



Palau March.

el permís d'obres. Per indicacions fetes a l'informe municipal del mateix Alenyar, Joan March va haver de comprar per 14.597 pessetes a l'Ajuntament, un tros de solar públic per poder continuar, fins a les escales que duen a la Seu, el pòrtic d'ús públic que començava al principi del carrer de l'ara anomenat Palau Reial i abans General Goded. Hem de recordar que el solar on es va construir l'antic *Círculo Mallorquín*, ara seu del Parlament, també era de l'Ajuntament de Palma, fruit de la desamortització i destrucció del conjunt conventual de Santo Domingo.

L'obra, de la que avui en dia no tenim cap testimoni fotogràfic, va durar quatre anys i va consistir en un conjunt d'intervencions molt especials, com era l'obra mural de José María Sert i la decoració interior en la qual va col·laborar intensament l'antiquari Josep Costa, bon amic de Gabriel Alomar. Sobre l'edifici podem llegir una breu referència a la web de la Fundació March:

"En el edificio domina el lenguaje historicista, con fuertes influencias de los palacios barrocos mallorquines e italianos. También destacan la calidad de los materiales utilizados y la riqueza y

variedad de las decoraciones donde tuvo un notable papel el arquitecto Gabriel Alomar Esteve, que actuó como director de las obras".

Luis Gutiérrez Soto era un arquitecte nascut, format i arrelat a Madrid. Era molt conegut i prolífic, ja que va arribar a signar més de 600 obres. Curiosament també va ser jugador de futbol del Reial Madrid i sembla que marcava molts gols, per això l'anomenaven el "Pichichi" de l'arquitectura. A més del projecte del Palau March, va fer el del Palau Veri que no s'arribà a fer. Més tard a Mallorca va fer algunes cases privades a Formentor i als inicis del boom turístic va reformar l'Hotel Victòria i va construir l'Hotel Fènix al passeig marítim.

De la col·laboració d'Alomar en les obres del Palau no hem trobat cap documentació, excepte en les memòries del mateix Alomar en les que diu, criticant la vanitat professional de Gutiérrez Soto, que va haver d'encarregar-se dels cortinatges d'escaiola que cobreixen els murs de la sala de música imaginada per Sert. Els comentaris a la seva obra del palau del mateix Gutiérrez Soto no reflecteixen cap col·laboració d'Alomar:

"Al acabar la obra, me hicieron un homenaje inolvidable, todos los que en ella intervinieron: constructor, canteros carpineros, decoradores, incluso Sert, el gran pintor que decoró el techo de la escalera y el gran salón de música, y en el que, por su carácter exclusivista tuve mil peripecias jocosas en el transcurso de las obras".

El 24 de gener de 1946 el Palau fou inaugurat, segons explica el diari Última Hora: *"El banquero mallorquín don Juan March Ordinas dio ayer una fiesta íntima en su nuevo Palacio de la calle Conquistador (...) Los invitados recorrieron todas las salas del nuevo edificio, realmente espléndido y suntuoso".*

L'obra de March no va ser l'única de gran dimensió que es va fer en aquells primers anys de postguerra, però segurament va ser la més important. El control militar i falangista de les institucions de Ciutat era total, però encara que s'ha volgut veure un impacte ideològic del nou règim franquista sobre l'arquitectura, no està gens clar que a Palma el nou règim hi afectés cap obra rellevant d'aquell temps, exceptuant el monument de Sa Feixina, del que parlarem més endavant. Com diu Miguel Seguí citant a Lluís Domènech:

"La posguerra, como secuela del hecho irracional y lamentable de la guerra, no genera una arquitectura directa e íntimamente solidaria con el Régimen vencedor y desgajada del tronco que podríamos llamar tradición moderna de la arquitectura. Hubo, eso sí, un intento de definir una arquitectura para el nuevo Estado, pero esta tendencia fue débil y

confusa en el panorama, ya de por sí caótico, en el que se movía la propia cultura, y la definición ideológica no se corresponde en esta época, como en tantas otras, con los símbolos que ciertos lenguajes arquitectónicos pretendían representar."

Els arquitectes que feien més obra els anys 40 eren, per aquest ordre: Enric Juncosa, Carles Garau, Guillem Muntaner, Guillem Forteza, Francesc Casas, Josep d'Oleza, García Ruiz i Gabriel Alomar. Els arquitectes que havien liderat l'etapa anterior a la guerra civil, anaven minvant la seva obra per diferents raons d'edat, malaltia o mort. Gaspar Bennàsar va morir el 1932 i Francesc Roca el 1940. Guillem Forteza va anar deixant la seva feina en mans del seu col·laborador Carles Hack, mentre que Jaume Alenyar feia poca feina i seguia essent l'arquitecte municipal principal.

Aproximadament, fins a la meitat de la dècada dels 40 es va fer obra d'orientació racionalista. Al modernisme, que ja havia tingut el seu moment els anys 20 com a canón estètic de l'arquitectura, li seguirà els anys 30, convivint amb els eclecticismes i les alternances estilístiques, l'arquitectura de caràcter racionalista. Aquesta arquitectura tindrà com a referència el GATEPAC barcelonès i l'escola de la Bauhaus alemanya.

Durant aquells anys es va fer sobretot arquitectura privada per a ús particular, però també algunes iniciatives públiques importants, moltes d'elles encara dins la ciutat antiga. Una de molt important, que va

passar una mica desapercebuda, va ser la declaració de monument històric-artístic la Murada de la Mar:

“La Muralla del Mar es el único resto del recinto del siglo XVI que se conserva y aunque como tal elemento artístico en sí, o por los detalles que contiene, no ofrezca especial interés, es cierto que lo ofrece como formando parte de un interesante conjunto urbano en unión de monumentos tan importantes como la Catedral y el Palacio de la Almudaina, a los que sirve de basamento”.

Com explica Pilar Simón al seu estudi sobre l'evolució de les actuacions a la murada al llarg del segle XX, el Ministeri d'Educació Nacional passaria a exercir la tutela del monument, mitjançant decret de 21 de setembre de 1942.

Quant als edificis públics, cal destacar que arquitectes consagrats també varen fer alguna obra pública. Francesc Casas intervingué en la delegació d'hisenda i en l'Edifici per a la Comandància de Marina en el passeig Sagrera. També va fer –encara que per encàrrec privat i una mica més tard– l'Hotel Maricel a Ca's Català. L'arquitecte Cases Lamolla, va fer l'edifici de Correus juntament amb l'enginyer Francesc Pou, mentre que Guillem Forteza feia el mercat de Pere Garau.

Carlos Garau Tornabells, arquitecte molt actiu, feia molta obra particular i alguna privada d'ús públic com la Clínica Rotger del carrer General Riera que ara ja no existeix, en el temps que el seu cunyat i adversari històric de Joan March, Manuel Salas Sureda, moria a Palma el 1942. També va ser l'arquitecte de l'Estadi Lluís Sitjar, així

com de la Casa Provincial de la Infància, també al carrer General Riera. En aquesta zona de la ciutat i juntament amb altres edificacions de diferents èpoques, es va anar configurant una **“ciutat assistencial”** que encara perdura. Totes aquestes edificacions eren a l'Eixample, que creixia molt caòticament.

Antonio Garcia-Ruiz Rosselló, militar i arquitecte, fill del militar del qual ja hem parlat molt perquè va ser el Governador Civil durant els primers mesos el Cop d'Estat, va fer la Sala Augusta, on havia estat la presó de Can Mir, a l'Avinguda que actualment encara du el nom de Juan March Ordinas. També l'enginyer militar Baltasar Montaner del que ja hem parlat, va dirigir les obres de l'hospital de Sant Joan de Déu a vorera del mar, projectat el 1942 per Sixto Illescas Miroso, antic membre del GATEPAC.

Durant aquests anys de postguerra Joan March i Gabriel Alomar aniran construint una amistat degut a les feines que els March li van encarregant al llarg dels anys. La primera important a 1942 serà la reforma del palau de Can Ayamans de Lloseta i poc després la reforma de S'Avall. Més tard trobarem a Joan March i Gabriel Alomar col·laborant en la reforma de l'interior de Palma, el projecte urbanístic més important de la postguerra i del que parlarem al següent capítol.





Alomar lidera la reforma de Palma amb l'ajuda econòmica de Joan March



Fotografia dels anys 50 de l'asfalt de l'avinguda Jaume III. Font: Arxiu Municipal de Palma.

Desaparegut Gaspar Bennazar l'any 1932, i minvada la força creativa del seu rival Guillem Forteza, el principal urbanista de Palma entre els anys 40-70 serà l'arquitecte Gabriel Alomar Esteve, que a través del seu Pla de Reforma de Palma recollirà el testimoni de liderar la construcció de la ciutat moderna. Alomar era nebot de l'escriptor i polític exiliat Gabriel Alomar Villalonga, mort a Egipte el 1941. Compromès amb la defensa de la cultura pròpia, també va ser un dels 151 intel·lectuals mallorquins que signaren, molt poc abans de la Guerra Civil espanyola, la famosa *Resposta als catalans*, un manifest a favor de la recuperació de la llengua i la cultura catalana a les Balears.

Les circumstàncies de la postguerra el dugueren a prendre part – juntament

amb els arquitectes mallorquins més reconeguts- al congrés d'arquitectes falangistes que es va fer a l'Escorial el juliol de 1939. Aquest mateix any va dissenyar el monument de Sóller als caiguts en la guerra, monument sobre el qual ARCA va escriure: *"Como si de la fachada de un templo griego se tratase, magníficamente trabajado sobre una escalinata de la que se levantan unas columnas cuadradas que soportan un dentellón con una inscripción"*. Alomar també havia dissenyat, en el marc del seu Pla de Reforma, una obra monumental a la Plaça d'Espanya palmesana, però no va ser acceptada.

Des de principis dels anys 40, Alomar va mantenir una excel·lent relació amb el financer Joan March i la seva família, seguint l'estela de la feina de Guillem Forteza, quan aquest passava més estades a una clínica de Barcelona que



Gabriel Alomar Esteve. Foto cedida pel seu nét Gabriel Alomar Garau.

li impediéssin exercir la professió. L'admiració d'Alomar per Forteza li feia prendre compromís per una arquitectura diferent de la que es venia fent normalment a Mallorca. Així s'expressa en el prefaci que va escriure per al llibre de 1946, homenatge a aquell important arquitecte.

En els anys posteriors Alomar va destacar per la seva curiositat i capacitat intel·lectual, que li dugueren a viatjar molt i a cursar estudis al prestigiós *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) dels Estats Units. També li dugueren a participar activament al capdavant d'importants organismes nacionals i internacionals en defensa del patrimoni arquitectònic i els seus entorns, com veurem al llarg de la nostra Biografia. Així mateix, va participar en la redacció de la qual seria la primera Llei del Sòl espanyol de 1953, i en la declaració del centre històric de Palma com a conjunt històric-artístic en el 1964.

Segurament, la petjada més important de l'obra d'Alomar a Palma fou el seu projecte urbanístic de reforma. La Comissió Gestora Municipal, en reunió del 7 de febrer de 1940, en el punt 24 de l'ordre del dia, aprovà les bases per a un concurs d'avantprojectes per a la "*reforma interior de esta ciudad, de su Ensanche y de la Zona de Extensión*". El concurs havia estat proposat pel regidor i arquitecte municipal Francesc Casas. La reforma que s'havia de fer era principalment de la ciutat intramurs. En realitat, però, consistia a reprendre el fil de la reforma que havia quedat bloquejada després del conegut i impossible Pla Bennazar de l'any 1917, i en recuperar les idees més teòriques de Guillem Forteza. El Pla Bennazar, sobre el qual hem tingut ocasió de parlar, tenia una gran dosis d'imaginació i fantasia destructiva-constructiva. El 1940 només s'havia realitzat un tros de l'actual carrer de la Constitució. Val a dir que les idees de Forteza sobre la

reforma del centre de Palma eren semblants a les de Bennazar, però potser no tan radicals.

L'encàrrec de l'Ajuntament també consistia a retocar certs aspectes de les alineacions dels carrers de l'Eixample, i donar solució a les urbanitzacions "salvatges" que havien sorgit a la perifèria, denominada *Zona de Extensión*. El jurat del concurs estava presidit pel batle de Palma Gabriel Riera, més dos arquitectes rellevants de l'Ajuntament de Barcelona, Amadeu Llopart i Joaquin Vilaseca. Vilaseca havia fet un pla de reforma interior a la Ciutat Vella de Barcelona el 1932 i l'altre el faria més tard, el 1941. També feien de jurat l'enginyer de camins i germà de Guillem Forteza, Miquel Forteza, i l'arquitecte Enric Juncosa.

Aquest jurat va emetre el seu veredictes el 23 de gener de 1941, donant com a guanyador a Gabriel Alomar Esteve, que s'havia presentat al concurs amb el lema "**Plan Regulador**". El segon premi va ser pel projecte de l'enginyer Antonio Parietti i el mateix Francesc Casas, que es presentaren amb el lema "**Resurgere**". Una tercera opció fou la presentada per dos arquitectes: Roberto Oms i Enrique Matas, amb el lema "**Urbis**", i la quarta i última la que es presentà amb el lema "**Mallorca**", de l'arquitecte Berenguer Ramon Carreras. També s'hi havia presentat una proposta dels arquitectes de Madrid Fonseca, Cabanyes i Subirana, però va entrar fora de temps. La tercera i la quarta no reberen distinció. Sabem que Guillem Forteza també havia redactat un projecte, però no el va presentar perquè el seu germà

formava part del jurat. El projecte guanyador, després de passar per un període d'exposició pública i informades les al·legacions per l'arquitecte Enric Juncosa, va ser aprovat per l'Ajuntament dos anys després, el 12 de febrer de 1943, amb el nom de **Plan de Ordenación General**.

A hores d'ara no hem pogut accedir als detalls del concurs, ja que l'expedient sembla extraviat. Ens hagués agradat especialment conèixer de primera mà el projecte de Casas i Parietti, que sembla ser que propugnava el manteniment dels carrers i edificis històrics, així com la protecció del Teatre Líric dins la remodelació de l'Hort del Rei. Miquel Àngel Llauger, al seu llibre sobre les rondes de ciutat, diu que el projecte d'Alomar no incloïa una via de circumval·lació, cosa que pel que sembla sí que feia el de Casas. Després es va incloure a petició de Miquel Forteza.

En el seu interessant llibre "**La Reforma de Palma**", publicat el 1950, Alomar Esteve ens explica els elements estratègics que perseguia el seu Pla: la millora econòmica, circulatòria, higiènica i estètica de la ciutat. El més important eren les vies circulatòries per facilitar l'accés a tota classe de vehicles que hi havia a Palma. Alomar seguia la filosofia dels *sventramenti* que ja havia proposat Bennazar i, més tard, també Forteza, encara que més moderada. La idea d'obrir "en canal" la ciutat antiga ja feia 30 anys que es contemplava als diferents plans urbanístics municipals. Consistia a obrir, d'esquerra a dreta i de baix a dalt, unes vies amples que



Plànol de Josep Ferragut del llibre d'Alomar.

facilitessin la circulació del tràfic rodat. La idea estava basada en les projeccions de creixement del nombre de vehicles i en la necessitat d'afluència al centre de Palma des de les barriades i des de la Part Forana, cosa que es veia bona per al desenvolupament econòmic de la ciutat.

En total, Alomar proposava 12 intervencions, algunes de les quals venien imposades per les bases del concurs, bé perquè hi havia un interès municipal o bé perquè formaven part de plans parcials ja en marxa, com per exemple la construcció del Mercat de l'Olivar, que feia més de 30 anys que estava en la ment de tots i sobre el que s'havien fet diversos projectes.

Aquesta filosofia d'entrar als centres de les ciutats per mitjà de la construcció de grans vies circulatòries no era realment provocada per la demanda dels automobilistes, ja que la idea de Hausmann a París o de Cerdà a Barcelona eren d'abans que l'automòbil fos usat habitualment. A les Balears, l'any 1935 hi havia matriculats 382 cotxes, i durant els següents deu anys, fins al 1946, la mitjana de cotxes matriculats no passava de 40 per any. Concretament, l'any del concurs de la Reforma de Palma s'havien matriculat tan sols 48 cotxes. En canvi, les xifres de matriculacions es comencen a disparar a partir de 1953, amb 799 cotxes. Per tant, ens trobem amb una política urbanística de mobilitat que no

prové d'una pressió de la demanda del sector de l'automòbil, sinó d'un corrent internacional pel qual calia dotar a les grans ciutats d'avingudes fàcils per a les noves edificacions, els nous comerços i la circulació de vehicles de tota classe, especialment dels tramvies.

Una de les experiències més vinculades amb Palma era la de l'urbanisme que es feia a Barcelona, urbanisme que tots els nostres arquitectes coneixien, des de Calvet a Bennazar, Forteza o el mateix Alomar. Ja el 1859 Ildefons Cerdà proposava per a tota la Ciutat Vella seguint les passes de Hausmann a París, dues vies ràpides a l'esquerra i a la dreta del centre històric, per connectar amb el seu Eixample, així com un eix transversal.

A Barcelona, l'única via ràpida que es va fer va ser la de la Via Laietana, inaugurada l'any 1908 curiosament per Antoni Maura, fet recordat per la plaça que duu el seu nom, en el punt on va a parar l'avinguda de la Catedral.

El projecte palmesà de l'avinguda de Jaume III no començaria fins a 1949. Aquesta reforma –la número 1–, va ser la més important, i avui constitueix l'artèria comercial més atractiva de Ciutat. La intervenció urbanística, en certa manera ja prevista per Forteza però diferent a la proposada per Bennazar, consistia en la creació d'una ampla via circulatòria i comercial que connectava la barriada de Santa Catalina amb el centre de la ciutat. També implicava la urbanització del lloc conegut com l'hort d'en Moranta, de manera que *"quedan espléndidamente valorizados estos terrenos, cuya situación es inmejorable, teniendo una extensa*

fachada al Paseo de Mallorca, con vistas al mar" (La reforma de Palma, pàg. 50).

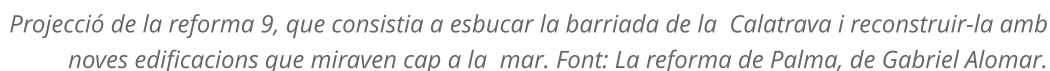
L'empresa encarregada d'executar la reforma seria Edificios y Urbanizaciones SA (EUSA), establerta uns anys abans per Alomar juntament amb l'arquitecte Josep Ferragut i altres persones. L'operació seria finançada per Joan March a canvi de quedar-se amb el 50% de les accions. Una vegada acabada la urbanització, ja preparada per a construir els edificis de pisos, Joan March va vendre els solars que li pertocaven. Així naixia una de les zones de Palma que amb el pas del temps ha resultat de més èxit comercial i urbanístic, i que encara conjuga un cert equilibri entre la vida residencial i la vida turística.

Curiosament, al dibuix que apareix al llibre sobre la reforma de Palma, titulat "Perspectiva de la Reforma nº 1", les voreres del llit del torrent de sa Riera apareixen enjardinades, de manera molt semblant a l'aspecte que presenten en l'actualitat. Això sorprèn una mica, ja que en els anys 90 el llit de la Riera va patir molts anys d'abandonament perquè la competència de la gestió era de l'Exèrcit i no el cuidaven. Fins i tot, el 1987 es va projectar cobrir el torrent i fer-hi un aparcament subterrani. Sortosament, la zona va acabar amb un projecte molt semblant al que havia proposat Alomar i que fins avui ha tingut prou èxit. L'altra gran intervenció del Pla Alomar serà la del Mercat de l'Olivar, de la qual parlarem en el pròxim capítol.





La impossible reforma interior de Palma



En el capítol anterior hem conclòs que la reforma urbanística més important del Pla Alomar va ser la que obria, des del torrent de sa Riera, una via cap al centre, la coneguda avinguda de Jaume III. Encara que l'arquitecte Guillem Forteza ja s'havia referit a aquesta via, la proposta d'Alomar va ser, realment, la més innovadora, ja que els plans anteriors no la contemplaven en detall. A més, va ser de les poques propostes de la primera meitat del segle XX que es va executar amb èxit, econòmic i funcional, i amb un reconeixement que arriba fins avui, malgrat algunes

crítiques de caire estètic o de mobilitat. Així i tot, es tracta d'una reforma l'execució final de la qual no va resultar fàcil. Com va escriure el mateix Alomar a les seves memòries, després que s'intentés –sense èxit– que tots els contractistes importants de Ciutat s'agrupessin per crear una empresa forta per fer les reformes de Jaume III i del Mercat, l'arquitecte es va veure pràcticament sol: *"En aquel momento yo me hallaba prácticamente solo (los concejales partidarios de las reformas estaban acobardados) y muchos me consideraban el enemigo público número 1 de la ciudad."* (*Memorias de un urbanista, 1939-1979*, pàg. 42).

La plaça Major, l'any 1940, era el fruit de moltes intervencions que s'havien dut a terme durant els darrers cent anys. Les intervencions principals havien estat l'enderrocament de la casa de la Inquisició, l'any 1823, i del Convent de Sant Felip Neri l'any 1854, peces claus de la ciutat conventual que en cert sentit era Palma. El projecte de la nova Plaça Major seguia el model de moltes places espanyoles porticades, com per exemple la Plaça Reial de Barcelona. Gabriel Bibiloni, al seu imprescindible llibre *"Els carrers de Palma"*, ens dóna molts detalls de la seva evolució. L'any 1940, per a molts, era "plaça", ja que allà hi havia la peixateria central i tot el mercat d'altres productes, que havia estat traslladat anteriorment des de la part baixa de Palma. Amb la reforma número 5 del Pla Alomar, la plaça es completa amb unes entrades que tenien uns arcs més grans i amb unes escalinates que la connectaven amb La Rambla. No va ser fins al 1951 que el mercat de la plaça Major es traslladà a la plaça de l'Olivar. La plaça Major dissenyada per Alomar es va anar acabant, fins que l'any 1973 es construïa un pàrquing als soterranis, que trencaven el túnel que connectava la plaça d'Espanya amb el camí de rondes d'avall la Seu.

La necessitat d'un mercat central ja es venia plantejant des de feia anys. El nou mercat hauria d'estar a la plaça de l'Olivar, com finalment va succeir. Gaspar Bennazar l'any 1914 i Guillem Forteza l'any 1935 havien fet ja diferents projectes arquitectònics que no s'havien concretat. Finalment es va dur a terme el de Vicente Valls i Gadea, arquitecte municipal de València.

Durant les obres es feren adaptacions dels arquitectes Juncosa, Garcia Ruiz i el mateix Alomar. Per a fer possible el mercat calia comprar, expropiar o enderrocar un munt de cases i obrir nous carrers, amb la idea d'higienitzar la ciutat. La reforma era important perquè perseguia un doble objectiu: crear un nou espai de mercat i deixar la plaça Major com una plaça de passeig, d'encontre i activitats públiques. En les memòries d'Alomar, ja citades, l'arquitecte no dóna gaires explicacions en relació amb aquesta reforma, perquè la dóna per projectada per altres, *"... por lo cual nos limitamos a introducir dicho proyecto como una de las reformas parciales"* (La reforma de Palma, pàg. 54)

A part d'aquestes dues importants reformes –la de Jaume III, la de la plaça Major i la del mercat de l'Olivar– les altres es varen donar per impossibles. Unes tenien un caràcter circulatori i altres un caràcter urbanitzador. La reforma número 3 consistia a connectar el port de Palma amb la plaça d'Espanya mitjançant una via que transcorria des del final del Born –la font de les Tortugues–, fins al carrer dels Oms i d'allà a la plaça d'Espanya.

Ja feia anys que es necessitava un accés més directe de les estacions del ferrocarril al port. De fet, aquesta és la causa per la qual es va fer el túnel que anava pel centre de la ciutat i sortia per un portal de la murada enfront de la mar. Alomar no explica en detall aquesta reforma, ja que també havia estat dissenyada per altres persones (Fonseca, Cabanyes i Subirana), i tampoc la veia urgent. Segons sembla, la via que sí que es volia obrir era una

paral·lela a Sant Jaume i que transcorria pels jardins posteriors dels carrers de Can Cavalleria, Ermità o Gavarrera. També sembla que travessava el convent de Santa Magdalena, com ho feia el carrer de Sant Jaume en el temps en què la Riera travessava la ciutat. Aquesta reforma no es va dur a terme.

Alomar va dissenyar altres vies circulatòries amb la idea de connectar la part baixa de Palma amb la part alta, idea ja explorada per Bennazar i Forteza. La reforma número 4 consistia a fer una mitja rotonda que anava del principi del carrer de Sindicat fins a la Rambla, passant per davall el carrer de Sant Miquel. Alomar ens diu: *"Esta importantísima reforma tiene por causa la absoluta necesidad de comunicar la Ciudad alta con la Ciudad baja, en pleno centro urbano"* (ibid.). Aquesta reforma tampoc no es va fer.

La reforma número 7 consistia a obrir una via ampla, semblant a la de Jaume III, que anava des de la nova rotonda que se situava al principi del carrer del Sindicat, cap a la porta de Sant Antoni, directament orientada en la direcció de la carretera de Manacor, amb la finalitat de potenciar la creació d'un *"foro agrícola"*, en paraules d'Alomar. Tampoc no es va fer.

Sobre aquestes reformes circulatòries és interessant repassar les memòries del seu autor: *"La idea básica de mi Plan podía parecer, a primera vista un disparate: tres nuevas vías arteriales convergiendo radialmente hacia el centro geométrico, que peligraba convertirse en un punto de congestión circulatoria. Pero mi intención era precisamente la de*

reducir al mínimo la circulación en todo el casco antiguo salvo en estas arterias, como medio para 'peatonizar' relativamente los sectores urbanos limitados por estas arterias (aunque la palabra peatonizar no se acuñaría hasta muchos años después)." (Memorias de un urbanista, 1939-1979, pàg. 21).

Pel que fa a la reforma número 8, la idea era ampliar el carrer de Socors per arribar, per una part, fins a la gran rotonda de la qual hem parlat, i, per altra part, empalmar amb la carretera de Llucmajor. La reforma tampoc no es va dur a terme.

Les reformes número 2 i 9 eren similars, però estaven als dos extrems de la ciutat. La 9 consistia a esbucar totalment la barriada de la Calatrava i reconstruir-la amb noves edificacions que miraven cap a la mar. El mateix es volia fer amb el Puig de Sant Pere. Com és sabut, aquestes dues reformes tampoc no es varen dur a terme. Ja el mateix Alomar, en les seves memòries, diu que l'Ajuntament, a les bases del concurs, obligava a introduir-les al planejament, però que ell estava *"totalmente convencido de que estas reformas nunca se llevarían a la realidad."* (Memorias de un urbanista, 1939-1979, pàg. 20).

Finalment quedaven altres reformes circulatòries al centre de Palma, que també es varen donar per impossibles. Les reformes 10, 11 i 12 perseguien connectar millor la plaça de Cort amb el Born, és a dir connectar les dues zones més populars de la ciutat. Cal que recordem que aquests projectes es trobaven ja als plans de Gaspar Bennazar i de Guillem Forteza. La idea



Plaça Major, 1955. Fons Guillem Mas, ASIM.

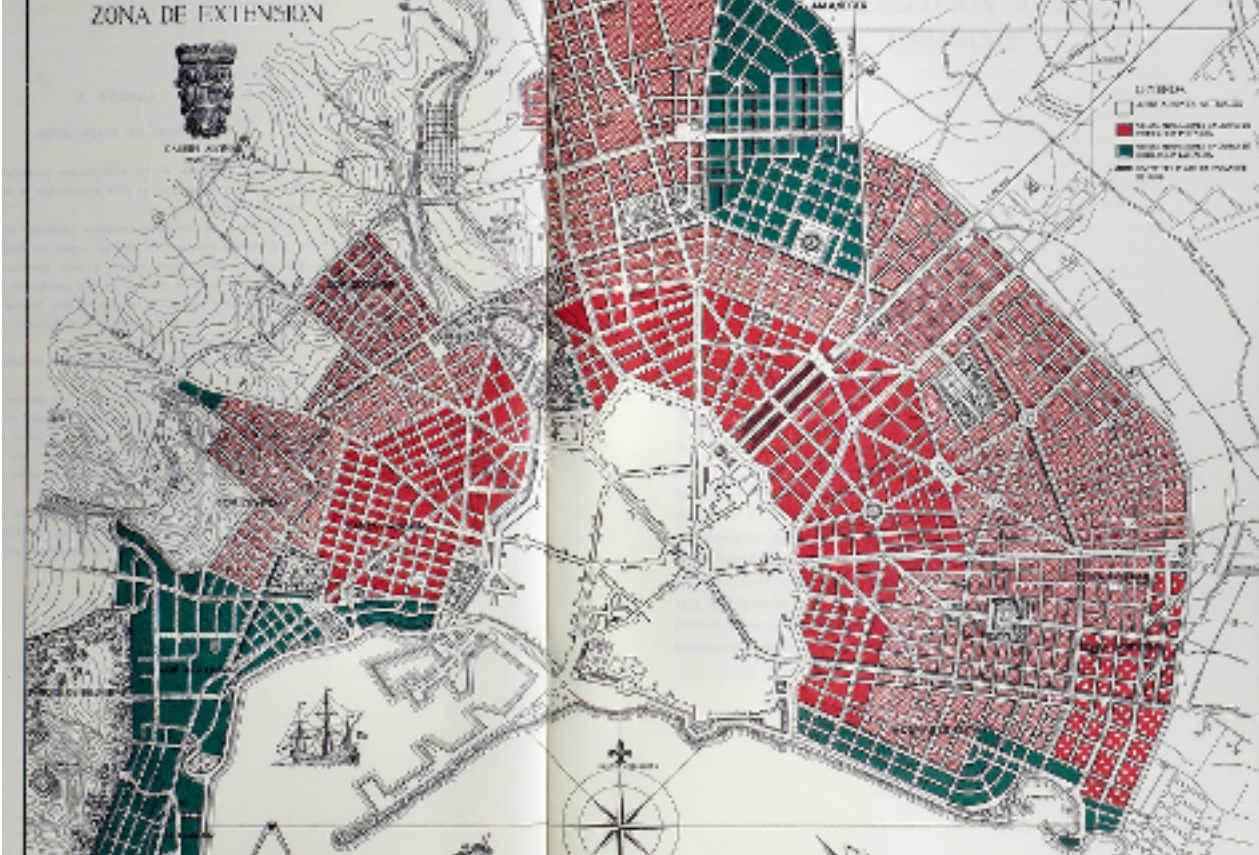
implicava tomar moltes cases, cosa que resultaria molt complicat.

Tres conclusions es poden formular en relació amb el Pla Alomar i la seva funció en la reforma de Palma. La primera és que, després de 40 anys d'aprovat el pla de l'Eixample, els polítics, inversors i constructors encara s'estimaven més invertir "dins murades" que al mateix Eixample. Les tres reformes importants es fan a dins mateix de la ciutat. Una altra conclusió és que les reformes que finalment es varen dur a terme van ser possibles perquè s'utilitzava la fórmula de la concessió privada mitjançant concurs públic. Com les reformes circulatòries no deixaven grans beneficis i suposaven molts problemes, es varen deixar per més endavant, malgrat que no s'arribarien a realitzar. Com diu Alomar al seu llibre sobre la reforma de

Palma: *"Un negocio de esta clase, sin embargo, no resulta claro, por ofrecer el gran inconveniente de un considerable desembolso inmediato para ser recuperado dentro de un plazo muy largo, precisamente en circunstancias como las actuales, de poca estabilidad económica."* (La reforma de Palma, pàg. 62). La tercera conclusió, més general, és que des del Pla Calvet de l'any 1902, passant pel de Bannasar del 1917 i el d'Alomar del 1943, podem dir que, en tots ells, els ciutadans, empresaris i administradors de la ciutat estan majoritàriament convençuts de la bondat dels seus plans, però la realitat és molt més complexa del que aquells esperaven, de manera que cap dels plans esmentats acaba executant-se completament. En el pròxim capítol veurem les interessants idees que planteja Alomar sobre l'Eixample.



La necessària reforma de l'Eixample



Reproducció del llibre "La reforma" de Gabriel Alomar.

Hem de recordar que el gran projecte de la ciutat de finals del segle XIX era esbucar les murades i edificar la **Ciutat Nova**, és a dir, "**eixamplar**" la ciutat existent. El 1902, l'Ajuntament havia decidit aprovar el Pla Calvet, un pla urbanístic radial que partia de les grans vies existents, herència de l'època romana, que comunicaven la ciutat antiga amb la part forana.

Des de 1902 a 1943, any en què s'aprovà el Pla de Reforma de Palma, l'Eixample havia anat creixent de manera caòtica. Durant aquests anys,

es construïren alguns edificis, tant públics com privats, entorn de les Avingudes i en altres indrets, sense una estratègia clara ni constant. En són alguns exemples edificacions privades notables com Can Segura o Can Maneu, així com altres públiques que encara perduren: l'Institut, la Caserna d'Enginyers, l'Escorxador, la Clínica de Jesús o la Plaça de Toros. Aquestes intervencions aïllades, que creixien *com a bolets* en un entorn encara desolat, no resultaven suficients per atreure els inversors privats, més interessats a edificar dins la ciutat antiga.

L'article "L'art de construir les ciutats", escrit per Guillem Forteza l'any 1921, sentenciava: «*Si del monstruós eixamplament de Barcelona s'ha pogut dir que era una deshonra d'Europa, del nostre, si mentalment l'unim amb la renovació de Roma, el nou cementeri de Gènova i altres engendres veïns podem dir, sense por a equivocar-nos, que és una afronta del Mediterrani*» (Seguí, pàg. 245).

Val la pena recordar el ja citat article de Gabriel Alomar a la revista La Nostra Terra (1935): «*Un estudi detingut de la causa primordial per la qual la nostra eixampla té aquest desgraciadíssim aspecte de pobresa urbanística ens duria a la conclusió que no és, com a primera vista sembla, la paupèrrima categoria artística i econòmica de la majoria de les edificacions que fins al present s'han aixecat en els seus carrers, sinó la manca absoluta de certs elements arquitectònics que anomenam de "caracterització urbanística"*».

La idea que Palma havia de construir la Ciutat Nova mai no va acabar de calar, en part per la manca de motivació

col·lectiva per créixer sobre el nou espai urbà que s'havia generat entre els torrents de la Riera i Can Barbarà. Malgrat les oportunitats que aquesta nova àrea oferia, l'interès continuava centrat en la construcció dins Ciutat, tal com demostra l'arquitectura prèvia a la Guerra Civil, i al costat de la mar, tant a ponent, en barriades com Santa Catalina, Son Armadams, El Terreno i Portopí, com a llevant, a Es Molinar, Ca'n pastilla i s'Arenal.

Altres zones atractives de creixement eren els voltants de les estacions de ferrocarril, que concentraven una intensa activitat comercial, com ara lesAVINGudes, Bons Aires, Arxiduc, la Plaça de Toros i Marquès de Font Santa, o les zones més industrials, a les barriades on es situaven tallers i fàbriques, com ara Pere Garau, Son Gotleu, la Soledat, Foners, el Rafal Vell, Son Fortesa i Camp Redó. Als anys 40, aquestes àrees aglutinaven un 70% de les 110.000 persones que vivien a Palma, mentre que el 30% restant es concentrava a la ciutat antiga (La Reforma de Palma, pàg. 78).



Plaça de toros.

En el seu Pla sobre l'Eixample, Alomar destacava que el principal problema territorial de l'època eren les urbanitzacions il·legals que havien anat apareixent fora del límit del Pla Calvet, recolzades en la manca d'ordenances que prohibissin la seva proliferació. La facilitat de particulars i constructors per construir fora de l'eixample establert donà lloc a un urbanisme salvatge. En la dècada dels 40, hi havia a Ciutat unes 15.000 vivendes, de les quals unes 4.000 eren unifamiliars, moltes d'elles construïdes a l'Eixample (dades del cadastre recollides a eblancooliva.com).

El principal objectiu de les propostes d'Alomar era posar ordre en el caos existent, incloent-hi les urbanitzacions il·legals en un eixample més extens i establint un límit clar que separàs l'àmbit urbà del rural mitjançant una via de cintura que "tancàs" la ciutat nova. Aquesta idea evolucionaria més tard, concretament l'any 1958, de la mà de Miquel Forteza, germà de Guillem, amb la carretera de la via de cintura, cinturó que passaria també per davant la mar en el posterior passeig marítim i, el 1967, per davant la Seu per arribar fins a l'aeroport de Son Sant Joan, que el 1965 ja té un tràfic de dos milions de passatgers.

La ciutat havia tardat 30 anys a tomar la murada de pedra que l'asfixiava. El que no se sabia era que, anys després, acabaria envoltada d'una nova "murada" de cotxes, més forta que la primera.

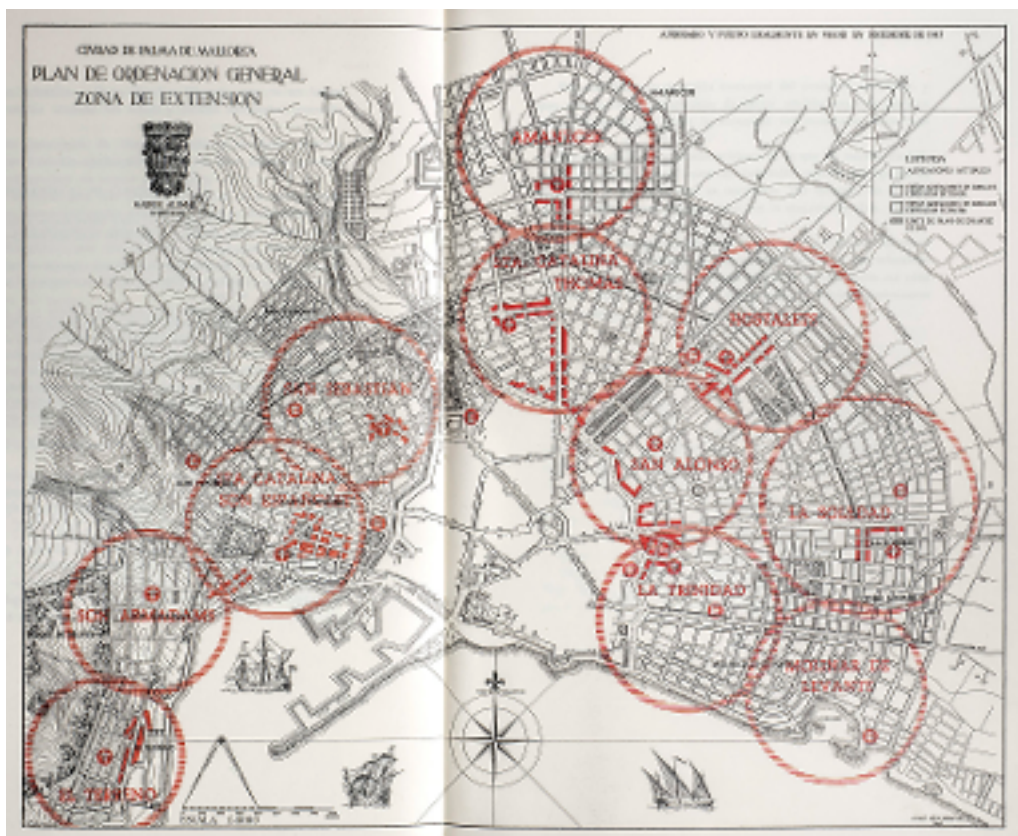
Però la part més innovadora de la proposta d'Alomar sobre l'Eixample potser no va ser la de caire urbanístic,

sinó aquella emmarcada en l'àmbit social, que ell anomenava "*La nucleización social del ensanche*" (Pa 87 op. cit). D'aquesta part en parlarem en capítols següents i repassarem l'estructura social de Palma als anys 40.

Abans de tancar aquest capítol, hem de dir algunes paraules sobre el Port i l'Aeroport, peces urbanes que no estaven en els plans de l'eixample i que depenien de l'Estat, però que s'anaven transformant i que arribarien a ser determinants pel creixement de la ciutat.

En els anys 40, el port de Palma encara era fruit de la reforma executada per Emili Pou, des de 1870 fins a 1900. Pou, primer director de la Junta d'obres del Port creada el 1872, fou qui modernitzà i allargà el moll comercial, posant ordre al mollet de davant la Llotja i impulsant les modernes drassanes.

El 1940, el Port era essencialment el mateix que a 1900 i no canviaria radicalment fins a finals dels anys 50, com es pot veure a la [Carta Històrica de Palma](#). Des de 1900, s'havien dut a terme alguns projectes fallits: el de 1913 de l'enginyer Pedro Garau, que ja preveia un creixement important del Port i del que només es realitzà el famós passeig de la Ribà; el de 1917 de Gaspar Bennàzar, del que ja hem parlat abans i que no es va executar; o el projecte d'expansió de Joan Frontera, de 1931, frenat pel començament de la Guerra Civil. El 1938, amb el projecte de Pedro de Benito, es començà a parlar del Dic de l'Oest, transformant la visió del Port. Mentrestant, en el període dels anys 30, es feren algunes



Plànol sobre la nucleització de la ciutat del Pla Alomar de 1943.

obres de millora com el moll de davant la Llotja, de 1935.

Amb el nomenament de Gabriel Roca com a nou director, l'any 1940, el Port començà un gran desenvolupament de la zona portuària, encara que no totes les seves idees es varen realitzar. En el projecte de 1940 (veure fig 2), Roca integrava en bona part les propostes de Bennàzar i Pedro de Benito, orientades a fer realitat la idea del passeig marítim, amb una immensa zona portuària des de Portopí fins al Molinar i un port davant la Seu.

Les obres començaren l'any 1941, amb el dic de l'Oest i un mollet a la

desembocadura de la Riera, al costat del Jonquet. Poc a poc, s'obrí camí la via connectora que, per trams, es convertiria en una carretera d'enllaç entre el moll de San Carlos i el port comercial. Ja al 1949 i presidint Gabriel Roca el Foment del Turisme, la carretera anà donant pas a un dels projectes més importants de la ciutat: el Passeig Marítim, al que dedicarem més atenció en capítols futurs.

L'altra manera de sortir i entrar a Mallorca era l'aèria. A partir del vol heroic de Salvador Hedilla, que cobrí el trajecte Barcelona-Palma el 1916, els esforços per establir un pont amb la península varen ser continus. Aquesta

Madrid. Durant la Guerra Civil, l'aviació privada quedà congelada i fou l'aeroport de Son Sant Joan el que s'emprà com a base militar. Acabat el conflicte, l'aeroport de Son Bonet repregué l'aviació comercial i, a partir de 1939, els vols cap a la península (València, Madrid o Barcelona) passaren a ser diaris. L'any 1946, Son Bonet ja funcionava normalment com a aeroport de trànsit nacional i internacional, amb companyies aèries tan rellevants com Iberia o Lufthansa i amb un tràfic de milers de passatgers anuals.

El 1934, s'obrí a l'incipient aeroport de Son Bonet una sucursal de l'escola d'aviació de Barcelona, que donà inici a una sistemàtica millora dels vols i que impulsà, l'any 1935, el primer trajecte a



Detall de l'aeroport de Son Bonet a la foto aèrea de 1956. Font: SITIBSA.



El turisme torna amb força



Cartell "Luna de miel en Mallorca", 1950. Foment de Turisme.

Recordam que el turisme a Ciutat havia estat una activitat creixent abans del juliol del 1936, malgrat les condicions econòmiques internacionals adverses a causa del crack de 1929. Com sabem, aquest progrés es va veure tallat de cop pels fets de la Guerra Civil i la Segona Guerra Mundial. Tot un símbol

dels primers temps del turisme, el Gran Hotel, es transformà el 1941 en la seu de l'Institut Nacional de Previsió. Altres establiments tampoc tornarien a obrir les seves portes. També l'Hotel Formentor patí una crisi i no va tornar a aixecar el cap fins a finals dels 50. Personatges il·lustres de tota mena sortiren de Palma per causa de les guerres.

Acabada la guerra europea i enterrat el feixisme alemany i italià, Franco tenia totes les cartes contra ell. Els països vencedors no volien col·laborar amb el seu règim i li declaraven la guerra econòmica amb el tancament de mercats i fronteres com ara França. L'ONU no el reconeixia com a país democràtic. Paradoxalment, el seu anticomunisme el va salvar de l'estrangulament, gràcies al suport que va rebre dels EUA, primer sota mà i després obertament, quan ja va pactar el 1953 establir a Espanya les bases militars nord-americanes a canvi d'entrar a l'ONU.

L'estratègia d'autarquia econòmica del franquisme seguia matant de fam als espanyols fins que va sortir, quasi espontàniament, la idea de tornar al turisme com a solució econòmica i com a estratègia diplomàtica. Així, el 1951 es va crear el Ministeri d'Informació i Turisme i el primer delegat provincial de Balears de la màxima institució turística estatal en seria Francisco Soriano Frade, membre destacat del franquisme de l'època. La interpretació més comuna era que el franquisme anava a utilitzar el turisme per a reforçar el seu règim, encara inestable en la nova conjuntura europea:

"Sin embargo, hay que reconocer que en los años del aislamiento internacional (1946-1950) el Régimen se dio cuenta que el turismo se había convertido en la única ventana abierta al mundo y en él empezaron a concentrarse todas las miradas: el sector turístico podía levantar

nuestra economía a la vez que devolver a España su imagen de país poderoso forzando un reconocimiento político internacional cuya ausencia amenazaba la propia supervivencia del Régimen" (Correjero 2004).

El turisme a Palma començà a recuperar-se progressivament a finals dels anys 40, amb un programa nacional de molt èxit, dirigit als recent casats espanyols per passar la lluna de mel a Mallorca. El 1948 sembla que vengueren unes 6000 parelles d'arreu d'Espanya. Aquesta promoció es veuria reforçada amb la difusió i l'èxit del cartell del niu de 1950. De fet, l'èxit del cartell *Luna de miel en Mallorca* va ser aclaparador, sobretot si tenim en compte les múltiples reedicions dels anys posteriors i que seria àmpliament reproduït a postals, segells o etiquetes de maleta, entre d'altres.

D'aquests anys, i segons les dades de la Cambra de Comerç, el 1945 arribaren a Mallorca 53.134 turistes, entre els quals n'hi havia sols 691 que eren estrangers. L'any següent foren 61.514 els visitants, entre els quals es comptaven 1.229 estrangers. El 1950 ja en vingueren quasi el doble, 98.000 turistes, dels quals 22.000 eren estrangers, predominant els francesos. La màquina turística es tornava a posar en marxa. El 1960 arribarien a Palma 361.000 persones. Havíem passat de 5 mil a 23 mil places hoteleres, la majoria al Passeig marítim i S'Arenal.

Malgrat l'aturada de 14 anys, s'havia aconseguit mantenir una

infraestructura hotelera, uns serveis turístics i una mà d'obra especialitzada que jugaren un paper molt important pel retorn del turisme. Aquest era un turisme diferent del d'abans de la guerra però seguia les passes de l'anterior.

A poc a poc Europa es recuperava de la Segona Guerra Mundial i es començaven a pagar les vacances als treballadors que -si podien- escollien Espanya com a destí i Mallorca era una de les destinacions preferides. També va ser molt important el traspàs de l'aviació de Guerra a la Civil, tant de pilots com d'avions, cosa imprescindible pel creixement del flux de turistes. Tot acompanyat per una política més favorable per a l'obtenció de visats i uns preus més barats que els europeus, el flux de turisme va anar augmentant any rere any.

El turisme cobrava de cada vegada més força i amb motiu de donar-li una empenta, el Foment del Turisme de Mallorca impulsà les Assemblees de Turisme de Mallorca el 1951 i 1953, respectivament. La primera assemblea, que es realitzà en els salons de l'Ajuntament de Palma, suposava un pas important en la gestió del Turisme, ja que per primera vegada el sector turístic prenia consciència de la seva importància, es reunia, parlava i prenia decisions col·lectives. Les Assemblees estaven presidides per totes les autoritats de l'illa i varen ser un èxit de participació amb més de 300 persones.

En aquell entorn va sorgir la increïble proposta, feta per la Diputació Provincial de Balears, el 1955, de crear un impost al turisme per a *«plantear inversiones en el ámbito de la beneficencia y la cultura, además de dotar las Islas de inmejorables rutas, sanear, mejorar y embellecer los núcleos urbanos, rescatar inmuebles de gran importancia histórica o arquitectónica, lograr que la Provincia sea inmejorable centro de turismo nacional e internacional»*. Veure: "Un proyecto de impuesto turístico: la Carta Económica Provincial para Baleares" (Vives A.).

La seva justificació oficial ens deixa astorats quan diu: " *...fueron esfuerzos y fueron sudores que hicieron el milagro de que estas Islas se bastaran, hasta que en riada seguida y continuo aumento llegaron a ellas miles y miles de nacionales y extranjeros, naciendo en esta Provincia el Turismo, que perjudicaba la economía familiar de muchos, enriquecía unos pocos y, al propio tiempo, creaba ingentes problemas a la Diputación y a los Concejos rectores de los Municipios de Mallorca e Islas hermanas, que es preciso solucionar.* ».

Després de molts debats tots els sectors econòmics es posaren en contra i la proposta es deixà en el calaix. Es repetiria la història el 2002 amb la famosa Ecotaxa del Govern d'Antich i "reimplantant" com a Impost de Turisme Sostenible el 2016 amb el Govern d'Armengol. Aquesta tercera vegada sembla que es consolidarà.

Està clar que el Foment de Turisme de Mallorca tornava a ser el gran promotor de la indústria turística, com bé ens explica Antoni Vives en la seva detallada història de l'associació. En aquells anys 50 estava presidit per Gabriel Roca, enginyer i director d'Obres del Port i protagonista de la realització del Passeig Marítim, somni tan estimat entre els "Insensats" Bennasar i Parietti. Aquest darrer encara el va poder veure realitzat, ja que formava part de la Junta de Gabriel Roca, junta que estava integrada per persones amb experiència diversa, inserides dins les estructures franquistes nacionals o locals del moment.

En la primera assemblea turística es tractaren molts de temes entre els quals volem ressaltar la petició de crear una autopista que enllacés Palma amb l'Aeroport de Son Bonet i una línia aèria que fes París-Palma. També és curiós que ja es fes un debat sobre el tot inclòs i sobre la necessitat d'una Escola d'Hostaleria.

Durant tots aquests anys 50 es varen fer una quantitat important d'actes de promoció i de defensa dels valors paisatgístics i costumistes de la nostra terra. Un exemple d'aquest tipus de promocions és la versió del Bolero Balear per la cantant francesa Line Renaud . En bona part tota la promoció de Mallorca estava reforçada des de 1957 per una campanya nacional molt exitosa que tenia com a eslògan **"Spain is different"**, amb

l'objectiu de mostrar al món que Espanya era diferent... però europea.

No ens podem oblidar aquí d'unes guies importants i de prestigi en aquella època que eren les que publicava l'editorial Destino de Barcelona. I és que el 1950 publicà la famosa *Guia de Mallorca, Menorca e Ibiza* realitzada pel conegut escriptor Josep Pla, de la qual reproduïm aquest trosset que parla de l'ambient dels carrers de Ciutat:

"Todo esta un poco mezclado. Ello produce el mayor encanto de Palma: lo imprevisto, la sorpresa. Las primeras son las calles de los pequeños comercios, de las tiendas, de las olorosas confiterías. Tienen un trazado curvilíneo. Estan admirablemente empedradas. La caligrafía comercial, abundantísima, no molesta. Todo en ellas es pequeño, personal, vivo. Su anchura, discreta, mantiene en ellas una luz suave, amortiguada, deliciosa. La considerable afluencia de paseantes, el constante andar y venir, no logra romper la intimidad que reina en ellas."

Altres materials importants per a la promoció turística d'aquests anys cinquanta foren el fulletó *Mallorca información general*, les guies *hoteleres de Mallorca* o el film documental *Viaje a Mallorca*. Tots aquests materials aportaven una gran quantitat d'informació de l'Illa de Mallorca però sobretot de totes les possibilitats que oferia la ciutat de Palma.



Palma reviscola



Taller de Sert. Font: Fundació Miró Mallorca.

Destrossat el seu comerç exterior per efectes de les guerres civil i europea, minvada la capacitat industrial i agrària, així com la inversió pública, el retorn del turisme va fer reviscolar Palma. Així com a la península la gent deixava el camp per anar a les ciutats que creixien, també a Mallorca la gent deixava els pobles per venir a ciutat a cercar feina i provar sort. L'emigració cap altres països anirà minvant fins a aturar-se del tot. Inclús persones rellevants escolliran Palma per viure i crear la seva obra que els farà universals.

L'any 1956 va ser per Palma un dels hiverns més freds que es recorda, conegut com l'any de la neu. Potser els primers fruits d'aquelles neus varen

ser el que Camilo José Cela i Joan Miró vendrien a viure a Palma i es quedarien. Cela no va venir enlluernat pel sol i la calma, va quedar perquè es trobava bé per a fer feina, per fer la literatura que va ser premiada amb el Nobel l'any 1989. Així ho deixà clar a una curiosa conferència que va fer al saló de plens de l'Ajuntament, titulada "*Palma cuerpo vivo*". Una conferència molt abstracta, metafísica, però concreta en algunes coses rellevants, com en la que expressa la necessitat de projectar el futur de la Ciutat. Cela era conscient dels reptes i perills que tenia aquella època de bonança econòmica que impulsava el turisme, i dirigint-se als assistents, personalitats socials i polítiques de Palma, els hi diu directament una cosa que ens sona a premonició:

"Palma, que es mediterránea, es clara hasta el dolor, luminosa hasta la ofensa, diáfana hasta la amargura." [...] "Palma es Ciudad que, por encima de todas las arquitecturas, no se asemeja si no muy externamente a ninguna otra Ciudad mediterránea. De ahí su encanto y su primera originalidad". "No vayamos a la sobresaturación hotelera. Pisemos con pies de plomo el terreno por el que debemos avanzar. Digamos a los estudiosos del mundo entero que el clima y el paisaje de nuestra isla son buenos decorados para el trabajo". (Pàg. 26)

Joan Miró no tenia en un principi res a veure amb Camilo José Cela, però es varen arribar a conèixer i tenir certa amistat que els dugué a compartir l'interès per l'art contemporani. Aquest els va fer compartir pàgines de la coneguda revista "Papeles de Son Armadams" que fundà Cela i que va arribar a ser molt important en el món internacional de l'avantguarda literària i pictòrica.

Joan Miró no era un estrany a Ciutat, ja que el seu avi matern, Josep Ferrà, solleric i ebenista molt culte, tenia una tenda de mobles molt apreciats i una casa al carrer de les minyones, al costat del Born, desapareguda amb la reforma de Bennazar i Alomar. A la botiga d'en Ferrà hi va començar a fer feina Lamberto Juncosa, pare de Pilar. La seva dona i la mare de Joan Miró eren com a germanes. Miró coneixia a Pilar Juncosa de moltes ocasions en què havien coincidit a Mallorca. En una de les seves estades vocacionals al Terreno, passejant per l'Aigo Dolça, diuen que li va dir *"Pilar, et sabia greu que t'estimés?"*. I Pilar va contestar: *"em sabia greu que no m'estimessis"*. Al cap de pocs mesos es varen casar a Palma, el 12 d'octubre de 1929, però s'instal·len a París (pàg. 451 de la biografia de Miró per J. Massot).



Plaça d'Espanya nevada, 1956. Font: InPalma.com.

El 1956 Miró ja va començar a fer feina a la casa que s'havia comprat a Cala Major, Son Abrines, a un estudi fantàstic que li havia fet el seu amic Josep Lluís Sert. Sert ja era una referència de l'arquitectura contemporània i Degà de la Graduate School of Design de la Universitat de Harvard, encara que per aquell temps estava inhabilitat com arquitecte a Espanya. La singular obra del taller de Miró va inspirar més tard l'impressionant edifici de la Fundació Maeght de Sant Paul de Vince i després l'edifici de la Fundació Miró de Barcelona. Una mostra més de com la relació Palma/Barcelona no estava liquidada pel franquisme sinó que tornava a ressorgir.

Només aquestes tres grans personalitats són suficients per mostrar la petita revolució cultural, lenta però profunda, que s'estava cuinant a Palma. La revista "Papeles de Son Armadams" i el Taller de Miró ja no deixarien de crear obres i relacions entre artistes estrangers i mallorquins. Una revolució cultural liderada per unes poques persones que començaven a veure una llum nova a ciutat. Una empenta que arriba fins a l'Ajuntament, que creava el 1955 els Premis Ciutat de Palma en català, cosa que ara sembla incompreensible després dels darrers anys on passaven del català al castellà de manera intermitent.

Personalitats de la política i de la cultura, especialment del cinema, vendran aquells anys 50 a Mallorca seguint les invitacions de grans amfitrions com és el cas d'Ava Gardner amb Robert Graves. També ens

visitaren els prínceps de Mònaco, el Sha de Pèrsia o els reis de Bèlgica. Seran els que demostren que l'admiració internacional de Mallorca continuava, els nous viatgers que després de les guerres inauguraven una sèrie llarguíssima de personalitats, que es multiplicarà els anys 60, com veurem més endavant.

El cas d'Errol Flynn és una mica especial, ja que va ser protagonista de la recuperació del Terreno i l'impuls de la vida nocturna, amb els emblemàtics Bar Joe's, Restaurant el Patio i l'Hotel Mediterraneo. Flynn va venir a Palma per refugiar-se del món de Hollywood, amb la seva dona actriu i soprano Patricia Wymore, que va gaudir d'una sessió d'òpera al Teatre Principal i d'un sopar amb l'amfitrió Ioannes Saridakis.

Malgrat aquestes pinzellades cosmopolites, Palma compartia amb altres ciutats l'atmosfera provinciana i tancada de les ciutats espanyoles que imposava la dictadura franquista, règim que seguia ben viu i més fort que mai. Així i tot, el projecte de modernitzar la ciutat continuava. S'obrien noves instal·lacions sanitàries com l'Hospital infantil de Sant Joan de Déu o Son Dureta. S'inaugurava a la fi el Mercat de l'Olivar, el Passeig Marítim anava *a tope* i l'avinguda de Jaume III cobrava força, com un exemple de la ciutat moderna on tota la classe mitjana volia anar a viure. El Passeig Mallorca començava a enlairar-se i s'inaugurava també l'Estadi Balear i el Seminari Nou, un edifici gegantí per albergar la gran quantitat de seminaristes que creixien any rere any. No faltaven propostes una mica surrealistes com un



Joan Miró i Pilar Juncosa. Font: Fundació Miró Mallorca.

telecadira que anava del passeig marítim al castell de Bellver.

La vida quotidiana de la ciutat canviaria de manera molt important amb l'aparició massiva del cotxe particular i l'autobús públic. Són ben conegudes les fotografies que mostren la retirada dels tramvies i l'arribada dels autobusos Pegaso. Les inversions estatals eren per les carreteres i la xarxa ferroviària s'abandonava. Aquest gir estratègic va significar un augment exponencial del parc automobilístic i un abandó de la xarxa ferroviària, de trens i tramvies, que tant havia costat construir, una de les més extenses d'Espanya. Una xarxa ferroviària que l'any 1950 transportà 1.080.186 passatgers per tota Mallorca i més d'11.000.000 els tramvies de Ciutat durant els anys 50.

Com ens fa recordar en Carlos G. Delgado sempre que pot, el costum de passejar pel Born de Ciutat es va acabar a finals dels 50 amb l'aparició

massiva del Seat 600. A Espanya es varen fabricar l'any 1957, 2.510 unitats de Seat 600, però el 1959 ja són 22.750. A Balears el nombre de cotxes matriculats l'any 52 eren 8.163, a finals de la dècada, el 1959, ja eren 35.274. La febre del cotxe particular havia començat i el transport públic reculava. Hem de tenir en compte que el Seat 600, que venia precedit del Biscuter amb un preu de 25.000 pessetes, va sortir al preu de 65.000 pessetes, equivalent als 19.000 euros actuals, per tant no era un cotxe barat. La seva forta expansió volia dir que l'economia de Mallorca tornava a generar estalvi i creixement en les classes mitjanes vinculades –sobretot– als negocis del turisme i a la construcció.

El creixement de la ciutat a la meitat dels 50 es pot veure clarament si la comparem entre 1900 i 1956 a la nostra Carta Històrica de Palma. Veurem com la ciutat creix a partir dels nuclis establerts a 1900. Per tota la

costa, des de Cala Major, Passeig marítim i Molinar creix d'una manera significativa. També veiem com l'Eixample creix entorn de Santa Catalina i tota la part de Llevant, on se situen els barris obrers i les fàbriques, entre elles la famosíssima de les sabates Gorila. Durant la dècada dels 40 es varen crear 4.662 vivendes noves, un 2,7% més que la dècada anterior. La dècada dels 50 dobla aquest percentatge amb 8.732 habitatges nous.

La vida social quotidiana de la majoria de la gent de Ciutat girava entorn de la vida familiar i de les festes tradicionals de tota la vida, liderades per les parròquies, com la cavalcada dels Reis, les beneïdes de Sant Antoni o les processons de Setmana Santa. Les

parròquies de ciutat antiga eren molt conegudes perquè ho havien estat des de sempre. Gabriel Alomar ens fa veure que quan parlem de la ciutat nova (l'Eixample), la majoria dels barris més coneguts també ho són pel nom de les seves parròquies més actives. El seu mapa dels barris de l'Eixample – segurament la part més innovadora de la seva visió de Palma- mostrava la que ell anomenava “La nucleització social del ensanche” (Pàg. 87 op. cit). Allà ens parla dels barris de la Trinitat, Molinar, Soledat, Hostalets, San Alonso, Santa Catalina Thomas, Amanecer, Sant Sebastià, Son Espanyolet, Son Armadams i el Terreno. Així era com els palmesans es referien a la zona de Palma on ja majoritàriament vivien en els anys 50.



Ortofoto on es veu l'aeroport de Son Bonet i Son Sant Joan. 1956.

A aquesta imatge extreta del visor de Sitibsa es pot veure la famosa fotografia de l'anomenat vol americà de 1956, on es va fotografiar detalladament tota Espanya, amb l'acord de Franco. És una foto espectacular per la seva claredat i perquè es veu amb un cert relleu la ciutat i el seu entorn. Tracteu de cercar l'aeroport de Son Bonet. No serà fàcil de trobar, ja que sembla una retxa d'un terreny desgastat. Pareix increïble però aquest aeroport operava amb moltes companyies internacionals i tenia un transit de més de 600.000 passatgers l'any 1959. Com sabem, l'any 1960 es tancà als vols comercials, que aniran a Son Sant Joan, un aeroport molt més gran, decisió que canviarà tota la ciutat i tota l'illa. Això permetria fer créixer el tràfic a Son Sant Joan: començaria el Big Bang del turisme.



El Big Bang turístico



Hotel de Mar, que feia el número 1000, va ser inaugurat per Fraga el 1964. Fotografia de Català Roca, Archivo Coderch. Donación de Herederos J.A. Coderch de Sentmenat al Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, 2019.

Si hem d'assenyalar el dia que "administrativament" va començar el Big Bang del turisme a Palma, que després s'estendria a tota Mallorca, podríem dir que va ser el 29 de juliol de 1958: el dia que es va dictar l'ordre ministerial de trasllat del tràfic comercial, tant nacional com internacional, de Son Bonet a Son Sant Joan. El traspàs efectiu es va fer el desembre de 1960. Havien passat 42 anys des que Hedilla havia aterrat a Son Bonet. A 1960 arribava al seu sostre, uns 650.000 passatgers/any.

Ara bé, l'anàlisi detallada de l'ortofoto de 1956 ens permet estimar que la capacitat de Son Bonet era d'un màxim de 43 vols programats a la setmana, és a dir, uns 100.000 passatgers a l'any. El 1951 ja s'havia sobrepassat aquest límit, arribant als 122.000 passatgers. Per un altre costat, la memòria d'AENA ens informa que, tot i que la base de Son Sant Joan era estrictament militar, el 1954 es va dur a terme l'ampliació i asfaltat de la pista de vol que era necessària per a utilitzar els turbo-reactors Sabre F-86 que estaven operatius el 1949. Sembla que si el 1960 hi hagué a Mallorca 600.000 passatgers, vol dir que s'estava usant també Son Sant Joan. La demanda de

vols a Palma era tan gran que el 1962 el nou aeroport gestionava ja un milió de passatgers. En només tres anys, el 1965, eren 2 milions, i el 1973 ja eren 7 milions. El 1986, després de la transició democràtica i amb govern autonòmic, eren 10 milions. Deu anys després el 1995 varen ser més de 15 milions i el 2018 varen ser més de 29 milions de passatgers.

El Big Bang turístic ha tingut al llarg de la seva onada expansiva, diverses aturades i algun retrocés (com en el 1973, en el 1991, en el 2001, i en la darrera crisi del 2008), però aviat ha tornat a avançar amb unes conseqüències territorials, socials, poblacionals i mediambientals fora del comú. Pel que fa al nombre d'establiments turístics, l'any 1963 en teníem 789, el 1983 ja eren 2.122 i el 2017 arribàvem als 2.817. Una altra visió la donen les places d'allotjament que s'han construït, de mitjana a l'any, des del Big Bang: els darrers 54 anys, s'han posat al mercat legal 7.366 places per any. (segons Ibestat i Bartomeu Barceló i Pons). Només en els darrers 15 anys han vingut a Mallorca més de 150 milions de turistes.

Per créixer, la indústria turística necessitava recursos especials que ben encaixats feien possible el creixement exponencial. Necessitava avions amb més capacitat, i un aeroport que donés serveis al flux d'avions i turistes. El nou aeroport obria la seva primera terminal (A) el 1967 i la segona (B) el 1973. El 1974 s'acabava de construir la segona pista per avions de gran capacitat.

Els avions, després de la Segona Guerra Mundial, sobraven. Com diu Manolo

Cabellos: *"L'oportunitat d'abaratir els viatges en avió es va donar quan la companyia Californiana Douglas Aircraft va haver de desfer-se, a baix preu, de 500 aparells quadrimotors C54 que, segons sembla, eren avions DC3 i DC4 utilitzats per a ús militar durant la Gran Guerra, posteriorment reconvertits per a l'ús comercial amb cabuda per a 52 passatgers"*.

També es necessitava un sistema de transport privat i públic important, per tal de permetre la distribució dels turistes en les diverses zones de Mallorca que ja començaven a consolidar-se, més enllà del Passeig marítim, Can pastilla i S'Arenal. Com ja hem dit abans, aquest transport es fonamentarà sobre el cotxe privat i el creixement de les carreteres. Si a finals dels 50 hi havia uns 30.000 cotxes, a finals dels 60 ja n'hi havia més de 150.000 cotxes a les Illes.

El flux d'immigrants que va provocar el Big Bang turístic va ser extraordinari. Hem de tenir en compte que l'emigració era un fenomen massiu a tota Espanya, ja que en la dècada dels 60 varen migrar entorn de 2.700.000 persones. Evidentment la immensa majoria eren emigracions del camp a la ciutat, de l'interior cap a Madrid o cap a la costa on es desenvolupa el turisme.

Segons Barceló, entre 1960 i el 1970 s'instal·laren a Mallorca 74.341 persones provinents de la península. La majoria d'elles venien a Palma on hi havia molta feina en els hotels i en la construcció. Concretament a Palma la població de fet va passar de 159.084 de l'any 60 a 234.098 l'any 70 (Ibestat).

La necessitat de donar allotjament als milers de famílies que arribaven a Palma cada any i a causa d'un Pla General inservible com el del 1964, va provocar que l'Eixample cresqués d'una manera espantosa, amb una qualitat constructiva pèssima, sense serveis públics i infraestructures de sanejament i de manera caòtica durant 20 anys.

Aquest pla va ser model d'ordenació especulativa, ja que va multiplicar per 3 l'edificabilitat del Pla Calvet, creant problemes a l'hora d'equipar la ciutat i alterant de manera irreversible el paisatge urbà. Ens referim, per exemple, a la construcció d'edificis d'alçada desmesurada a carrers de 10 metres d'ample on no hi caben dos cotxes i un arbre. La visió en aquests carrers és d'efecte tub i cap amunt genera una perspectiva com entre dos gratacels. És inevitable demanar-se: per això vàrem tirar les antigues muralles de Ciutat?

La transformació urbana de Palma més important d'aquests anys va ser, sens dubte, l'autopista de Llevant que penetrarà fins davant la Seu i connectarà tot el front marítim des del Port fins a l'Aeroport. Sembla que l'única veu que públicament s'alçà en contra d'aquesta barbaritat monumental va ser la Societat Arqueològica Lul·liana que en una nota de premsa publicada al Diario de Mallorca l'11 de febrer del 1966, reclamava el consens i la participació dels ciutadans en una obra tan transcendental, tot coneixent la proposta de 1958 que anava per l'actual via de cintura. La nota de l'Arqueològica, deia: “Con alguna

envidia pensamos en lo que hubiese supuesto un caso semejante en ciudades de mucha menos categoría y solera que la nuestra, en Suiza por ejemplo, donde los ciudadanos son llamados tan a menudo a pronunciarse en referéndums decisivos sobre proyectos de indudablemente menor transcendencia, en relación a un patrimonio común, como son indudablemente las viejas piedras, o el mismo perfil secular de una Ciudad, para su propios ciudadanos”.

Amb els anys hem anat veient la importància que va tenir aquella autopista que mai havia d'haver anat per davant la ciutat. Malgrat les explicacions de M. A. Lleuger en el seu llibre sobre les rondes de ciutat, hauria pogut seguir el traçat de l'actual via de cintura i deixat la part de la mar connectada amb la ciutat per un passeig marítim parcialment de vianants. Va guanyar el cotxe enfront del caminant.

El creixement en nous hotels va ser extraordinari, com bé ens explica Manuel Cabellos en el seu llibre sobre la Platja de Palma: “L'ordenança de 30 m d'altura sense coeficient de limitació de densitat només va estar vigent des de la seva aprovació el 5 de desembre de 1967, fins al 27 de novembre de 1968. Durant aquests dotze mesos s'obviava l'existència d'una densitat màxima que s'incomplia” (pàg. 106).

Un gran nombre d'edificis d'aquella època es feien amb la participació econòmica financera intensa dels turoperadors europeus anglesos i alemanys, com van ser els casos de Riu, Escarrer o Barceló, avui propietaris de grans cadenes hoteleres internacionals.



Segons Pere Ferrer, el millor biògraf de Joan March, aquest no va voler invertir en el boom turístic perquè no li veia futur, encara que no era del tot cert perquè va invertir en hotels a Amèrica. En el capítol següent parlarem de la seva mort el març de 1962, el mateix any en què es va fundar l'Obra Cultural Balear.

La guinda de tota aquesta febre d'or del turisme va ser la inauguració pel ministre Fraga Iribarne en el 1964 de l'"hotel núm. 1000", el famós Hotel de Mar a Cas Català, a la frontera entre Palma i Calvià. L'Hotel de Mar va ser construït per Tomeu Buadas, de la mateixa família que uns anys abans havia recuperat l'Hotel Formentor. L'encàrrec va ser per l'arquitecte català



S'Hort del Rei. ASIM.

José Antonio Coderch de Sentmenat. Una vegada més la relació Barcelona-Palma tornava a crear un fruit exquisit, malgrat que l'autor digués que era la seva pitjor obra, com també ho confirma l'arquitecte Pere Nicolau a la seva obra sobre l'hotel: *"El Hotel de Mar es, en contra de la opinión de su autor, una de las mejores obras de Coderch y un desaprovechado*

paradigma de lo que hubiera podido ser la arquitectura turística mediterránea". Aquesta relació econòmica i professional ens recorda altres edificis excel·lents d'altres èpoques de Palma que varen sorgir de la col·laboració entre mallorquins i catalans: el Gran Hotel, el *Circulo Mallorquín*, la casa Fuster, l'Hotel Mediterrani, l'Hotel Victòria, el Maricel, l'Alhambra, el

Príncepe Alfonso... De vegades els financers d'aquestes obres ocultaven la font de la seva riquesa.

Tots aquests projectes excepcionals i no els centenars de pèssim gust i qualitat que s'havien fet, devien estar en la ment de Manuel Fraga quan el dia de la inauguració de l'Hotel de Mar, digué – qui sap si en to irònic-: *“Confío en que la inteligencia, sensibilidad y el celo, jamás escatimados en esta isla en su largo recorrido por su doctorado turístico, presidirán por mucho tiempo las horas de su futuro”*.

El Big Bang turístic va tenir uns efectes extraordinaris en les zones de la Badia de Palma on es concentrava el turisme, però també en el centre històric. Una de les destrosses importants que es va fer en nom de l'imperi del cotxe a finals dels anys 60 va ser l'aparcament soterrani de la Plaça Major. Una plaça simpàtica, acabada de renovar feia poc, amb uns jardins i arbres interessants, va quedar feta un quadrat buit d'un trespòl lleig, que finalment ha acabat plena de bars i restaurants als quals només hi van turistes. La Plaça Major, una vegada recuperada per a la ciutat, va ser sacrificada per fer-hi un aparcament que ha donat molts beneficis al concessionari i al comerç turístic que s'hi ha instal·lat. Aquest any 2019 acaba la concessió, veurem què passarà.

També per aquells anys 60, un privat que havia adquirit per subhasta el quarter militar de Sant Pere, va bombardejar a la nit el llenç de la murada per fer-hi uns habitatges. Finalment el Ministeri d'Educació i Ciència li va fer restaurar i retornar el quarter a l'Estat. Així i tot no es pogueren aturar els edificis militars damunt el baluard del Príncep, habitatges ja anunciats per Gabriel Alomar els anys 50 i que no va poder convèncer als militars per aturar-ho. Fa pocs anys es varen esbucar, quasi com un miracle de la recuperació del nostre patrimoni.

Però no tot eren males notícies. En els anys 60 vàrem ser protagonistes de dues intervencions molt importants sobre el nostre patrimoni arquitectònic. L'esbucament del conjunt d'oci més important de ciutat (el Riscal, el Líric i l'Hotel Alhambra), per donar peu al descobriment del mur de l'Almudaina: s'Hort del Rei. Una intervenció dolorosa pel fort sentiment que tenien molts ciutadans pel conjunt que havia posat en marxa l'aliança entre en Josep Tous i en Gaspar Bennazar a principis de segle. Tota una lliçó del que es pot arribar a fer si hi ha força política i intel·ligència suficient. Escoltam a Gabriel Alomar, a les seves memòries, essent Comisario General del Patrimonio Artístico Nacional 1963-69:

"También en estos meses que precedieron a mi cese como Comisario, hice que la Comisaria hiciese suya la iniciativa de llevar a la realidad los Jardines de s'Hort del Rei, encargándome yo mismo del proyecto, compartido teóricamente con Paco Prieto-Moreno, buen especialista en Jardines... Se trataba de respaldar con una cooperación que llegara de Madrid, la encomiable "alcaldada" de Máximo Alomar". Pàg. 101.

Així ho contava Joan Riera el 2008, celebrant els 40 anys de la intervenció: *"Cayó el bar Riskal, vecino del teatro, que había sido lugar de tertulias literarias en las que reinaba Llorenç Villalonga. Desapareció el hotel Alhambra, uno de los mejores de la ciudad, en cuya cocina había oficiado mestre Tomeu Esteva, entre otros nombres ilustres de los fogones."*



El Big Bang turístic governat pel franquisme de Palma



*Franco i Carmen Polo davant l'Ajuntament de Palma el 10 de maig de 1960.
Font: Arxiu de Casa Vila, publicada a "Palma, 1936-1983", d'Arnau Company i Xavier del Hoyo.*

Qui manava a Ciutat els anys 60? Manava Franco. Una mostra del seu poder va ser l'acte que es va fer a la plaça de Cort amb motiu de la seva visita. En aquell discurs, emotiu i paternal, seguit per milers de persones eufòriques, que va fer al balcó de l'Ajuntament en la seva segona visita a Palma el 1960 com a Cap d'Estat:

"Siento el no poder, como antaño, perderme en el encanto de vuestras calles, contemplar vuestros monumentos, visitar vuestras calas y playas doradas; pero, en fin, el ser Jefe del Estado es casi no ser persona, es ser el servidor de los demás, el centinela sin relevo, el esclavo del deber. En este sentido espero algún día tener la felicidad de verme de incógnito por vuestras costas, de poder estrechar nuevamente vuestras manos, de hablar con los amigos y dejar aquí, de nuevo, un pedazo de mi corazón. ¡Arriba España!" (Els aplaudiments de la multitud duraren molt de temps). Franco mai – que sapiguem – va complir el seu desig de tornar d'incògnit a Palma, encara que sí ho va fer a través del cinema amb la pel·lícula *"Franco ese hombre"*, el 1964.

En canvi sí sabem que els governadors civils i els comandaments militars eren de la seva màxima confiança. El governador civil que va viure de prop el boom turístic fins a 1968 va ser Plácido Álvarez-Buylla y López-Villamil, casat amb una cosina de la dona de Franco. Sembla que era una persona bolcada amb el creixement econòmic de Mallorca i que alertava a Franco de la necessitat de defensar la indústria i l'agricultura de Mallorca, davant el creixement disparat del turisme. També era un militar africanista el capità general Benigno Cabrero Lozano. Després li seguiria Victor Hellín Sol fins a 1972, falangista i franquista lleial, militar rebel a Lleida, va viure fins els 101 anys i va ser el que propicià que Marivent fos la residència reial, juntament amb Josep Alcover Llompart, president de la Diputació.

Tots els governadors eren nomenats *Presidents d'Honor del Foment de Turisme*, l'organisme que realment dirigia el Big Bang turístic a la Ciutat. L'estructura política del règim franquista a Palma estava lligada a Madrid a través de Francisco Soriano Frade, delegat del Ministeri de Foment i Turisme, des dels principis dels 50 fins

al 1966. Persona de principis, franquista convençut, havia estat a la División Azul i feia de catalitzador important de tots els canvis necessaris perquè el turisme cresqués. A escala d'Estat va impulsar la creació del Instituto de Estudios Turísticos, avui substituït per la Subdirección General de Conocimiento y Estudios Turísticos. La seva obra a Mallorca la va contar al curiós llibre *"Pequeña historia del Turismo en Baleares"*.

Joan March també encara manava molt a Palma. Malgrat que la seva vida econòmica ja era internacional i visqués a Madrid, seguia tenint unes fortes arrels ciutadanes pivotades entorn la Banca March que dirigia el seu fill Juan March Servera, mentre l'altre, Bartolomé, impulsava iniciatives culturals. Quan va morir d'accident el 1962 a 81 anys, una vegada embalsamat a Madrid i transportat via València a Palma, va ser exposat al seu palau del Carrer Conquistador, on acudiren milers de ciutadans a donar-li el darrer adéu. Com ens relata Pere Ferrer, cent dies abans de morir havia ampliat el capital de la Fundació March en mil milions de pessetes.

La seva relació amb el Franquisme, després de l'estreta col·laboració abans i durant la guerra civil i després d'aquell intent en el 1948 d'explorar un relleu del Dictador, era més aviat de desconfiança mútua. Els principals ministres de Franco varen acudir a donar el condol als seus fills, que presidiren el funeral a Madrid. Mentre, la seva companya dels darrers anys, Matilde Roig, abandonava la clínica i desapareixia discretament de la seva vida.

El vell March fou enterrat a la tomba familiar que havia dissenyat l'arquitecte Gabriel Alomar. La llegenda començava i encara no ha acabat. La relació de Joan March amb Ciutat té encara molts aspectes a investigar. Per exemple: perquè no hi ha cap fotografia de la construcció del seu Palau el 1941-45, ni del seu funeral el 1962?

També eren importants els presidents de la Cambra de Comerç. En aquells anys del Big Bang era Pedro Salas Garau, antic president de la Diputació i fill de Manuel Salas, l'empresari adversari de Joan March. Finalment, els Salas i els March havien arribat a una treva i portaren negocis junts en temps de la guerra civil i el franquisme, encara que Manuel Salas havia mort el 1942.

Els Batles de les grans ciutats els anomenava el Ministerio de la Gobernación, en els anys 60 en mans de Camilo Alonso Vega, conegut militar africanista i intensament dedicat a la repressió. Juan Massanet Moragues va ser Batle de Palma fins al 1963. Se'l veu en moltes fotos en inauguracions d'obres com les de Jaume III, rebent a Franco el 1960, a Guillem Timoner, Maruja Nicolau, o altres personalitats que venien a Palma, com la princesa Soraya de Persia.

A partir de l'estiu del 63 i fins el 68, va ser Batle el general Máximo Alomar, reconegut per Gabriel Alomar, l'urbanista, com el millor dels Batles de la Dictadura, pel seu coratge a intervenir en el projecte de S'Hort del Rei. En el 68, Máximo Alomar és substituït per Gabriel Alzamora, empresari, descendent d'Enric Alzamora fundador del Foment i ell mateix president de l'entitat durant 1960-62.

Com a president del Foment el va substituir del 62 al 69 Antoni Parietti Coll, del que ja hem parlat en algunes ocasions. Persona compromesa amb la cultura catalana (va signar el manifest d'abans de la guerra), fou enginyer cap d'obres de la Diputació, dissenyà obres com la carretera de sa Calobra, la de Formentor i la urbanització de Santa Ponça, participant en tots els debats urbanístics de Ciutat.

El Foment de Turisme actuava realment com una autoritat delegada de Turisme, molt intervencionista, que el 1969 cobrava unes quotes als seus socis per sufragar el seu pressupost anual de 30.000.000 de pessetes, equivalent a 461 cotxes del preu del Seat 600. Les quotes que pagaven els seus socis eren molt importants, com per exemple les 540 pessetes anuals per cada llit que tenien els hotels de luxe.

Aquesta és una mostra del conjunt divers de la nova burgesia que governava la ciutat en aquells moments. Un conglomerat militar i empresarial molt lleial a Franco, amb molts privilegis que els deixaven la porta oberta a fer negocis. Es tractava d'uns actors molt decidits a desenvolupar a tota marxa el turisme a les platges i a la ciutat. Els "botifarres" havien deixat de manar feia temps. Havien estat substituïts pels militars, falangistes i funcionaris d'alt rang, que tenien el poder polític, molt centralitzat i jerarquitzat. Els industrials, hotelers i constructors emergien i lluitaven per tenir més poder.

Un exemple del pensament d'aquesta nova/vella burgesia emergent es pot

trobar en el llibre d'entrevistes a 15 empresaris realitzat el 1974 per en Llorenç Capellà.

A partir del Big Bang neix un empresariat que Joan Amer anomena d'"oportunitat", persones que provenen de diverses circumstàncies i d'iniciatives diferents que veuen una oportunitat de finançar hotels a partir d'acords amb majoristes turístics.

La petita burgesia industrial era àmplia però tenia poc poder i es concentrava en la posada en marxa del polígon industrial. Els hotelers i constructors, nova classe econòmica, seran al capdavant d'una generació políticament molt conservadora.

El caciquisme tradicional, conservador amb el Maurisme, liberal amb en Joan March, havia deixat pas a un caciquisme per lleialtat al franquisme, controlat pels falangistes i els capellans més nacional-catòlics. L'Església tenia poder però era un poder cada vegada més ornamental i decoratiu. Amb el boom turístic i la transformació social començarà el seu declivi fins avui.

Els nous capitalistes que naixien amb el turisme, sobretot hotelers i constructors, començaren a entrar en el joc polític de la mà del Foment del Turisme, però no tindrien una organització pròpia fins a la creació de la Federació Hotelera de Mallorca el 1976 i la CAEB el 1977. Els nous partits conservadors que sorgiran de la transició política, seguiran la tradició caciquista, especialment liderada per Gabriel Cañellas, descendent dels líders mauristes de Ciutat.





Palma, definitivament internacional



Passeig Marítim. ASIM.

Encara que en els anys 50 s'estrenà la pel·lícula "Jack el Negro" i més tard arribà Errol Flynn, la ciutat continuava més endinsada en sí mateixa que oberta al món, exceptuant un petit redol internacional que creixia ràpidament en el barri del Terreno. En canvi, la dècada dels 60 serà la dècada de l'explosió internacional de Palma, ciutat que visitaran centenars de personalitats de tot arreu, estances recollides de manera exhaustiva a l'obra de Matías Vallés *"Mallorca 20th Century. An essential destination"*, peça clau per entendre la irrepetible popularitat mundial de la ciutat dels anys 60.

Personatges mítics com Haile Selassie va estar allotjat a l'Hotel Victoria el 1967, el mateix any que ens visitava el rei Saud d'Aràbia que repartia milers

de pessetes als jugadors del Mallorca per la seva esportivitat. El 23 de juny de 1961 fou inaugurat l'Hotel Son Vida, que fou l'establiment emblemàtic de Mallorca d'aquella dècada. A l'esdeveniment hi assistiren més de cinc-centes personalitats de tot el món que componien el *goldbook* monàrquic i artístic del moment, encapçalat pel príncep Raniero de Mònaco i la princesa Grace, que arribaren a Mallorca a bord del vaixell Cristina, amb el magnat Aristòtel Onassis i la diva de l'òpera Maria Callas. Entre els convidats més cèlebres també hi figuraren **Montgomery Clift**, Elsa Martinelli i Charles Farrell. La premsa rosa deixà testimoni de la jornada, que va concloure amb l'actuació d'un improvisat quartet: Elsa Maxwell al piano, Raniero a la percussió, amb Onassis i Callas al micròfon

interpretant cançons gregues. Les fotos feren la volta al món i Palma fou descoberta com la capital "chic" d'estiu a tota Europa.

L'Hotel Son Vida allotjà igualment a la família reial espanyola fins que es declarà Marivent com a residència oficial l'any 1973. També fou freqüentat per la monarquia saudita i la marroquina. Un altre rei, encara que sense tro, Humbert de Savoia, també va venir a Palma per participar en un acte monàrquic per a la restauració de la Monarquia a Itàlia, amb molt poc èxit pel que s'ha pogut constatar.

La projecció exterior de Palma registrà en aquests anys un efecte allau i la nòmina dels visitants *vip* s'allargà tant que pareixia no tenir fi. De fet, costa trobar una personalitat d'envergadura a l'àmbit artístic, econòmic, polític o social de llavors que no tingui referenciada una visita a Palma. Molts dels grans noms propis d'aquesta dècada dorada aterraren a la ciutat, atrets per l'ambient d'esbarjo cosmopolita que destil·lava. Parlem, només per citar-ne alguns, d'Anthony Quinn, Michael Caine, Yehudi Menuhin, Brigitte Bardot, Gunter Sachs, Jean Paul Belmondo... Zsa Zsa Gabor també pernoctà còmodament al Son Vida, encara que va haver de passar un darrer vespre al "cuartelillo" de la Guàrdia Civil per no pagar la factura.

La vida nocturna girava entorn d'una nodrida galàxia de sales de festes, bars i restaurants, la majoria concentrats a la plaça Gomila, entre els quals cal destacar la discoteca Tito's. La sala era un espectacular balcó sobre la badia de Palma -sense barques ni cotxes-

amb la Seu a l'horitzó. Paco Moyà, el seu director artístic, va ser capaç de contractar a artistes de fama mundial com Ray Charles, els Platters, Maurice Chevalier, Lionel Hampton, Tom Jones, Marlene Dietrich o Louis Armstrong, entre molts altres. Cartells de luxe que omplien la sala de gom a gom. Com a contra-punt, la discoteca preferida pel públic local i els turistes era Tagomago. Oferia un espectacle arrelat a la cultura mallorquina, estava sempre animat pels Valldemossa i Margaluz, els seus propietaris.

La plaça Gomila, concentrava un bon grapat de locals que configuraven una vida nocturna on es congregaven tota mena de públics. Hi havia altres discoteques - com Rodeo i Rodeito- més dirigides al públic local. Sgt. Peppers era per entesos rockers; no debades actuà en directe Jimmy Hendrix l'any 1968. Posteriorment s'inauguraren altres discoteques com la moderníssima Barbarella i Tiffanys, conegudes arreu d'Europa. Els experts en aquella geografia començaven el circuit processional amb un sopar als restaurants El Patio, Samanthas o Ola's; una posterior visita a barres de primera línia com ara Joe's, Mónaco o Mínims i acabaven de matinada a les discoteques.

Gomila fou lloc màgic de diversió, conversació nocturna i escenari d'històries amoroses de tota mena, com explica Tomeu Canyelles en el seu llibre sobre els *picadors*. La festa durà fins a finals dels 70, quan la droga ho empastifà tot i obrí el pou per a enfonsar aquella època. El barri de Gomila, cor del Terreno, està avui tan transformat que sembla impossible



La badia de Palma des de la terrassa de la discoteca Tito's. Fons Rul·lan.

que un dia fos el centre del món. Una lliçó per a no oblidar.

En aquest procés de projecció exterior de Palma s'introduí, l'any 1964, el Festival Internacional de la Canción de Mallorca, que celebrà la primera edició a l'Hotel Cristina, entre Can Pastilla i S'Arenal. Seguiren altres sis convocatòries que donaren peu a la popularització de Palma i de Mallorca amb cançons de gran èxit en els "hits parades": "Me lo dijo Pérez", "Vuelo 502", "El puente", "El turista 1.999.999"... En aquells anys 60, Palma s'introduí a l'imaginari popular europeu com un espai mític de lleure i diversió, especialment de vespre. El significat de la vida nocturna de Palma per molts de ciutadans nascuts els anys 40 i 50 el descriu Jordi Bayona en la seva darrera novel·la, "Bésame... odíame... ¡haz algo!", que publica en portada una foto emblemàtica d'Anita Ekberg, promocionant la Mallorca dels anys 60. Llegim el que diu la protagonista d'aquesta novel·la: *"Llegamos a Mallorca en la primavera de 1964. La única mancha en el recuerdo la puse de mayor:*

año infausto que celebraba los 25 años de paz franquista. Me quedé con que "cada día es fiesta en Mallorca, cada noche surge un nuevo amor. Soy feliz viviendo aquí en Mallorca, paraíso del Amor". Everyday is Sunday in Mallorca. Everynight stars are in the Sky...". Era la melodía de los Javaloyas que sonaba en aquel verano que yo bailaba y cantaba descosida (pàg. 122)

Paral·lelament a la diversió nocturna agitada de les discoteques, es creà una altra més clàssica, més madura i tranquil·la ubicada en espais nous premiats pel Foment del Turisme: Club de Mar, Poble Espanyol, Club Nàutic o el nou Auditorium, creat per Marc Ferragut i inaugurat per Herbert Von Karajan l'any 1969. De fet, no tota la diversió era nocturna. Palma sortia al carrer quan personatges mallorquins triomfaven en el món com ara Maruja García Nicolau, aquella jove palmesana de barri, de Son Cotoneret, que aconseguí ser Miss Europa l'any 62. O Quan Guillem Timoner va ser pentacampió mundial de ciclisme de pista. Palma vibrà igualment quan el

Mallorca pujava a la Primera Divisió de futbol o quan es va inaugurar la Hípica de Son Pardo.

Però més enllà del gran enrenou, hi havia una ciutat més desconeguda, una "Palma íntima", nom d'un dels llibres de Carlos Garrido, que ens recorda que no tot el món musical estava concentrat a Tito's i Tagomago": *"Hi ha locals que fan història, deixen la seva empremta en la ciutat. Mentre que d'altres es perden en l'ombra sense que ningú se'n recordi mes. D'entre els primers, sent una gran enyorança del Centro de la Guitarra. És un nom que als joves de l'actualitat no els dirà res, però va marcar la vida de molts músics avui reconeguts, com Joan Bibiloni, Pepe Millán, Bel Cerdà, Carles Ponseti, Marusa Cano, Raphel Pherrer i molts altres".* (Pàg 168).

Ni totes les tertúlies transcorrien a les barres dels bars de Gomila, com ho assegura José Carlos Llop en "El Japón en Los Ángeles": *"En la ciudad donde yo he nacido y vivo, existía hasta hace pocos años, una tienda llamada el Japón en los Ángeles. Era una tienda vieja, un pequeño destacamento, entre novecentista y colonial, lleno de vitrinas y armarios acristalados, cuya luz no era color canela pero si ambarina, como de confitura de naranja. Esa tienda en principio, habían sido dos tiendas vecinas: una se llamaba el Japón y la otra los Ángeles.....En El Japón en los Ángeles nadie compraba nada casi nunca, pero aquella tienda jamás estaba vacía. Sus dueños eran dos hermanos y por la tarde se reunía una tertulia de hombres mayores como ellos que, sentados en sillas de mimbre, charlaban de otro mundo a punto de desaparecer, como a punto de*

desaparecer estaba ya El Japón en los Ángeles". (pàg. 12).

Com és lògic hi havia moltes maneres de passar-ho be als barris de Palma i llocs emblemàtics molt populars. Ens ho conta Climent Picornell a la seva "Crònica sentimental de Ciutat" (pàg 41): *"M'arriben noves que tomaren el Dorado. Vell i abandonat. Per als al·lots que estudiarem a les monges agustines del carrer de la Reina Violant, el cinema Dorado era el "Dorado", un referent pel barri que l'hostejava, comprés entre les vies del tren i la plaça de Santa Isabel, el bar Güell i els Hostalets. Era un barri amb una pàtina obrera – com molts de fora murada... La Soledat, S'hort des Ca, ses Cent Cases..."*.

El Dorado no va arribar a desaparèixer i ara està rehabilitat com habitatges privats. Té un cert interès arquitectònic, ja que va ser dissenyat per l'arquitecte Guillem Reynés, autor de nombroses obres malgrat la seva curta vida, com ara el cine Modern de la Plaça de Santa Eulàlia, del que ja hem parlat anteriorment.

En un altre món, més intel·lectual i relacionat amb la cultura catalana de Mallorca, cal recordar que els anys 50 suposaren una certa obertura a la cultura en català i els anys 60 la consolidació de la seva tolerància, encara que s'havia d'estar vigilant. Així ens ho conta en Francesc de Borja Moll: *"Devers l'any 60 em vingué a veure Mn. Guillem Fiol, director de Radio Popular Diocesana de Mallorca, a demanar-me autorització per a fer emissions periòdiques de "rondalles" de Mn. Alcover. Naturalment hi vaig dir que sí i amb molt de gust. M'alegrà molt*

aquella iniciativa, que significava un principi de normalització de la nostra llengua a la difusió radiofònica" (Pàg 185 de Memòries de F.B. Moll.)

Ara bé, el més transcendental dels anys 60 per la vida de Moll- i de retruc per a tots els mallorquins i catalans-, va ser la finalització, el 1962, del Diccionari Català-Valencià -Balear que va començar Mn. Alcover a principis de segle i que va rebre una empenta de 300.000 pessetes de la Fundació Joan March. Una tirada d'un milió i mig de fulletons turístics sobre les Balears costava, el 1962, 4.350.000 pessetes, el que es gastava la Direcció General de Turisme per promocionar unes illes que ja creixien sense límits.

Un altre fet cabdal d'aquells temps i que encara dura, va ser la creació de l'Obra Cultural Balear, impulsada pel mateix Moll i presidida per Miquel Forteza Pinya, germà de Guillem Forteza, juntament amb altres persones, algunes a l'Associació de Cultura de Mallorca, entitat que aglutinava als intel·lectuals regionalistes d'abans de la guerra civil.

Al costat de personalitats internacionals que venien en viatge de plaer o de negoci, també hi havia un corrent intel·lectual que es movia per Ciutat amb molta energia i projectes molt importants. No hi havia una Palma cosmopolita que parlava anglès o francès i una Palma provincial aïllada i tancada que parlava el mallorquí, si no una ciutat que es feia internacional mitjançant la cultura pròpia i de la mà de tota la cultura catalana. Una bona mostra són els viatges i les col·laboracions acadèmiques que tenia Moll amb universitats alemanyes,

franceses o japoneses.

Un fenomen que va emergir aquells anys i que agermanà emocionalment una altra vegada Palma i Barcelona va ser el de la Nova Cançó. Eren els temps del Festival de la Elegancia y la Belleza per a l'elecció de Miss Nacions Unides i el ja esmentat Festival Internacional de la Canción de Mallorca, generosament finançat pel Foment del Turisme. Idò sense cap finançament i d'una manera modesta però intensa, començaren a aparèixer els anys 60 un seguit de cantautors que parlaven de les coses que rodaven pel cap de molta gent jove. Raimon, amb el seu "*Cara al vent*", va cantar a Palma l'any 1965. Joan Ramon Bonet llançava la seva cançó més popular "*Alça sa cara en es blau*" i la seva germana, Maria del Mar Bonet, l'any 1970, triomfava amb aquella cançó dedicada a la seva mare que era també una cançó d'amor a la Ciutat: "Mercè".

*Mercè. Palma n'és llunyana. Sóc lluny dels carrers. Lluny dels ametllers
I d'aquells carrers que clou la murada.
Mercè. Lluny del teu esguard, del vent tranquil. De la casa clara.*

*Mercè. Lluny d'aquells terrats on els gorrions s'estimen i canten i les monges estenen
els pecats del món i la roba blanca.
I un frare balla arran de teulada.
Esperant prendre el vol cap al cel tan blau. Faldilles enlaire.*

*Mercè. Taronges i flors damunt de la taula. Les gavines t'acompanyin
El lent caminar cap a l'hora baixa.
Sempre tornaré a la nostra platja
Les ones no em deixen, mumare,
allunyar-me'n massa.*





La ciutat literària dels anys 60



A l'esquerra Camilo José Cela i Joan Miró. Al mig, la bailaora La Chunga. Font: Fons Rul·lan.

El microcosmos literari de Palma en els anys 60, tan desordenat com complex, es podria dir que tenia forma de tres constel·lacions que aglutinaven la major part de l'energia creativa literària que circulava per Palma. Encara que distants, tenien punts en comú. Completaven aquestes constel·lacions altres estels més petits que anaven pel seu compte perquè eren més independents.

Aquestes constel·lacions es formaven entorn de tres estels emblemàtics per a la literatura i la cultura de Palma: els escriptors Llorenç Villalonga, ("constel·lació cosmopolita"); Camilo José Cela ("constel·lació castellana") i el filòleg Francesc de Borja Moll ("constel·lació catalana").

"Tras la vidrieras del café Riscal hay varios hombres sentados alrededor de un velador. Uno de ellos tiene aspecto de británico. Parece alto y sólo escucha. Escucha lo que cuentan los demás como si estuviera en otra parte, sin dejar de estar ahí donde está, con ellos. Este hombre es el escritor Llorenç Villalonga. Oscura chaqueta de pata de gallo, camisa blanca y corbata indefinida, los pantalones grises, los zapatos cordados; nada que pueda destacar, nada por lo que ser recordado si ocurriera algo por lo que tuviera que ser citado como testigo ("En la Ciudad Sumergida" de Jose Carlos Llop, pàg. 75).

De Llorenç Villalonga s'han dit moltes coses i s'han escrit moltes pàgines, entre elles les de la seva biografia "oficial", molt detallada, feta per Jaume

Pomar, *"La raó i el meu dret"*. Als anys 60, Villalonga era una persona en la seva maduresa i començava a tenir els fruits de l'èxit d'una carrera d'escriptor qualificat com a cronista de la decadència de la "burguesia aristocràtica" de la seva societat. *"Mort de Dama"* i *"Bearn"* varen ser les dues obres que a poc a poc varen arribar a fascinar a la intel·lectualitat barcelonina i de retruc a alguns lletraferits de Palma. Ironies de la vida, l'èxit a Catalunya de l'obra de Villalonga li va fer canviar el seu nom de pila com a escriptor: del Lorenzo dels anys 30-50, al Llorenç dels 60.

El seu passat franquista, del que no va renegar mai, el visqué de la mà del seu germà Miquel Villalonga, del que també ja hem parlat en el seu moment. Després del cop d'estat militar del General Goded, es varen enfrontar -i humiliar- per motiu del manifest "procultura catalana" a bastants intel·lectuals mallorquins agrupats en l'anomenada Associació per la Cultura de Mallorca. Enfrontament que no es va oblidar mai i que encara pervivia en l'ambient literari dels anys 60.

La geografia vital i quotidiana de Villalonga era al barri de la Seu, -"barri de moixos i canonges"- on vivia. Des d'allà anava a peu a les moltes tertúlies que es feien a Ciutat, especialment a les del Círculo Mallorquín i al bar Riskal, bar desaparegut a finals dels 60 amb la reforma de s'Hort del Rei.

A la tertúlia del Riskal hi participaven també persones molt amigues de Moll, com en Sanchis Guarner i en Bernat Vidal; o altres com Baltasar Porcel, molt amic de Villalonga. També hi

participaven sovint Camilo José Cela i Llorenç Moyà. Deien les males llengües que allà es decidien els Premis Ciutat de Palma.

Entorn de Llorenç Villalonga giraven un seguit d'escriptors joves que a poc a poc prendran la paraula i es convertiran en escriptors d'èxit dins les lletres catalanes: Jaume Vidal Alcover, Gabriel Janer Manila, Llorenç Moyà, Baltasar Porcel i Guillem Frontera, entre altres. També historiadors i analistes de la seva obra com Jaume Pomar i Damià Ferrà Ponç.

Com hem dit a un altre capítol, Cela, únic estel de la *constel·lació castellana*, s'instal·la a Palma el 1955 i va fer a l'Ajuntament aquella conferència un tant mística sobre *"Palma, cuerpo vivo"*. Tot d'una se situa com a "far" de la literatura a ciutat al ser anomenat president dels Premis Ciutat de Palma pel batle Massanet; i, més tard, fill adoptiu el 1969, essent batle Gabriel Alzamora.

El seu lideratge es va reforçar al crear *"Papeles de Son Armadams"* en 1956 i una tertúlia al seu mateix domicili al carrer Bosque número 1. Des d'allà va posar al servei dels escriptors d'aquí un reclam internacional sobre tot el que es feia a Ciutat. Un dels seus primers sotsdirectors va ser en Josep Maria Llompart, que després passà a fer feina per a l'editorial Moll i acabarà essent president de l'Obra Cultural. Un exemple de contactes i traspassos entre les "constel·lacions". En altre exemple és el de Baltasar Porcel, que va passar a fer feina a *Papeles* gràcies a Villalonga.