

Els inicis del turisme a Manacor (I). **Els mitjans de transport**

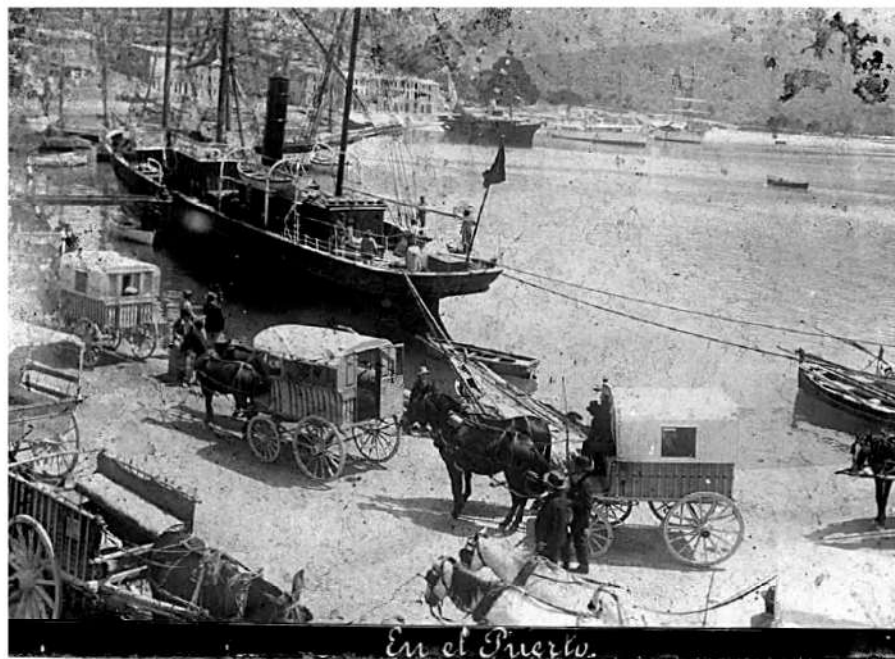
Albert Carvajal Mesquida i Antoni Gomila Grimalt

Els incansables organitzadors d'aquestes tretzenes Jornades d'Estudis Locals, fent avinent el lloable esperit democràtic que els caracteritza, fa uns anys que aprofiten el dinar de companyonia que segueix la trobada de comunicants i ponents per triar el tema sobre el qual versarà el conclave bianual de la realitat local manacorina. Ara fa dos anys, entre tassa i tassa de cafè, els presents proposarem diferents temàtiques que, una vegada votades, donaren com a resultat majoritari que les jornades que avui ens reuneixen tendrien com a eix central el turisme. I vet ací que nosaltres, afanyosos d'ajustar-nos a la matèria elegida, ens posàrem en cor per aprofundir en els inicis del turisme a la nostra ciutat, concretament d'ençà de la segona meitat del segle XIX.

De bon començament, cal que us diguem que el *Diccionari* de l'Institut d'Estudis Catalans aporta, entre altres, les següents definicions per al terme *turisme*:

- Fet de viatjar per un país pel sol gust de conèixer-lo, per recreació.
- Conjunt d'activitats, de tècniques i de serveis relacionats amb el transport i l'acolliment dels turistes.

Ambdós significats ens permeten interpretar el mot com el conjunt de relacions i fets constituïts pel desplaçament i l'estada de persones fora del seu lloc de residència. I per això mateix, la recerca que hem duit a terme ens ha permès reconstruir de quina manera aquells primers visitants, com els d'ara, arribaven a la nostra vila, on s'allotjaven i què era allò que venien a conèixer. O el que és



En el Puerto.
Vapor León de Oro fondejat al Port de Sóller cap al 1895. Reparau com els carros que esperen són de passatgers, no de mercaderies.

el mateix: quins mitjans de transport (terrestres i marítims) tenien a l'abast; les infraestructures d'hostatge de què disposaven i què els atreia d'una vila aparentment mancada d'elements dignes de ser visitats.

Cal partir de la base que la majoria dels viatgers d'aleshores provenien de terres peninsulars i que, per norma general, el punt de partida de les expedicions era el port de Barcelona. És obvi que el transport marítim, en una primera fase, era imprescindible. Un pas important es donà el 19 de gener de 1834, quan atracà a Palma el primer vaixell impulsat per vapor. Aquell dia s'inicià per a Mallorca l'era d'un mitjà que aviat no només canviaria les relacions comercials dels illencs amb el continent sinó que també permetria l'arribada continuada de passatgers. *El Balear*, nom del navili, era propietat de l'empresa catalana Vilardaga, Julià i Reynals. Havia estat construït un any abans a Liverpool. La ruta cobria els trajectes Barcelona-Palma-Maó i, com sol passar amb les empreses pioneres, la iniciativa va ser un fracàs i mai no va funcionar com una línia regular.

Però els empresaris illencs havien tingut prou esment d'adonar-se dels

avantatges del nou mitjà de navegació. Josep Estades Homar adquirí el vapor *El Mallorquín*, que el 6 d'octubre del 1837 va cobrir per primera vegada la ruta entre Palma i Barcelona. De llavors ençà, el trànsit marítim no va deixar de créixer. Mercaderies i passatgers convivien a les embarcacions. Després arribarien més vapors i amb ells els primers «turistes», individus amb poder econòmic que, moguts per la curiositat, cercaven la naturalesa i el paisatge d'un món insular que entenien que es transformaria en poc temps.

Un fet d'enorme transcendència va ser l'estada de Frédéric Chopin l'any 1838 a la recerca del clima mediterrani. És prou conegut que es va instal·lar a la Cartoixa de Valldemossa amb l'amant, l'escriptora George Sand, els seus fills i un piano. La novel·la *Un hivern a Mallorca*, escrita per la mateixa Sand, es convertí en un èxit de vendes. I és que la publicació d'obres relacionades amb Mallorca va ajudar a convertir l'illa en una destinació preferent per a molts viatgers, il·lustrats, artistes i geògrafs. D'aquesta manera, passà a formar part del món romàntic europeu, atret per llocs «primitius» i misteriosos. Joan Baptista Laurens publicava l'any 1839 el llibre *Souvenirs d'un voyage d'art a l'île de Majorque*, al qual seguiren els de dos importants científics alemanys: l'inventor i químic Robert Wilhelm Bunsen i el metge naturalista Hermann Alexander Pagenstecher, que ens visitaren el 1865 i donaren a la impremta unes interessants descripcions del medi físic, els costums i les activitats dels mallorquins.

L'arribada d'un vapor a Palma era tot un esdeveniment i la capital esdevenia el punt de partida de totes les excursions possibles. Evidentment, als primers dies els visitants coneixien el centre històric de la ciutat, amarat d'un medievalisme força atractiu. Després es duïen a terme les eixides als pobles, entre ells Manacor. Fins al 1879, data de l'arribada del ferrocarril a la vila, l'únic mitjà de transport terrestre a disposició dels turistes eren les diligències públiques o els diferents carruatges particulars que es llogaven a Palma. I aquest serà, precisament, el tema sobre el qual parlarem en la primera comunicació. Per al coneixement de la implantació del tren remetem al nostre estudi «Apunts per a la història del ferrocarril a Manacor (1856-1934)», publicat a les *XI Jornades d'Estudis*.

Pel que fa al transport privat, a la segona meitat del segle XIX els vehicles més populars eren les tartanes (estirades per un cavall o un mul i sense cap mena de comoditat) i els birlotxos (una mena de carruatges lleugers tirats per cavalls ràpids). A finals de la centúria foren substituïts per les galeretes o carrils (anomenats popularment així en contraposició al ferrocarril), cotxes lleugers de fins a cinc places. La progressiva instauració de nous destins, principalment a les zones d'interès turístic, mogueren molts d'empresaris ciutadans a ampliar la seva flota. Tenien unes aturades regulades per l'autoritat competent i, en funció

del trajecte que efectuaven, les galeretes es classificaven en:

- Cotxes de plaça, que eren els que tenien un itinerari/carrera prefixat i inamovible.
- Carruatges de punt, en què la carrera era fixada pel client.
- Carruatges de serveis eventuals, que no sortien de Palma i comunicaven punts determinats (estacions de tren o el moll) amb el domicili del client.

L'altra opció assequible per als expedicionaris era aprofitar el servei de les diligències. La diligència fou una mena de carruatge molt popular nascut a Europa que trespàs els camins mallorquins al llarg de bona part del segle XIX. Podríem dir que, fins a l'arribada del ferrocarril, va ser el mitjà de transport terrestre més popular per als que havien de viatjar fins a Ciutat de manera relativament ràpida i segura. D'aquí el seu nom.

La majoria d'estudiosos no es posen d'acord a l'hora d'assenyalar on s'establiren les primeres diligències. Alguns són de l'opinió que va ser a França als voltants de 1650, on es documenta un servei públic i regular de vehicles tirats per cavalleries, concretament entre París i el santuari de Saint Fiacre de Brie. Altres, emperò, sostenen que va ser a Anglaterra. El cas és que aviat les diligències s'estengueren a la resta de països europeus. A l'Estat espanyol cal retrocedir fins al 1763, quan s'intentà crear un servei radial de passatgers entre Madrid i les províncies a càrrec de la Diligencia General de Coches, encara que sembla que el projecte no es dugué a terme. Fins al 1788 no trobarem el primer servei en actiu, concretament el que unia la Cort amb Baiona passant per Valladolid.

L'any 1816 s'inaugurava una diligència entre Barcelona i Reus. El resultat satisfactori de la línia animà els promotors a emprendre projectes més ambiciosos. Així, el 1818 s'establí un servei entre Barcelona i València que s'estengué fins a Madrid un any després. Pel maig de 1827 l'empresa es dividí en dues, una amb el títol de Societat de Diligències i Missatgeries de Catalunya, amb seu a Barcelona. I l'altra, amb el nom de Companyia de Reials Diligències i seu a Madrid. La primera englobava Catalunya, Aragó i València i la segona la resta de l'Estat.

Però va ser durant la dècada dels anys 1840 quan començà l'època daurada. Els cotxes, que havien nascut amb sis seients, anaren augmentant les dimensions fins arribar a les vint-i-dues places. Podien portar fins a quatre departaments: berlina, interior, rodona i cabriolé o imperial. S'introduïren igualment millores de comoditat i seguretat i se'ls concedí el privilegi del transport del correu, tasca que va permetre les empreses aconseguir ingressos addicionals.

El primer servei de diligència que s'establí a Mallorca fou el d'Inca, con-



Aturada de carruatges privats a Ciutat. FAM - Fotos Antiquas de Mallorca.

cretament el 14 de juny de 1837. Tenia dos punts de sortida de Ciutat en funció dels dies de la setmana: dilluns, dimecres i divendres a les 16.00 h de la cotxeria veïnada del cafè de l'Aliança, al passeig de la Princesa. I dimarts, dijous i dissabte de la posada d'Inca a la mateixa hora. Els bitllets eren a la venda a l'estanc ciutadà de la Cadena de Cort i a Inca a la casa de Ripoll, a la plaça del Mercat. L'empresa concessionària respectava el torn amb què eren demanats els seients, tant a l'anada com a la tornada, alhora que demanava que els equipatges es portessin a les cotxeries mitja hora abans de partir el carruatge com a molt tard. L'excés de pes (es permetia un màxim de mitja arrova, és a dir, de cinc quilos i dos-cents grams) suposaria un increment del bitllet a raó d'un doblor per lliura de pes. L'hora de sortida era inamovible, per la qual cosa aquells passatgers que no fossin presents al moment de partir no tendrien dret a cap mena de reclamació. Com a curiositat, cal dir que aquella primera diligència admetia encàrrecs, paquets, efectes de poc pes i volum i, fins i tot, qualsevol quantitat de doblers a un interès del 4% sota la responsabilitat de la mateixa empresa. El trajecte permetia fer aturades a Santa Maria, Consell i Binissalem, «en donde los viajeros que quieran asiento estarán prontos para no detener el curso del carruaje». L'objectiu era recórrer el camí invertint el menor temps possible. Poc després de

la seva inauguració, s'anunciava que els horaris podrien patir canvis en funció de si a les nits hi havia lluna plena, ja que així s'arribava al destí amb la claredat necessària per evitar el mal estat d'alguns punts del camí.

Encara que hi hagué qui pensà que una empresa tan útil com aquella s'abandonaria per manca de passatgers i pel deplorable estat de les carreteres, la realitat va ser ben diferent i a finals d'aquell mateix 1837 es projectaren noves línies fins a Lluçmajor, Porreres, Felanitx i Manacor. Iniciativa, la de la nostra vila, que no es materialitzà fins a sis anys després, i va esdevenir la segona diligència en recórrer els malmesos camins mallorquins. El 5 d'abril de 1843 s'avisava els particulars que el dissabte dia 8 a les 6.00 h sortiria cap a Manacor una tartana molt decent. Es tractava d'un carruatge de dues rodes, amb coberta rodonenca i amb seients laterals (DCVB). Qui volgués fer el trajecte s'avindria amb el taverner Miquel *Barreró*, que vivia a Ciutat al carrer del Socors, prop de la Porta de Sant Antoni. El bitllet tenia un cost de 20 sous i incloïa mitja arrova de pes. La sortida de Manacor seria els dilluns a la mateixa hora a la casa dita *de Malmeri* (?). Per una altra nota del 17 de juliol sabem que la tartana disposava de molles i oferia vuit seients. El trajecte cap a Manacor es duia a terme cada dilluns, dimecres, divendres i dissabte a les 8.00 h. I de Manacor cap a Palma l'endemà a les 7.00 h. El preu per trajecte era de 8 rals. «La obligació del pasajero es estar al punto de la partida, a la hora señalada, al hostel gran de Manacor casa de Nicolás Sitjar calle de los hostals. En Manacor se expenden los billetes en la fonda del Palau y en casa de José Picó Barraxet en la plaza». El 20 de novembre de 1844 el *Diario Constitucional de Palma* anunciava que s'acabaven d'establir dos carruatges de sis seients cada un que unirien diàriament Palma amb Manacor a les 6.00 h. A Ciutat sortiria de la posada de Manacor i a la nostra vila de can Pau Cortès, prop de la plaça (cal pensar que devia ser la de sa Bassa, la de la Constitució o la del Palau). El cost del bitllet es fixà en 8 sous el seient.

Poca cosa més podem dir d'aquell primer servei públic de transport per carretera, que ben segur omplí un buit important en la comunicació amb la capital i que hagué de fer front a l'inconvenient de recórrer una xarxa de camins molt precària amb uns carruatges sense comoditats i força senzills. Malauradament, sembla que l'empresa no complí els objectius que perseguia i acabà per desfer-se poc temps després.

El març de 1846 s'anunciava una nova diligència que sortiria cada dimecres i dissabte a les 6.00 h. Es tractava d'una galera (carro o cotxe gran de quatre rodes, generalment cobert amb una vela sostinguda per arcs de fusta) amb seients elàstics que es venien a 15 sous per trajecte els dos davanters i a 12 sous la resta. Els bitllets els despatxava Francesc Lázaro en un local habilitat a la casa número

1 del carrer de la Font de la Princesa de Palma. El camí invers es feia cada dilluns i dijous també a les 6.00 h.

Precisament, i de manera quasi paral·lela, la Diputació Provincial feia saber que havia reunit un nombre considerable de subscriptors per a l'emprèstit de 60.000 rals que s'invertirien a ocupar els nombrosos jornalers que no tenien mitjans de subsistència. La primera obra que es posà en marxa va ser la recomposició de la carretera de Manacor des de la sortida de Ciutat fins a les costes d'Algaida:

Ochenta personas de las que se presentaron quedaron contratadas y trabajan ya en las cuestras de Algaida. Para emprender los trabajos en el mismo camino cerca de la Soledad, se invita de nuevo a los jornaleros que podrán acudir en aquel punto el día 12 de las 8 a las 9 de la mañana. Después de los informes tomados y atendidas las circunstancias del día, se ha fijado el jornal en tres sueldos y medio para los hombres, y diez cuartos para los muchachos, cantidades que perciben los que trabajan en las cuestras de Algaida. Se les facilitará además puesto donde dormir.

Al gener de 1848 la premsa es queixava de la gran quantitat de clots que hi havia al camí vell de Manacor, concretament en el tram comprès entre la Portella i la Porta de Mar o de Calatrava:

Es sin duda el mayor abandono dejar dicho camino en el estado en que se encuentra y a la salida de la ciudad pues la circuye en buena parte. Las personas no pueden transitarlo y apenas pueden hacerlo los carruajes y caballerías. Aquello es un lodazal continuo y fétido; y en él quedan retenidos los carruajes. [...] Y es una verdadera desgracia porque los carreteros se ven en la necesidad de solicitar el auxilio de los moradores en las casas vecinas para sacar sus carruajes de los pantanos en que se han metido».

És cert que aquesta notícia es publicà a l'hivern, en temps de pluges, però ens ajuda a comprendre l'estat d'una de les vies més transitades de l'època. I no era una problemàtica nova. A l'obra *Descripciones de las Islas Pithiusas y Baleares*, publicada a Madrid per José Vargas Ponce l'any 1787, trobam la següent descripció, també força eloqüent:

El sendero desde la Metrópoli [de Palma] á las buenas Villas de Manacor y Artá por las cuestras de Algaida es lo más incómodo que puede figurarse, y así de casi todos, mayormente en invierno, que suceden á unas enrisgadas peñas, por donde se padece una borrasca desecha, unos fangos profundos y pegajosos, donde á cada paso vara el infeliz carruaje [...]. Con todo los Señores Mallorquines se atreven á practicarlos en sus coches, para lo que á la verdad contribuye lo mazorrall de su construcción en los caminos, y por consiguiente el aguante.


Plovía sobre banyat. I mai millor dit.

D'ençà del mes d'agost de 1848 un carretó sortia d'Artà cada dilluns amb destí a Ciutat i tornava dos dies després. Admetia passatgers i tota mena d'encàrrecs, que es despatxaven a l'hostal de Manacor. Va ser en aquells anys quan es projectaren les millores més importants a la carretera de Ciutat. Pascual Madoz

(1848) comentava al seu diccionari parlant dels camins que conduïen a Manacor: «Ninguna venta ni parada de postas o diligencias se halla en el territorio; no hay más que unos pobres mesones, y una tartana mensajera que sale de Manacor los lunes y jueves para Palma, y regresa de este punto los miércoles y sábados». Al gener de 1849 l'enginyer civil de la província publicava els projectes de reforma de la carretera general de Sóller i de la provincial de Manacor i Artà, ambdues amb inici a Palma.

El 27 de desembre de 1849 els diaris es feien ressò que s'havia establert un nou servei que unia Palma amb Artà passant per Manacor. Els anuncis de l'època confirmen que partia cada dimecres i dissabte a les 6.00 h i que canviava de carruatge a la nostra vila. Els seus responsables es comprometien a fer-ho en un sol dia. El trajecte fins a Manacor tenia un cost de 8 sous per persona, amb la possibilitat de portar equipatge fins a la mitja arrova de pes. L'empresa suplicava als passatgers puntualitat absoluta per tal de recórrer-lo amb la major celeritat possible. Les anades fins a la capital serien els dilluns i dijous al matí. El conductor del servei nomia Lorenzo Rubio Montero, *en Vengo*: era natural de Palma i establí el seu domicili a Manacor, al carrer de n'Obrador (actual de Francesc Gomila). El dia anterior a la sortida, s'allotjava a la casa d'Antoni Picó (Artà), a cal seu germà Francesc Picó al carrer de l'Anell (Manacor) i a l'hostal de Manacor regentat per Nicolau Sitges (Palma). Unes setmanes després, la sortida d'Artà canvià a can Jaume Antoni Fuster. Curiosament, el 30 d'aquell mes la seva dona Catalina Vidal Calafat donava a llum un nin que rebé el nom de Llorenç. Però com havia ocorregut els anys anteriors, la manca de passatgers feu malbé l'empresa.

Al novembre de 1853 es feia novament publicitat d'una tartana de comoditat i bones cavalleries. Sortiria cada dilluns, dimecres, dijous i dissabte. Els bitllets es despaxaven a casa de Francesc Lázaro, al carrer dels Paraires de Palma. Un mes després, s'iniciaven també els primers viatges entre Palma i Artà. L'horari de sortida des de Ciutat era cada dimecres i dissabte a les 5.00 h mentre que partia d'Artà els dilluns i dijous a les 4.00 h. Cada seient costava 12 sous, inclòs el port d'un paquet o



Se hace presente al público que el día 21 del corriente mes, saldrá de Palma para Manacor y vice-versa, una tartana con bastante comodidad y buenas caballerías. Igualmente saldrá todos los lunes, miércoles, juéves y sábado de cada semana. Se despacha en casa de Francisco, calle de Pelaires.

Publicitat de 1853.

fardell de fins a mitja arrova de pes. Els bitllets s'adquiriren inicialment a la posada de Manacor, al carrer dels Hostals, i després a l'hostal de la plaça de Santa Eulàlia. Al febrer de 1854 tenim notícia que el carruatge sortia de Palma a les 9.00 h, si bé s'anunciava que al març ho faria a les 10.00 h; a l'abril a les 11.00 h; al maig a migdia i als mesos d'estiu (juny, juliol i agost) a les 13.00 h, representant el sentit descendent a mesura que els dies fossin més curts. En canvi, de Manacor quedà fixada a sortida de sol. Es veu que en el moment d'adquirir els bitllets es produïa certa confusió ja que la majoria de passatgers no els compraven amb antelació. L'empresa advertia els usuaris que el resguard s'havia de conservar tot el camí, fins al moment d'abandonar el carruatge. Si no ho feien així, no respondria si una altra persona ocupava el seient malgrat n'haguessin satisfet l'import, que era de 8 rals cada un. De la mateixa manera, recordava que els equipatges havien de ser dipositats pels mateixos passatgers mitja hora abans de la partida i no podien excedir la mitja arrova de pes. En cas contrari, l'haurien de portar a sobre. Amb això es pretenia agilitzar la sortida del cotxe. Els tiquets es venien al carrer de Sant Miquel, enfront del presidi. Les sortides de Ciutat cap a Manacor eren cada dimarts, dijous i dissabte. I les de Manacor cap a Ciutat cada dilluns, dimecres i divendres.

Les obres al camí s'anaren generalitzant. Al *Diario de Palma* de l'1 d'abril de 1854 llegim un article d'opinió que sembla demostrar-ho:

Varias veces hemos manifestado lo útil y trascendental que es la mejora de los caminos; y ahora un ejemplo palpable ha demostrado dicha verdad. Es bien sabido que años atrás necesitaba la diligencia un día para venir de Manacor a esta capital; perdiendo por consiguiente un jornal entero la gente de trabajo, y las muy importantes horas de un día las demás personas. Pues bien: ahora con solo cinco horas y media se pasa el camino, y todavía se hace una detención en una venta, a la mitad del camino. Damos pues las gracias a quien corresponda.

Tal vegada fos per això i pel gran nombre d'usuaris del servei que, a finals d'aquell mateix mes, començava a circular un nou carruatge correu «de molta comoditat» amb seients de molles i que partia de Ciutat cada dimarts, dijous i dissabte a les 12.00 h del migdia. «Pasará el camino en cinco horas, admitiendo pasajeros, hasta cinco para dicho punto, a 12 sueldos, con la condición de que el cargo que éste pueda llevar no exceda de una arroba de peso, ni esté encajonado. También se encarga del porteo de cartas, a 3 cuartos cada una». El punt de sortida era l'hostal de Manacor, a la casa d'en Colau.

Els viatges fins a Artà comptaven amb un nombre de passatgers que, si bé no era nombrós, era constant. El gener de 1855 iniciava els seus serveis des de Palma un carruatge lleuger estirat per una sola bístia que feia aturada a tots els pobles pels quals passava i que mudava de tir a Algaida i a Manacor. Els bitllets

es despatxaven a 12 sous cada un a l'hostal d'en Roqueta, a la plaça de Santa Eulàlia. D'Artà retornava a Palma cada dimarts, dijous i dissabte a les 4.00 h.

Sabem que el mes de febrer de 1855 el birlotxo que portava el correu des de Manacor i Vilafranca sortia de la nostra vila cada dimecres i divendres a les 7.00 h i arribava a Ciutat a les 12.00 h del mateix dia. Aquesta dada és força interessant perquè ens permet confirmar que el correu estava cinc hores per recórrer els aproximadament cinquanta quilòmetres que separen Manacor de Palma, inclosa l'aturada que feia a Vilafranca, la qual cosa posa de manifest que la diligència correu prenia una velocitat mitjana de quasi deu quilòmetres per hora, segurament gràcies a les millores realitzades a la via d'ençà de 1846. Malgrat transportar el correu, admetia també passatgers, encàrrecs, cartes particulars i equipatges que no excedissin la ja clàssica mitja arrova de pes. Els bitllets es despatxaven, a Ciutat, a l'hostal de Campos del carrer de l'Esparteria. I, a Manacor, al carrer del Capità o de la posada de la diligència. Aquest darrer topònim ens fa creure que tal vegada els contractistes del servei eren manacorins.



DILIGENCIA DE MANACOR Á PALMA
Y VICE-VERSA.

Queda establecido un omnibus de mucha comodidad, que hará su carrera desde Manacor á esta ciudad y vice-versa. Saldrá de Manacor los lunes, miércoles y viernes á las cuatro de la mañana y de Palma los martes, jueves y sábados á las dos de la tarde. Los precios de pasaje son los siguientes:

Asientos de berlina.	14 sueldos.
Idem de coche.	12 »

Se despacha en esta ciudad en la antigua posada de Lluch calle de la Tierra-Santa.

Publicitat de 1858.

El 1856 una nova empresa passà a explotar el servei. El 24 de maig s'oferia al públic un òmnibus (segons el DCVB, carruatge destinat a transportar un nombre relativament gran de passatgers) de la major comoditat que començava la carrera des de Manacor cada dilluns, dimecres i divendres a les 4.00 h i de Ciutat cada dimarts, dijous i dissabte a les 14.00 h. Els preus eren 14 sous el seient de berlina i 12 els de cotxe. Els bitllets s'adquirien a l'antiga posada de Lluc, al

carrer de Terra Santa. Aquest servei es mantingué almanco fins al 1858, compaginant el transport de passatgers amb el del correu.

El *Diario de Palma* del 13 de setembre de 1857 publicava les condicions sota les quals s'havia de subhastar la conducció del correu diari d'anada i tornada entre Palma i Manacor. Aquesta mena de subhastes estan documentades des de 1841 i eren de competència municipal. A partir d'aproximadament 1850 va ser la Direcció General de Correus l'ens que passà a tenir-ne cura. Les llistes de condicions a què ens hem referit no especificaven l'ús de carruatges ja que el transport de la valisa es feia generalment a cavall.

Del juliol de 1858 coneixem que la diligència de Manacor era coneguda amb el nom de *la Terbolina*. Durant els mesos d'agost i setembre sortia de Palma cada dia a les 13.00 h (manco els diumenges). I de Manacor a les 4.00 h. Els seients es despatxaven a Ciutat, a l'hostal de Nicolau Sitges, al preu de 9 sous. S'assegurava que el trajecte es duia a terme en sis hores, és a dir, que anava a una mitjana de poc més de vuit quilòmetres per hora.

L'any 1859 el propietari de l'antiga posada dels col·legials de Lluc, el manacorí Miquel Domenge Mas (1812-1890), anunciava el seu interès a llogar-la. A finals d'any l'empresa posa novament a disposició del públic el carro que unia la nostra vila amb la d'Artà un pic al dia. Es pregonava que pertanyia a l'empresa de la diligència correu, «lo cual es una garantía de las condiciones de seguridad y comodidad que reúne». Als mesos d'estiu, que segurament eren els que concentraven major nombre d'usuaris, els preus dels passatges s'incrementaren fins als 15 sous. Els seus responsables recordaven adesiara que era un dels mitjans de transport més còmodes i ràpids de l'illa. Nogensmenys, el trajecte entre Palma i Artà es feia en nou hores, és a dir, a uns set quilòmetres i mig per hora, malgrat el canvi de tir a Manacor i les dificultats del camí fins a Artà.

La premsa ciutadana inseria el següent breu:

CARRUAJE DILIGENCIA DE PALMA Á MANACOR Y VICE-VERSA. Queda establecido un cómodo carruaje, aprobado y visado por la autoridad competente, que hará la carrera de Palma á Manacor y vice-versa. Saldrá de esta ciudad los martes, jueves y sábados á las dos de la tarde y el punto de despacho junto la puerta de San Antonio. De Manacor saldrá los lunes, miércoles y viernes á las cinco de la mañana, del punto denominado la Basa. El precio de cada asiento es de doce sueldos moneda mallorquina; siendo de advertir que este carruaje está tirado por dos caballerías, las cuales se mudan dos veces en el camino.

El conductor nomia Pere Esplugues Bonaventura. Era natural de Montmau (província de Barcelona) i vivia al carrer del Mercadal amb la seva muller Lloaxina Llobet Termes.

Al juny de 1861 l'empresa adquiria un nou òmnibus de quatre cavalls que

permeté reduir encara més el temps invertit en cada viatge. Els preus passaren a ser de 9 sous a l'interior i de 8 sous a l'imperial i les sortides eren diàries, a excepció dels diumenges. Els bitllets es continuaven despatxant als baixos de l'antiga posada de Lluc, al carrer de les monges de la Consolació. I, a Manacor, en el punt d'aturada del carruatge. Pocs dies després, però, la diligència patí la tragèdia més greu de la seva història, quan bolcà a les costes d'Algaida, prop de les cases de Xorrijo. Tots els passatgers, manco un, eren valencians de visita a l'illa (on devien anar?) i resultaren il·lesos. L'únic mallorquí era un comerciant que recorria els pobles comprant capolls de cucs de seda, el qual restà greument ferit i morí l'endemà a l'hospital de Palma. «Es notorio que uno de los lados de la carretera de Manacor está cuasi enteramente sin reparo alguno, sin haberse adoptado en él los medios convenientes para evitar inminentes desgracias, y esto no obstante de que apenas se sale de ella por dicha parte viénesse a caer en profundos barrancos o precipicios». La carretera, en el punt ressenyat, tenia un pendent molt inclinat, per la qual cosa un carro carregat estava exposat a bolcar fàcilment si la cavalleria perdia les forces baixant o pujant el desnivell. «Y no sucedería así si en aquel lugar hubiese una pared que evitara semejante desgracia». Davant la supressió temporal del servei, s'establí una galera per enllaçar diàriament Palma amb Manacor i viceversa: «Este carruaje, construido con todas las comodidades para conducir pasajeros, saldrá de Palma a las dos de la tarde y de Manacor a las once de la noche». Els tiquets es despatxaven a l'estanc de l'entrada de la Ferreria, devora el pes del Carbó. Al juliol es canvià el punt de venda, que passà a l'hostal de davant la Porta de Sant Antoni. El mes de desembre l'òmnibus patí un nou accident, que el destruí completament: quan el carruatge recorria el trajecte de Manacor a Artà se'n calà foc la part superior degut a haver-se encès una porció de pólvora portada en un dels equipatges (tot i la prohibició de transportar-hi materials perillosos). Quedaren greument ferits tots els passatgers i el jutjat de primera instància del partit de Manacor instruí una sumària dels fets.

A l'agost de 1862 la premsa tornava a portar males notícies. Almanco aparentment. El govern de l'Estat havia aprovat dos projectes de ferrocarril per comunicar Alcúdia amb Palma i Santa Maria amb Manacor. Contràriament al que han assegurat alguns autors, les diligències no varen desaparèixer amb l'arribada del ferrocarril sinó que racionalitzaren les seves rutes, deixant les més llargues i importants al nou mitjà de transport i passant a ocupar les més curtes, les de major dificultat orogràfica o les de trànsit més feble que no justificaven la instal·lació d'una línia de ferrocarril, com podia ser el cas d'Artà primer i de Porto Cristo després.

William Dodd (1863) demostra que la puntualitat no era un dels forts de la

diligència de Manacor: «La diligència, com l'anomenen erròniament, fa arribar el correu des d'Artà a Manacor i Palma, i per tant se'n podria esperar puntualitat. Però va passar molt de temps i no en va aparèixer cap». Pel maig d'aquell any la diligència correu que unia Inca amb Manacor perdé la valisa a l'altura del torrent de Son Bordils a causa de la força de l'aigua, que tombà el carruatge i feu malbé les maletes i alguns bolic dels viatgers.

El 9 de novembre de 1866 moria la nineta Antònia Maria, filla de Bernat Pastor (natural de Santa Margalida i conductor de la diligència) i Àngela Planas (natural de Palma). Vivien al carrer Nou de Manacor.

Al juliol de 1867 trobam una nota força curiosa: «Un individuo dueño de un carruaje ofrece á los que tomen asientos para ir de Manacor á Artá, dárselos por 13 cuartos cada uno, teniendo opción el viajero á una ensaimada y una copa de rom, ó á un cigarro, según quieran». La qüestió era captar clients.

El 17 de setembre de 1869 el *Bulletí Oficial de la Província* publicava el plec de condicions sota les quals s'havia de subhastar la conducció diària del correu d'anada i tornada entre Inca, Manacor i Capdepera. La subhasta se celebrà simultàniament a Ciutat i als tres pobles ressenyats en presència del batle i del cap de comunicacions local. En el cas de Manacor, Bartomeu Bosch Riera i Jaume Domenge Mas, respectivament. Llavors només es presentà a concurs el manacorí Montserrat Pascual Sansó i en resultà guanyador. Per al tema que estam estudiant, ens interessen especialment els següents punts del contracte:

- El contractista s'obligava a conduir a cavall o amb carruatge tota la correspondència i els diaris que se li lliurassin, sense excepcions.
- Si la conducció s'efectuava amb carruatge el seu responsable havia de custodiar-lo en un lloc decent i apropiat separat dels de viatgers.
- La distància de 56 quilòmetres que separava les tres viles havia de ser recorreguda en vuit hores i quaranta-cinc minuts com a màxim.
- En el cas que hi hagués retards sense causa justificada, el contractista hauria de pagar una multa de dos escuts per cada quart d'hora.
- Perquè el servei funcionàs correctament, el contractista havia de tenir el nombre suficient de cavalleries majors situades en els punts més convenients de la línia.
- Era condició indispensable que els conductors de la correspondència sabessin llegir i escriure.
- El contracte tindria una durada de quatre anys.

Aquesta mena d'actes es repetien cada quatre anys. Sabem que l'any 1874 hi hagué alguns inconvenients que provocaren la intervenció del Govern de la

Província. El 28 d'abril se celebrà una primera subhasta, en què sortí elegit Gaspar Aguiló Cortès. El fet va ser que a l'agost se'n celebrà una altra, on només es presentà Montserrat Pascual Fullana, la qual cosa provocà la queixa de Francesc Sureda Ferrer i Bernat Riera Riera (1828-1907). Ambdós argumentaren davant l'autoritat



Publicitat de 1890.

que el concurs s'havia fet sense complir els requisits legals i que el contractista elegit no comptava amb els recursos necessaris per afrontar les obligacions del servei. Després d'escoltades totes les parts i d'haver demanat un informe a l'ajuntament, les autoritats confirmaren els resultats obtinguts a favor de Montserrat Pascual Fullana. Fent honor a la veritat, cal dir que tant Francesc Sureda com Bernat Riera (que va ser batle de Manacor el 1899) n'eren part interessada: l'any 1870 apareixen a les llistes de contribucions com a propietaris, respectivament, d'un servei de tartanes de dues rodes i una cavalleria i d'un servei de diligència de quatre rodes i dues cavalleries, domiciliats a la plaça del rector Rubí.

El 9 de maig de 1871 el batle Bartomeu Bosch Riera havia publicat un ban «referente a la obligación de llevar los carruajes destinados a la conducción de viajeros un farol de reverbero en su parte más elevada y anterior que debe estar encendido desde el anochecer hasta que amanezca».

Durant els primers anys de ferrocarril a Manacor (1879 i següents), les tarifes ferroviàries es fixaren amb preus molt baixos ja que la companyia havia de competir amb els de la diligència. Aleshores, i a diferència d'avui dia, el temps no valia doblers. És cert que els cotxes no eren còmodes i molt manco ràpids, però el ferrocarril destacà aviat pels seus retards i per les contínues aturades a què restava obligat. El seu punt més fort era que els passatgers disposaven d'un ample ventall d'horaris: l'any 1880, per exemple, un manacorí podia anar fins a Ciutat a les 4.00 h, a les 7.45 h o a les 17.00 h i tornar el mateix dia a les 8.00 h, a les 14.00 h o a les 16.00 h. Però, com va dir un cònsol anglès a la segona meitat del segle XIX, Mallorca era un país on es vivia sotmès als capritxos dels muls i dels seus conductors... malgrat que hi hagués ferrocarril. Però la realitat va ser que només en deu anys la via fèrria acaparà la major part del transport de viatgers entre Manacor i Palma. I per tant, la pràctica totalitat de turistes.

Al juny de 1885 el manacorí Guillem Font posava a disposició del públic un carruatge que comunicava Manacor amb la capital a canvi de tres rals el seient. L'aturada era al número 20 de la plaça de Sant Antoni. A finals d'any el servei es feia extensible des de l'estació de tren fins a Capdepera, passant per Sant Llorenç i Artà. Les queixes sobre els carruatges que unien Manacor amb Felanitx eren evidents al febrer de 1888:

Se trata de las pésimas condiciones que reúnen los coches, diligencias (o como se llamen) que van de Manacor a Felanitx. Fríos, sucios y destartalados, los vehículos que se emplean dejan mal parado al viajero, y puesto que en las estaciones de ferro-carril se expenden billetes hasta la nueva ciudad [de Felanitx], creemos no equivocarnos pidiendo a la empresa de los ferro-carriles, remedio para tal descuido.

Al desembre de 1890 la nostra diligència patí un atemptat quan qualcú col·locà una gran pedra al camí per fer-la bolcar quan només havia recorregut mig quilòmetre cap a Ciutat. Afortunadament, els passatgers no patiren danys de consideració. I és que aquell fou l'epicentre d'uns anys força conflictius a Manacor, caracteritzats per una violència en ocasions extrema dirigida a personatges destacats de la vida política i econòmica local. Fins i tot el tren en patí les conseqüències. De llavors ençà, el servei anà minvant la seva presència fins a tenir un paper quasi simbòlic. A la llista de contribucions de 1893 Ramon Galmés Sureda encara declarava una tartana de quatre rodes amb domicili al carrer de l'Aigua. I Francesc Sureda Ferrer una diligència de quatre rodes al carrer de Sant Antoni. Al gener d'aquell any la diligència que cobria la línia Manacor-Artà no pogué retornar a causa de la nevada que cobrí el camí.

Amb l'increment del nombre de visitants i grups d'excursionistes, aparegueren tot un seguit de carruatges de lloguer que oferien els seus serveis per als

FERRO-CARRILES DE MALLORCA.
SERVICIO de trenes desde el día 20 de Febrero de 1880.
LÍNEA DE PALMA A MANACOR.

ASCENDENTES.										DESCENDENTES.												
DISTANCIAS. En metros.	ESTACIONES.	Viajeros.			Viajeros.			Mixto.			DISTANCIAS. En metros.	ESTACIONES.	Mixto.			Viajeros.			Viajeros.			
		Tren núm. 2.			Tren núm. 4.			Tren núm. 6.					Tren núm. 1.			Tren núm. 3.			Tren núm. 5.			
		Lic. pta.	Pa. rda.	Se. lla.	Lic. pta.	Pa. rda.	Se. lla.	Lic. pta.	Pa. rda.	Se. lla.			Lic. pta.	Pa. rda.	Se. lla.	Lic. pta.	Pa. rda.	Se. lla.	Lic. pta.	Pa. rda.	Se. lla.	
4	Palma									10	Manacor											
4	Pont d'Inca	87	1	88	27	1	28	49	2	411	10	Petra	425	3	430	84	1	83	312	1	320	
9	Marratxi	830	1	821	230	1	221	427	1	428	18	San Juan	450	1	451	950	1	953	537	1	538	
15	Santa Maria	845	1	836	245	1	236	447	2	449	21	Sineu	5	3	830	1	831	545	1	546		
19	Alaró	844	1	845	244	1	245	450	5	24	20	Rampalme	228	10	233	950	5	955	625	625	610	
22	Biniisalem	891	1	882	291	1	282	493	3	498	33	Inca	335	3	340	958	2	963	621	2	625	
25	Lloseta	9	1	94	3	1	34	336	3	334	38	Lloseta	69	3	614	914	1	915	620	1	620	
50	Inca	97	2	99	37	2	39	340	3	343	42	Biniisalem	622	3	627	922	1	924	623	1	620	
34	Rampalme	930	3	923	330	3	323	62	10	612	43	Alaró	636	5	641	930	1	931	645	1	646	
43	Sineu	244	1	243	244	1	245	633	2	640	49	Santa Maria	631	2	633	939	1	940	634	1	633	
46	San Juan	932	1	933	242	1	243	649	1	650	55	Marratxi	742	1	743	954	1	955	79	1	710	
54	Petra	1010	1	1011	490	1	491	740	5	745	60	Pont d'Inca	759	2	761	107	1	108	722	1	723	
64	Manacor										64	Palma										

Horaris del ferrocarril al 1880.

trajectes on no era possible emprar el ferrocarril. Al volum 25 dels *Anales de la Sociedad Española de Historia Natural* (1896), parlant de les coves d'Artà, s'assegura que a les 8.30 h «se toman [en Manacor] las tartanitas llamadas carilets y se llega á Artà á las dos de la tarde». Sabem igualment que al setembre de 1897, dins el marc de l'exposició agropecuària celebrada coincidint amb la fira de Manacor, es trobaven disponibles els carruatges de Bartomeu Femenias, *Monjo*; Miquel Busquets; Bartomeu Sureda; Ramon Galmés, *Fum*, i Joan Nadal, *Cuixa*. El batle Llorenç Caldentey Perelló, *Olesa* (1824-1916) decidí aleshores unificar-ne les tarifes, que quedaren regulades de la següent manera:

- A Porto Cristo i coves del Drac: 5 pessetes.
- A Artà: 7,50 pessetes.
- A Felanitx: 5 pessetes.
- A Vilafranca: 5 pessetes.
- A les coves del Pirata: 6 pessetes.
- A Sant Llorenç: 4 pessetes.

Aquests preus eren per carruatge (no per persona) i en trajecte d'anada i tornada. En el cas que el cotxer hagués d'esperar més temps del contractat, es cobraria una taxa extra de 15 pessetes per jornada completa i 8 pessetes per mitja jornada.

El diari *La Última Hora* del 12 de desembre de 1899 publicava la següent queixa:

Tenemos noticias de que el servicio de diligencias entre Manacor, Artá y Capdepera sobre ser muy malo e incómodo es muy inseguro y peligroso. Ya saben nuestros lectores que hace algunas semanas se desbocaron los caballos de una de aquellas diligencias y que los catorce pasajeros que llevaba rodaron por la carretera, resultando casi todos heridos y con un brazo fracturado nuestro amigo D. Ignacio Palou, vicario de la iglesia de San Miguel. Este lamentable percance se ha repetido hace pocos días sin que afortunadamente haya tenido tan graves consecuencias, aunque sabemos que algunas señoras de Palma sufrieron considerables contusiones. Se nos dice que la causa de estas desgracias es el descuido de los conductores de los carruajes, quienes ni procuran evitarlas con la prudencia que se les puede exigir, ni remediar sus efectos atendiendo convenientemente a los heridos, que esta última vez tuvieron que ser auxiliados por los campesinos y conducirlos a Manacor en otro carruaje.

El setmanari *La Aurora* encara recollia al gener de 1911 la notícia que cada dia a les 23.00 h partia de can Miquel Riera *Meliú* una diligència cap a Ciutat que tornava l'endemà a les 14.00 h, amb un cost d'1 pesseta per trajecte. Eren les darreres passes d'un mitjà de transport que no només havia unit Manacor amb la capital de l'illa durant quasi setanta anys sinó que també havia permès que la majoria de visitants arribassin fins a Manacor.

Diligencia á Palma
Y VICD-VERSA

Saldrá cada día de casa de Miguel Riera, Plaza de Palacio num. 12 á las 11 de la noche un carruage con cuatro ruedas y 2 caballos en dirección á Palma y á las 2 de la tarde regresará.

Admite pasajeros y encargos.
Precio 1 peseta para ida y otra para vuelta.

Publicitat de 1910.



Miquel Riera Sansó Meliú (1844-1928).

Aleshores prengué protagonisme la diligència de Porto Cristo, que comunicava l'estació del tren amb les coves. L'any 1909 llegim en un almanac català de turisme: «Itinerario.- De Barcelona á Palma, travesía de noche en doce á catorce horas. De Palma, en ferrocarril hasta Manacor y en diligencia á Puerto Cristo, á veinte minutos de las maravillosas grutas del Drach». La diligència d'Artà es mantingué quasi exclusivament per al transport del correu fins al 1921, quan el tren arribà també a aquella vila. Al juliol de 1912 s'aprovava la subhasta i la posterior adjudicació a Joan Binimelis per 999 pessetes anuals de la conducció del correu, amb carruatge de quatre rodes, entre l'estació de Manacor i l'oficina de Capdepera. I encara al setembre de 1917 l'empresari Miquel Gomila, concessionari de la conducció de la correspondència de Felanitx a Santanyí, anunciava la inauguració d'un carruatge per a passatgers entre les dues viles esmentades i Manacor, amb sortida a les 7.00 h i tornada a les 14.00 h. «Esta combinación facilitará la ida de los santanyñenses a la población cabeza de partido».

El cop definitiu arribaria amb la progressiva introducció dels transports mecanitzats i la generalització de l'automòbil, que acabà substituint de manera definitiva les velles diligències pels cotxes de línia alhora que posà fi a un dels mitjans de transport més emprats per illencs i visitants al llarg de la segona meitat del segle XIX. Els nous temps s'obrien pas de manera vertiginosa i, gràcies al turisme, hom albirava un futur més pròsper per a la nostra illa. Almanco aparentment.

REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES

- ARCHIDUQUE LUIS SALVADOR (1955). *Carros y coches de antaño*. Palma: Talleres Alcover. (Panorama Balear; 43)
- Biblioteca Nacional d'Espanya* [en línia]. <<https://www.bne.es>>
- BRUNET, P. J. (1984). «El transport públic de viatgers per carretera del segle XIX. El servei de diligències a l'illa de Mallorca». *Estudis Baleàrics*, núm. 15, p. 105-132.
- CARVAJAL, A.; GOMILA, A. (2018a). «La diligència correu i les diligències de passatgers a Manacor durant el segle XIX (I)». *Ala Est*, núm. 42 (juliol). Col·lecció «Històries Oblidades: petit recull de relats manacorins», núm. 12, p. 44-46.
- (2018b) «La diligència correu i les diligències de passatgers a Manacor durant el segle XIX (II)». *Ala Est*, núm. 43 (agost). Col·lecció «Històries Oblidades: petit recull de relats manacorins», núm. 13, p. 47-50.
- (2021). «Apunts per a la història del ferrocarril a Manacor (1856-1934)». A: *XI Jornades d'Estudis Locals de Manacor: De poble a ciutat*. Manacor: Ajuntament de Manacor, p. 133-149.
- DODD, W. (1863). *Three Weeks in Majorca*. London: Chapman and Hall, 193, Piccadilly.
- MADOZ, P. (1848). *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Tom XI. Madrid: Imprenta del Diccionario Geográfico.
- Pequeña guía de Manacor e indicador comercial* (1897). Palma: Tipo-litografía de Amengual y Muntaner.
- SAMPOL, R. (1988). *Vapores de las Islas Baleares*. Palma: Miquel Font Editor. (Col·lecció Arca de Noé; 5)
- SAND, G. (1993). *Un hivern a Mallorca*. Palma: Moll.
- SEGÚI, J. M. (1979-1980). «El transport col·lectiu urbà a Palma a finals del segle XIX». *Mayurqa*, volum 19, núm. 1, p. 63-72.
- (1989). «Els mitjans de transport viscuts pels literats i viatgers del s. XIX. Un element més de la societat preturística mallorquina». *Mayurqa*, volum 22, núm. 2, p. 927-936.

Els inicis del turisme a Manacor (II). Aixopluc per als visitants. Les fondes i cases d'hostes

Albert Carvajal Mesquida i Antoni Gomila Grimalt

Com hem vist, gràcies als serveis de les diligències i del ferrocarril els viatgers tenien l'oportunitat d'arribar fins a Manacor. Al llarg dels primers anys, la nostra vila era per a ells un simple lloc de pas camí de les coves d'Artà que no disposava d'edificis singulars o amb caràcter històric com per cridar-los l'atenció. Les antigues instal·lacions conventuals, en estat ruïnós, i la parròquia, amb la figura del Sant Crist, conformaven els únics elements dignes de ser visitats. A l'obra de José Vargas Ponce (1787), emprada com a guia pels primers expedicionaris forans, es pot llegir el següent:

Por razón de estar situada en una fértil llanura, y poseer la nobleza de Palma la mayor parte de su territorio, [Manacor] es de las de mejor gusto en edificios, y casas pertenecientes a dichos señores. La iglesia parroquial conserva la imagen de un Crucifijo digno de ser admirado de todos, tanto por su antigüedad, como por su hermosura. La iglesia y convento de Santo Domingo, son de mediano gusto y tamaño.

Però tot i amb això, quan l'aturada a la vila era obligada, es feia necessari romandre-hi almanco una nit per visitar amb comoditat les coves abans ressenyades, la qual cosa propicià l'obertura de diferents fondes.

Sembla que les primeres cases manacorines d'hostes (d'aquí el nom d'hostals) es remunten al segle XVI. Sebastià Sansó (2018) documenta que a començaments d'aquella centúria ja existia un carrer de l'Hostal a veïnat de la posada de Son Joan Jaume. L'establiment que donava nom a la via era regentat per Pere Llull Alarp i obria el seu portal prop de la cantonada dels actuals carrers de l'Estrella i de Jaume II. Ramon Rosselló i Onofre Vaquer (1991), per part seva, re-