

EL FERROCARRIL Y LA ARTICULACIÓN DEL ESPACIO ECONÓMICO DE MALLORCA (1875-1950). LA ILUSTRACIÓN DE UN INTENTO FALLIDO: EL FERROCARRIL DEL NORTE.

Ramon Molina de Dios
Departamento de Economía y Empresa
Universitat de les Illes Balears

Pese a los notables avances que se han realizado durante la última década en el conocimiento de la historia económica de Mallorca, que han modificado radicalmente la visión arquetípica de unas Islas Baleares atrasadas que de golpe acceden a la riqueza del turismo de masas y pasan a ocupar en pocos años el primer lugar en la renta por habitante de España ¹, quedan todavía por conocer importantes jalones de ese proceso que apenas han sido tratados por los investigadores. Uno de ellos, y no precisamente baladí, es el ferrocarril.

Se han publicado, ciertamente, algunos importantes trabajos que han sentado las bases para conocer los entresijos técnicos del ferrocarril mallorquín y la evolución empresarial de su principal compañía explotadora ², pero la vertiente del impacto de la red ferroviaria en el espacio y el devenir económico insular, es decir, la influencia del ferrocarril en la historia económica de Mallorca, está todavía por estudiar ³.

La presente comunicación no pretende ni puede abordar esta cuestión cuya magnitud aún hoy se nos escapa, sin embargo sí que es posible adelantar algunas conclusiones provisionales con relación a uno de los problemas que más llama la atención de los estudiosos de la historia económica mallorquina. Nos referimos a la neta desarticulación del espacio económico insular que hizo de Palma -capital-, el centro económico y demográfico de un territorio, por los demás relativamente reducido, y que no cuenta ni con dificultades ni orográficas ni de potenciales comunicaciones para integrar armónicamente la mayoría -sino todas- sus áreas productivas y de consumo.

El papel desequilibrante que jugó Palma históricamente puede parecer hoy un problema menor dadas las actuales facilidades de comunicación entre todos los puntos de la Isla y al hecho de que la densidad de automóviles por habitante en Mallorca es también la más alta de todo el Estado Español, sin embargo, hasta bien

entrados los años sesenta las cosas eran bien diferentes. Las comunicaciones terrestres eran lentas, los transportes públicos ineficaces y la movilidad cotidiana de la población por motivos económicos relativamente escasa. Con todo, la riqueza que afloró a partir de esos años combinada con la llegada masiva de turistas y la inmigración de decenas de miles de trabajadores peninsulares, sólo hizo que consolidar y poner de manifiesto la íntima unidad territorial y económica de la Isla que fue definida acertadamente, hace ya tres décadas, como una única región metropolitana. En efecto, una Isla de apenas 3.600 km², con una densidad de población de más del doble de la media española y cuya máxima distancia entre poblaciones apenas supera el 80 Km es una micro metrópoli "*... con flujos constantes y altos entre sus núcleos y con modos de vida "urbanos" incluso entre la escasa población agraria*". ⁴ .Ese único espacio urbano adolece históricamente de un profundo desequilibrio: la concentración aplastante de recursos productivos, comerciales y financieros en el área de Palma y su puerto. El ferrocarril no fue el causante de ese desequilibrio, pero sin duda fue un instrumento privilegiado en manos de los grupos sociales interesados en ahondarlo.

El Ferrocarril, instrumento del capital comercial

El Puerto de Palma, es el puerto de Mallorca por excelencia. Protegido por una amplia bahía, ha sido desde la dominación árabe de las islas el puerto principal. La antigua Medina-Mayurca abría su puerto al sur, a escasamente una jornada de la costa africana. Sin embargo, no siempre fue así. Durante la época Romana, otra ciudad y su puerto tenía una importancia similar, si no superior a Palma. Por Pollentia (actualmente Alcudia), cuyo puerto abierto al norte y mejor comunicado con Marsella, Ampurias y las costas italianas, se han documentado escalas comerciales de las naves romanas que enlazaban la costa layetana con Italia a través del estrecho de Bonifacio (GUERERO, 1993, p.120) Cuando los catalanes conquistan la Isla en 1229 confirman a la capital árabe del sur como la Ciudad principal, y su pequeño puerto, será el vehículo casi único del intenso tráfico mercantil que integra a la Isla en los principales circuitos comerciales mediterráneos.

El capital comercial forjado desde Palma y aportará buena parte de los fondos financieros que fluirán en parte hacia las nuevas industrias del siglo XIX y hacia los cultivos comerciales que obtienen plaza en los mercados internacionales. Ese mismo capital comercial, en fecha tan temprana como 1856 ya se plantea unir por vía férrea las cuatro poblaciones más dinámicas económicamente de la Isla: Palma, Inca, Manacor y Felanitx ⁵. La primeras disposiciones legales ferroviarias

españolas, propugnaban ciertamente trazados tendentes a unir los puertos de mar (MATEO, 1978, 94), y en esa línea se presenta otro de los proyectos en 1860: concretamente 55 km para unir Palma en el sur y Alcudia en el norte, enlazando la dos principales y potenciales entradas y salidas por mar ⁶. La importancia económica y estratégica de tal trazado era evidente desde los primeros -y tempranos- proyectos ferroviarios realizados en Mallorca.

De igual modo, los comerciantes de Felanitx, una próspera localidad del Sudeste de la Isla, con una rica tradición de exportaciones de vinos y aguardientes a través de su propio y pequeño puerto (Porto Colom), también plantearon con fuerza la necesidad de unir por ferrocarril ambos núcleos con Palma. El ferrocarril no llegó a Felanitx hasta 1897, pero aún antes, entre 1882 y 1885, se gestó un nuevo intento de conectar su puerto -que durante esos años mantenía un intenso tráfico comercial vitícola con Francia ⁷- con la línea general que ya llegaba hasta Manacor, apenas a catorce Km de distancia: el proyecto de Ferrocarril Secundario de Manacor a Felanitx y Porto Colom y la efímera **Compañía del Ferrocarril a Porto Colom y Felanitx**. Tal proyecto nunca llegó a concretarse ante todo por la oposición de los comerciantes y hacendados de Manacor -ya conectados por vía férrea a Palma- y recelosos de la competencia que sin duda representaría la expansión del comercio por Felanitx⁸.

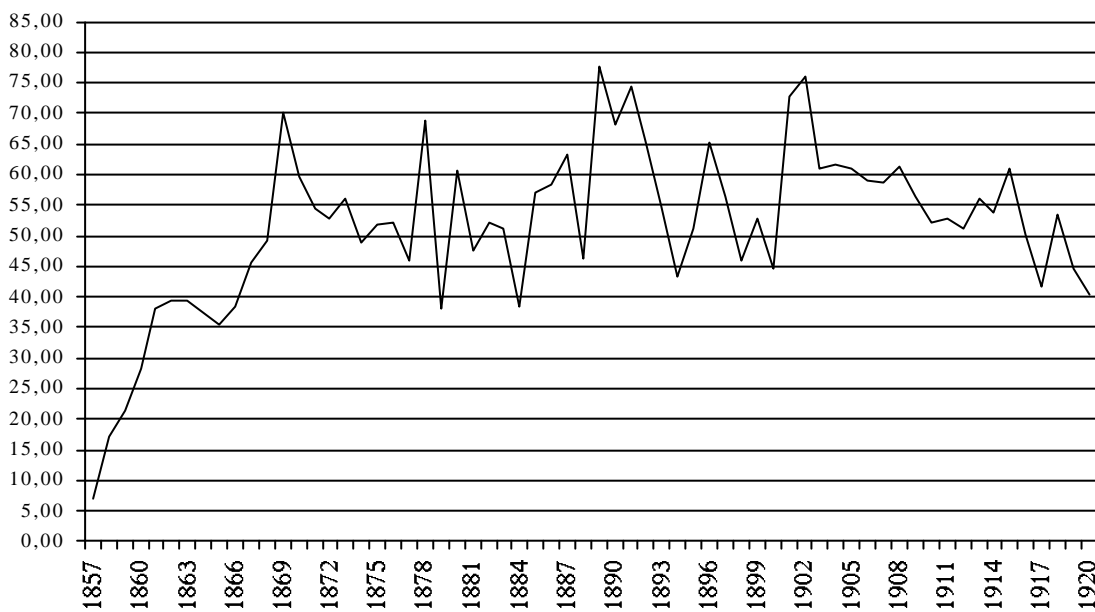
Con todo, lo que queremos significar, es que el peso determinante del capital comercial radicado en Palma, cercenó la expansión del ferrocarril hacia los puertos que potencialmente eran competidores. Si el caso del puerto de Felanitx puede resultar relativamente anecdótico y circunscrito al período álgido de exportaciones de vinos antes de la invasión de la filoxera (1891), el caso del abandono del puerto de Alcudia es un déficit estratégico que el ferrocarril contribuyó a consolidar durante un siglo y que marcó indeleblemente la articulación de los flujos económicos de la Isla.

Factores de localización productiva en torno al ferrocarril

En la época en que empezó a construirse el ferrocarril en Mallorca, una parte significativa de las industrias y manufacturas isleñas trabajaban para satisfacer demandas de mercados foráneos. Entre 1857 y 1920, los porcentajes de productos manufacturados que salen del puerto de Palma crecen tendencialmente so pena de

las coyunturas críticas de las guerras coloniales y la Gran Guerra (ESCARTÍN, 1999; p.45-46) Si nos referimos a los productos fabricados, las estadísticas de salidas del puerto són claramente ilustrativas:

PUERTO DE PALMA. SALIDAS PORCENTUALES DE PRODUCTOS MANUFACTURADOS SOBRE EL TOTAL 1857-1920 (en valor monetario)

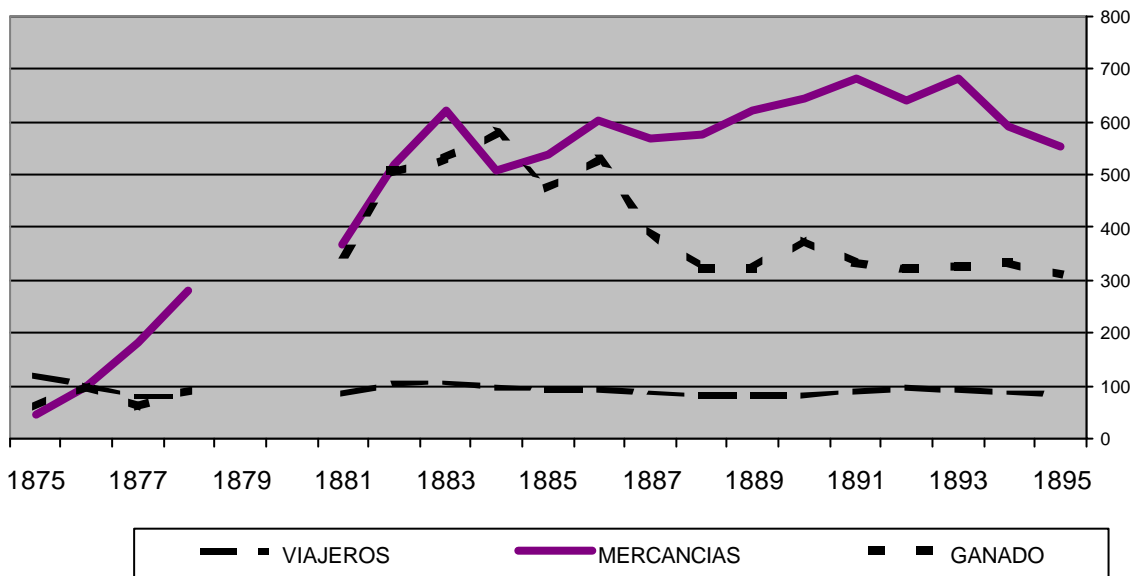


Fuente: MANERA, (1995); Apéndice documental, (Estadísticas del comercio de cabotaje)

Hay que reseñar además que en esos porcentajes de salidas no se incluyen los productos agroalimentarios o pecuarios con mayor o menor valor añadido en su manipulación, tales como conservas vegetales, pulpas de fruta, aceite, almendras, higos secos, cerdos cebados etc. salidas, que en absoluto representan porcentajes menores del total exportado, siendo como era Baleares la provincia con mayor número de fábricas de conservas vegetales fiscalmente registradas -21 en el año 1900-, sólo por detrás de la Rioja con 49 (MARTÍNEZ CARRIÓN, 1989; p.625)

La disposición territorial del ferrocarril en Mallorca, recoge, en los extremos de su forma arborescente, los puntos de carga y descarga de mercancías de toda clase que convergen o son remitidas desde Palma y su puerto. Nos falta todavía documentación contrastada, pero las series fiables de mercancías transportadas que ha sido posible confeccionar hasta la fecha nos indican que entre 1875 y 1895, las toneladas de carga transportada crecerán, mientras que el número de pasajeros

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS FERROVIARIOS 1875-1895.
Índice 100=1876



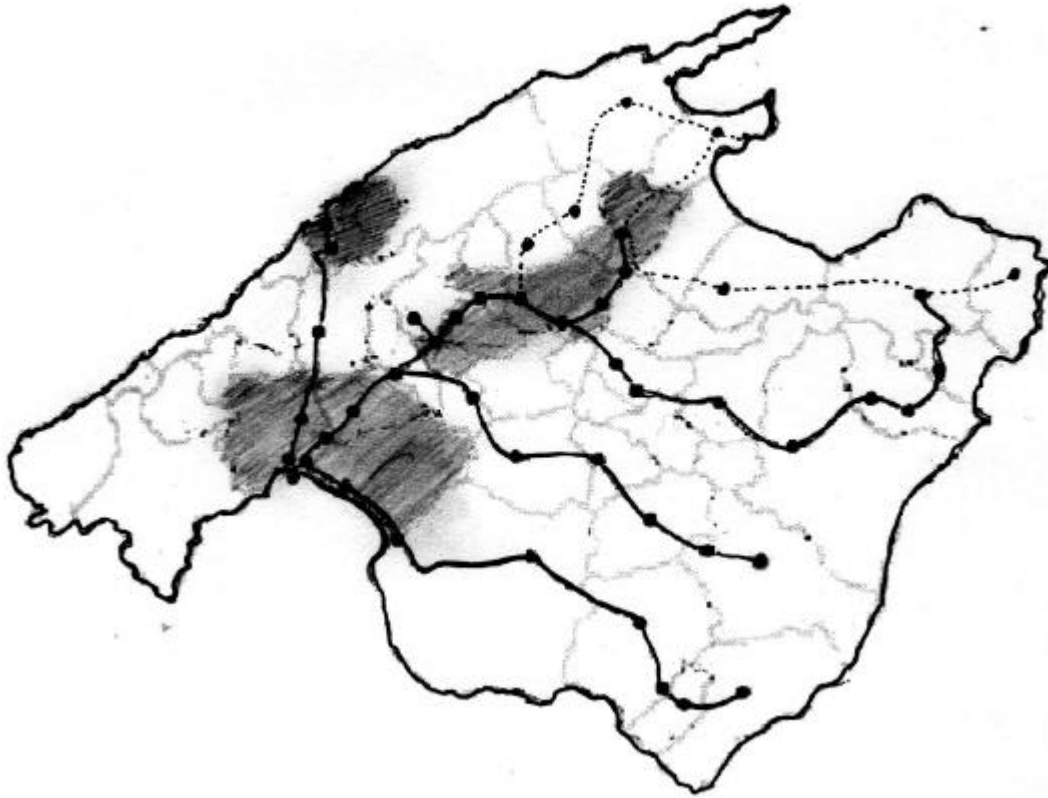
se estabilizará durante esos años.

Fuente : Ferrocarriles de Mallorca. Memoria y Balance de la Compañía. Años reseñados.

Queda claro que pasado el primer momento de curiosidad, el número de pasajeros se estabiliza sin que la progresiva extensión de la línea comporte un número significativo de nuevos usuarios. Todo lo contrario ocurre con el tránsito de mercancías: su volumen no cesará de crecer y, durante el mismo período se multiplicará varias veces a medida que el tren llegue a más localidades. Datos incompletos que aparecen en las memorias anuales de la Compañía, nos indican que el tránsito de mercancías se mantendrá en una regular línea ascendente hasta 1948⁹. Tal función y el peso específico que supone la proximidad a la línea férrea, revalorizan aquellas explotaciones y manufacturas cuyo factor de localización

agiliza le expedición de sus productos ¹⁰. El tren en Mallorca se especializó pues en el tráfico de productos agrarios e industriales destinados en buena parte al comercio exterior a la Isla gracias a su conexión directa con el puerto de Palma. Desde el punto de vista estrictamente económico, la línea férrea no conecta, en puridad, la ciudad con el resto de la Isla, sino más bien, el puerto de Palma con las fuentes de recursos exportables del interior y viceversa en lo tocante a las importaciones.

Entre 1860 y 1960, la población de Mallorca se incrementa globalmente un 73%; por contra, Palma multiplicará por tres su población durante esos cien años, con tasas de crecimiento muy por encima de cualquier otro municipio. Sin embargo, serán aquellas localidades próximas al ferrocarril las que también experimenten crecimientos por encima de la media insular: sa Pobla un 173%, Marratxí un 120%, Lloseta un 99%, Campos un 76%... La distribución de la población en el espacio insular no es evidentemente ajena al ferrocarril.



En el gráfico de las líneas construidas entre 1875 y 1921, las zonas sombreadas corresponden a los municipios que registraban una mayor densidad de población en el año 1965. Concretamente más de 111 habitantes por Km², BARCELÓ (1970) .La correlación con el trazado ferroviario es evidente. El trazado de línea punteada se ha dibujado el trazado proyectado por la Compañía del FC del Norte de Mallorca de la que hablaremos a continuación.

El fracaso del ferrocarril del Norte

Es conocido que en el origen de la Compañía de los Ferrocarriles de Mallorca está la fusión de dos compañías precedentes; La Sociedad del Ferro-Carril de Mallorca

(1872) y Compañía de los Ferrocarriles del Centro y del Sudeste (1876) La razón de ser original de esta última estribaba en profundas divergencias en los trazados y los plazos para llevar el tren a la campiña de Felanitx aunque, finalmente, las dos compañías se fusionaran.

Los ferrocarriles de Mallorca se financiaron exclusivamente con capital local y sin contar con ninguna ayuda por parte del Estado. Los capitales que se movieron en tales operaciones tenían un volumen significativo para la época: una primera emisión de 4.250 acciones de 500 Ptas. para la Compañía del Ferro-Carril de Mallorca (BIDWELL (1876), 1997; 82) y otra de 16.000 acciones de 500 Ptas. para la Compañía del Centro y Sudeste (BRUNET, 1994, p.28) En el momento de constituirse la nueva sociedad Ferrocarriles de Mallorca, su capital social ascendió 10.125.000, en 20.250 acciones de 500 Ptas. (HABSBURG-LORENA, L. S. 1992; 637) Desconocemos los entresijos del acuerdo y las causas que motivaron el abandono de la inicial beligerancia por parte de los partidarios de la línea del Sudeste, así como las razones por las que, pese a contar esta compañía con casi el cuádruplo de capital que su opositora, los trazados siguieron el ritmo impuesto inicialmente por la Sociedad del Ferro-Carril de Mallorca, es decir, Palma, Inca - con su ramal a sa Pobla- (1878), Sineu y Manacor (1879) La ingeniería financiera y los movimientos especulativos de capital no son ciertamente patrimonio de nuestra época.

Hemos citado más arriba, la importancia potencial del puerto de Alcúdia. En los años de inicio de la construcción del ferrocarril, el propio puerto de Palma no era mucho más que una escollera con poco más de 700 metros de muelles para amarres ¹¹. Alcúdia era el segundo puerto en importancia de la Isla, y en palabras de los contemporáneos, susceptible de convertirse en el mayor centro exportador de productos del este y centro de la Isla (HABSBURG-LORENA, L. S. 1992; 733), la única condición era la llegada del ferrocarril y su conexión con la línea general. Sin embargo, baste recordar que la gran mayoría de los nombres que aparecen asociados a las diferentes Juntas de Gobierno del ferrocarril, eran hacendados y comerciantes con residencia en Palma. Dinastías comerciales como los Alzamora o los Marcel unían sus intereses a nuevos y antiguos hacendados tales como los Cotoner o los Blanes, interesadas ahora en los negocios especulativos ¹².

Después de muchas dilaciones y promesas incumplidas, pronto se vio que la conexión ferroviaria del puerto de Alcudia, sólo sería posible si era acometida por el impulso de capitales del norte de la Isla, soslayando a la Compañía de los

Ferrocarriles de Mallorca y a los intereses comerciales de la capital que la controlaban.

El primer paso se dio en Pollença, localidad situada a pocos Kms de Alcúdia y también provista de un pequeño puerto. Con ocasión de la visita del rey Alfonso XIII a Mallorca en 1904, un grupo de ediles del municipio intenta hacer llegar al rey, sin éxito, un pliego de peticiones donde se solicita la conexión ferroviaria de la villa con Inca. En 1911, Gaspar Gestido Peña, que había sido colaborador del rico hacendado Ramon Soler, presenta el proyecto de ferrocarril Inca-Pollença-Puerto de Alcudia y su enlace con sa Pobla, estación término de la Compañía de los Ferrocarriles de Mallorca.

El estudio, con los planos y la correspondiente memoria, los firma en Madrid el ingeniero J.M. Velasco. El trazado de la línea general parte de la ciudad de Inca y pasa por las poblaciones de Selva, Caimari, Campanet, Pollença, Alcúdia y el puerto de Alcúdia. Son 43 kms. que, mediante un gran rodeo, unen las principales poblaciones del norte con Inca. El trazado, para ser verdaderamente operativo, cuenta con dos ramales: uno de poco más de 1 km que une Pollença con su puerto y otro, de 12 kms que une sa Pobla con Alcúdia, cerrando así el círculo que enlaza todo el noroeste. Gestido mueve sus hilos en Madrid, con la ayuda del diputado Vicente Navarro-Reverter, y logra la inclusión de su proyecto en el Plan de Ferrocarriles Secundarios elaborado al amparo de la Ley de 1908. En mayo de 1911 se publica la real orden del Ministerio de Fomento incluyendo los 57 kilómetros totales en el Plan ¹³.

Cabe señalar que el proyecto de unir el puerto de Alcúdia a la red general, contemplaba un minucioso desarrollo de las posibilidades económicas del trazado. La justificación principal se basa en la necesidad de abrir, aún más al cabotaje, las bahías de Alcúdia y Pollença y poner en relación directa ambas localidades con el centro de la Isla "*favoreciendo la tan constante y necesaria actividad en la circulación (...) y evitando las congestiones*" ¹⁴

Entre los objetivos principales del ferrocarril a construir, aparte del movimiento de viajeros y mercancías en pequeña y gran velocidad, se declaran: la exportación de lignitos de los yacimientos de Selva y Alcúdia, la extracción de remesas de carbón vegetal que se elaboraba en la cordillera norte, la extracción de los productos de las canteras de caliza y margas usadas para la fabricación de cemento llamado natural o *mallorquí*, arroz de la Albufera... y sobre todo, y aquí cabe valorar la

visión de futuro de los promotores, el valor añadido que para las visitas turísticas puede tener el ferrocarril. Con criterios que hoy consideraríamos plenamente actuales se dicen cosas tales como: "*el turismo representa la existencia casi continua de población flotante (...) acostumbrada a no regatear expansiones (...) . Ese género de visitantes son algo así como un arroyo aurífero que fertiliza con su corriente el suelo por donde pasa (...) todo excursionista satisfecho se constituye espontánea y desinteresadamente en propagandista de cuanto vio y gozó*" ¹⁵

Por las noticias que periódicamente publica el quincenal *El Pollensín*, una publicación de tinte progresista que editaba Mateo Roger en Pollença, se conocen algunos de los problemas que tuvo que afrontar el Ferrocarril del Norte desde sus inicios. Primeramente se suscitó un escándalo por la visita que hizo a Madrid un tal Bartolomé Aloy, antiguo socio de Gestido, acompañado de Miguel Amengual, un conocido abogado de Inca. Todo parece indicar que el viaje no tenía otro objeto que el difundir supuestas o reales debilidades financieras de Gestido para acometer el proyecto y para ello, contaron con la connivencia o benevolente neutralidad del diputado regional y cosechero Pedro Llobera, jefe local del partido conservador y cabeza visible de todos los que soterradamente se oponían al proyecto ¹⁶. Pese a ello, en Octubre de 1912 se da cuenta de la constitución en Madrid, de la sociedad Compañía del Ferro-Carril del Norte de Mallorca y del pago del depósito de un millón de pesetas por la concesión. La sociedad emitirá 10.000 obligaciones de 500 Ptas. y 3.500 acciones por la misma cantidad; se garantiza el 5% de interés sobre el capital invertido según marca el Plan de ferrocarriles secundarios.

Un mes más tarde se anuncia que el financiero Juan March Ordinas participa de la sociedad. March iniciaba en esos años su vertiginosa ascensión financiera gracias al contrabando de tabaco desde el norte de África pero no había adquirido aún la posición de hegemonía casi absoluta que logró después de la Gran Guerra; la participación de March en el proyecto cabe interpretarla como complemento del que él mismo promueve para unir Manacor y Artà y Capdepera, desde esa población al noreste de la Isla, enlazar con las vías de la Compañía del Norte en sa Pobla, tras recorrer toda la franja norte de este a oeste pasando por Santa Margalida y Muro. Se trata de una obra de enorme envergadura, con más de 90kms de vía y algunas importantes dificultades orográficas. El estudio preliminar del trazado lo firma el ingeniero Juan Malbertí y de haberse llegado a realizar hubiera supuesto la completa articulación del espacio ferroviario mallorquín. (véase el mapa más arriba). Desconocemos la influencia que pudo tener el financiero en el

progresivo deterioro del proyecto inicial de Gestido, ahora nominalmente socio suyo, lo cierto es que, todavía, la política mallorquina estaba dominada por el viejo partido conservador y los patricios palmesanos; el boicot ejercido hacia el ferrocarril del norte tuvo su plasmación en la continua campaña de desprestigio contra Gestido y su compañía "madrileña". Las presiones caciquiles lograron que ningún capitalista local de las poblaciones potencialmente beneficiadas por el ferrocarril aportasen cantidad alguna. Las amargas quejas y las denuncias se sucederán en las páginas de El Pollensín durante todo 1913, hasta que finalmente, en septiembre de ese año, Gestido anuncia que la sociedad se ha disuelto y él pasa a ser simple accionista de una nueva compañía de la que no da informes precisos, pero que, afirma, retomará la tarea y, además construirá el ramal llamado "de Levante", que coincide con la propuesta de March.

Se ha especulado con la posibilidad de que todo el proyecto de Gestido fuera una mera especulación sin fundamento y que la Compañía del Ferrocarril del Norte no llegara en realidad a constituirse. Hoy sabemos que no fue así. En noviembre de 1917, Gregorio Bernabé Palenzuela, en representación de la compañía concesionaria, presenta una instancia ante el Ministro de la Guerra, solicitando permiso para rehacer el replanteo del trazado y recomponer las señales que se establecieron en 1912. En el oficio se señala que las obras fueron interrumpidas por el "*entorpecimiento causado por las expropiaciones de terrenos*"¹⁷ pero al haber "*variado las circunstancias*" (?) se propone ejecutar y terminar las obras en breve plazo. Después de esa fecha no se ha hallado documentación alguna sobre el fallido Ferrocarril del Norte.

Sólo muchos años más tarde, en 1929, se acometió el proyecto de ampliación y mejora del puerto de Alcúdia, pero las obras no comenzaron de hecho hasta 1945. En el ínterin, el ejército inició por su cuenta la construcción de la línea sa Pobla-Puerto de Alcúdia en 1937 con objetivos puramente militares, pero al finalizar la guerra las obras fueron abandonadas y los restos de explanaciones y desmontes se perdieron. El proyecto de ferrocarril hasta Alcúdia y su puerto nunca ha sido formalmente abandonado, pero en realidad, jamás -excepto en época de guerra- se dieron pasos concretos para su construcción. El Archiduque Luís Salvador de Austria, habitual residente en la Mallorca de finales del XIX y autor de una de las fuentes de consulta más fiables refiere:

Si se hubiera prolongado el tendido férreo hasta Alcúdia y construido un ramal a Pollença, pronto (el puerto de Alcúdia) se habría convertido en

puerto principal de exportación de todo el este de la Isla y encumbrado incluso como centro de expedición principal de gran parte de las regiones centrales. Pero como todo ello perjudicaría notablemente a Palma, donde radican la mayoría de comerciantes y gentes con interés en el ferrocarril, no es probable que aquel proyecto se haga jamás realidad ¹⁸

Hoy, cuando el peso de la burguesía comercial de Palma es insignificante con relación al volumen de negocio de la industria turística, cuando las actuales facilidades que ofrece el transporte -incluida la aviación-, relativizan enormemente la potencial competencia de ambos puertos; cuando los flujos de millones de visitantes que llegan a Mallorca, saturan las carreteras que enlazan el norte y el sur de la Isla, una elemental articulación del continuo urbano que supone Mallorca en la actualidad se vería notablemente beneficiado por la culminación de aquel viejo proyecto jamás realizado.

Noviembre de 2000

BIBLIOGRAFÍA

ARTOLA, M. (dir.)(1978): *Los ferrocarriles en España*, 2 vols, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.

BARCELÓ, B. (1970) *Evolución reciente y estructura actual de la población de las Islas Baleares*, CSIC, Madrid-Ibiza.

BIDWELL, C. T. (1876): *Les Illes Balears* (reedició 1997), Lleonard Muntaner Editor, Palma.

BRUNET, P..J. (1994): *La Companyia dels Ferrocarrils de Mallorca*, Ed. Institut d'Estudis Baleàrics, Palma .

CAÑELLAS, N.S. (1990): *El Ferrocarril a Mallorca. La Iarda Mallorquina*, Conselleria de Treball i Transports, Palma.

ESCARTÍN, J. M.(ed.)(1998): *X Anys d'Història Econòmica a les Illes Balears*, Grup d'Estudis d'Història Econòmica, Palma.

ESCARTÍN, J. M. (1999): “El taller, base industrial de Mallorca”, *Randa*, 43, Barcelona

GUERRERO, V. (1993), "Navegación y comercio en las Baleares romanas", *Estudis d'Història Econòmica*, 1993.1, Palma.

HABSBURG-LORENA, LI. S. (1992), reedición de *Die Balearen in Wort und Bild* (1884), Caja de Baleares, Palma.

LÓPEZ, J.F y DÍAZ, M.A. (1985), *Del carro de parell a la informática: 150 años de la casa Alzamora*, Alzamora S.A., Palma.

MANERA, C. (1990), "El comercio exterior mallorquín en la era de consolidación del mercado mundial, 1704-1886", *Estudis d'Història Econòmica*, 1990.2, Palma.

MANERA, C. (1995), *Desarrollo económico y actitudes empresariales en la Mallorca contemporánea, 1730-1930. Rasgos económicos esenciales de una sociedad pre-turística*, Documento de Trabajo 9509, Fundación Empresa Pública, Madrid.

MARTÍNEZ CARRIÓN, J.M. (1989), "Formación y desarrollo de la industria de conservas vegetales en España, 1850-1935", *Revista de Historia Económica*, 3, Madrid.

MATEO, D. (1978), "Los orígenes de la política ferroviaria en España" en ARTOLA, M. (dir), *Los Ferrocarriles en España I. El Estado y los Ferrocarriles*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.

MOLINA, R. (1998), "Blat xeixa i pa de Viena: notes sobre la indústria farinera mallorquina: 1850-1914", *Estudis d'Història Econòmica*, 15, Palma.

MOLINA, R. (ed.) (2000), *El Ferrocarril a Mallorca: 125 anys*. Número monográfico de *Estudis d'Història Econòmica*, 16, Palma.

MORA, G. (1995): *Els orígens dels capitalisme a Mallorca (1776-1895)*, Curial, Barcelona.

POU, J. (1974), *Historia del Puerto de Palma de Mallorca*, Diputación Provincial de Baleares, Palma

QUINTANA, A. (1974), "Espacio y Sociedad en Mallorca", *Trabajos de Geografía*, núm 22. Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Palma.

Fuentes documentales

Camino de Hierro de Palma a Inca. Resumen de los trabajos de la comisión, (1872), Palma. Archivo Fons Llabrés. Ajuntament de Palma.

Ferrocarril de Inca a Pollensa y Alcudia y ramal de la Puebla a Alcudia, Memoria Descriptiva,

Madrid 1911. Archivo Serveis Ferroviaris de Mallorca (en proceso de clasificación)

El Pollensín, quincenario independiente, Pollença, 1911-1915

Ferrocarriles, legajos varios del Archivo de la Comandancia Militar de Obras de Baleares.

Compañía de los Ferrocarriles de Mallorca. Memoria y Balance. Años 1876 a 1951

NOTAS

¹ Véase la publicación *X anys d'Història Econòmica a les Illes Balears*, del Grup d'Estudis d'Història Econòmica. ESCARTÍN (1998)

² BRUNET (1994), CAÑELLAS (1990). Véase Bibliografía.

³ Se ha publicado recientemente un número extraordinario de la revista *Estudis d'Història Econòmica* dedicado exclusivamente al ferrocarril en Mallorca. Véase MOLINA (2000)

⁴ QUINTANA, A.(1974). Alberto Quintana el recordado profesor de la UIB, fué el primero que planteó la tesis de la micrometrópolis de Mallorca. La muerte interrumpió una prometedora investigación que hubiera aportado elementos básicos para comprender el espacio histórico y económico de Mallorca.

⁵ Paul Bouvij (1856), *Programa de un camino de hierro de tercera clase entre Palma, Inca, Manacor y Felanitx*. (HABSBURG-LORENA, L.I. S. 1992; 634)

⁶ Proyecto de Enric Gispert de 1860. Este ingeniero catalán, junto con su hermano Frederic, fueron los autores de diferentes proyectos ferroviarios en Mallorca . El trazado definitivamente aprobado para la primera línea Palma-Inca, se basa claramente en sus estudios preliminares, y de hecho, el antiguo proyecto fué adquirido por la primera Junta de la Sociedad del Ferro-Carril de Mallorca (HABSBURG-LORENA, L.I. S. 1992; 637)

⁷ Véase al respecto MANERA (1990)

⁸ Se llegaron a publicar libelos en la prensa por parte de personalidades prominentes de Manacor en contra del proyecto (BRUNET, 1994, 30)

⁹ Los años 1949 y 1950 (los últimos antes de la nacionalización) indican un acusado descenso del volumen de mercancías transportadas. A partir de la incorporación de los FC de mallorca a EFE, desaparece toda la información estadística de mercancías.

¹⁰ Un pequeño ejemplo, se ha conservado en la documentación de la fábrica de conservas de pulpa de albaricoque de Lorenzo Calafat en Santa María. Esta fábrica, que contaba con unos 60 trabajadores, recibía la materia prima exclusivamente de zonas de Mallorca que contaban con ferrocarril y, naturalmente, expedía su producción con destino al comercio inglés vía ferrocarril y puerto de Palma. Mi agradecimiento a la Dra. Antònia Morey por facilitarme esos datos.

¹¹ Las obras de ampliación y mejora del ingeniero Emilio Pou, que lo convirtieron de hecho en un puerto apto para el comercio se inician en 1874 (POU, 1974; 276) y, su crecimiento, paralelo al crecimiento del ferrocarril, no cesará hasta principios del siglo XX al completarse la red ferroviaria.

¹² El caso de la familia Alzamora es paradigmático. Estos grandes comerciantes en cereales, construyeron su almacén central de distribución en las inmediaciones de la estación de Palma y, mediante un ramal particular, se conectaba a la línea general (LÓPEZ y DÍAZ, 1985; 54). Otro tanto ocurre con la fábrica de harinas La Harinera Balear, posiblemente la primera en adoptar en España el nuevo sistema austro-húngaro de moltura de los cereales, también conectada con ramal particular a la vía férrea y situada a escasos 4 kms de Palma (MOLINA, 1998; 150)

¹³ *El Pollensín*, 27-05-1911. La ley de marzo de 1908 ya contemplaba inicialmente una línea entre sa Pobla y Alcúdia.

¹⁴ La referencia a las "congestiones" remite veladamente al monopolio del puerto de Palma. Vid. *Ferrocarril de Inca a Pollensa y Alcudia y ramal de la Puebla a Alcudia, Memoria Descriptiva*, p.4, Madrid 1911. La documentación relativa a éste proyecto se halla actualmente en los archivos de Serveis Ferroviaris de Mallorca, en proceso de clasificación.

¹⁵ *Ferrocarril de Inca a Pollensa y Alcudia y ramal de la Puebla a Alcudia, Memoria Descriptiva*, p.6, Madrid 1911

¹⁶ *El Pollensín*, 15-05-1912 y 15-07-1912

¹⁷ Archivo de la Comandancia Militar de Obras de Baleares. Legajo "Ferrocarriles" sin signatura.

¹⁸ Ver HABSBERG-LORENA, Ll. S. (1992), p. 733