

Biblio3W

REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA
Y CIENCIAS SOCIALES
Universidad de Barcelona.
ISSN: 1138-9796.
Depósito Legal: B. 21.742-98
Vol. XXIII, núm. 1.232
5 de abril de 2018



Les ciutats de les Illes Balears

GONZÁLEZ PÉREZ, J. M. *Les ciutats de les Balears. Processos d'urbanització i urbanisme*. Palma: Lleonard Muntaner Editor, Col·lecció Llibres de la Nostra Terra 106, 2017, 127 pàgines. [ISBN: 978-84-16554-97-3].

Onofre Rullan

Sònia Vives-Miró

Universitat de les Illes Balears

Paraules clau: Jesús M. González, geografia urbana, Illes Balears

Palabras clave: Jesús M. González, geografía urbana, Islas Baleares

Key words: Jesús M. González, urban geography, Balearic Islands

És molt escassa la publicació de llibres sobre geografia urbana de les Illes Balears d'abast insular i, molt més encara, interinsular. Sens dubte ens hem de remetre a la pionera obra d'Albert Quintana i a la seva tesi doctoral sobre el sistema urbà de Mallorca -defensada el 1975 i publicada el 1979¹- per trobar el primer treball publicat en forma de llibre d'una part, Mallorca, de la geografia urbana balear. De fet, el prematur decés de Quintana va provocar una bretxa en la investigació sobre geografia urbana de les Illes Balears que només recentment s'està començant a superar. Sense entrar en una revisió bibliogràfica a fons sobre les publicacions de geografia urbana balear² i centrant-nos només en les que han aparegut en forma de llibre cal anotar que, després dels treballs de Quintana, a les dècades de 1980 i 1990, només apareixen tres llibres dedicats específicament a aspectes de la geografia urbana insular. Un, de 1983, centrat en el casc antic de Maó³; un altre, de 1992, que analitza el pla d'eixample de Palma d'en Bernat Calvet⁴ i, un tercer, de 1993, sobre la geografia urbana de la ciutat d'Eivissa⁵. Després d'aquestes publicacions s'haurà d'esperar fins al tombant de

¹ Quintana, 1979. Per a conèixer l'obra i el context dels treballs de Quintana vegi's Artigues *et al.*, 2008.

² Per això remetem a l'obra aquí ressenyada i a Artigues *et al.* (2006) on es trobaran referències a treballs de caràcter general i articles que tracten aspectes urbans. Els primers articles que tracten específicament de geografia urbana mallorquina foren publicats per Bartomeu Barceló, el primer el 1963 dedicat al barri del Terreno de Palma (Barceló, 1963) i el segon el 1970 centrat en la influència de urbana de Palma sobre l'illa de Mallorca (Barceló, 1970).

³ Domènech *et al.* 1983.

⁴ Ladaria, 1992.

⁵ Vallès, 1993.

segle perquè apareixin tres nous llibres. Un, l'any 2000, sobre l'urbanisme de Palma⁶; un altre, també de l'any 2000, sobre la fundació de Georgetown (es Castell)⁷ i, un tercer, el 2001, sobre la història urbana de la ciutat històrica d'Eivissa fins al 1912⁸.

Noti's que cap d'aquest set llibres esmentats són d'abast balear. El treball de Quintana és el que analitza un territori més extens (Mallorca), els sis restants se centren en una sola ciutat o en una part d'ella. Els que ho fan en una sola ciutat l'analitzen de forma integral (Eivissa), a partir de tant sols els plans urbanístics (Palma) o a través de l'estudi de la fundació de la ciutat (es Castell). El tres restants només treballen una part de la ciutat (el casc antic de Maó, l'eixample de Palma i la ciutat històrica d'Eivissa).

La ruptura amb aquestes aproximacions fragmentàries de la geografia urbana balear va ser la publicació, a sis mans, el 2006 (27 anys després de la tesi mallorquina de Quintana) del primer llibre de síntesi sobre les ciutats i els sistemes urbans balears per part del GIST (Grup d'Investigació sobre Sostenibilitat i Territori) arran de la celebració del 8è Col·loqui de Geografia Urbana de la AGE (Associació de Geògrafs Espanyols) a les Illes Balears⁹.

Uns anys després del llibre del 2006 han vist la llum un important nombre de tesis doctorals a l'entorn de la geografia urbana i la urbanització de les Illes Balears. La primera fou la de Sònia Vives-Miró (2013) centrada en les lògiques i les polítiques urbanes neoliberals de Palma¹⁰. Li seguien les d'Ismael Yrigoy i Biel Horrach (ambdues de 2015) tot analitzant les zones turístiques en general i les de la badia de Palma en particular¹¹. L'any següent es defensaren les d'Antoni Pons (2016), que estudià la urbanització de les Illes Balears¹² i, la de Margalida Mestre (2016), que revisitava el sistema urbà de Mallorca, 41 anys després que ho fes Albert Quintana¹³.

El llibre de Jesús M. González és continuador d'aquesta tradició i compta amb una característica que fins ara només tenia el de 2006 abans citat, analitza la totalitat de ciutats i sistemes urbans de les Illes Balears. Potser els llibres de 2006 i 2017 són els primers indicadors de què les Balears "comencen a existir", i no només com a entitat administrativa.

Jesús M. González Pérez es llicencià i doctorà a la Universitat de Santiago de Compostel·la i, des del 1999, és professor de geografia de la Universitat de les Illes Balears. També ha impartit classes a altres universitats com la d'Hidalgo (Mèxic) o la d'Stanford (USA). És autor d'un nombre important de treballs majoritàriament dedicats a la geografia urbana¹⁴. La darrera de les seves publicacions -*Les ciutats de les Balears. Processos d'urbanització i urbanisme*¹⁵- s'estructura en quatre apartats bàsics (del II al V) precedits d'una breu introducció (I) i tancats amb unes conclusions/resum (VI) més bibliografia i agraïments. Els

⁶ Ruiz, 2000.

⁷ Vilardell, 2000.

⁸ Julbe y Pascuet, 2001. Se tracta de la cinquena reedició i actualització de la primera edició de havia aparegut el 1980. Aquest és un llibre més aviat proper a la història social urbana.

⁹ Artigues *et al.*, 2006.

¹⁰ Vives, 2013.

¹¹ Yrigoy, 2015 i Horrach, 2015.

¹² Pons, 2016.

¹³ Mestre, 2016.

¹⁴ Veure <http://dgeo.uib.cat/pdi/gonzalez/> [consulta: 29/01/2018].

¹⁵ <http://www.lleonardmuntanereditor.cat/producte/les-ciutats-de-les-balears-processos-durbanitzacio-i-urbanisme/> [consulta: 29/01/2018].

quatre blocs centrals són dedicats respectivament al sistema urbà (II: 11-26), la ciutat de la industrialització (III: 27-50), la ciutat fordista (IV: 51-70) i la ciutat postfordista (V: 71-112).

La primera decisió de l'autor, començar pel sistema urbà i seguir amb les successives fases de construcció urbana, podria ser polèmica als ulls de les anàlisis més partidàries d'analitzar processos diacrònics que de descriure situacions sincròniques. González decideix descriure primer el sistema o sistemes urbans formats especialment a partir de l'eclosió turística per, posteriorment, relatar la construcció i les transformacions de les urbs que han conduït al sistema urbà abans descrit.

El llibre ve a dir, en primer lloc, tenim aquest sistema urbà i, a continuació, que hi hem arribat d'aquesta determinada manera. L'alternativa hauria pogut ser dir, primer, hem tengut aquesta evolució urbana que, segon, ens ha conduït a aquest sistema urbà. Sembla que l'ordre dels factors no hagi d'alterar el producte però en la mateixa ordenació de les peces sovint hi trobam més o menys facilitats per a entendre els processos urbans. En altres ocasions hem defensat que en èpoques preindustrials les ciutats estaven força condicionades per la regió on s'inserien mentre que avui és la regió la que està condicionada per la ciutat de la que en rep la influència. Tradicionalment eren els recursos propers a la ciutat els que la nodrien, alimentaven i empoderaven, mentre que avui en dia són les inversions que es decideixen des dels despatxos financers el que condiciona el destí de la regió i els seus recursos.

Per aquesta raó es parla més sovint de regions urbanes que de regions naturals o geogràfiques. Si s'està d'acord amb aquest plantejament i, a més, el discurs s'acota cronològicament, a l'evolució de les ciutats industrials i postindustrials, potser el més adient seria deixar el sistema urbà o la regió urbana pel darrer. No fer-ho no te cap problema però pressuposa pensar -o desitjar legítimament- que les ciutats deriven de la regió i no a l'inrevés.

Tanmateix dues qüestions s'han de discutir tot parlant del sistema o sistemes urbans de les Illes Balears. La primera es refereix precisament a si es pot parlar de sistema urbà en singular o si s'ha de parlar de diferents sistemes urbans per cadascuna de les illes. Les dades que aporta l'autor palesen les notables diferències entre les organitzacions urbanes mallorquina, menorquina i eivissenca. Unes diferències que s'ancoren en una història urbana i unes cronologies ben diferents: l'eixample de Palma és de 1901 i el d'Eivissa es planifica per fases entre 1912 i 1952, Menorca no coneix la urbanització turística fins la dècada del 1980... El dubte que encara no tenim aclarit del tot és saber si, des de les últimes dècades, el turisme està forjant o no un suposat sistema urbà balear i si, consegüentment, existeix avui un sistema urbà balear.

La segona qüestió, ja plantejada al seu moment per Albert Quintana, es refereix a l'enfocament escalar necessari per tal d'entendre i explicar correctament el suposat sistema urbà balear. No s'entendria millor aquest suposat sistema si l'analitzàssim com a part perifèrica d'un macrosistema urbà europeu més que com a una entitat autòctona? Potser així sí que existiria, com a subsistema urbà vinculat al continental. Com s'ha recordat sovint aïllament i insularitat no són, ni molt menys, sinònims¹⁶.

¹⁶ Pons, 2016

La periodització que proposa l'autor dels blocs III (les ciutats de la industrialització), IV (les ciutats del fordisme) i V (les ciutats del postfordisme) és la que respon als cànons acadèmics d'història urbana. Suposo que els historiadors de l'economia discutiran si en el cas balear s'ha d'assimilar el fordisme al període turístic o si hi ha hagut un fordisme preturístic. En qualsevol cas, atès el dominant enfocament morfologista de l'obra, no hi ha cap dubte que són més que correctes les vinculacions industrialització/eixamples/burgèsia industrial, turisme/urbanització costanera/burgèsia turística i globalització/urbanització integral/economia financera.

La frontera fordista/postfordista, que l'autor situa correctament a la dècada del 1980, no acaba d'encaixar amb l'existència del que la literatura geoeconòmica balear ha anomenat com a segon *boom* turístic. El mateix autor ho reconeix quan, en estudiar la fase postfordista, assenyala que "les tres dècades que s'estudien en aquest apartat es corresponen, des del punt de vista dels *booms* turístics, amb la meitat del segon *boom* i tot el tercer" (p. 71).

Aquest fet es deriva de què el segon *boom* turístic és més balear o, si es vol, espanyol, que global. El segon *boom* turístic s'explica, sobretot, per l'allau d'inversions que segueixen a l'aixecament aranzelari posterior a la integració en les estructures econòmiques europees, unes inversions que foren coetànies a les reestructuracions industrials que feren possible el trànsit del fordisme al postfordisme a escala global. Mentre a Europa la dècada del 1980 era la dels grans tancaments i reestructuracions industrials, a Espanya i a les Balears aquestes reestructuracions i tancaments, que també hi foren, varen coincidir en el temps amb les primeres inversions importants de capitals estrangers que sortien, entre d'altres, de la desinversió en la indústria fordista europea. En paral·lel, a la dècada del 1980, hi hagué també tancaments de petits establiments hotelers i reestructuracions des d'un cert minifundisme de l'oferta cap al latifundisme de les cadenes hoteleres transnacionals que començaren a emergir, expandir-se i invertir a les perifèries globals. Per això sovint s'ha recordat que el segon *boom* turístic fou un *boom* més aviat de transició que de consolidació.

El bloc III, dedicat a les ciutats de la industrialització, separa la segona meitat del segle XIX de la primera del XX. A la primera fase de la ciutat industrial es començaren a insinuar el tipus de transformacions urbanes que esdevindrien les reformes estrella de la segona. Dels tres tipus d'actuacions urbanes que tengueren lloc a la ciutat industrial: reforma urbana, eixample de la ciutat i nova urbanització allunyada de la ciutat, les dues primeres ja hi eren ben presents, però la tercera encara era molt tènue. Efectivament, com assenyala l'autor, les reformes urbanes fetes possibles gràcies a les desamortitzacions i el traçat de nous carrers com el Colom de Palma són els primers assajos dels grans *sventramentos* d'encuny haussmannià que s'executaran en dècades posteriors. De la mateixa manera que els ravals de Sant Catalina (Palma), les tanques del Carme (Maó), la contramurada de Ciutadella i el Poble Nou (Vila d'Eivissa) no son més que els primers plans d'extensió de dimensió molt reduïda que, dècades més tard, donarien lloc als eixamples del segle XX.

A la primera meitat del XX totes aquestes insinuacions de canvis urbans de la segona meitat del XIX es fan, en termes relatius i comparatius, gegantines, alhora que comencen a sorgir les noves urbanitzacions allunyades de les ciutats. S'havia tastat el que donava de si la revalorització i els potencials inversors ho volien aprofitar: eixample d'en Calvet de Palma (1901), primer eixample d'Eivissa (1912), diferents extensions de Maó fins al pla d'en Claret del 1944, pla de n'Alomar de Palma de 1943 amb la seva icona més emblemàtica, l'*sventramento* haussmannià de Jaume III...

El bloc IV és dedicat a la ciutat fordista, la ciutat que es va formar alhora que ho feia la societat de consum. La societat en la qual els treballadors passaren a ser, també, consumidors i el que guanyaven, per un costat, amb els seus salaris ho retornaven als empresaris, per l'altre, tot pagant els terminis del pis de l'eixample, del cotxe (el Seat 600, el Citroën 2 cavalls...) o de les vacances pagades. A les Balears, tot parlant d'història urbana, fordisme vol dir especialment això darrer, vacances pagades i turisme de masses malgrat hom pot defensar un cert tipus de fordisme preturístic.

Les novetats urbanes de l'època són conegudes: més extensió urbana, suburbanització i zones turístiques però, i es tracta d'un fet important per diferenciar-la del posfordisme, al camp encara hi havia pagesos. La consolidació i extensió dels eixamples, les urbanitzacions residencials suburbanes metropolitanes i costaneres i les urbanitzacions hoteleres proliferaren en aquesta època. Alhora eren els plans de les ciutats els que ordenaven aquest creixement per tal que les seves descoordinades polítiques no conduïssin el sistema a l'auto-estrangulament. El pla del 1963 de Palma va ser el primer pla municipal plenament fordista i turístic de les Balears tot i que serà ja a la dècada del 1970 quan aquest tipus de plans es generalitzin a totes les ciutats: Eivissa 1972, Palma 1973, Ciutadella 1974, Maó 1976.

Per acabar, el bloc V és dedicat al període postfordista, un període que s'estén fins als nostres dies i que, des del punt de vista urbà, es tracta de les ciutats del model globalitzador i neoliberal. Amb el postfordisme la metropolinització esdevé total o, dit d'un altre manera, la ciutat esdevé difusa. La nova regulació econòmica i política es desempallega definitivament del que queda de l'estat del benestar postbèl·lic. Els projectes esdevenen megaprojectes per tal que siguin visibles a escala global, a l'escala que actuen els dominants capitals financers. Un model de ciutat i d'organització territorial on ja no hi ha pagesos balears, només paisatge agrari i pagesos immigrants dels països empobrits.

Ara el que salta a les portades dels diaris ja no són només els plans que es segueixen aprovant i revisant, sinó els megaprojectes impulsats sovint per partenariats publico-privats que convulsionen, o pretenen convulsionar i revaloritzar, els entorns urbans: el Palau de Congressos de Palma, les remodelacions de Magaluf, la platja de Palma o la platja d'en Bossa, les declaracions d'interès autonòmic, els canvis radicals en tots els grans ports i aeroports de les illes... De fet som a una fase, i les dades que aporta el llibre ho corrobora, on els focus tornen a ser les ciutats centrals tot i que, si recordam les paraules de Neil Smith, no es tracta d'un retorn de la gent a la ciutat després d'haver-se suburbanitzat durant el fordisme, del que es tracta ara és d'un retorn a la ciutat del negocis i els capitals.

En el nostre cas, el turisme és sens dubte el sector clau: hotels-boutique, lloguer turístic... Al cap i a la fi, la incautació/venda dels llocs als capitals globals. Si la primera industrialització va fer implosionar població i activitats del camp cap a les ciutats i el fordisme va permetre explotar les ciutats sobre el seu entorn comarcal o regional, el postfordisme torna a ser una implosió centrípeta cap a les ciutats en forma d'inversions turístiques i immobiliàries però ara, a diferència d'èpoques anteriors, sense èxode rural, sense abandonar la resta de territori on, els pagesos locals són completament residuals. L'anunci d'Albert Quintana feta a la seva tesi (1975) s'ha fet tristament realitat i, hem passat de tres illes amb ciutats a tres illes/ciutat, això és el que ara la postmoderna geografia urbana en diu la postmetròpoli.

L'única crítica que podríem fer al llibre és que és clarament d'enfocament morfologista, unes morfologies urbanes que es presenten com a resultats dels diferents plans urbanístics que s'han anat succeint al llarg del temps. I és que Jesús M. González creu en els plans, de

manera que de les paraules de l'autor sembla deduir-se que les formes són productes del plans i no el plans el producte de les formes. Des de la nostra perspectiva els plans tenen menor importància de la que sovint els atribuïm o, millor dit, tenen un altre tipus d'importància. Els plans, i això és opinable, responen a la demanda de la promoció immobiliària, no decideixen les formes urbanes sinó que aporten l'estatus de legalitat necessari per tal de que es pugui mercadejar en el mercat immobiliari. No obstant, aquesta discussió obre un camp de debat que ara no és moment d'abordar.

Sobre aquest i altres aspectes de les nostres ciutats i el nostres territoris fa reflexionar el llibre d'en Jesús M. González i, ben segur, ho farà fer als lectors. Tot plegat des d'una escala, la balear, sovint oblidada. Aquest és el gran mèrit del llibre. Per tal d'obrir nous camins de reflexió creiem que ens hem d'adonar que la discussió ja no és si hi ha un o tres sistemes urbans a les Illes Balears, del que es tracta ara és de discutir sobre el paper que juga la funció residencial i turística de les nostres illes dins del sistema urbà europeu i, vinculat a això, el rol de la indústria hotelera transnacional balear com a frontissa, com a vincle d'unió entre una part d'Europa a les diferents perifèries mundials del plaer.

Bibliografía

ARTIGUES, A.; BAUZÀ, A.; BLÁZQUEZ, M.; GONZÁLEZ, J. M.; J.; MURRAY, I. i RULLAN, O. *Introducción a la Geografía Urbana de las Illes Balears*. Palma: Grup d'Investigació sobre Sostenibilitat i Territori, 2006. Disponible a <https://www.ggu2015.com/excursion-balears> [consulta: 22/01/2018].

ARTIGUES, A.; BLÁZQUEZ, M.; GUAL, J.; MATEU, J.; MURRAY, I. i RULLAN, O. (Editors). *Albert quintana: el seu temps i la seva obra*. Palma: Govern de les Illes Balears, 2008.

BARCELÓ, B. El Terreno. Geografía Urbana de un barrio de Palma. *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación*, 1963, nº 640, p. 125-178.

BARCELÓ, B. Palma de Mallorca, capital insular. *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación*, 1970, nº 669, p. 225-234.

DOMÈNECH, M.; GOMILA, J.; MARTÍNEZ, A. i SEGUÍ, N. *La Ciutat des del carrer: anàlisi formal, funcional i simbòlic del casc antic de Maó*. Maó: Ateneu de Maó, 1983.

HORRACH, B. *Aprendiendo de la balearización: Mallorca, un laboratorio internacional del turismo de masas y de conformación de los destinos maduros litorales*. Tesi doctoral dirigida per Joaquín Sabaté. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, 2015. Disponible a <http://www.tdx.cat/handle/10803/384617> [consulta: 22/01/2018].

JULBE, F. i PASCUET, R. *Introducción al análisis histórico de la ciudad de Ibiza (De la ciudad púnica a 1912)*. Eivissa: Colegio Oficial de Arquitectos de las Islas Baleares, 2001.

LADARIA, M. D. *El ensanche de Palma. Planteamiento del tema, construcción y valoración de un nuevo espacio urbano, 1868-1927*. Palma: Ajuntament de Palma, 1992.

MESTRE, M. *Ciutat i territori a Mallorca. Una aproximació a la relació entre Palma i el sistema urbà mallorquí*. Tesis Doctoral dirigida per Oriol Nel·lo. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 2016. Disponible a <http://www.tesisenred.net/handle/10803/400083> [consulta: 22/01/2018].

PONS, A. *Turisme, Il·leïtat i Urbanització a les Illes Balears (1956-2006)*. Tesis doctoral dirigida per Onofre Rullan. Palma: Universitat de les Illes Balears, 2016. Disponible a <http://dspace.uib.es/xmlui/handle/11201/4050> [consulta: 23/01/2018].

QUINTANA, A. *El sistema urbano de Mallorca*. Palma: Editorial Moll, 1979.

RUIZ, C. *L'urbanisme de la Ciutat de Palma*. Palma: Editorial El Far, 2000.

VALLÈS, R. *Dalt Vila. Ciutat d'Eivissa. Estudi de Geografia Urbana*. Eivissa: Consell Insular d'Eivissa i Formentera, 1993.

VILARDELL, J. E. *La fundación de Georgetown, Menorca 1771. Patrick Mackellar y el urbanismo militar británico*. Maó: Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Balears, 2005.

VIVES, S. *L'espai urbà del capitalisme. La construcció del projecte neoliberal de Palma*. Tesis doctoral dirigida per Onofre Rullan. Palma: Universitat de les Illes Balears, 2013. Disponible a <http://dspace.uib.es/xmlui/handle/11201/2869> [consulta: 24/01/2018].

YRIGOY, I. *La urbanización turística como "solución espacial". Agentes, planeamiento y propiedad en la playa de Palma y Magaluf (Mallorca)*. Tesis doctoral dirigida per Onofre Rullan. Palma: Universitat de les Illes Balears, 2015. Disponible a <http://www.tesisenred.net/handle/10803/364777> [consulta: 23/01/2018].

© Copyright: Onofre Rullan i Sonia Vives.Miró, 2018

© Copyright *Biblio3W*, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, 2018

Ficha bibliográfica:

RULLAN, Onofre; VIVES-MIRÓ, Sonia. Les ciutats de les Illes Balears. *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línia]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 5 de abril de 2018, vol. XXIII, nº 1.232. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1232.pdf>>. [ISSN 1138-9796].