

**Les obres
públiques a
Mallorca durant
el segle XIX.
Consideracions
sobre l'acció de
l'administració
pública a l'època
contemporània**

Pere Salas Vives

Mayurqa
(2002), 28:
53-74

LES OBRES PÚBLIQUES A MALLORCA DURANT EL SEGLE XIX.

Consideracions sobre l'acció de l'administració pública a l'època contemporània¹

Pere Salas Vives

RESUMEN: Este artículo pretende demostrar la creciente implicación de las administraciones públicas en Mallorca durante el siglo XIX en la creación de infraestructuras y servicios públicos, y como este proceso está en consonancia con el nacimiento y desarrollo del Estado liberal en Europa. Nuestro punto de vista parte del análisis de todas las instituciones públicas del momento y no solamente de las correspondientes al Estado central. Por tanto, en un estudio como el presente, no se puede dejar de lado la práctica administrativa que llevaron a término la Diputación Provincial y los ayuntamientos.

Palabras clave: Historia Contemporánea, Historia Social, Política Municipal

ABSTRACT: The aim of this article is to show the increasing implication of public administrations in Majorca during the nineteenth century in the creation of an infrastructure and public services and how this process agrees with the making and development of the liberal State in Europe; taking for granted that our point of view will start from the analysis of all the public institutions of that period and not only of those developed by the central State alone. Therefore, the provincial (Diputació Provincial) and local councils (ajuntaments) activities cannot be left aside.

Key words: Contemporary History, Social History, Municipal Policy

Aquest article pretén demostrar la creixent implicació de les administracions públiques a Mallorca durant el segle XIX en la creació d'infraestructures i serveis públics i com aquest procés està en consonància amb el naixement i desenvolupament de l'Estat liberal a Europa; sempre donant per descomptat que el nostre punt de vista partirà de l'anàlisi de totes les institucions públiques del moment i no tan sols de les que desenvolupà l'Estat central en solitari. Per tant, en un estudi com aquest, no es pot deixar de banda la tasca que realitzaren la Diputació Provincial i els ajuntaments.

¹ Aquest treball s'insereix dins el projecte d'investigació que dirigeix la doctora Isabel Moll titulat: *Política municipal i serveis socials. Anàlisi comparat de nuclis urbans i rurals, Mallorca, 1850-1936* (ref. PB98-0126); finançat per la DGICYT. Per altra part, s'ha de fer constar que han col·laborat en el buidatge de les dades documentals els alumnes següents de l'assignatura *Història de la Població a l'època contemporània, 1750-1950*, del Departament de Ciències Històriques de la UIB: Glòria Edo Alvarez (Alcúdia), Cristòfol Mateu (Lluçmajor), Rafel Beltran (Inca), Caterina Vidal i Jessica Dolz (Alaró), Catalina Mas (Montuïri), Pere Joan Torres (Esporles), Mònica Cocera i Maria Antònia Amengual (Bunyola), Víctor Martínez H. (Capdepera), Margalida Martí i Miquel Orbegozo (Binissalem), Silvia Venegas (Felanitx), Núria Gomila (Manacor), Margalida Sansó (Vilafranca) i Nuria Ponce de León (*Bolletí Oficial de la Província*).

CONSIDERACIONS HISTORIOGRÀFIQUES

L'atenció que ha dedicat la historiografia de l'Estat espanyol a l'estudi de la pràctica administrativa durant l'època contemporània ha estat més aviat escàs. Fins i tot aquella part de la mateixa historiografia que podríem considerar història política, ja sigui d'àmbit general, és a dir, interessada per les institucions pròpiament estatals, o local/regional (Diputació, Govern Civil i, sobretot, ajuntaments) ha obviat el «producte», el quefer de l'administració, per focalitzar els estudis en la descripció legal d'aquesta, la relació entre la política «pròpiament» dita i les institucions i, per descomptat, l'estudi dels polítics, la ideologia i la seva relació amb la societat.² Tots aquests punts de vista, lògicament, són importants i no es tracta aquí de potenciar una problemàtica concreta de la història contemporània en detriment d'una altra. Crec que és fins i tot lògic el camí seguit fins ara, ja que per conèixer una institució qualsevol s'ha de començar per la legalitat que li permet existir. Igualment, aquestes són el producte de la política i dels polítics de cada moment històric, per la qual cosa la relació entre història política i història administrativa ha de ser estreta. Ara bé, el que sí que voldria manifestar en aquest article és la necessitat de posar de relleu que l'estudi de l'administració i de la política no s'exhaureix en els camps d'estudi enumerats, sinó que cal conèixer i analitzar la pràctica administrativa en un context històric determinat. Això vol dir analitzar en profunditat i en diferents nivells les activitats realitzades per les institucions públiques, producte d'un determinat aparell burocràtic i que obeeix a una concepció política concreta de la societat. En altres paraules, interessa analitzar què varen fer realment l'Estat, el Govern Provincial, la Diputació i els ajuntaments i com varen influir en la societat.

Aquest plantejament no surt del no-res. Des d'altres àmbits científics ja fa temps que es va fer evident que el paper dels governs centrals fou crucial per explicar els canvis experimentats en les societats occidentals; uns canvis que no podien deixar de banda la conversió d'un Estat essencialment militar en un altre de considerat protector, passant per una etapa mixta a la segona meitat del XIX (Mann 1997). Isabel Moll (2002) posa de manifest com aquest tema havia estat ressaltat per autors com sir Ernest Barker, el qual durant els anys posteriors a la II guerra mundial, en plena època d'implantació del pla Beveridge, va descriure per al cas europeu (realment França, Anglaterra i Alemanya) els orígens i l'evolució de l'Estat social. Segons aquest autor, el període que va aproximadament de 1880 fins a la primera guerra mundial, gaudiria d'una importància cabdal, ja que és el moment de les primeres mesures de seguretat social posades en pràctica a l'Alemanya de Bismarck o a la França de la III República. Mesures que s'afegien a la capacitat legislativa en matèria laboral que ja s'havien posat en marxa a Anglaterra dècades abans i a la voluntat interventora de l'Estat absolutista il·lustrat, que, tot i que amb menys èxit, havia intentat influir decisivament en la societat des de la segona meitat del XVIII. Aquesta seqüència, que marcaria un moment especialment important en les darreres dècades del segle XIX pel que fa al canvi de funció de l'Estat, però que sorgia d'uns plantejaments teòrics i legals anteriors, és plenament coincident amb l'aportació més recent de M. Mann (1997), S. Szreter (1997) o, fins i tot de C. Tilly (1992), els quals defineixen l'Estat d'aquesta època com a molt més burocràtic i interventor que en èpoques anteriors. I, tot i

² Per comprovar aquest fet basta analitzar les obres de síntesi d'autors preocupats per la història de la pràctica administrativa, com puguin ser A. de Swaan (1992), M. Mann (1991 i 1997), G. A. Ritter (1991) o S. Szreter (1997) per adonar-se de la nul·la referència a estudis fets en l'àmbit estatal espanyol.

que la guerra sigui el principal motor de la creació del nou Estat nació, aquesta ja no en serà l'única raó de ser, ni pràcticament ni teòricament. Ja que, si bé en el pla teòric, durant l'absolutisme, els governants havien de procurar el benestar i la felicitat del seu poble, l'anàlisi estadística i/o real de les funcions de l'Estat ha fet arribar a la conclusió que com a mínim fins al segle XIX aquest fou essencialment una institució de caràcter militar, exteriorment i interiorment (Mann 1997) i només serà durant aquesta centúria quan anirà adquirint funcions noves de tipus civil, amb les quals ordenarà legalment la societat, però també la protegirà, educarà, nacionalitzarà, influirà en la seva economia, en la sanitat... A la mateixa conclusió s'ha arribat en l'estudi de camps sectorials, normalment no realitzat per historiadors, com és el cas de la sanitat. En aquest sentit, el segle XIX, sobretot a partir de l'arribada de l'amenaça del còlera a Europa i l'augment incontrolat de la urbanització, suposà una major cura en la millora de les condicions sanitàries de la població per part dels governants (Woods 1991; Swaan 1992; Szreter 1988 i 1997; Moll, 2002). I encara que començàs en el centre i el nord d'Europa, acabaria per afectar tot l'occident europeu, països mediterranis inclosos. Aquest procés també ha estat posat de manifest a l'Estat espanyol, destacant-hi la major voluntat, però també una acció directa més important per part de l'Estat espanyol en la neutralització de les males condicions sanitàries.³

Tot això indica que, independentment de la disjuntiva conservadora/liberal o progressista/moderada, que dominarà bona part de la política dels governs europeus del XIX, els Estats varen ser més i més influents en les seves respectives societats a mesura que avançava el segle. És a dir, que el paper de l'administració no va tenir una relació directa entre els nivells de democràcia d'un Estat, ni de la ideologia partidista d'aquest. El cas de l'Alemanya del *Deutsche Reich* és paradigmàtic en aquest sentit (Ritter 1991). Ara bé, el cert és que el canvi en el model d'Estat, clarament més interventor en les seves respectives societats, sorgeix en un moment històric concret que està marcat per la Revolució Francesa i la posterior expansió napoleònica en els seus inicis. Aquest fet és transcendental, ja que suposarà, per una part, la irrupció en tot Europa de conceptes nous, com són els drets humans i el concepte d'igualtat entre els homes, a més de la secularització de part de la vida pública, que despertaran expectatives entre la població inimaginables abans; i, en darrer terme, també faran possible, progressivament, la participació de tot el cos social en les decisions polítiques. Si més no, el concepte de democràcia era present en totes les societats europees com un anhel de bona part de la població i, no ho oblidem, representava un cert temor dins les files del mateix liberalisme. Talment, els conceptes d'igualtat social que els plantejaments polítics d'esquerra propugnaran cada cop amb més vehemència són interioritzats cada cop més pels sectors més desfavorits.

³ En aquest sentit és necessari remarcar l'aparició en els darrers anys d'investigacions que tenen com a objectiu estudiar la transició sanitària en determinats àmbits geogràfics de l'Estat espanyol. En la mateixa línia s'emmarquen les interessants aportacions del Departament d'Història de la Ciència i Documentació de la Universitat de València. Vegeu, per exemple, Josep Lluís Barona (2000), obra en la qual es posen de manifest, en una sèrie de treballs de diferents autors, la inseparable relació existent entre les actuacions públiques, canvi del paradigma medicosanitari i la transició demogràfica a la segona meitat del segle XIX i primeres dècades del segle XX. Estudis preocupats per la mateixa temàtica es poden trobar a l'obra col·lectiva titulada *Beneficència i Sanitat en els municipis valencians (1813-1942)*, i que suposa la publicació de les ponències i comunicacions del III Seminari d'Estudis sobre la Ciència celebrat a Alcoi el 1999. Per altra part, a Salas (1999b), ja es posava de manifest l'estreta relació entre el nou Estat liberal espanyol i l'increment de la preocupació i l'acció sanitària per part de les institucions públiques a Mallorca. Per a un aspecte concret d'aquesta actuació sanitària, vegeu també Salas (2002).

Totes aquestes circumstàncies, a més de crear una conscienciació i una demanda social, també tindran un efecte importantíssim sobre la mateixa institució estatal. En primer lloc, s'eliminen els entrebancs teòrics i legals que tenia l'Estat absolutista per intervenir dins la societat,⁴ i que ja el Despotisme Il·lustrat havia intentat salvar, amb un èxit més aviat escàs. Amb l'eliminació dels vells privilegis i la uniformització del territori, l'Estat té les mans lliures per intervenir socialment i econòmicament, encara que aquest darrer aspecte sigui rebutjat teòricament pel primer liberalisme. Però l'Estat no tan sols podrà intervenir, sinó que no tindrà més remei que fer-ho. Per una part, a causa de la creixent demanda d'igualtat política de la població i, posteriorment, pel requeriment d'aquesta mateixa població d'igualtat social (Requejo 1990). L'aparició del sindicalisme i, sobretot, del socialisme, donaran la darrera empenta a l'augment de la preocupació social per part dels governs centrals, encara que sigui de tipus paternalista. Però, aparellat a aquest fet, també es produeix durant el mateix segle, a partir de la dècada dels trenta, com ja hem dit, l'aparició d'un nou cicle epidèmic, el còlera i, en menor mesura, de la febre groga i de la pesta,⁵ que són posats en relació per part de les autoritats i les elits urbanes amb la pobresa i la falta d'higiene. La pèrdua de salut ja no és entesa com un càstig diví, ni un problema reduït a determinats sectors socials, sinó que la secularització del pensament per una part i, sobretot, l'evidència que suposà l'augment de la urbanització i la consegüent massificació de les urbs va fer evident que el que estava en perill era el conjunt del cos social. La infecció fou atribuïda en bona mesura a la brutícia i als mals costums dels miserables, però podia acabar afectant les classes mitjanes i els més rics, és a dir, tota la comunitat. De fet, seran les mateixes oligarquies urbanes i després les centrals les que acabaran per convertir la higiene en un tema cabdal de l'administració pública (Swaan 1992) i que suposarà la medicalització de la societat a Europa (Focault 1990). Aquest fet tampoc no és aliè a l'aparició de noves situacions considerades intolerables per tota la societat, producte també de la declaració dels drets de l'home, entre els quals el dret a la vida (Bourdelaïs 2000). De fet, aquesta mena de dret a la vida del conjunt de la societat serà posat en primer terme en moments de crisi de mortalitat, per sobre fins i tot dels drets constitucionals (Salas 1999b). I cada cop serà més clar que només la intervenció d'una entitat centralitzadora podia posar remei a l'amenaça epidèmica. Finalment, cal parlar d'un augment de la coerció i el control de les poblacions, ja sigui per part del mateix exèrcit o per cossos de policia professionals, que seria causat per la pèrdua dels controls tradicionals sobre la societat, en augmentar el desarrelament, la urbanització, la secularització i el capitalisme. I una de les conseqüències de la conjunció d'aquests processos era l'augment del pauperisme i el trasbals social. De fet, la conflictivitat social era un temor present en les classes altes que podia justificar la seva acció política intervencionista.⁶

⁴ Es podria dir, a més, que l'Estat d'Antic Règim tenia com a funció primordial conservar l'ordre social, el qual paradoxalment li impedia desplegar tota la seva potència sobirana. Per això, essencialment era una institució coactiva. No és estrany que un Estat d'aquesta naturalesa estigués dominat per l'element militar (Tilly 1992).

⁵ És interessant remarcar que aquesta malaltia, a principis del segle XIX i a finals del mateix segle, va ser molt present a la perifèria del territori europeu, un fet que ha estat obviat per la majoria d'estudiosos de la matèria, però que va tenir un fort impacte entre la societat occidental del moment, ja que incentivà les mesures preventives i de control marítim. De fet, en el cas mallorquí fou la causa de la major part dels acordonaments sanitaris de la primera meitat del segle XIX (Salas 1999b i 2002).

⁶ De totes formes, cal anar alerta amb la teoria de la desintegració social, que realment es va estendre amb força durant el segle XIX. Segons aquesta, la violència col·lectiva era un resultat col·lateral de les grans reestructuracions socials, com varen ser els processos d'urbanització i d'industrialització. Tanmateix, a aquesta teoria hi podem oposar la de la solidaritat, que defineix la violència col·lectiva com les aspiracions de grups

Al mateix temps, l'Estat va gaudint d'una potència d'acció absent a l'Antic Règim, ja que en aquests moments està legitimat per tot el cos social, encara que en un principi aquest només el formi la comunitat de propietaris, però que s'anirà ampliant fins a abraçar tots els ciutadans. És el naixement de la nació política, que suposa, a la pràctica, el consens social que tot el poder sobirà, i, per descomptat, el monopoli de la justícia i de la força, ha de residir en una sola institució, l'Estat. Per això, no és estrany que en un principi ja s'alçassin veus crítiques en contra d'aquest nou model estatal, que en comptes de la llibertat dels individus podia suposar-ne l'esclavització i que, en definitiva, posaria les bases per als totalitarismes del segle XX.⁷ Així, el concepte mateix de liberalisme anirà acompanyat en un primer moment pel naixement del dret constitucional, que es posava per sobre dels mateixos governants i assegurava les llibertats essencials dels ciutadans (Requejo 1990). Finalment, cal parlar de legitimació, ja que, a part de les necessitats apuntades, el governant necessita justificar la seva existència diàriament, sobretot després de l'aparició d'ideologies que en posen en dubte la mateixa existència, com l'anarquisme, però, en certa forma, també el socialisme. I no oblidem que aquest mateix Estat fa partícips tots els ciutadans de la seva defensa, amb l'aparició del servei militar obligatori.

Així, el que és innegable d'aquesta situació que s'inicia amb els revolucionaris francesos és que es crearà una necessitat i una possibilitat d'intervenció de l'Estat en la societat com no s'havia donat mai, ja sigui perquè aquest està capacitat per fer-ho legalment o perquè té la necessitat de fer-ho pel seguit de causes apuntades. Tot plegat, juntament amb la despesa militar, que paral·lelament no fa sinó augmentar a causa de la geopolítica i de les necessitats de la mateixa guerra (Tilly 1992), justificarà un augment progressiu de l'aparell administratiu i dels recursos necessaris. Aquests s'aconseguiran per la via impositiva, que afectarà també per primer cop tot el conjunt de propietaris; però també es prendran d'altres institucions, com són principalment l'Església i els Ajuntaments, més ben dit, els comunals de les poblacions.

Vist tot això, és important remarcar que l'estudi de la pràctica administrativa ha de ser un aspecte que no es pot obviar de l'anàlisi de l'època contemporània. El que pretenem, per tant, és demostrar en un lloc (Mallorca) i una època concreta, el segle XIX, que l'Estat espanyol, a part de respondre a unes determinades motivacions ideològiques, es va integrar, en menor o major mesura, dins aquest procés de modernització i es va implicar cada cop més dins la societat oferint un ventall progressivament més ampli de serveis

organitzats amb interessos comuns. Lògicament, un grup desestructurat tindria poques aspiracions comunes i menys, de tipus polític (Tilly 1997). Ara bé, el que aquí ens interessa és remarcar el fet que la teoria de la desintegració fou la que s'imposà entre la burgesia i les classes mitjanes de les ciutats, sobretot des que Durheim la va elevar a categoria sociològica.

⁷ Ens referim aquí al concepte de nació política que actua com a subjecte de la sobirania. Aquesta serà més o menys gran, però tindrà la virtut de representar un ampli cos d'associats que arribarà a significar la totalitat dels ciutadans. La identitat d'aquests associats serà definida per la seva vinculació obligatòria a la llei comuna, que serà el resultat de la seva voluntat política expressada per mitjà dels seus representants legals (Caminal 1996, seguint Sieyès). La llei es convertirà així en única i inqüestionable per a tota la nació. D'aquí que el mateix concepte de democràcia pugui ser entès per determinats autors liberals com a incompatible amb el concepte de llibertat, ja que la voluntat de la majoria privaria d'aquesta la resta de ciutadans o, el que és pitjor, donaria als representants polítics, els governants, una transferència tal de poder que podria ser considerat absolut. Per això no és estrany que autors de la talla de Tocqueville, per exemple, mantinguessin en un primer període (1835) l'existència d'un antagonisme intrínsec entre la concepció liberal i la democràtica (Hermet 1989). Igualment, Stuart Mill veia amenaces molt importants per a la llibertat individual per part de la majoria social. En sentit contrari, no han estat pocs els analistes que han vist en les propostes de Rousseau un cert camí que pot portar al totalitarisme d'Estat.

públics. La metodologia per aconseguir aquest objectiu, que lògicament no podrà sinó ser esquematitzat en aquest article, es fonamentarà en l'estudi de casos concrets, en la microhistòria i la història regional, perquè només així podrem realment copsar la pràctica administrativa. Per tant, es tracta d'anar més enllà de la història política i del dret⁸ i endinsar-se en els serveis públics que els governants comencen a oferir als ciutadans des dels inicis del segle XIX (començament de la revolució liberal) fins a finals del mateix segle, moment en què ja està consolidat el liberalisme a Espanya. Això vol dir que la temàtica a analitzar i les fonts documentals poden resultar inabastables en un treball com el present, la qual cosa ens obliga a fixar la nostra atenció en aspectes parcials i representatius d'aquest procés. És per això que tractarem només una sola de les activitats públiques durant aquest període: la creació d'infraestructures o obres públiques, encara que sense oblidar que resulten inseparables d'altres funcions de l'administració que ja han estat tractats en altres treballs o ho seran en un futur.⁹ Les fonts utilitzades bàsicament han estat el *Bulletí Oficial de la Província* i les actes municipals de diferents Ajuntaments que hem considerats representatius.¹⁰ Tot plegat ens oferirà una informació bàsicament referida a les administracions perifèriques (municipals i provincials), que complementarà aquella que té l'origen directe en el govern central, ja molt més coneguda i que presenta en ocasions un tractament bibliogràfic propi.¹¹

Hem d'avançar que partim de la consideració que totes les administracions públiques del moment formen part d'una mateixa entitat jerarquitzada, encara que no d'una mateixa institució en sentit estricte. És a dir, tant les pròpiament estatals, com el Govern Central (Ministeris corresponents) i el seu delegat, el Govern Provincial encapçalat pel governador (en un principi *jefe político*) i les del país, la Diputació i, sobretot, els ajuntaments, formaran diverses administracions, però alhora dependents d'una sola cadena de comandament que començarà en l'executiu central i acabarà en la figura del batlle. De fet, el governador feia d'enllaç entre les directrius governamentals i l'administració municipal i presidia els òrgans executius de la Diputació, quan no l'encapçalava.¹² Així, el batlle gaudia de la doble

⁸ La història de l'Administració espanyola ja ha estat estudiada en profunditat en el seu vessant teoricolegal. En aquest cas em remet a les obres d'Eduardo García de Enterría, per exemple (1985).

⁹ Com ja he avançat, la relació entre l'Estat liberal i la sanitat ja va ser posada de relleu a Salas 1999b o 2002. S'ha de remarcar que aquests treballs formen part del projecte d'investigació ja citat titulat *Política municipal i serveis socials. Anàlisi comparada de nuclis urbans i rurals, Mallorca, 1850-1936*. Per a una ampliació dels pressuposts teòrics d'aquest projecte vegeu I. Moll (2000). Pel que fa al tema de l'educació a Mallorca, ja ha gaudit d'un important tractament a Oliver (1978), Colom (1977), Colom i Díaz (1977), Sureda (1998) o la completa tesi doctoral inèdita de propera publicació de B. Orell (inèdit) o Orell (2001). Altres aspectes, com són ara l'augment de l'aparell burocràtic municipal o regional, el desenvolupament de les comunicacions, com són el correu i telègraf, l'assistència social pròpiament dita deslligada dels aspectes sanitaris, entre d'altres, seran temes que s'hauran d'estudiar en properes ocasions.

¹⁰ Aquests municipis són: Sineu, Vilafranca, Pollença, Lluçmajor, Inca, Montuïri, Algaida, Bunyola, Manacor, Capdepera, Felanitx i Alcúdia. S'ha de remarcar que la seqüència cronològica no és la mateixa en tots els casos a causa de la falta de disponibilitat de sèries documentals completes, com és el cas de Vilafranca, ja que es tracta de treballs encara en curs o per la manca de documentació. Pel concepte de representatius entenem aquells que poden resultar complementaris per conèixer la realitat mallorquina del vuit-cents, com és el que siguin molt o poc importants demogràficament, antics o de creació recent, de propietat externa o interna. Per aquest motiu tampoc no s'ha obviat l'estudi de la capital, Palma, si bé el buidatge de les actes municipals encara és un treball en curs.

¹¹ Pel cas de Mallorca destaca l'obra col·lectiva AA. VV. (1996).

¹² Segons Arturo Cajal (1999) les tres institucions de la província fins a 1870 eren: el Govern Civil, representat bàsicament pel governador i primera autoritat provincial, el Consell Provincial, creat el 1845 i substituït el 1870 per la Comissió Provincial (i temporalment suprimit durant el bienni progressista), i la Diputació. La figura del governador era preminent, perquè, a més del caràcter de primera autoritat provincial, presidia el Consell Provincial i després la Comissió.

essència de representant de la seva comunitat i de delegat del Govern provincial i central (Castro 1979; Sánchez 1990). Per tant, l'anàlisi de l'administració estatal ha de tenir presents aquestes premisses i no es poden treure conclusions sobre els serveis públics del segle XIX només estudiant una part d'aquesta, reflectida en els pressuposts de l'Estat, descuidant aquelles altres institucions, com les municipals, que precisament gaudien d'una gran capacitat d'acció, tot i que no autònoma, en aquesta època; un fet que es va veure ampliat a causa de la incapacitat del govern per executar directament bona part de la seva voluntat política,¹³ per la qual cosa delegava en els Ajuntaments una sèrie d'activitats que avui són considerades pròpies del Govern central, com són per exemple l'educació, l'assistència social i la recaptació de tots els impostos, entre d'altres (Salas 1997).

LES OBRES PÚBLIQUES A MALLORCA DURANT EL SEGLE XIX

Com és lògic, no podem pretendre descriure en profunditat les obres que feren les administracions públiques durant el vuit-cents a Mallorca en un article com el present; tan sols ens limitarem a fer-ne una anàlisi global amb la intenció de copsar la seva importància en aquesta època sobretot en relació amb el que s'havia realitzat als segles passats. A més, diferenciarem quina de les administracions en va ser la responsable, la qual cosa vol dir tenir present l'administració pròpiament estatal, la provincial i els ajuntaments.

Durant el segle XIX, tot i la voluntat centralista de l'Estat, aquest només podrà assumir directament una petita part de les obres públiques que voldria realitzar. Bàsicament, en aquests anys el Govern central es farà càrrec totalment i directament de les infraestructures portuàries, els fars, el telègraf i una part dels camins i carreteres.

Hi ha coincidència a afirmar que la preocupació pels camins i les carreteres ja es va manifestar en la política il·lustrada de la segona meitat del XVIII. Tanmateix, aquesta voluntat es va traduir en poques realitzacions pràctiques a l'Estat i més encara a Mallorca. Durant aquesta època, la Reial Audiència va assumir la vigilància de la conservació dels camins, però eren realment els Ajuntaments que realitzaven les inversions en solitari o amb ajudes d'auxilis que eren negats o concedits per la mateixa Audiència (Llauger 1996). De totes formes, el traçat viari mallorquí a les primeres dècades del XIX presentava un estat llastimós, que feia més econòmic el transport marítim que el terrestre. A partir de 1846 la situació donà un tomb important, ja que començà una política de planificació de les actuacions estatals en matèria de carreteres, que coincidí amb l'arribada a Mallorca de l'enginyer de camins Antonio López y Montalvo com a cap d'Obres Públiques. Durant aquests moments, a més, el Govern central començà a invertir més en la construcció de carreteres en tot el territori, augmentant el ritme de construcció, la qual cosa va suposar la finalització de la xarxa radial i la posada en marxa de les vies transversals (Bahamonde i Martínez 2001), alhora que es procedia a una classificació de les mateixes vies per delimitar els camps d'actuació de cada institució.¹⁴ Aquest fet, lògicament, no era aliè a la

¹³ Aquest fet ja ha estat posat de relleu per nombrosos treballs. Com per exemple, Castro (1979), Carasa (1988), Salas (1997), Merino (2002) i molts d'altres.

¹⁴ Segons la Llei del 7 de maig de 1851 es varen classificar les carreteres de l'Estat, amb la missió expressa de «hacer dicha clasificacion de un modo riguroso, determinando que carreteras habian de considerarse como generales y costearse en consecuencia por el Estado; cuáles como mistas, y por tanto de abono entre el Estado y las provincias interesadas; las que debian construirse exclusivamente por las provincias, y por último, las que se considerarían de interés local» (Memoria 2001, 40).

consolidació de l'Estat liberal a Espanya i a la creació del Ministeri de Foment, tal com veurem en el tema dels ports.

A Mallorca es feren successius plans generals que, a part de permetre una intervenció més racional, també suposaren una contínua incorporació de noves carreteres a càrrec de l'Estat, sobretot durant la Restauració (Llauger 1996). També s'ha de dir que aquest fet en ocasions es relacionava amb pràctiques clientelars, ja que determinats parlamentaris podien fer valer la seva influència a Madrid per tal d'aconseguir inversions a la seva regió a canvi de suport polític (Llauger 1996). Els exemples més importants d'aquesta nova època foren l'adequació de la carretera de Palma a Sóller des d'Alfàbia per al trànsit de carruatges. Aquestes obres començaren el 1849 i en el seu darrer tram no acabaren fins a 1895. Una altra obra important quasi coetània fou la de la carretera que connectava Palma amb el Port d'Andratx, entre el 1849 i 1863,¹⁵ declarada nacional el 1849. A més, el 1856, s'inaugurà una nova carretera que enllaçava Pollença amb Alcúdia (Serra de Gayeta 1981), en la qual hi ha constància que hi treballaren veïns necessitats de diferents pobles. Així, el 28 de juny de 1850, el *Cuerpo Nacional de Caminos, Canales y Puertos* contestà afirmativament a una petició del batlle de Llubí perquè un grup de persones concretes, abans especificades en un llistat, poguessin anar a fer feina a Alcúdia a 4 sous el jornal (AMLI Correspondència 25). El mes de juliol següent, el mateix organisme reclama un llistat de pobres de Llubí, que seran els que han d'anar a fer feina a l'esmentada carretera de Sóller (AMLI Correspondència 25).

Les carreteres, a més de gaudir d'un sòl apte per al trànsit de carruatges, també necessitaven ponts. No cal dir que la seva execució corresponia a l'organisme titular de la carretera i que, com a conseqüència del procés descrit, també gaudiran d'un fort impuls a la segona meitat de segle, quan es va construir el pont dels Anglesos a la zona de l'Albufera, realitzat uns anys després de la firma del projecte per part de l'enginyer anglès Bateman el 1866. Igualment és de la mateixa època la reforma del pont de Son Vivot a la carretera Palma - Port d'Alcúdia, primer amb bigues de ferro i tauler de fusta (1868) i després, el 1872, totalment d'obra de pedra. També a Ciutat el 1891-95 se substituï el pont de fusta de la Riera per un de pedra (Sagrera 1996). A Pollença es construí el pont de Sant Jordi el 1893, encara que possiblement també hi col·laborà l'ajuntament (AMP Acta 2-7-1893).

En tots aquests casos, a més d'adequar els ponts al trànsit de carruatges augmentant-ne l'amplària, la tècnica constructiva dels murs i voltes de pedra convertiren aquestes obres en més sòlides i implicaren més inversions per a la seva construcció.

Tot plegat demostrava que les obres públiques gaudiren d'una gran importància, ja fos durant la seva realització, ja perquè oferiren feina a gent necessitada de tota l'illa o perquè creaven infraestructures que per primer cop posaven en comunicació la capital amb determinats municipis costaners, els quals, en alguns casos sortien per primer cop en la seva història de l'aïllament respecte al conjunt de l'illa.

Pel que fa a les obres portuàries, sembla clar que els ports només començaren a canviar veritablement a partir de la segona meitat del segle XIX, però llavors ho feren de forma substancial. Segons Joan Alemany (2001, 120), «el sistema legislatiu i organitzatiu dels ports que mantingué l'absolutisme durant el primer terç del segle XIX no va ajudar al progrés i a la transformació. Era un sistema complex i en alguns punts confús: obligava a dependre els ports de la Marina i dels seus enginyers [...], però atribuïa a Juntes Locals i a altres institucions tot el que feia referència al seu finançament [...] La creació de la

¹⁵ Per a més informació sobre aquestes obres, vegeu Llauger (1996).

Secretaria o Ministeri de Foment el 1832 va assenyalar l'inici d'una nova etapa». Seguidament es crearia la Direcció General d'Obres Públiques, l'Escola i el Cos d'Enginyers de Camins, Canals i Ports, que anà assumint progressivament al llarg de la dècada dels anys quaranta i cinquanta tot allò referent a obres públiques estatals a Espanya. De fet, fou la continuïtat del liberalisme el que va permetre donar consistència a les reformes administratives. Així, després d'un primer abandonament, Bravo Murillo va recuperar definitivament la idea del Ministeri de Foment, el 1851. Seguidament, el 17 de desembre del mateix any, va engegar una Llei de ports, en la qual es fixava el marc d'actuació de l'Estat en el foment i construcció de drassanes, molls i fars (Bahamonde i Martínez 2001).

Aquesta nova situació va afectar de ple el cas de les Balears, que encara que preveïés només un port d'interès general de primer ordre, el de Palma (Alemany 2001), va donar suport a les activitats portuàries d'altres molls concedint-los permisos per crear duanes o subvencionant-ne algunes modestes obres d'ampliació. Això volia dir que només el port de la capital seria finançat totalment per l'Estat, però que els altres gaudirien d'incentius suficients perquè altres administracions es fessin càrrec de les seves infraestructures.¹⁶ Per altra part, el 1885 el port d'Alcúdia fou declarat d'interès general de segon ordre, tot i que es va mantenir amb petites reformes fins a la dècada dels trenta del segle següent (Alemany, 2001).¹⁷ Les reformes i les inversions vertaderament importants es varen produir al port de Palma, que s'adaptà a les noves exigències que l'augment del trànsit marítim i els nous vaixells de vapor demanaven. En aquest sentit, als canvis legals i administratius, hi hem d'afegir la figura d'Emili Pou, autor dels projectes d'ampliació del port de Palma entre 1864-1870, el dragat del mateix port el 1870-71, entre d'altres iniciatives. Després, la creació de la Junta d'Obres del Port de Palma per Reial ordre del 16 d'agost de 1872 va significar un canvi transcendent en l'organització, la gestió i el finançament del port de la capital, que començà a disposar d'autonomia i recursos propis, a més de les subvencions del tresor públic (Alemany 2001). Però els ports no tan sols demandaven infraestructures per al comerç, sinó també de tipus sanitari, que en ocasions foren més importants i primerenques.¹⁸ Pel que fa a Palma, el 1857 s'anuncià al *Boletín Oficial Balear* del dia primer de desembre la licitació de les obres del llatzaret, mentre que a Alcúdia es va fer una reforma al llatzaret el 1861 (AMA Acta 6-10-1861).

Un altre camp d'actuació directa del Govern central fou la creació del sistema modern de fars. De fet, si obviam el cas de les torres de Portopí i el fanal del Morro del port de Palma reformat el 1827, la creació de fars a les Balears s'ha d'emmarcar a mitjan segle XIX. El 1852, l'Estat va acollir el far de la Punta Grossa a Sóller, que havia estat construït per l'ajuntament d'aquest poble deu anys abans. Seguidament, el 1855, hi realitzà obres de condicionament (Soler 1996). El març de 1854 es varen començar les obres del far de l'illa de *los ahorcados*, acabades el juliol de 1855 (Memoria 2001). El far de l'illa de la Dragonera es va acabar el desembre de 1851, el del cap de Cavalleria a Menorca quasi

¹⁶ A la dècada dels seixanta hi havia nou ports en tres illes que tenien el servei de duana i un tràfic comercial, els de Palma, Alcúdia, Andratx, Pollença, Maó, Ciutadella i Eivissa (Alemany 2001). En tots els quals, «la situació de totes les infraestructures portuàries era molt precària i els ingressos per realitzar-hi obres, mínims».

¹⁷ A part que el 1903 els ports de Palma, Andratx, Sóller, Pollença, Alcúdia, Portocolom, Portopetro, Cabrera, Maó, Ciutadella, Fornells, Eivissa i Sant Antoni foren considerats d'interès general (Alemany 2001).

¹⁸ El cas més important en aquest sentit és la construcció del llatzaret de Maó, finalitzat el 1807 i remodelat definitivament el 1817 (Quintana 1996). En realitat, es convertí en un dels més importants d'Espanya, quan el seu port no era considerat d'interès general de primer ordre durant el segle XIX (Alemany 2001).

estava acabat el 1855 i el del port de Maó va començar a funcionar el 20 de març de 1852 (Memoria 2001). Als anys següents, el mateix Emili Pou va projectar els fars de l'illa de Conillera (1855-57), l'illa de l'Aire (1855-1860), cap de Cala Figuera (1857-1860), Alcanada (1859-1861), Capdepera (1859-1861), Botafoç (1859-1862), la Mola de Formentera (1860-61), el cap de Formentor (1860-63), cap Salines (1861-66), cap Blanc (1861-63), Portocolom (1861-63), illa dels Porcs (1861), la Punta Grossa d'Eivissa (1863-1870) i l'illa de Cabrera (1863-64), port d'Andratx (1859) (Soler 1996; Alemany 2001). En alguns d'aquests casos es tracta de veritables obres gegantines, que implicaren durant un bon nombre d'anys el treball de condicionament de l'indret i fins i tot la construcció de camins especials, com és el cas del far de Formentor.¹⁹

Un altre aspecte diferent de la creació d'infraestructures és el referent al telègraf. Lògicament, en aquest cas assistim a una total novetat, que necessitarà, sobretot pel que fa a Mallorca, importants inversions per tal de fer arribar el cablejat de la Península a les Illes. Segons Àngel Bahamonde i Jesús A. Martínez (2001) la instal·lació del telègraf elèctric a Espanya es va fer al mateix ritme que als països occidentals. Entre 1850 i 1851 s'havien substituït les línies òptiques i el 1858 s'havia enllaçat la Península amb Menorca i Mallorca. Una cosa diferent seria la connexió dels municipis a la línia telegràfica. Aquí trobam gran disparitat i observam casos en què es produí molt prest, com a Alcúdia el 1863 i totalment costejat per l'Estat,²⁰ mentre que en altres arribà molt més tard. Així, Pollença no es va connectar al telègraf fins el 1903, després de diverses temptatives fallides i gràcies al fet que un veí va cedir gratuïtament els pals per sostenir la línia (Salas 1999a).

Tampoc no podem oblidar que el 1852 es varen dur a terme obres importants a Menorca a càrrec de l'Estat que implicaran també els mallorquins. Per exemple, les autoritats centrals varen demanar a l'ajuntament de Llubí, suposam que igualment que als altres municipis, que facilitàs la incorporació a les obres que es feien a la Mola (port de Maó) de picapedrers del poble, però amb l'amenaça que si no en sortien de voluntaris es procediria a un sorteig forçós (AMLI Correspondència 26).

Aquestes, a grans trets, serien les intervencions purament estatals en la creació d'infraestructures a Mallorca o, més concretament, gestionades i subvencionades directament i en exclusiva pel Govern central. Però aquest intervenia també a través de les institucions provincials, principalment la Diputació, la qual cosa és perfectament observable en la reforma i creació de camins provincials. Normalment, la forma d'actuació en aquests casos era subvencionant una obra que era iniciativa d'un Ajuntament. Ja a principis de segle trobam exemples d'aquesta mena, precisament el 1825, dins la dècada «ominosa», l'Ajuntament de Pollença sol·licità i va obtenir una part d'uns ingressos estatals per arreglar el camí que conduïa al Port.²¹

¹⁹ Prova de la importància d'aquesta obra és l'expedient que es conserva a l'Arxiu Històric de Pollença (AMP), referenciat amb el número 2940 i corresponent a la sèrie Obres Municipals, la qual cosa demostra que l'Ajuntament també es va veure implicat en la seva realització. Segons Soler (1996) aquesta obra fou la més dificultosa de tots els fars de les Balears a causa de la seva localització, que va implicar la construcció d'un camí especial que durà dos anys i mig i el treball de grups d'obers de més de 200 persones i brigades especials per tal de portar els materials al lloc de l'emplaçament del far.

²⁰ Vegeu l'acta municipal del 13 de desembre de 1863 (AMA).

²¹ Concretament a l'Acta Municipal del 19-1-1826 es diu: «La Real Junta de Caminos, faculta al Ayuntamiento para que perciba los dos cuartos que solicitaba para subvenir a los gastos de composicion del camino que guía al Puerto. Y que dé cuenta de cobros y pagos» (citat per Serra de Gayeta 1981).

Però, igual que passava en les carreteres dependents de l'Estat, el gran impuls per a la creació i reforma de carreteres provincials serà molt evident a partir de la segona meitat del segle. En el cas de Sineu, aquest aspecte és vertaderament espectacular en iniciar-se la dècada dels seixanta. El desig d'aquest poble per millorar els camins que conduïen a Ciutat és detectable ja el 1861, quan «el alcalde [Bartomeu Gibert] manifiesta las grandes ventajas que tendría hacer un camino que vaya directamente a Palma [...] adaptando el camino de Son Palou y de Judi» (AMS, Acta 14-4-1861). Pel que coneixem d'aquest municipi,²² es tracta d'una obra fora del que era habitual; per això, a més del corresponent permís, també se sol·licità una subvenció al governador, que finalment fou concedida. Les obres duraren fins a 1872 i s'empraren, a més dels torns obligatoris de la prestació personal, jornalers pagats pel Consistori. També hi ha constància que altres municipis beneficiats per les obres hi contribuïren en la realització i les despeses; concretament es tracta dels pobles de Maria de la Salut, Santa Margalida, Santa Eugènia i Sencelles; encara que només en aquest segon cas tenim la certesa d'una implicació directa (AMS, Acta 21-4-1869). La grandiositat de l'empresa, reflectida en els pressuposts municipals i en el nombre de cops en què és tractada a les actes municipals, queda palesa quan es demanen noves subvencions (AMS, Acta 16-5-1869) o les subscripcions voluntàries que promou el municipi.²³ Durant la Restauració, tant a Sineu com a Llubí o Vilafranca, tres dels pobles estudiats en profunditat en aquest aspecte, es constata un gran augment de les subvencions de la Diputació per agenciar els camins, sempre que el municipi hi inverteixi una quantitat igual. Per exemple, a Vilafranca constatem subvencions provincials per arreglar el camí de Porreres (AMV, Acta 20-11-1876), el camí de Petra (AMV, Acta 20-11-1886) i una tercera d'indeterminada el 1891 (AMV, Acta 21-11-1891). En el cas de Llubí, també s'evidencia la mateixa tendència, ja que la Diputació Provincial va concedir una subvenció de 500 pessetes el 9 d'abril de 1883 per a les obres del camí que havia d'anar a l'estació del ferrocarril (AMLI Correspondència 29). En aquesta ocasió, però, no queda gaire clar si es tracta d'un arranjamant important o d'un nou traçat. La mateixa Diputació, el 1898, donarà una altra subvenció per invertir en la millora dels camins veïnals del terme. De fet, no es tracta més que de redundar en nous exemples que demostren que durant la Restauració la implicació en la millora de les infraestructures viàries es va veure fortament afavorida per les inversions de la Diputació, les quals eren un afegit més a l'estímul legal que promovia l'administració superior envers les administracions locals.

Per altra part, hem de tenir present que en aquesta mateixa etapa es realitza la construcció del ferrocarril, que, tot i que d'iniciativa privada, va provocar noves necessitats de connexió de les poblacions amb les estacions, augmentant de rebot el nombre de camins veïnals.²⁴ Alhora, alguns ramals del tren foren declarats d'utilitat pública, com s'exemplifica a Llubí (AMLI Correspondència 28 de 12-12-1876). Aquest fet ens indica que fins i tot les grans obres de caràcter privat que es realitzen a la segona meitat del segle són inseparables dels canvis legals i administratius que les afavorien i/o permetien, ja sigui

²² Per a més informació sobre l'administració municipal de Sineu en aquesta època, vegeu Salas:1997.

²³ Hem de remarcar que aquesta obra es fa en un moment delicat pel que fa a les hisendes municipals (Salas, 1997), però que no serà obstacle per a la realització de les obres. Així, l'ajuntament de Sineu apel·larà fins i tot als sentiments dels veïns amb acords com el següent: «Los vecinos de este pueblo que tengan carros o carretones y se hallen inspirados de los sentimientos [...] vayan a prestar varias dietas en dicho camino [de Judi] y punto llamado "cuesta de Son Palou"» (AMS, Acta 19-2-1871).

²⁴ Tal com es constata en el cas de Llubí, com hem pogut comprovar.

financerament com pel que fa a la creació d'infraestructures paral·leles (reparació de camins, millores als ports...), com en la superació de traves legals en les expropiacions...²⁵

Tot i la importància creixent que s'observa en la intervenció i subvenció de les obres públiques que es fan a Mallorca per part de l'Estat, és evident que no en copsaríem la vertadera importància si no tinguéssim en compte el que varen realitzar els Ajuntaments. De totes maneres, això no vol dir que les administracions superiors deixassin al seu lliure arbitri els municipis, sinó que també de forma creixent impulsaran i obligaran els Ajuntaments a la realització i, sobretot, al manteniment, de determinades infraestructures. Perquè això es produís no va ser necessari esperar a la consolidació de l'Estat constitucional, ja que des de finals del XVIII trobam intents governamentals perquè els municipis realitzin determinades obres. L'exemple més paradigmàtic el constitueix l'interès que manifestaren els darrers governs il·lustrats de finals del XVIII i els del primer liberalisme perquè es construïssin cementeris rurals a l'exterior de les poblacions per tal de substituir els antics cementeris interiors situats al voltant de les esglésies (Pérez Moreda 1980). Però, a diferència del que passarà amb altres temàtiques relacionades amb la sanitat, com és la vigilància (Salas 1999b i 2002), les autoritats centrals no s'implicaran directament i materialment en la posada en pràctica d'aquestes mesures. La primera circular que hem localitzat d'aquesta temàtica data del juny de 1804 (AMP Ordres 1681), però realment no va suposar cap realització pràctica. Aquesta circular va anar seguida d'un reglament per a la construcció de cementeris, en el qual queden patents els motius higienistes (i concretament infeccionistes) que n'impulsaven la creació.²⁶ Al contrari del que va passar en bona part de l'Estat (Pérez Moreda 1980) a Mallorca ben aviat aquesta voluntat governamental es va complir, tot i que no sense dificultats. Com es pot suposar, es tractava d'unes obres de certa envergadura que implicaven no pocs entrebancs per a unes administracions locals no acostumades ni preparades per dur-les a terme. Tanmateix, a Mallorca es pot constatar que quasi totes les viles el 1821 començaren les obres i el 1823 ja havien construït, si més no, un cementeri exterior provisional. Segurament aquesta excepcionalitat del cas mallorquí va estar relacionada amb l'epidèmia de pesta que va patir la comarca de Llevant i la febre groga de Palma el 1820 i 1821 respectivament,²⁷ que varen resultar motiu més que suficient per implicar més decididament totes les administracions en la realització d'aquestes obres. A més, els cementeris continuarien necessitant per sempre més l'atenció dels ajuntaments per al manteniment de les seves condicions higièniques, tal com es demostra a Mallorca durant al llarg de tot el segle, i en no poques ocasions varen haver de ser ampliat a causa de l'augment demogràfic.²⁸ Per si això fos

²⁵ A grans trets, es podria aplicar el mateix a les obres de dessecació de l'Albufera d'Alcúdia iniciades el 1863 per Bateman (Serra 1988). Per exemple, el 1870 l'ajuntament va acordar ajudar l'empresa dessecadora amb el que fos necessari, tal com aquesta, sembla, havia requerit (AMA Acta 22-5-1870).

²⁶ La part més interessant d'aquest reglament diu: «Se deben construir los cementerios fuera de las poblaciones, y á la distancia conveniente de estas, en parages bien ventilados, y cuyo terreno por su calidad sea el mas á propósito para absorver los miasmas pútridos, y facilitar la pronta consuncion ó desecacion de los cadáveres, evitando aun el mas remoto riesgo de filtracion ó comunicacion con las aguas potables del vecindario...» (AMP Ordres-1681).

²⁷ Per a més informació sobre aquest tema, vegeu (Salas 1999b).

²⁸ A Esporles, ja el 1836 es va reconstruir el cementeri rural (AME, Acta 31-1-1836). A Vilafranca, a partir de la Restauració abunden a les actes municipals les obres per adobar el cementeri (AMV). A més, el 1876 es varen fer obres a l'ossera i el 1880 s'inicià una reforma important que durà alguns anys (AMV, Actes). Les reformes no acabaren aquí, sinó que el 1888 s'enumeraren les tombes i els nínxols (AMV Acta 30-7-1888) i el 1892 se'n féu una revisió (AMV Acta 6-2-1892). A Inca es començarà una ampliació del cementeri el 1853 que

poc, en alguns casos es va haver de construir un nou cementeri a causa, precisament, del creixement poblacional que amenaçava tornar a incloure dins el perímetre urbà els cementeris construïts els anys vint,²⁹ o també la construcció d'aquells en diferents llogarets que havien augmentat en importància, com per exemple a s'Arracó (Andratx) (BOPB del dia 11-9-1868), Sant Miquel (Manacor) (AJLSM, Acta 29-1-1877) i la Marina (Felanitx) (4-11-1877). Tot plegat va provocar en ocasions la necessitat de preparar nous camins d'accés o d'ampliar els existents, com a Felanitx (AMF, Acta 9-3-1891).

Com és lògic, a mesura que s'anava consolidant l'Estat constitucional, també n'era més evident el centralisme i la capacitat per fer-lo efectiu, de tal forma que a partir de la dècada dels cinquanta ja no tan sols seran les necessitats higienicosanitàries les que rebran l'impuls de les administracions superiors, sinó els mateixos camins veïnals, en principi només d'interès local. A la *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856*, es fa referència expressa a la necessitat d'anar més enllà del que marca la llei de camins veïnals de 1849, en el sentit que «preciso es aquí más que en otro país, alentar y estimular á los pueblos para que conozcan y atiendan á lo que tanto les interesa. Si tenemos en cuenta lo que acabamos de exponer, deduciremos sin esfuerzo que esta es otra de las leyes que conviene reformar, y que mientras no se tome como base de la reforma el que la construccion y conservacion de estos caminos sea obligatoria, y obligatorio tambien el votar arbitrios para ellos, es seguro que poco se adelantará en su desenvolvimiento» (Memoria 2001, 36). Aquesta reflexió prendrà cos amb l'obligatorietat que tenien els Ajuntaments d'utilitzar un impost de sang, anomenat *jornal personal* o, també, *prestación personal*, el qual significava que els veïns de cada municipi havien de contribuir obligatòriament durant uns dies a l'any amb el seu treball o amb l'aportació d'utilitatge i animals de feina en la realització d'obres públiques locals.³⁰ Realment, el *jornal* s'invertia gairebé sempre en la reparació dels camins veïnals (Salas 1997). Així, es passava d'una pràctica en vista als camins excepcional, és a dir, dirigida a solucionar problemes concrets quan aquests apareixen, a una actuació sistemàtica que suposava que cada any una part de la xarxa viària del terme fos objecte de reforma.³¹ En ocasions, el jornal veïnal també es dirigia a solucionar nous problemes, com podien ser les obres al cementeri que es fan a Vilafranca (AMV Acta 24-9-1988) o la construcció d'uns rentadors a Capdepera (AMC Acta 9-7-1896).

A les darreres dècades del segle, una altra de les actuacions que protagonitzaran els

durarà alguns anys (AMI Actes). Vilafranca no serà un cas únic durant aquesta època, l'Ajuntament d'Esporles construeix un habitatge en el cementiri (AME Acta 25-12-1881). A Algaida s'amplia el cementeri (AMAI 12-3-1882), igual que a Felanitx (AMF Acta 14-1-1893) i es repara a Alaró el 1870 (AMAla Acta 28-9-1870), entre altres casos.

²⁹ Tal com va passar a Pollença a la dècada dels vuitanta (Serra de Gayeta 1981) o a Esporles a la dels noranta (AME Acta 24-10-1891), quan es varen traslladar els cementeris a la seva ubicació actual.

³⁰ Hem de precisar que la prestació personal també era redimible en diners. A Sineu, el 1858 la redempció era la següent: 1 home: 4 reials, 1 cavalleria major: 6 reials, 1 cavalleria menor: 4 reials i 1 carretó o 1 carro: 16 reials (AMS Acta 7-4-1858).

³¹ Tot i que aquest impost s'havia creat abans, ja tenim constància de la seva aplicació a mitjan segle XVIII (Llauger 1996). Tanmateix, sí que sembla evident que a partir de la consolidació definitiva del liberalisme, els ajuntaments l'aplicaran sistemàticament, implicant-hi tots els veïns, i serà objecte d'un major control per part de les administracions superiors, tal com es desprèn de la consulta de les actes municipals dels diferents pobles estudiats, principalment Sineu, Vilafranca i Llubí.

ajuntaments, seguint manaments superiors, serà el de la construcció de nous escorxadors o l'adequació dels existents a les exigències sanitàries del moment.³²

A part de les actuacions ressenyades, que responen a un impuls i/o manament exterior, els municipis durant el segle XIX també gaudien d'iniciativa pròpia, encara que molts de cops retallada per la falta de mitjans.³³ De fet, la Llei municipal de 1845 ja estipulava la possibilitat que tenien els ajuntaments de realitzar millors materials a les seves poblacions segons el nombre de veïns i fins a quina quantitat les podien dur a terme sense demanar permís al governador (BOB 30-1-1845). A les lleis de 1870 i 1877 no s'especifiquen les quantitats que pot gastar cada municipi, però en canvi, es detallen les activitats en obres públiques, que són les mateixes en ambdues lleis, a saber: «Establecimiento y creacion de servicios municipales referentes al arreglo y ornato de la vía pública, comodidad e higiene del vecindario, fomento de sus intereses materiales y morales, y seguridad de las personas y propiedades» (Martínez 1877, 421).

En realitat són diversos els aspectes en què invertiren els municipis per compte propi, encara que allò més destacat sigui el que es relaciona amb el proveïment d'aigua a les poblacions, deixant a part l'arranjament de camins veïnals tal com ja hem tractat, un fet que s'iniciarà a començament de segle.³⁴ A la capital mateixa es va realitzar una reforma del primer tram de la Font de la Vila, la qual començà el 1821, que consistia a cobrir-ne de volta el primer tram. El cas de Pollença encara fou més espectacular, ja que es va construir el 1810-13 una canalització que portava l'aigua des de l'estret de Ternelles fins als voltants de la vila, una obra costosa per la seva longitud i per les dificultats tècniques que presentava (Cifre i Salas 1998). Exemples semblants per a aquesta època es poden trobar en altres municipis, com per exemple a Lluçmajor (Salas 1999), Montuïri³⁵ o, més avançat en el temps, a Felanitx, quan es fan reformes a la sèquia de la vila a la dècada dels cinquanta³⁶ i a Manacor, municipi que va allargar l'aqüeducte d'aquesta localitat fins a la part tapada del torrent (AJLSM Acta 15-1-1877).

A principis de segle també trobam obres menors relacionades amb l'aigua a càrrec dels Ajuntaments, com puguin ser l'ampliació del nombre de pous o la construcció de colls i arcs als ja existents per protegir millor tant l'aigua de la brutícia com els seus usuaris.³⁷ Aquesta activitat es mantindrà durant bona part del segle, sobretot en els moments de sequera.³⁸ Però el que crida més l'atenció és la construcció de sèquies, fonts públiques i

³² Aquest fet és constatable a les actes municipals de tots els pobles estudiats, encara que en alguna ocasió no suposin la realització d'una gran inversió. Sembla que aquest no és el cas de Felanitx, on entre 1885 (AMF Acta 31-12-1885), moment en què es va comprar el solar, i el 1891, quan es començaren les obres (AMF Acta 15-2-1891), és un tema sovint tractat a l'ajuntament pel fet de suposar una despesa considerable. Després, tampoc no faltarien les reformes, com la instal·lació de canonades de zinc (AMF Acta 4-12-1893).

³³ Sobre les dificultats inversores que tenia el municipi al XIX, vegeu Salas (1997).

³⁴ Encara que en moltes ocasions l'ajuntament només facilitarà les obres que parteixen d'una iniciativa veïnal. De totes formes, el seu concurs sempre és imprescindible, com es demostra en els casos de Palma i de Pollença (Cifre i Salas 1998; Salas, 1999b).

³⁵ En aquesta població els veïns havien de contribuir amb 6 *diners* en la construcció de fonts, camins i ponts el 1812 (AMMo Acta 12-6-1812).

³⁶ Sembla que aquestes obres comencen el 1854 (AMF Acta 11-6-1854), però hem de tenir present que es tracta d'una reforma, per la qual cosa aquesta construcció també podria situar-se a començament de segle.

³⁷ Aquest fet és observable en molts dels colls i arcs que encara ara es conserven en els pous públics de la Part Forana, tal com es va posar de manifest al V Congrés sobre el nostre patrimoni cultural, organitzat per la Societat Arqueològica Lul·liana el 1998.

³⁸ Per exemple, a Llubí es manifesta una gran preocupació pels pous públics el 1849 i 1850 (AMLI Actes), a Inca es manà construir un pou nou, conegut com de la Valeta, en les mateixes dates (AMI Acta 1850) i a Felanitx

abeuradors que progressivament fan arribar més aigua, més a prop i de millor qualitat als veïns. Els exemples al respecte són nombrosos,³⁹ però cal fer constar que en molts casos es passava per primer cop en la història d'un abastiment d'aigua basat en una sèrie de pous públics i privats, a part d'algunes cisternes i aljubs, a un altre en què cada cop tenia més pes la xarxa urbana de canalització d'aigua. Tot plegat es feia més evident a mesura que avançava el vuit-cents. A títol d'exemple es pot citar el cas de Felanitx, en el qual fins i tot apareix al BOPB del dia 11-2-1886 una circular de la secció de Foment on s'anuncia la construcció de nous abeuradors en aquesta població. També a Alcúdia tenim documentada una important dedicació del Consistori per augmentar i millorar la qualitat dels tubs que portaven aigua a l'aljub públic, substituint els existents per altres de zinc (AMA Acta 18-7-1864). En aquest municipi, atesa la manca de pous i fonts, es construiran a les darreries de segle més cisternes públiques i les consegüents canalitzacions, per tal d'augmentar la quantitat d'aigua disponible i solucionar els problemes de les sequeres periòdiques (AMA Acta 4-8-1891). Un fet semblant trobam a Llubí, on l'ajuntament acordà el 21 de novembre de 1874 (AMLl Acta) les adjudicacions de les obres d'un nou aljub, ja que l'únic existent fins aleshores es considerava insuficient. No cal dir que les obres representaren per a aquest petit poble una inversió important i va suposar que per primer cop en la seva història els llubiners gaudissin de dos aljubs d'ús públic.

Per descomptat, no tots els pobles gaudien de la mateixa problemàtica per fer arribar l'aigua als punts d'accés. En alguns es requeria el funcionament d'una sinya, ja que l'aigua no es podia fer arribar per gravetat. Precisament això és el que succeïa a Algaida, per la qual cosa es construí una sinya pública el 1828 (AMAl Acta 9-10-1828) o a Felanitx. A partir de la dècada dels setanta per extreure l'aigua dels pous trobam també la instal·lació de bombes hidràuliques en diferents municipis.⁴⁰ En cap cas, però, no s'arribarà a la creació de xarxes d'aigua potable casa per casa i de clavegueram individualitzat. L'excepció segurament la representava Lluçmajor, que el 1903 ja havia instal·lat un sistema d'aigua potable que abastava la majoria de cases del nucli urbà.⁴¹ Però el que és cert és que la diferència entre el 1800 i el 1900 era molt important pel que fa al nombre i la qualitat de punts d'aigua que hi havia repartits pels nuclis urbans de Mallorca. Per exemple, a Pollença s'havia passat de sis pous públics que normalment estaven mal condicionats a una xarxa d'aigua que comptava setze aixetes públiques i sis abeuradors (per a animals i persones) repartits per tota la vila (Cifre i Salas 1998). La situació a Felanitx era molt similar a finals de segle amb la construcció de cisternes, pous, reaparició de la sinya, ampliació dels abeuradors i obertura de nous, construcció de dipòsits..., al nucli urbà (AMF Actes).

L'augment del subministrament d'aigua a les poblacions va anar aparellat a la construcció de rentadors públics, que també cal considerar una novetat del segle XIX. Aquests començaren a aparèixer a principis del mateix segle en ocasions adossats als

es restaura com a mínim un pou (AMF Acta 14-7-1850); mentre que a Capdepera s'acorda aprofundir els pous existents amb barrobins (AMC Acta 24-11-1877) i construir un pou nou el 1880 (AMC Acta 21-11-1880). Cosa semblant passà a Montuïri quan el 1879 es construí el Pou del Torrent i es profunditzà el pou nou (AMMo 29-5-1879), entre d'altres notícies semblants.

³⁹ Per a un exemple d'ampliació de la xarxa d'aigua potable durant el segle XIX, en el cas de Pollença, vegeu Cifre i Salas (1998).

⁴⁰ Cas d'Alcúdia (AMA Acta 10-4-1869) o d'Inca (AMI Acta 1878) entre d'altres.

⁴¹ Aquesta dada és extreta de les actes municipals de Pollença (AMP 5-7-1903), ja que aquest Consistori va debatre, sense èxit, imitar el que s'havia realitzat a Lluçmajor en aquesta data. Això és una prova que aquest sistema era considerat ja a finals del segle XIX el punt final de les inversions en aigua potable, tot i que per la manca de pressupost no es podran dur a terme fins ben entrat el segle XX en la majoria de casos.

abeuradors, tal com passà a Pollença amb els rentadors del Lleó, construïts al costat del primer punt d'aigua del nou aqüeducte el 5-11-1826 (Cifre i Salas 1998). Després, com era comú, foren reformats i guarnits amb arcades, fet que en el cas referit suposà una obra considerada difícil que no es va acabar fins a 1835 (Serra de Gayeta 1981). Pel que fa a Felanitx, l'ajuntament també va reformar els rentadors vells (AMF Acta 26-12-1859) i el Consistori d'Algaida va manar construir uns porxos als rentadors de Randa (AMAI Acta 13-7-1862). En el cas d'Esporles es construïren rentadors nous el 1885 (AME Acta 19-7-1885), però no sabem la data d'obertura dels primers i a Capdepera es va construir el primer rentador a final de segle mitjançant la *prestación personal* (AMC Acta 9-8-1896).

Un altre fet que afectava diversos municipis de la costa fou l'adequació d'algun punt de la seva costa com a port local. Es tracta de la construcció de senzilles infraestructures, com és ara un petit moll de fusta i una casa per aixoplugar els mariners o els pescadors i les seves mercaderies. No tenim dades de molts de municipis, però les que coneixem ens indiquen que es tractà d'una iniciativa totalment municipal que donà solució a una activitat marinera que anava en creixement. L'exemple de Pollença és clarificador en aquest sentit, ja que l'ajuntament va construir un edifici, un moll i un pou dins uns terrenys cedits gratuïtament pel propietari de la possessió de Bóquer el 1830. Segons l'acta del 10 de juliol del mateix any tan sols el pou estava construït (AMP), mentre que el 1835 només faltava cobrir la casa (AMP Acta 7-11-1835). Després, aquestes modestes instal·lacions rebrien la possibilitat de gaudir de duana, concedida de quarta categoria el 1865 (AMP Correspondència 2974). També cal dir que les instal·lacions s'ampliarien amb el producte, sempre modest, que generava el tràfic comercial. Aquestes instal·lacions, per altra part, foren l'origen d'un altre nucli de població al municipi, el port de Pollença, que lògicament també va requerir l'atenció de l'administració pública. Així, s'havia passat d'una badia erma de construccions a principis de segle a unes modestes infraestructures portuàries a finals de segle. Suposam que aquesta dinàmica fou similar als altres ports locals de Mallorca, que varen requerir l'atenció preferent dels seus respectius municipis abans de ser declarats ports d'interès general ja al segle XX, encara que en els casos d'Alcúdia i Sóller no es pot dir que durant el vuit-cents es fes res important als seus respectius ports.

Un altre aspecte novell del segle XIX que tindrà repercussions en les obres públiques és la creació de nous municipis que protagonitzarà el primer liberalisme de l'Estat espanyol. En aquest segle, tretze localitats se segregaran dels pobles matrius i es convertiran en ajuntaments nous. Com és lògic, no gaudien de les mínimes infraestructures administratives per al normal funcionament, per la qual cosa es varen haver d'habilitar cases consistorials. Però també edificis per a l'escola, per al pes i per al corral públic... En la majoria de casos, en primer terme s'utilitzaren edificis preexistents, en ocasions arrendats,⁴² però a mesura que avançava el segle s'adquiriren en propietat i es reformaren o es construïren de bell nou. A Llubí les obres de la nova casa consistorial estaven avançades el 1871, any en què es va inaugurar de forma oficiosa (AMLI Acta 10-9-1871), encara que havien estades començades a finals del període isabelí (AMLI Actes).

Però, a part de tot el que hem descrit, i que no vol ser un recompte exhaustiu de totes les obres realitzades durant el segle XIX, sinó exemplificador, es realitzaren a partir de la segona meitat de la mateixa centúria una important quantitat de reformes

⁴² Per exemple, Llubí tenia arrendat des del dia 17 d'octubre de 1856 un edifici propietat de Catalina Oliver Rotger com a casa consistorial (AMLI Acta 19-10-1856).

urbanístiques que no tenien com a objectiu fonamental la utilitat material (com puguin ser l'aigua, el comerç o la sanitat, objecte prioritari de les reformes descrites), sinó que tenien un caràcter més aviat ornamental. Així, a Pollença es començarà el 1854 l'actual plaça major, amb unes dimensions de 259 palms de llargària per 175 d'amplària (AMP Acta 20-8-1854), a més, els anys successius s'obriran carrers nous (AMP Acta 30-3-1855). Durant la Restauració trobam més exemples d'aquesta mena d'obres en molts de municipis. A Pollença mateix es plantaren arbres a l'esmentada plaça (AMP Acta 24-12-1876), indret que es va tornar a reformar uns anys més tard (AMP Acta 17-6-1883). En semblants termes podem parlar de Sineu, ja que també s'hi plantaren arbres el 1885 (AMS Acta 2-12-1885) i el 1894. Es va comprar un rellotge nou per al campanar i s'adobà aquest (AMS Acta 14-1-1877), es varen instal·lar fanals als carrers, es va millorar l'empedrat de la plaça (AMS Acta 25-3-1885), s'empedren els carrers per a comoditat dels carruatges... A Binissalem durant el sexenni es va acordar un projecte d'alineació dels carrers (AMB Acta 1-3-1873) i el 30-8-1878 el Consistori va resoldre eixamplar el carrer principal. A part, que des de principis dels seixanta en quasi tots els pobles el Consistori havia numerat totes les cases del poble i donat nom oficial als carrers.

CONCLUSIONS

Vist tot això, creiem que està plenament demostrada la importància que varen tenir les obres públiques que realitzaren les diferents institucions al llarg del segle XIX. L'Estat central, la Diputació i els ajuntaments s'implicaren més i més en la creació d'infraestructures materials, ja sigui en el seu vessant legal com en el material —inversions. I ho feren de tal forma que l'aspecte que ofería Mallorca a finals de segle era molt diferent cent anys enrere. Tot plegat, l'augment de serveis públics i la creació d'infraestructures millorava la integració econòmica, ofería possibilitats de treball a la creixent població dels pobles de Mallorca i feia dependre cada cop més els administrats de la seva administració local i central; un fet que s'accelerará a la segona meitat de segle, tal com passava amb altres aspectes de l'administració pública, com és ara la sanitat, la beneficència, l'educació, l'augment del nombre de funcionaris, la materialització del centralisme..., i que no seria altra cosa que el reflex del canvi essencial que varen experimentar els Estats europeus, quan passaren de ser institucions purament militars i judicials a productores de béns públics.⁴³

Així, aquest treball estaria d'acord amb la tesi que l'activitat governamental en matèria de serveis va protagonitzar un salt qualitatiu i quantitatiu molt important a partir de la segona meitat del vuit-cents a l'Estat espanyol (Bahamonde i Martínez 2001), sense tenir en compte si foren suficients o insuficients segons uns paràmetres actuals. Però el més interessant de tot és que aquesta afirmació coincideix amb la que fan autors com M. Mann (1997) o A. de Swaan (1992) entre d'altres, per al cas europeu, quan afirmen que els Estats nació acaparen a mitjan segle XIX més i més funcions que abans eren realitzades per actors i institucions privats o diferents de l'Estat. A més, no tan sols canvia el volum i la potència d'aquesta institució, sinó que és evident la seva transformació qualitativa, producte de la seva progressiva implicació en la resolució de problemes socials i econòmics. De fet, la gran diferència entre uns altres plantejaments i el que aquí es presenta és la importància

⁴³ El que no vol dir que no continuassin mantenint una important i creixent despesa militar (Tilly 1992).

donada a les administracions locals, que han de ser enteses amb una problemàtica específica, però alhora formant part d'un mateix sistema de serveis públics. Aquesta diferència és lògica, atès que en cap cas les obres de síntesi sobre grans espais geogràfics no poden abastar no ja les fonts locals, sinó la mateixa bibliografia regional.⁴⁴ Tanmateix, pel que hem vist, la inclusió de la perspectiva local en aquesta anàlisi no tan sols corrobora les tesis més generalistes referides a Europa nord-occidental i les fa extensibles al sud del continent, sinó que també planteja la possibilitat que l'augment de la burocratització i de la creació d'infraestructures pot tenir altres actors que no són l'Estat central: en aquest cas la implicació dels ajuntaments de forma voluntària o obligada per les administracions superiors creiem que fou clau i no es pot deixar de banda en un estudi de l'administració pública.

La constatació d'aquest procés no significa que a l'Estat espanyol no existissin pràctiques clientelars, ni que la Restauració fos una mena de paradís insuperable. Tal com apunta Isabel Peñarrubia (2002) per al cas d'Antoni Maura, les inversions en obres públiques no tindrien perquè anar separades de la política caciquil pròpia de l'Estat espanyol de la segona meitat del segle; ni tampoc suposar una democratització efectiva de la societat. Però cal apuntar que les mateixes exigències del caciquisme, així com les noves necessitats i pretensions del nou Estat liberal i el capitalisme, conflueixen en la necessitat d'una major implicació de les institucions públiques en la creació d'infraestructures.

ABREVIATURES

AMA: Actes Municipals d'Alcúdia.
AMAl: Actes Municipals d'Algaida.
AMAla: Actes Municipals d'Alaró.
AMC: Actes Municipals de Capdepera.
AME: Actes Municipals d'Esporles.
AMF: Actes Municipals de Felanitx.
AMI: Actes Municipals d'Inca.
AMLI: Actes Municipals de Llubí.
AJLSM: Actes de la Junta Local de Sanitat de Manacor.
AMMo: Actes Municipals de Montuïri.
AMP: Actes Municipals de Pollença.
AMS: Actes Municipals de Sineu.
AMV: Actes Municipals de Vilafranca.
BOP: *Boletín Oficial de la Provincia*.
BOPB: *Boletín Oficial de la Provincia de Baleares*.

⁴⁴ M. Mann (1997) esmenta explícitament aquesta característica del seu treball, que es considerada una mancança insalvable. Tanmateix, en tractar-se d'una obra monumental de síntesi historiogràfica no pot pretendre, ni de lluny, abastar les monografies de caràcter local o regional.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV. (1996): *150 anys d'obres públiques a les Illes Balears*. Sa Nostra i Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos: Palma de Mallorca.
- ALEMANY, Joan (2001): *Els grans ports de les Balears*. Ports de Balears - Lunwerg: Barcelona.
- BAHAMONDE, A. i MARTÍNEZ, J. A. (2001): *Historia de España siglo XIX*. Cátedra: Madrid.
- BARONA, Josep Lluís (2000): «La lotta contra la malaltia e la morte nella Spagna mediterranea (1855-1944)» a *Salute e Malattia fra >800 e >900 in Sardegna e nei paesi dell'europa mediterranea*. Editrice Democratica Sarda: Sassari.
- BOURDELAIS, Patrice (2000): «La politica di sanità pubblica in Francia nel XIX secolo» a *Salute e Malattia fra >800 e >900 in Sardegna e nei paesi dell'europa mediterranea*. Editrice Democratica Sarda: Sassari.
- CAJAL, Arturo (1999): *El Gobernador civil y el Estado Centralizado del siglo XIX*. Ministerio de Administraciones públicas: Madrid.
- CAMINAL, Miquel (1996): *Manual de ciencia política*. Madrid: Tecnos.
- CARASA, Pedro (1988): *Pauperismo y revolución burguesa*. Junta de Castilla y León: Valladolid.
- CASTRO, Concepción de (1979): *La Revolución liberal y los municipios españoles*. Alianza: Madrid.
- CIFRE, M. i SALAS, P. (1998): «L'abastiment d'aigua a Pollença». A *Actes del II Congrés sobre patrimoni menor*, organitzat per la Societat Arqueològica Lul·liana.
- COLOM, A. J. (1977): «Educació i cultura a la Mallorca del segle XIX. L'Institut Balear», a *L'educació a Mallorca*. Palma de Mallorca. Editorial Moll.
- (1991): *Assaig d'història de l'educació a la Mallorca contemporània*. Palma de Mallorca. UIB.
- COLOM, A. J. i DIAZ, F. J. (1977): *Educación y sociedad en la Mallorca contemporánea*. Palma de Mallorca.
- FOUCAULT, Michel (1990): *La vida de los hombres infames*. Madrid. Ediciones de la Piqueta.
- GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo (1985): *La administración española*. Alianza: Madrid.
- HERMET (1989): *El pueblo contra la democracia*. Instituto de Estudios Económicos: Madrid.
- LLAUGER, Miquel Àngel (1996): «Evolució de la xarxa viària balear» a *150 anys d'obres públiques a les Illes Balears*. Sa Nostra i Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos: Palma de Mallorca.
- MANN, Michael (1991): *Las fuentes del poder social, I*. Alianza: Madrid.
- (1997): *Las fuentes del poder social, II*. Alianza: Madrid.
- MARTÍNEZ ALCUBILLA (1877): *Diccionario de la Administración española*. Madrid.
- MEMORIA (2001): *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856*. Imprenta Nacional: Madrid.
- MERINO, Valentín (2000): «El marco jurídico-legal de la administración local en la Restauración (1876-1931)» a *Ayuntamiento, Estado y Sociedad*. Ayuntamiento de Valladolid: Valladolid.
- MOLL, Isabel (2002): «De la beneficencia a los servicios públicos: nuevos ámbitos de actuación de las instituciones de poder local a finales del siglo XIX y principios del

- XX» a *Ayuntamientos, Estado y Sociedad. Los poderes municipales en la España contemporánea*. Ayuntamiento de Valladolid: Valladolid.
- OLIVER, Jaume (1978): *Escola i societat*. Moll: Palma de Mallorca.
- ORELL, Bartomeu (2000): «L'administració educativa a les illes Balears (1857-1930)» a *Mayurqa* num. 26.
- PEÑARRUBIA, Isabel (2002): «El maurisme. Un reformisme sense democratització» a *L'Avenç* núm. 271.
- PÉREZ MOREDA, Vicente (1980): *Las crisis de mortalidad en la España Interior (siglos XVI-XIX)*. Madrid. Siglo XXI.
- QUINTANA, Josep Maria (1996): *Maó*. Columna: Barcelona.
- REQUEJO, Ferran (1990): *Las democracias*. Ariel: Barcelona.
- RUTTER, Gerhard A. (1991): *El estado social, su origen y desarrollo en una comparación internacional*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social: Madrid.
- SAGRERA, Miquel Àngel (1996): «Els ponts a les Balears» a *150 anys d'obres públiques a les Illes Balears*. Sa Nostra i Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos: Palma de Mallorca.
- SALAS, Pere (1997): *El poder i els poderosos a les viles de Mallorca (1868-1898)*. Documenta Balear: Palma de Mallorca.
- (1999a): *Guillem Cifre de Colonya*. El Gall editor: Pollença
- (1999b): «Sanitat i Estat liberal» a *Mayurqa* núm. 25.
- (2001): «La política sanitaria en la primera mitad del siglo XIX (Mallorca 1800-1850)». Comunicació al *VI Congreso de la Asociación de Demografía Histórica. Castelo Branco - 2001*. Inèdit.
- (2002): *Cordons sanitaris. Mallorca: (1787-1899)* Comunicació al *XII Congrés d'Història de la Medicina Catalana - 2002*. Inèdit
- SERRA, Francesca M. (1988): *Alcúdia al segle XVIII i primera meitat del XIX*. Alcúdia.
- SERRA DE GAYETA, Francesc (1981): *Aportació a la història de Pollença*. Cort: Palma de Mallorca.
- SOLER GAYÀ, Rafel (1996): «Un segle i mig dels ports a les Balears» a *150 anys d'obres públiques a les Illes Balears*. Sa Nostra i Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos: Palma de Mallorca.
- SUREDA, Bernat (1998): *L'educació a les Balears en el segle XIX*. Documenta Balear: Palma de Mallorca.
- SWAAN, Abram de (1992): *A cargo del Estado*. Barcelona. Pomares-Corredor: Barcelona.
- SZRETER, S. (1988): «The importance of social intervention in Britain's mortality decline, c. 1850-1914: a Re-interpretation of the role of public health» a *The Society for the Social History of Medicine* núm. 1.
- (1997): «Economic growth, disruption, deprivation, disease, and death: on the importance of the Politics of the public health for development» a *Population and Development Review* núm. 23 (4).
- TILLY, Charles (1992): *Coerción, capital y los estados europeos, 990-1990*. Alianza: Madrid.
- TILLY, C., TILLY, L. i TILLY, R. (1997): *El siglo rebelde, 1830-1930*. Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza.
- WOODS, R. (1991): «Public health and public hygiene: the urban environment in the late nineteenth and early twentieth centuries» al Congrés *The History of Public Health and Prevention. Evaluating de Demographic Impact of Public Health Programmes*. Estocolm, 6-8 de setembre.