchos de los cuales aún se conservan: Semolera, Farinera, Fertilizadora... Sin embargo, de la mayoría no ha quedado apenas memoria, y por ello, se hace particularmente dificultoso ubicarlas, pues las únicas referencias que aparecen en la documentación son nombres de calles tales como “calle N”, “calle 56” o “plaza Y”. Con todo, ha sido posible establecer una primera e incompleta relación de las instalaciones industriales situadas en la zona. Nos referiremos a las más emblemáticas.

[113]

#### **Ilustración 6. Vía de apartadero de Industrias Agrícolas de Mallorca (1930)**



Fuente: *Mallorca Agrícola. Revista mensual ilustrada*, 1931.

En el norte, hacia 1902 y antes del derribo de las murallas, tan sólo el Pont d'Inca aparece como un verdadero núcleo industrial separado de Palma. Como decíamos, combina las facilidades del transporte por ferrocarril y el ahorro de las cargas im-

[114]

positivas que imponía la capital; dos motivos que se tomaron en consideración a la hora de elegir la ubicación de la ya citada Harinera Balear y otras empresas: la fábrica de jabón de Gabriel Coll, los almacenes de Antonio Crespi o la fábrica de licores de Pedro Cañellas. Ya en los años veinte y treinta aparecen reseñadas Industrias Agrícolas de Mallorca, con sus sociedades filiales Sociedad General Mallorquina y Destilerías de Madera S.A., los talleres de F. G. Short y las fábricas textiles de Casanovas Arbona y de Pedro Rullán (actualmente reconvertida en centro escolar). En los años cuarenta se implantan nuevas fábricas chacineras y una nueva industria para tratar el garrofín<sup>27</sup>.

El espacio resultante entre el Pont d'Inca y la estación se delimita al este por la carretera Palma-Inca. Un enorme terreno llano, continuación del glacis norte de la ciudad, que se fue jalonando de núcleos articulados en torno a las fábricas que, a su vez, aprovechaban para instalarse algunos primitivos asentamientos (Son Canals, Els Hostalets, Can Capes o Son Fortesa)<sup>28</sup>. La primera fábrica importante en instalarse en la zona fue La Semolera; un conjunto de instalaciones de molinería que tuvieron no obstante una vida efímera debido a que hacia 1890 fue destruida por un incendio. En los años treinta, tras sucesivas reconstrucciones, terminó convertida en un gran secadero de la Unión de Tablajeros y actualmente su solar lo ocupa una escuela.

Otro caso a destacar es la fábrica de fósforos de los Hermanos Roca, popularmente conocida como Sa Mística, que ya funcionaba en 1904. Fue una de las industrias que favorecieron el crecimiento de Els Hostalets hasta su práctica fusión con Can Capes. Ocupaba a más de 200 trabajadores y llegó a producir anualmente hasta 25 millones de cajas de cerillas durante los años veinte<sup>29</sup>. Otras grandes fábricas ubicadas en la zona fueron la ya citada Fertilizadora, adquirida por la S.A. Cros en 1929; la fábrica textil Ses Sedes de Ponsà Hermanos, que se mantuvo activa hasta 1978; la metalúrgica Casa Buades, especializada en grifería y fundada en 1843, sita junto a la estación a principios de siglo y trasladada después de la Guerra Civil a Els Hostalets y las instalaciones frigoríficas de El Frío Industrial ubicadas en Son Fortesa. Entre las fábricas de calzado destacaron las de Jaime Arrom, Nilo Salas, Francisco Blau y Rafael Segura, entre otras. La variedad de instalaciones industriales que abarcan desde las fundiciones hasta las fábricas de chocolate, pasando por los abonos, el calzado, los textiles, los botones y los primeros talleres de automoción, hicieron de esa franja norte de la ciudad el más importante centro manufacturero de la isla.

---

<sup>27</sup> Tras la quiebra de La Harinera Balear, sus instalaciones quedaron en desuso y sufrieron un progresivo deterioro. Después de sucesivas demoliciones parciales iniciadas en 1915, hoy se conservan los antiguos depósitos subterráneos de grano que, desde 1950, son utilizados como bodegas por la empresa licorera Suau. Información obtenida de la entrevista a la Sra. Barceló, actual copropietaria de Bodegas Suau (enero 2010), <<[http://bodegassuau.com/nuevaweb/?page\\_id=2](http://bodegassuau.com/nuevaweb/?page_id=2)>>.

<sup>28</sup> A principios del siglo XX se trataba de caseríos con reducida población; los mayores como Els Hostalets y Can Capes contaban 926 y 326 habitantes respectivamente. Datos obtenidos de Moya (1912), pp. 25-28.

<sup>29</sup> Molina (2003), p. 97.

#### 4. Localización empresarial en los alrededores de la estación (eje Este-Oeste)

En la actualidad, a pesar de la rápida transformación experimentada desde los años ochenta por este espacio urbano, existen todavía restos que delatan el uso industrial o comercial que tuvieron muchos de los edificios ubicados en las calles próximas a la estación. Algunos aún conservan elementos propios de este tipo de arquitectura: su extensión en planta, la linealidad de sus formas, restos de algunas jácenas de hierro y cemento, grandes accesos, ausencia de ventanas en los pisos inferiores, etc. Sin embargo, los edificios más emblemáticos han desaparecido y sólo conocemos su ubicación –además de por los permisos de construcción o reforma conservados en la sección de obras del Archivo Municipal de Palma– a través de fotografías o de catálogos y guías publicitarias. Fuentes, estas últimas, que dado que a partir del último tercio del siglo XIX comenzaron a publicarse de forma bastante regular, bien a instancia de algunas casas comerciales, bien bajo el patrocinio de la Cámara de Comercio o de otras asociaciones de empresarios, nos han permitido formular unas primeras hipótesis sobre la tipología de las empresas que se ubicaron en la zona y el ritmo al que lo hicieron. Con esta finalidad hemos sistematizado, con una periodicidad aproximadamente decenal, las guías comerciales publicadas desde la década de 1870 (cuando se empieza a proyectar y finalmente se construye la línea férrea) y la Guerra Civil española, dejando para posteriores investigaciones el análisis más detallado de los cambios que tanto en materia de localización empresarial como en otros muchos aspectos llevará acarreados dicho conflicto. A continuación, se exponen las principales conclusiones de esta primera exploración.

[115]

Ya hemos resaltado el triunfo que supuso para la burguesía industrial y comercial mallorquina obtener el permiso reglamentario para construir la estación del ferrocarril en una zona próxima al recinto amurallado y en la que, por cuestiones militares, estaba prohibido todo tipo de edificación. Hemos subrayado, asimismo, la capacidad de los miembros de este colectivo para lograr, sin ayuda de dinero público, constituir una sociedad para la construcción de la línea férrea. Ambos cometidos ilustran, juntamente con su intervención en otros muchos proyectos (que abarcan desde la constitución de empresas industriales, mercantiles y financieras hasta su participación en la fundación de escuelas, patronatos o ateneos), su espíritu progresista y modernizador<sup>30</sup>. Todo ello sin olvidar que este colectivo también promovió otra empresa ciudadana muy relacionada con el tema que nos ocupa: convencer a los poderes públicos y a los ciudadanos de la necesidad de derribar las murallas que, en su opinión, oprimían a la población y entorpecían el desarrollo económico general<sup>31</sup>. Las razones por ellos aducidas fueron, generalmente, de cariz higienista, aunque es evidente que actuaron también movidos por intereses económicos y especulativos. Una vez derribadas las murallas, fueron precisamente los miembros más destacados de la burguesía comercial e industrial los primeros interesados en promover la parcelación de los terrenos ubicados en los alrededores de la estación y en conseguir que el Ayuntamiento declarara su conversión en es-

---

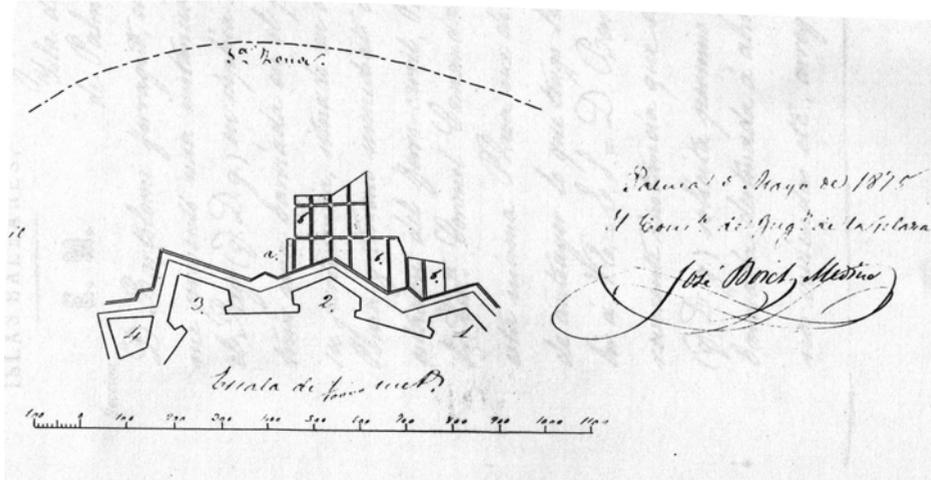
<sup>30</sup> Peñarubia (2001), pp. 69-80.

<sup>31</sup> Estada (1892). Una vez más Eusebio Estada será uno de los principales abanderados del proceso de transformación modernizadora de la Isla.

pacios urbanizables<sup>32</sup>. Recién inaugurada la línea férrea, en 1875, ya aparecen solicitudes de parcelación y construcción de almacenes y viviendas extramuros y junto a la estación<sup>33</sup>; unas solicitudes inicialmente denegadas por la autoridad militar, que había transigido con los edificios del ferrocarril pero que no estaba dispuesta a aceptar nuevas construcciones adosadas a la muralla.

[116]

### Ilustración 7. Primera parcelación del barrio de la Vinyassa muy próximo a la estación<sup>34</sup>



Fuente: Archivo General Militar de Segovia. AGM, Sec. 3ª, legajo 315.

Hacia 1900, debido a las prohibiciones militares, la mayor parte del espacio extramuros seguía ocupado por diversos predios rústicos (el ya citado de la Vinyassa, Son Campos, Son Sunyeret, Es Colomer, Ses Enramades y Els Hostals, entre otros). Sus propietarios pertenecían, en muchos casos, al grupo nobiliario, que, por lo general, esperaba su oportunidad para poderlos vender y mitigar así su falta de liquidez<sup>35</sup>. Todo lo contrario de lo que les sucedía, también de forma generalizada, a los miembros de la burguesía, que buscaban precisamente el momento de poder invertir parte de las ganancias obtenidas de sus negocios en la compra de solares próximos al antiguo centro histó-

<sup>32</sup> Ladaria (1992).

<sup>33</sup> “Es ya a todas luces manifiesto que Palma reclama un ensanche y que la explotación del ferrocarril en combinación con el acarreo que existe en las carreteras inmediatas y contiguas a la Viñaza, que hacen de este terreno el centro de unión con Palma de las más importantes poblaciones de la Isla, exige por necesidad la edificación en el expresado terreno de vastos almacenes que puedan enlazarse por medio de tramvia con la vía férrea”. AGM, Sec. 3ª, legajo 315.

<sup>34</sup> Se reproduce un primer proyecto de parcelación del predio la Vinyassa, vecino a la estación. Éste se halla situado entre los baluartes 3 (de Santa Margarita) y 2 (de Zanoguera), y las calles se proyectan lindantes a los propios edificios del ferrocarril.

<sup>35</sup> Sobre el proceso de liquidación de la gran propiedad nobiliaria iniciado a partir de la reforma agraria liberal resultan de especial interés los trabajos ya clásicos de Bisson (1977) y Cela Conde (1979) o los más recientes de Morey (1999, 2007, 2008) y Jover y Morey (2003).

rico de la ciudad,, ya fuera con el objetivo de especular y edificar nuevas viviendas de pisos destinadas al alquiler o a la venta o, simplemente, con el interés de tener más espacio para construir de nueva planta las sedes sociales de sus respectivos negocios en una zona que por estar justo al lado de la estación del ferrocarril, y a la vez próxima al centro urbano y bien comunicada con el puerto, ofrecía ventajas más que evidentes. De ahí que casi al mismo tiempo que se procedía al derribo de las murallas (1902), se iniciara la parcelación de muchos predios y, de forma prácticamente paralela, sin que existieran todavía calles ni plazas propiamente dichas, algunos particulares se apresuran en comprar y solicitar al Ayuntamiento de Palma los permisos de obras correspondientes para empezar a levantar allí los primeros edificios destinados a albergar fábricas o almacenes comerciales en las plantas inferiores y viviendas en los pisos superiores<sup>36</sup>. Este proceso hace que aparezcan por primera vez en escena los arquitectos profesionales especializados en la construcción de edificios industriales y comerciales y explica, a la vez, la multiplicación de los permisos de obras solicitados por los particulares a una comisión del Ayuntamiento palmesano presidida por el arquitecto municipal (la Comisión del Ensanche) con el objetivo de que los edificios que se construyeran en la nueva zona cumplieran toda una serie de condiciones higiénicas y estéticas<sup>37</sup>.

[117]

Explorar a fondo el tipo de documentación generada por dicha comisión es desde luego imprescindible para conocer a los primeros promotores urbanos del ensanche, no obstante es un fondo tan extenso que, de entrada, resulta inabarcable si no se acota el ámbito de estudio. En él se encuentran entremezclados tanto los sucesivos permisos de obras correspondientes a esta zona en particular, como los relativos a otros barrios de la ciudad que con el tiempo experimentaron un proceso similar. Por ello, para esta primera aproximación hemos optado por hacer una cata que nos permitiera recuperar, de entre los cerca de 24.000 registros que constituyen la base datos de permisos de obras del Ayuntamiento de Palma entre 1896-1941, aquéllos que contienen en alguno de sus descriptores los términos estación, tren o ferrocarril. Fundamentalmente, porque dado que en una primera etapa no existían calles propiamente dichas, la búsqueda a través del callejero no nos hubiera permitido recuperar las promociones más antiguas. Con ello no queremos dar a entender, por supuesto, que la opción por la que hemos optado sea la más idónea<sup>38</sup>, pero sí que nos ha permitido, como mínimo, constatar la rapidez con la que desde un primer momento se movieron los principales empresarios mallorquines para conseguir un solar lo más cercano posible a la estación del ferrocarril o a las líneas férreas y proceder, a continuación, a la construcción de un nuevo local para ubicar sus antiguos negocios o, simple-

---

<sup>36</sup> Seguí (1990). Sin embargo, a diferencia de otras ciudades, buena parte de las clases adineradas de la capital se resistieron a abandonar el casco antiguo, y la ocupación y desarrollo del ensanche no se consolidó hasta la segunda mitad del siglo XX. Ello se vio favorecido por planes de reforma interior –especialmente el de G. Alomar de 1943–, que revalorizaron nuevos espacios residenciales que ocupará la burguesía. González (2002), p. 152.

<sup>37</sup> Las citadas condiciones se recogen, entre otras fuentes, en el *Boletín Oficial de la Provincia*, nº 5.870.

<sup>38</sup> Esta muestra resulta del todo insuficiente y, con el tiempo, tendrá que ampliarse haciendo una búsqueda por los nombres de los promotores, que nos consta, por otras fuentes, que se establecieron en la zona. Un tipo de búsqueda que desborda, en cualquier caso, los límites de este artículo y que sólo hemos experimentado con una familia de empresarios en particular (la de los Alzamora), cuyas promociones se insertan también como ejemplo en el cuadro nº 2 y resultan altamente ilustrativas de lo que venimos comentando.

mente, para montar una nueva actividad más afín con los nuevos tiempos. La siguiente relación, a pesar de que sólo pueda considerarse un simple muestreo por haber sido confeccionada a partir de las licencias de obras que llevaban entre sus descriptores los términos anteriormente indicados, da idea de la rapidez con la que una vez derribada la Puerta Pintada comenzó el movimiento especulador y constructivo.

[118]

### **Cuadro 2. Solicitudes y concesiones de obra otorgadas por el Ayuntamiento de Palma para construir en los alrededores de la estación del ferrocarril (1900-1936)**

<b>Fecha</b>	<b>Promotor</b>	<b>Objeto de la petición</b>
25/07/1900	Mir Jaume, Juan	Construcción casa-almacén de maderas
28/11/1902	Tortell Garau, Rafael	Cercamiento solar predio Son Sunyeret
17/07/1903	Balaguer Vich, Miguel	Instalación de un nuevo quiosco
11/04/1904	Alzamora Gomà, F.	Cesión parcela al Ayuntamiento
09/11/1904	Alzamora Gomà, Hnos.	Construcción paso empedrado
28/03/1906	Pomar, Luis	Construcción de casa y local en el camino de Ronda
26/06/1906	Esteva Oliver, Antonio	Cercamiento solar fábrica de conservas
17/06/1907	Trobat Gelabert, Antonio	Abrir ventanas en un almacén, pintar fachada ...
19/12/1907	Alzamora y Hermanos	Reconstruir cubierta Casa Vinyassa a causa de un incendio
29/10/1908	Sastre Lladó, Bernardo	Construir un pozo para abastecer un almacén
14/06/1910	F.C. Palma-Sóller	Construir acequia en la estación de Sóller
26/09/1911	Suau Bennassar, Juan	Edificio destinado a vivienda y fábrica de licores
03/07/1912	Suau Bennassar, Juan	Reparar tuberías de agua potable
05/10/1912	Antich Izaguirre, F.	Colocar columna publicitaria frente a la estación
12/01/1914	Pomar, Luis	Dar el mismo estilo decorativo a todas las fincas de una misma manzana
18/12/1914	Segura, Cayetano	Acometidas de agua potable en una finca de pisos y en los bajos
19/04/1915	Reus, Guillermo	Instalación de un motor eléctrico para fabricar vino
08/03/1916	Segura, Cayetano	Añadir un piso en la parte superior de una finca
1916	Alzamora y Hermanos	Acometidas de agua potable en un inmueble de la avenida A. Rosselló. Reconstruir acequia sobre la calle R. Construir una pared de cercamiento
1918	Alzamora y Hermanos	Acometidas de aguas sucias en el almacén denominado Sa Vinyassa
1921	Alzamora Gomà, F.	Realización de obras en un edificio situado en la avenida A. Rosselló
1922	Alzamora Gomà, F.	Construcción nuevo edificio en la calle Gilabert de Centelles. Acometidas de agua en un edificio de la calle San Miguel
1923	Alzamora Gomà, F.	Nuevo edificio en la calle Gilabert de Centelles
1924	Alzamora Gomà, F.	Reformas en un edificio de la calle San Miguel. Colocación de bordillos en las aceras de las calles Vinyassa/G. de Centelles. Acometidas de agua en un edificio de la avenida A. Rosselló
1925	Alzamora Cendrà, V.	Obra mayor en la calle Gilabert de Centelles
1926	Alzamora Cendrà, V.	Obra mayor en la calle Costa i Llobera, nº 94
1927	Alzamora Gomà, F.	Acometidas de aguas en un edificio situado en la calle Gilabert de Centelles. Realización obra mayor en la avenida A. Rosselló, esquina M. Fuensanta

Fecha	Promotor	Objeto de la petición
1928	Alzamora Gomà, F.	Nueva construcción en la avenida A. Rosselló, esquina Fuensanta. Reformas en un edificio en avenida A. Rosselló, esquina Fuensanta. Realización de obra mayor en la calle Obispo Maura. Acometidas de aguas en San Miguel
1929	Alzamora Gomà, F.	Realización de reformas en un edificio de la calle Marqués Fuensanta. Acometidas de agua en un edificio de la calle Gilabert de Centelles.
1930	Alzamora Gomà, F.	Nueva construcción en la calle Miguel Marqués. Realización de reformas en un edificio de la calle Gilabert de Centelles. Reformas en un edificio de la avenida A. Rosselló. Reformas en un edificio de la calle Marqués de la Fuensanta. Acometidas de agua en un edificio de la avenida A. Rosselló
1931	Alzamora Gomà, F.	Construcción de un nuevo edificio en la calle Vinyassa
1933	Alzamora Cendrà, V.	Cercamiento de un solar situado en la calle Costa i Llobera. Construcción de un nuevo edificio en la calle Costa i Llobera
1936	Alzamora Gomà, F.	Arreglar los daños de los bombardeos en un edificio situado en Costa i Llobera

Fuente: elaboración propia a partir de las licencias de obras conservadas en el Archivo Municipal de Palma-Licencias de Obras, LO/2/8.

Del año 1900 data, sin ir más lejos, el permiso para construir uno de los edificios más emblemáticos de la zona: el almacén de aserrar maderas propiedad de Juan Mir en un terreno de más de 8.600 metros de superficie procedente del antiguo predio Son Campos<sup>39</sup>. Si bien dicho solar, o más concretamente tres que después fueron convertidos en uno, había sido ya adquirido veinte años atrás. Concretamente, el 21 de mayo de 1891, cuando comenzó a parcelarse dicho predio y el comprador actuó movido por la visión de futuro y el convencimiento del cambio de uso que tarde o temprano experimentaría una zona que, a pesar de que todavía no estuviera permitido edificar, disponía desde hacía unos quince años de una excelente comunicación con los pueblos de la isla y el puerto de Palma. Un valor muy a tener en cuenta dado el negocio en cuestión –la destilería de maderas y con el tiempo también de hierros y aceros– y las dificultades de transportar dichos materiales por carretera. Hecho que reviste todavía mayor importancia si se tiene en cuenta que el solar en cuestión lindaba prácticamente con la estación de Ferrocarriles de Mallorca y con la que años después se construyó para comunicar Palma con Sóller<sup>40</sup>.

Con el tiempo, otros empresarios del sector optaron, igualmente, por ubicar sus antiguos negocios en esta misma zona y, en 1928, año en que se elabora una completa guía comercial, sobresalen otros dos destacados almacenes de hierros y aceros: el de Juan March (ubicado en la avenida Alejandro Rosselló, actual sede de las oficinas centrales de la Banca March) y el de Bartolomé Borrás (situado muy cerca de este último,

<sup>39</sup> AMP. Licencias de Obras, LO/2/8.

<sup>40</sup> La compañía del Ferrocarril de Sóller no tiene ninguna relación con los FF.CC de Mallorca. La línea se construyó al amparo de la Ley de Ferrocarriles Secundarios de 1908 y se inauguró en 1912. La proximidad de ambas estaciones permitió establecer una vía de intercambio de mercancías que se mantuvo operativa hasta 1964.

[120]

en la calle Honderos). Ambos combinaban, al igual que la empresa propiedad de Juan Mir, el negocio de los hierros y aceros con el de las maderas, aunque en la zona abundaban también los almacenistas dedicados exclusivamente a la destilación de maderas; entre otros: Pieras y Cabrer, Juan Arroyo, Antonio Bosch, Jaime Homar y la empresa propiedad de Cayetano Segura y Compañía, que aunque continuó conservando sus antiguos locales dentro del recinto amurallado, a partir de 1914 empezó a construir una finca de pisos frente al almacén que años atrás había levantado Juan Mir<sup>41</sup>.

Otro de tipo de empresas muy frecuentes en la zona fueron las directamente relacionadas con el sector agrario: abonos químicos, aceites, granos y harinas, vinos, corteza de encina, etc. De ahí, precisamente, la proliferación de edificios que responden a la tipología genérica de almacén comercial: la Agrícola Mallorquina, Miguel Balle Cerdá, Dalmau Oliveres, S.A., Miguel Comas Salvá, Salvador Vadell o Lorenzo Calafat, por citar sólo algunos ejemplos. No obstante, muchas de estas actividades fueron desarrolladas, a menudo, en un mismo local que, además de reunir las características de un almacén comercial propiamente dicho, disponía en algunos casos de la maquinaria y la tecnología necesarias para llevar a cabo la primera transformación o el envasado de ciertos productos agrícolas: vino, aceite, conservas vegetales, confituras y, en particular, pulpa de albaricoque; unos negocios que comenzaron a proliferar en Mallorca a raíz de los cambios que experimentó el modelo agrícola en el último tercio del siglo XIX y, sobre todo, como consecuencia de la parcelación masiva de la propiedad nobiliaria en múltiples parcelas de tierra de extensiones reducidas<sup>42</sup>.

Estos cambios favorecieron la introducción de nuevos cultivos arbóreos (almendros, algarrobos, frutales en general y albaricoqueros en particular) y originaron, a la vez, la aparición de casas de comercio que bien a partir de otro negocio inicial o bien como nueva dedicación se especializaron en la exportación de frutos del país. Es decir, en la comercialización de aquellos productos que progresivamente habían ido incorporando los pequeños campesinos en sus parcelas y que precisaban, para ser introducidos en el mercado internacional, de comerciantes experimentados capaces de encontrar nuevos mercados e ir añadiendo a sus antiguas especializaciones (aceite, harina y cereales, vino, productos coloniales, etc.) nuevas líneas de productos<sup>43</sup>. De ahí, precisamente, la denominación genérica de comerciantes de “frutos del país” y su ubicación estratégica en las proximidades de la estación, puesto que era, sobre todo, a través del ferrocarril como llegaban a la capital los principales productos del campo mallorquín. Éstos, después de ser convenientemente pesados, etiquetados, embalados y a veces incluso transformados en los locales de estos comerciantes, eran normalmente canalizados hacia el mercado exterior, la mayoría de las veces sirviéndose de la línea del ferrocarril que desde la estación llegaba hasta el puerto de Palma.

---

<sup>41</sup> AMP. Licencias de Obras, LO/12/41 y LO/13/77.

<sup>42</sup> Manera (2001a); Morey (2006).

<sup>43</sup> Una primera aproximación al desarrollo de las empresas destinadas a la comercialización de frutos del país, a partir del cambio del modelo agrario mallorquín, puede encontrarse en Morey y Servera (2006) sobre los negocios de la familia Picó de Felanitx.

Los ejemplos de empresas especializadas en frutos del país que tenían sus sedes en los alrededores de la estación son numerosos: Agrícola Mallorquina S.A., Alzamora S.A., Miguel Cerdá Ramis, Homar y Cerdá y Miguel Pieras Pons, entre otras. Sin embargo, si hay alguna que merezca una especial mención ésta es, sin duda, la razón comercial comúnmente conocida como Casa Alzamora. Sus propietarios, como refleja la relación de permisos de obras anteriormente comentada, fueron también pioneros en la compra de solares en la zona y pueden considerarse, hasta cierto punto, como los “constructores” de este barrio<sup>44</sup>.

[121]

Los orígenes de esta empresa<sup>45</sup> se remontan al año 1835, cuando Pablo Alzamora Calafat, su fundador, se estableció intramuros y se dedicó, sobre todo, a la comercialización de aceite, cereales y harinas. A su muerte, su hijo Gabriel Alzamora Ginard dio un nuevo empuje al negocio: se hizo con una flota de barcos y se dedicó, de una manera especial, al comercio colonial y a los nuevos productos que se iban introduciendo en el campo mallorquín. Hacia 1878 el crecimiento de la empresa le obligó a trasladarse a una nueva sede ubicada en una calle próxima a la zona de la estación, pero todavía intramuros<sup>46</sup>. No obstante, tan pronto como pudo y con una visión de futuro muy similar a la ya comentada al tratar del empresario Juan Mir, se hizo con diversos solares procedentes del predio la Vinyassa y hacia 1902 se instaló literalmente al lado de la estación, consiguiendo incluso que una de las vías del ferrocarril comunicase directamente con sus almacenes. Al parecer, mantuvo el antiguo local de la calle San Miguel como harinera y destinó el situado en la avenida Alejandro Rosselló a almacén especialmente orientado a la recepción y redistribución de productos agrícolas. En poco tiempo, Casa Alzamora, por entonces ya convertida en sociedad anónima, se erigió en una empresa de renombre internacional. En 1917 abrió una sucursal en Londres conocida como Alzamora Brothers y, durante la Gran Guerra, se las arregló para dar salida a unos productos tradicionalmente exportados a los países entonces beligerantes.

La empresa de los Alzamora se aprovechó, en definitiva, al igual que otros muchos empresarios del sector, de la escasez de determinados productos, de la especulación e, incluso, del comercio ilegal<sup>47</sup>. Y ello redundó, lógicamente, en una acumulación de beneficios que ayuda a entender, en este caso concreto, que en los años veinte sus propietarios encargaran la construcción de una nueva sede (en la manzana contigua al almacén que ya poseían cerca de la estación) al arquitecto regionalista Guillermo Forteza. Dicha sede, destinada a albergar oficinas, almacenes y viviendas para la familia y los empleados de confianza de la empresa, fue inaugurada en 1925 y hasta su demolición en 1986 ocupó prácticamente toda una manzana. De entre las distintas edificaciones anejas,

---

<sup>44</sup> En particular, de las manzanas comprendidas entre la actual avenida Alejandro Rosselló y las calles marqués de la Fuensanta, Obispo Maura, Viñaza y Gilabert de Centelles, surgidas en este caso de la parcelación del predio la Vinyassa al que ya nos hemos referido.

<sup>45</sup> A pesar de que con el tiempo esta empresa se convirtió en una de las principales de Baleares, su historia sólo ha sido abordada todavía de forma parcial: López y Díaz (1985).

<sup>46</sup> Gabriel Alzamora Ginard es el prototipo de empresario palmesano impulsor del ferrocarril. En 1872 realizó una gira propagandística por diferentes poblaciones de la isla para conseguir apoyos y capitales para la constitución de la primera *Sociedad del Ferro-Carril*: Roca y Buades (2006), p. 82.

<sup>47</sup> Roca (1991), p. 100; Molina (2003), p. 195.

destacaba una gran nave horizontal con un tejado a doble vertiente, sin prácticamente más oberturas que dos puertas de acceso en la fachada principal y dos ventanas que imitaban las antiguas ventanas *coronelles* de inspiración gótica, debajo de las cuales se podía leer el nombre de la razón social: Alzamora S.A. Todo un símbolo, en definitiva, del poderío económico y social que se escondía detrás de aquellos muros.

[122]

Otras empresas directamente relacionadas con los cambios operados en el sector agrario mallorquín, aunque más vinculadas al sector transformador que al comercio propiamente dicho, buscaron también desde tiempos tempranos una ubicación que les facilitara la recepción de la materia prima desde los distintos pueblos de la isla y, a la vez, la distribución hacia el mercado externo de los productos ya transformados y convenientemente envasados. En este ámbito los ejemplos son también abundantes, aunque hay uno que merece, desde nuestro punto de vista, una mención especial: la empresa propiedad de Antonio Esteva Oliver. Desde su fundación en 1865 estuvo ubicada intramuros pero desde 1906, como mínimo, se había trasladado ya a las proximidades de la estación<sup>48</sup>. Fue conocida, con el tiempo, con el nombre de Hijos de Antonio Esteva Oliver y se especializó en la fabricación de conservas de fruta (en especial pulpa de albaricoque), confituras, dulces de todo tipo y chocolates y, en relativamente poco tiempo, se convirtió en una de las más competitivas y modernas del sector<sup>49</sup>.

Muy cerca de la empresa propiedad de Antonio Esteva, y aunque nunca llegara a alcanzar un renombre comparable, se proyectó ubicar hacia 1911 la fábrica de anisados y rectificación de alcoholes propiedad de Juan Suau Bennassar. Para su edificación, en un solar procedente del antiguo baluarte de Zanoguera, se solicitó el correspondiente permiso a la Comisión del Ensanche del Ayuntamiento de Palma el 26 de agosto de 1911<sup>50</sup> y se situó, finalmente, enfrente de la estación del ferrocarril. En el amplio espacio que se creó, una vez derrumbado el baluarte de Zanoguera y la Puerta Pintada. Este espacio, según la citada guía comercial de 1928, además de las dos empresas citadas, llegó a albergar muchos otros negocios de tipo industrial o comercial: el almacén de aceites de oliva propiedad de Nadal Comas, la fábrica de bizcochos de Cayetano Forteza, el negocio de velocípedos de Antonio Quintana, la hojalatería propiedad de los ya citados Hijos de Antonio Esteva, la sede de Industrias Electro-Mecánicas, la empresa de instalación de contadores eléctricos propiedad de J. Pla Font, la fábrica de mantas y tejidos propiedad de Juan Cuerda y los talleres de bordados regentados por Francisca Gelabert.

\*\*\*\*

---

<sup>48</sup> AMP. Licencias de Obras, LO/6/30.

<sup>49</sup> Hacia finales del siglo XIX se había convertido ya en proveedora de la Real Casa y en 1899 consiguió una medalla en la Exposición Universal de París. En Palma llegó a disponer de dos comercios en los que se vendían exclusivamente productos salidos de su fábrica. Además, dicha empresa tuvo una expansión inversora a la región de Murcia, concretamente en Alcantarilla, donde a finales del siglo XIX se estableció Juan Esteva Canet, hijo del fundador Antonio Esteva Oliver. Véase Martínez Carrión (1989).

<sup>50</sup> AMP. Licencias de Obras, LO/10/36.

La visión de conjunto obtenida a partir de esta primera exploración pone de manifiesto la importancia de la estación de ferrocarril para entender el pasado industrial y comercial de una zona concreta de la ciudad; si bien, como sugieren las fuentes exploradas, la ocupación de este espacio por los miembros de la burguesía industrial y comercial se dilató de forma importante en el tiempo. En un principio, porque antes de empezar a construir fue necesario lograr que se derribaran las murallas para evitar la ordenanza militar que prohibía edificar en las denominadas “zonas polémicas”; un condicionante que explica que, a pesar de que la especulación urbanística empezara mucho antes y los emprendedores más visionarios no tardaran en adquirir los mejores solares, no se encuentren empresas en la zona antes de los primeros años del siglo XX. Lo que se desprende de la exploración sistemática de las guías comerciales es que la apertura generalizada de negocios y nuevas empresas en la zona no se generalizó hasta la década de 1920. En parte, porque dicho espacio se encontraba prácticamente “en construcción” o parcialmente deshabitado y, en consecuencia, a pesar de estar bien comunicado, no acababa de resultar del todo idóneo para determinados negocios.

[123]

Asimismo, tal y como se apunta en una primera investigación sobre el pasado empresarial balear, parece que no fue hasta la década de los años veinte cuando muchos empresarios, movidos por los beneficios obtenidos durante la Gran Guerra, optaron definitivamente por cambiar la ubicación de sus antiguos negocios<sup>51</sup>. Fue entonces cuando los más destacados miembros del sector empresarial mallorquín tomaron conciencia de que se iniciaba un período en el que cada vez resultaría más difícil competir en el mercado internacional sin modernizar sus instalaciones o buscar nuevos mercados. De ahí que muchos comerciantes e industriales que durante la guerra se habían enriquecido de forma relativamente fácil y sin apenas introducir modificaciones en las formas de producir o distribuir sus mercancías, iniciaran la remodelación de sus antiguas instalaciones o invirtieran en la construcción de nuevos edificios más afines a las exigencias de los nuevos tiempos<sup>52</sup>. Las fuentes coetáneas reflejan dicho dinamismo y, por lo general, parece que las inversiones fueron fructíferas, ya que a juzgar por las últimas investigaciones durante la década de los denominados “felices veinte” el Producto Interior Bruto (PIB) de las Baleares<sup>53</sup> se incrementó un 4,47%. Dicho dinamismo se tradujo, como no podía ser de otra manera, en el incremento de la población y en el aumento de los índices de construcción en los nuevos barrios surgidos tiempo atrás en los alrededores de la ciudad de Palma.

De forma progresiva, en los alrededores de la estación las calles y las plazas propiamente dichas fueron tomando forma y en ellas se construyeron no sólo nuevas fábricas, sino también numerosas casas de pisos que destinaban sus bajos a albergar nuevos negocios que reflejaban la transformación económica y social experimentada en relativamente poco tiempo por la ciudad de Palma. Una mención especial merecen, por citar sólo algunos ejemplos de negocios de nuevo cuño, los establecimientos relacionados

---

<sup>51</sup> Se convirtió en el segundo más alto de España, superado únicamente por la comunidad valenciana; Manera y Morey (2006).

<sup>52</sup> Albertí (2002), pp. 62-63; Manera y Morey (2006), p. 15.

<sup>53</sup> Manera (2000), p. 330.

[124]

con la industria de la construcción (las fábricas de cemento y losetas o de piedra artificial), los talleres de reparación de neumáticos, los primeros establecimientos especializados en la venta de automóviles o la primera gran empresa (Frío Industrial) destinada a la producción de hielo y a la distribución de máquinas frigoríficas. Una nueva tipología empresarial que ilustra, en definitiva, que con el tiempo esta zona de la ciudad fue la preferida a la hora de instalar establecimientos de venta de determinados bienes de consumo que por lo general requerían grandes espacios<sup>54</sup>.

Desde otra perspectiva, interesa recordar también que no sólo los alrededores de la estación actuaron como polo de atracción. Hemos visto cómo en el propio recorrido de la línea férrea (tanto en el eje Norte-Sur como jalonando la línea que unía la estación con el puerto) se fueron situando empresas de cierta envergadura, algunas de las cuales disponían incluso de ramales y apartaderos propios. Sobre el particular se han citado, entre otros, los ejemplos de La Harinera Balear y La Fertilizadora, bajo cuya influencia algunas zonas periféricas (en ocasiones pertenecientes ya a términos municipales vecinos) se transformaron en barrios obreros. Como es natural, estos barrios diferían notablemente de los surgidos en los alrededores de la estación<sup>55</sup>. Sus viviendas – normalmente de una sola planta y de pequeñas dimensiones– contrastaban, tanto en apariencia como en comodidad, con las previstas por Calvet en su plan para el Ensanche, las cuales se suponía que iban a ocupar, más tarde o más temprano, las familias pertenecientes a la burguesía comercial e industrial. Si bien, como ya se ha visto, los alrededores de esta zona se mantuvieron durante mucho tiempo desocupados, ello no impidió que incluso desde mucho antes de la demolición de las murallas la zona fuera el objetivo de numerosos inversores. Muchos de ellos se apresuraron a adquirir terrenos (inicialmente rústicos), bien porque intuían una oportunidad especulativa, bien con la esperanza de que se acabarían derribando las murallas y podrían trasladar los negocios que tenían intramuros a un espacio especialmente apto para conectar el campo, la ciudad y el mar. Una preocupación (independientemente del período histórico de que se trate) que siempre han tenido muy presente los empresarios y comerciantes mallorquines y que resulta fácil de entender en un territorio que, también desde siempre, se ha preocupado por sacar el máximo provecho de su condición insular.

---

<sup>54</sup> Todo lo contrario de lo que sucedió, por ejemplo, con los primeros bazares o “almacenes” de ropas confeccionadas que surgieron también durante esta etapa respondiendo a los cambios de la demanda y a los nuevos tiempos. La mayoría evolucionaron a partir de antiguas tiendas de telas que fueron añadiendo progresivamente secciones de ropa confeccionada (niño, caballero, señora, uniformes, etc.), pero en general sus propietarios prefirieron reformar y embellecer las tiendas originales que cambiar su ubicación. Destacan, entre aquéllos que se reforman a mediados de los años veinte, los Grandes Almacenes Las Monjas, Almacenes Puncernau, La Corbatinera y Le Printemps. Todos ellos, a diferencia de los negocios de nuevo cuño anteriormente comentados, estaban ubicados en el antiguo espacio intramuros, preferiblemente en las calles de San Miguel, Olmos, Sindicato y alrededores de la plaza de Cort (*Arte e industrias*, 1925).

<sup>55</sup> Plaza de España (antes de la Porta Pintada y de Joanot Colom), avenida Alejandro Rosselló, calle 31 de diciembre, etc.

## Fuentes y Bibliografía

### A) Guías comerciales e industriales

*Anuario balear. Primera y única guía consultiva que se publica en Baleares conteniendo la relación alfabética y por conceptos de todos los comercios, industrias y profesiones de estas islas.* Imprenta de Francisco Soler, Palma, 1928.

[125]

*Anuario del comercio de la industria de la magistratura y de la administración de España: sus colonias Cuba, Puerto Rico y Filipinas, Estados Hispano-Americanos y Portugal.* Librería Editorial de Bailly-Bailliere e Hijos, Madrid, 1879.

*Anuario y guía artístico-comercial de Mallorca* Imprenta Independencia, Palma, 1927.

BUREAU INTERNACIONAL DE EXPANSIÓN DEL COMERCIO Y LA INDUSTRIA (1935): *Información estadística ilustrada de Baleares.* Informaciones Estadísticas Ilustradas, Barcelona.

GIMÉNEZ GUIDED, F. (1862): *Guía fabril e industrial de España.* Madrid-Barcelona.

*Guía práctica del comercio y la industria de Palma de Mallorca.* Imprenta de Amengual y Muntaner, Palma, 1931.

CÁMARA PROVINCIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE PALMA DE MALLORCA (1922): *Anuario y Memoria Comercial: Ejercicio 1921-22.* Tipografía de Francisco Soler Prats, Palma.

CAPÓ, M.(1906-1907): *Anuario de Palma...* Tipografía de Bartolomé Rotger, Palma.

CAPÓ, M. (1899): *Guía general de Baleares: descriptiva y comercial.* Tipografía de Bartolomé Rotger, Palma.

DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA (1934): *Momento actual de la industria en España. Islas Canarias y Baleares.* Publicaciones del Consejo de Industria, Madrid.

MÁRQUEZ PÉREZ, M. (1884): *Las Islas Baleares. Apuntes varios sobre su producción, actividad comercial y movimiento aduanero.* Imprenta Colomar y Salas, Palma.

PEÑA, P de A. (1891): *Guía manual de las Islas Baleares con indicador comercial.* Librería de J. Tous, Palma, 480 p. + 72 p. de propaganda.

### B) Referencias bibliográficas

ALBERTÍ, A. (2002): *La formació de la burgesia mallorquina i la seva implicació en les transformacions econòmiques dels segles XIX i XX.* Memoria de investigación presentada en la Fundación Ignasi Villalonga.

ALOMAR, G. (1950): *La Reforma de Palma. Hacia la renovación de una ciudad a través de un proceso de evolución creativa.* Imp. Mossen Alcover, Palma.

BISSON, J. (1977): *La terre et l'homme aux Iles Baléares.* Edisud, Aix-en-Provence.

BUSQUETS, J. (2002): *P.E.R.I. la Soledat-Polígon de Llevant.* Inédito.

BRUNET, P.J. (2000): "La connexió ferroviària amb el Port de Palma", en MOLINA, R. (ed), *Estudis d'Història Econòmica*, núm. 16, pp. 75-96.

- CAÑELLAS, N.S. (2001): *El Ferrocarril a Mallorca. La via del progrés*. Documenta Balear, Palma.
- CAPEL, H. (2008): “Una mirada histórica sobre los estudios de redes de ciudades y sistemas urbanos. La tesis doctoral de Alberto Quintana en la geografía española de los años 70”, en ARTIGUES, A. A.; BLÁZQUEZ, M.; GUAL, J.; MATEU, J.; MURRAY, I. y RULLAN, O. (coords.), *Albert Quintana: el seu temps i la seva obra*, Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori, Govern de les Illes Balears, Palma, pp. 431-464.
- CAPEL, H. (2011): *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid
- CELA CONDE, C. J. (1979): *Capitalismo y campesinado en la isla de Mallorca*. Siglo XXI, Madrid.
- DELGADO, C. (2009): “El impacto de las infraestructuras marítimo-ferroviarias en la morfología urbana de las ciudades portuarias españolas (1850-1950)” en V Congreso de Historia Ferroviaria. Documentos del congreso. <<[http://www.docutren.com/congreso\\_palma/pdfs/com/Ses02/0210\\_%20Delgado.pdf](http://www.docutren.com/congreso_palma/pdfs/com/Ses02/0210_%20Delgado.pdf)>>.
- ESCARTÍN BISBAL, J. M. (2001): *La ciutat amuntagada. Indústria del calçat, desenvolupament urbà i condicions de vida en la Palma contemporània (1840-1940)*. Documenta Balear, Palma.
- ESTADA, E. (1871): *Estudios sobre la posibilidad económica de establecer un camino de hierro de Palma a Inca*. Imprenta Pedro J. Gelabert, Palma.
- ESTADA, E. (1892): *La ciudad de Palma. Su industria, sus fortificaciones, sus condiciones sanitarias y su ensanche, con un apéndice sobre las condiciones que han de reunir las viviendas para ser salubres*. J. Tous-Editor, Palma
- FULLANA, P. (1994): “La ciutat del segle XIX”, en FULLANA, P. (coord.), *Els barris de Palma*, Ajuntament de Palma-Promomallorca, Palma, pp. 29-31.
- GONZALEZ, J. M. (2002): “De la renovación urbana a las políticas de rehabilitación. El caso del casco histórico de Palma. I: 1836-1943”, en BLÁZQUEZ, M., CORS, M., GONZÁLEZ, J. M. y SEGUÍ, M. (coords), *Geografía y Territorio. El papel del geógrafo en la escala local*, Universitat de les Illes Balears, Palma, pp. 143-154.
- GONZALEZ, J. M. (2006): Geografía urbana de Palma: la actividad turística en la forma y el desarrollo de la ciudad, en VIII Coloquio y Jornadas de campo de Geografía Urbana. Guía de campo, <<[http://www.uib.es/ggu/pdf\\_VIII%20%20JCGU/](http://www.uib.es/ggu/pdf_VIII%20%20JCGU/)>>.
- JOVER, G., MOREY, A. (2003): “Les possessions mallorquines: una modalitat d’organització de l’espai agrari i de l’explotació del treball”, en CONGOST, R., JOVER, G., BIAGIOLI, G. (eds.), *L’organització de l’espai rural a l’Europa Mediterrània: masses, possessions, poderi*, CCG, Girona, pp. 127-238.
- LADARIA, M. D. (1992): *El ensanche de Palma: planteamiento del tema, problemática, construcción y valoración de un nuevo espacio urbano, 1868-1927*. Ajuntament de Palma, Palma.
- LÓPEZ, J. F. y DÍAZ, M. A. (1985): *Del carro de parell a la informática: 150 años de la casa Alzamora*. Alzamora S.A., Palma.

- MANERA, C. (1990), “Industrialització sense revolució industrial. Mallorca, 1780-1880”, *Estudis d’Història Econòmica*, vol. 1, pp. 7-32.
- MANERA, C. (2000): “El factor humà, palanca del creixement a les Balears”, en ALENYÀ, M. (dir.), *Informe econòmic i social de les Illes Balears*, vol. 1., Caixa de Balears, Palma, pp. 317-344.
- MANERA, C. (2001a): *Història del creixement econòmic a Mallorca (1700-2000)*. Lleonard Muntaner, Palma. [127]
- MANERA, C. (2001b): “Renta de situació y desarrollo mercantil: el crecimiento económico de Baleares”, en GERMAN, L., LLOPIS, E., MALUQUER, J., ZAPATA, S. (eds.) *Historia económica regional de España siglos XIX y XX*, Crítica, Barcelona, pp. 441-475.
- MANERA, C. (2003): *El model històric de creixement a les Illes Balears: un intent de teorització*. Discurs de recepció del premi Catalunya d’economia, Lleonard Muntaner, Palma.
- MANERA, C. y MOREY, A. (2006): “La empresa en Baleares: flexibilidad y capacidad de adaptación al cambio económico: 1850-2000”, en GARCÍA RUIZ, J. L. y MANERA, C. (dirs.), *Historia empresarial de España: un enfoque en profundidad*, Lid, Madrid, pp. 79-112.
- MARIMON, A. (1994): “El primer raval de Palma”, en FULLANA, P. (coord.), *Els barris de Palma*, Ajuntament de Palma-Promomallorca, Palma, pp. 74-75.
- MARTÍNEZ CARRION, J. M. (1989): “Formación y desarrollo de la industria de conservas vegetales en España, 1850-1935”, *Revista de Historia Económica*, núm. 3, pp. 619-649.
- MERINO, J. (1994): “La Soledat. Història”, en FULLANA, P. (coord.), *Els barris de Palma*, Ajuntament de Palma-Promomallorca, Palma, pp. 537-539.
- MOLINA, R. (1998): “Blat, xeixa i pa de viena (Notes sobre la indústria farinera mallorquina: 1850-1914)”, *Estudis d’Història Econòmica*, núm. 15, p. 139-153.
- MOLINA, R. (ed.) (2000): *El ferrocarril a Mallorca: 125 anys*. Número monográfico de *Estudis d’Història Econòmica*, núm. 16.
- MOLINA, R. (2003): *Treball intensiu, treballadors polivalents. Treball, salaris i cost de la vida: Mallorca, 1860-1936*. Conselleria d’Economia, Comerç i Indústria, Palma.
- MOLINA, R. (2005): “Mallorca: un sistema ferroviario insular”, en MUÑOZ, M. (dir.) *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2 vols., pp. 585-616.
- MORENO, J. (1997): “Las transformaciones tecnológicas de la industria harinera española, 1880-1913”, en LÓPEZ, S. Y VALDALISO, J. M. (eds.) *¿Que inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*, Alianza Editorial, Madrid, pp. 213-248.
- MOREY, A. (1999): *Noblesa i desvinculació a Mallorca als segles XVIII i XIX: les repercussions de la legislació desvinculadora sobre els patrimonis nobiliaris*. Universitat de les Illes Balears, Publicacions de l’Abadia de Montserrat, Barcelona.

[128]

- MOREY, A. (2004): “Les transformacions econòmiques al segle XIX”, en BELENGUER, E. (ed.), *Història de les illes Balears. Del segle XVIII borbònic a la complexa contemporaneïtat*, Ed. 62, Barcelona, vol 3, pp. 139-156.
- MOREY, A. (2007): “La legislació desvinculadora: una oportunitat para racionalizar la gestió de los patrimonios nobiliarios mallorquines y retrasar su desmembración”, en ROBLEDO, R. y LÓPEZ, S. (eds.), *¿Interés particular, bienestar público? Grandes patrimonios y reformas agrarias*, Prensas Universitarias de Zaragoza, pp. 129-157.
- MOREY, A. (2008): “Fiscalidad liberal, cambios en la distribución de la carga contributiva y transformación del modelo agrario: Mallorca (1845-1900)”, en VALLEJO POUSADA, R., *Los tributos de la tierra. Fiscalidad y agricultura en España (siglos XII-XX)*, Publicacions de la Universitat de València, Valencia, pp. 527-550.
- MOREY, A., SERVERA, S. (2006): “Les petites empreses dedicades a l’exportació i transformació de productes agrícoles: els Picó de Felanitx (ca. 1850-1950)”, en *I Jornades de Patrimoni Industrial a les Illes Balears*, Fundació GESA/ENDESA, Museu de Mallorca, Palma, pp. 182-195.
- MOYA, J. (1912): *Mallorca Itineraria*. Imprenta Rotger, Palma.
- PEÑARRUBIA, I. (2001): *L’origen de la Caixa de Balears. Els projectes d’una burgesia modernitzadora (1882)*. Documenta Balear, Palma.
- POU, J. (1974): *Historia del puerto de Palma de Mallorca*. Diputación Provincial de Baleares, Palma.
- PUJALTE, F. (1999): *Transport i comunicacions a les Balears durant el segle XIX (1800-1890)*. Documenta Balear, Palma.
- QUINTANA, A. (1978): “Actividades económicas y urbanización en Mallorca”, *Trabajos de Geografía*, núm. 34, pp. 93-128.
- QUINTANA, A. (1979): *El sistema urbano de Mallorca*. Moll, Palma.
- ROCA, J. (1991): “La conjuntura de la Gran Guerra i les seves conseqüències”, en MANERA, C. y PETRUS, J. M., *Del taller a la fàbrica. El procés d’industrialització a Mallorca*, Ajuntament de Palma, Quaderns de Cultura Fi de Segle, núm. 8, pp. 149-158.
- ROCA, J. (2006): *Llana, vapors, cotó i negoci. Una aproximació a la indústria tèxtil a la Mallorca del vuit-cents: Can Ribas (1850-1885)*, Documenta Balear, Palma.
- ROCA i BUADES, I. (2006): *La ciutat dels records (Palma 1852-1943)*. M. Font, Palma.
- ROSSELLÓ VERGER, J. M. (1981): “Canvis de propietat i parcel·lacions en el camp mallorquí entre els segles XIX i XX”, *Randa*, núm. 12, pp. 19-60.
- SEGUÍ, M. (1990): *Arquitectura contemporànea en Mallorca (1900-1947)*. Col·legi Oficial d’Arquitectes de les Balears, Palma.
- TERRASSA, X. (2011): *El patrimonio desaparecido de Palma*. Tempora, Madrid.
- TOUS, J. (2002): *Palma a través de la cartografia (1596-1902)*, Ajuntament de Palma, Palma.

## Anexos

### Cuadro anexo 1: Empresas cercanas al ferrocarril ubicadas fuera del recinto amurallado (1891)

Empresa	Localización	Tipología
	Can Capes	Carpintería Metálica
La Semolera	Can Capes	Molienda de granos
José Beltrán	Hostalets	Fábrica tejas y ladrillos
Harinera Balear	Pont d'Inca	Fábrica de harinas a vapor
Gabriel Coll	Pont d'Inca	Fábrica Jabón
Juan Nicolau	Pont d'Inca	Almacenes vino y aceite
Pedro Cañellas	Pont d'Inca	Fábrica Licores
Antonio Crespí	Pont d'Inca	Comercio Frutos del País

[129]

Fuente: PEÑA, P. de A., *Guía manual de las Islas Baleares con indicador comercial* (1891).

### Cuadro anexo 2: Empresas ubicadas en las inmediaciones de la estación del ferrocarril (1928)

Almacenes y comercio de aceites	9	Granos, harinas y frutos del país	22
Abonos químicos	3	Industria textil y confección	8
Hierros y aceros	5	Industrias metálicas	12
Destilación de alcoholes	3	Suministro de maderas y materiales de construcción	20
Fabricación de alfileres	1	Talleres de automoción, bicicletas y carros	11
Fabricación de calzado y hormas	10	Productos químicos	6
Industrias alimenticias	14	Carbón	2
Fabricación y distribución de cemento	6	Talleres de maquinaria	10
Carpinterías y ebanisterías	9	Semillas y piensos	3
Curtidos y derivados	7	Varios	4

Fuente: *Anuario balear*, 1928.

### Cuadro anexo 3: Fábricas ubicadas en torno al eje norte de la vía férrea (1934)

Destilerías y comercio de vinos y licores	17
Productos químicos	4
Fábrica de cerillas	1
Industrias alimenticias	4
Fábricas de aceites	5
Fábricas de tejidos	2
Fundiciones e industria metalúrgica	2
Ladrillos y tejas	1

Fuente: BUREAU INTERNACIONAL DE EXPANSIÓN DEL COMERCIO Y LA INDUSTRIA (1935) y DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA (1934).