

EL FERROCARRIL, INCA I L'ARTICULACIÓ ECONÒMICA I TERRITORIAL DE MALLORCA

*Ramon Molina de Dios*¹

Universitat de les Illes Balears
ramon.molina@uib.es

Paraules clau: Inca, Jornades d'Estudis Locals 2025, història econòmica de Mallorca, ferrocarril.

Resum. *El ferrocarril suposà un impuls decisiu en el procés de modernització industrial de Mallorca i també l'element central que permeté la completa articulació del territori de l'illa. Construït amb capitals locals i estretament lligat al capital comercial i exportador, aconseguí centralitzar la majoria de les importacions i exportacions amb una xarxa que connectava Palma amb la resta de Mallorca, tot fent de la ciutat d'Inca l'eix central de la distribució de les diferents línies fèrries.*

Keywords: *Inca, Local Studies 2025, Economic History of Mallorca, Railways.*

Abstract. *The railway was a decisive impulse in the process of industrial upgrade of Mallorca and also, the central element that allowed the complete articulation of the territory of the Island. Built with local capital and closely linked to commercial and export capital, it managed to centralize most of the imports and exports with a network that connected Palma with the rest of Mallorca, making the city of Inca the central axis of the distribution of the different railway lines.*

Un dels principals debats historiogràfics sobre la Mallorca contemporània és aclarir a partir de quins moments podem considerar la societat illenca com una societat plenament moderna i integrada dintre del sistema món capitalista. El model d'una societat relativament pobra, que va sortir de l'endarreriment gràcies al turisme i l'economia de serveis ja fa dècades que no té cap suport de la historiografia seria i només perviu en alguns sectors interessats a mantenir la imatge d'uns empresaris turístics com a únics vectors del creixement econòmic. El cert és que ja des dels anys trenta del passat segle, Mallorca, igual que Menorca, ja eren societats industrialitzades que produïen una amplíssima varietat de manufactures i comerciaven pràcticament amb tot el món. Al mateix temps, a la societat illenca es donaven tots els fenòmens propis de les cultures industrials, incloent-hi

naturalment les lluites de classe i les manifestacions més pregones de la cultura burgesa i de la cultura obrera.

En definitiva, Mallorca i Menorca foren societats que s'industrialitzaren sense recórrer al model industrialitzador tipus manchesterià que es considerava axiomàtic. Fou, tal com Carles Manera la definí, una industrialització sense revolució industrial¹ i aquesta nova visió permeté als investigadors engegar una recerca que, amb dificultats i interrupcions, ha continuat fins avui i continua oferint nous reptes i desafiaments.²

La majoria dels estudis d'història econòmica argumenten i presenten resultats des de la perspectiva de l'oferta. Per explicar el creixement econòmic quasi sempre s'incideix en els factors tecnològics, en la disponibilitat de recursos i de capital acumulat com a factors clau. Sense negar la importància cabdal d'aquests factors, tendències historiogràfiques molt recents plantegen que la perspectiva de la demanda és igualment important i, dintre d'aquest corrent, s'han assenyalat també canvis qualitius en les preferències del consum a les famílies. La progressiva difusió de certs béns abans reservats a un minoria –gràcies a les millores en la comercialització impulsada per comerciants relacionats amb la indústria rural (*verlag-system*)– propicià un desig d'adquirir aquests béns per part de les famílies camperoles, amb el conseqüent augment de l'autoexplotació, per mor d'adquirir moneda amb la qual obtenir-los. El resultat de tot això fou un increment de la producció domèstica, que paradoxalment acabà perjudicant els salaris de la mà d'obra urbana i agremiada. Aquest increment de producció i consum seria una “Revolució Industriosa”, tal com l'ha definida Jan de Vries,³ nascuda a partir de la demanda, enfront de la Revolució Industrial canònica que creixeria a partir de l'oferta. A la vegada, aquesta demanda acabaria per imbricar-se en la producció fabril per donar continuïtat als nous patrons de consum creixent. Aquesta “Revolució Industriosa” es combina amb un comerç molt actiu que ja des de finals del XVIII s'integra plenament en les circuits del mercat mundial: s'observa una tendència a la disminució de la importància de l'oli com a output bàsic d'exportació, a la vegada que es diversifica la producció agrícola: vinya (vi i aiguardent), arbres fruiters (ametlles, albercocs...) i manufacturera: tèxtils de llana i cotó, cuiros i calçat... En conjunt ens trobam en una tessitura “industriosa” molt semblant a la definida per Kaoru Sugihara i per Giovanni Arrighi:⁴ la Revolució Industriosa

1 Manera, C. 1990, p. 32.

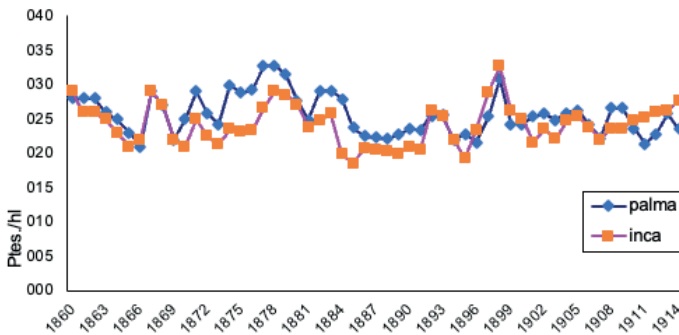
2 La nòmina de publicacions que en els darrers anys han demostrat plenament la modernitat de les Illes en el context de l'economia mundial és aclaparadora: les investigacions del Grup d'Estudis d'Història Econòmica de la Universitat de les Illes Balears han generat nou tesis doctorals des de 1987, a banda d'un nombre considerable de publicacions en forma de tesis de llicenciatura i d'articles, que analitzen l'evolució de les economies insulars. En aquests estudis, s'aborden aspectes com ara el desenvolupament de la manufactura preindustrial, sectors específics (calçat, tèxtil, agroalimentació, viticultura, perles artificials), salaris i nivells de vida, i anàlisi global dels processos de creixement econòmic des del segle XVIII fins al desenvolupament de l'economia turística. Vegeu Manera, C. i Molina, R. (2022), p. 9.

3 Una exposició sistemàtica d'aquests postulats a De Vries, J. (2009), pp. 92-94.

4 Sugihara, K. (2007); Austin, G. i Sugihara, K. (eds.) (2013); Arrighi, G. (2007):

seria un procés de mobilització massiva de recursos humans i produccions intenses en treball, una mobilització productiva que manté un cert equilibri respecte dels recursos, enfront de la mecanització i la depredació d'energies inorgàniques pròpies de la Revolució Industrial. Un fenomen que encara seguiria vigent en algunes zones de la Xina d'avui com a suport i complement de la nova industrialització i tecnificació segons el model occidental. En resum, ens trobam, doncs, amb una economia integrada en el mercat mundial en el qual els mallorquins intercanvien tota classe de béns en funció de les necessitats de l'illa.

Una de les variables principals per conèixer l'estat de l'economia d'una societat és la situació dels preus, i l'estabilitat d'aquesta variable sempre és símptoma d'una economia oberta i integrada en què les oscil·lacions dels preus no són especialment significatives. I una de les variables més determinants dels preus en conjunt és el preu dels aliments bàsics; el blat, la farina i el pa són els més utilitzats pels historiadors de l'economia per conèixer com evolucionen les grans tendències del cost de la vida. Idò bé... la sincronia dels preus és un dels elements més clars de la consolidació d'un mercat unificat i, per tant, dependent dels fluxos de capital més que de la productivitat de la terra. I no oblidem que les Illes han estat sempre deficitàries en gra i que ha estat necessari importar-lo per satisfer les necessitats bàsiques de la població. Pren-guem com a exemple el preu del blat i com l'evolució del cost a la menuda d'aquest producte es mou de forma molt similar a dues poblacions clau:



Gràfic 1. Preu del blat a Mallorca (1860-1914) ptes. per hectolitre. Font: elaboració pròpia sobre *Boletín Oficial de la Provincia* (1860-1914).

Una ullada a l'evolució del preu del blat als principals mercats illencs ens mostra prou clarament que els cicles de preus no venen determinats per les fluctuacions de les collites pròpies. El preu més corrent al llarg d'aquests anys serà de 23 ptes./hl, ben proper als 24,3 de mitjana general per a tots els anys i mercats. Baixes collites com les de 1893 o 1912, o d'excel·lents com les de 1903 o 1907, no tenen incidència apreciable en l'evolució dels preus. La línia de tendència és lleugerament descendent al llarg del període, símptoma inequívoc d'una estabilitat profunda.

El blat només és un exemple que afecta a quasi tots els productes de consum habitual entre la població, però tant l'estabilitat com la sincronia dels preus entre els

mercats de Palma i Inca són símptoma tant de la facilitat d'accés als mercats externs proveïdors de cereals com d'una progressiva connexió entre els principals mercats de l'illa; i en aquesta darrera variable, el ferrocarril hi tindrà molt a veure.

La creixent producció de manufactures i de productes agrícoles comercialitzables als mercats forans va créixer progressivament a partir de 1860 i, com es pot comprovar, les exportacions de productes industrials suposa més de la meitat de les exportacions mallorquines ja en el període 1868-1878, i així es mantindrà fins ben entrat el segle XX.

Període	Matèries primeres	Combustibles	Aliments	Productes fabricats	Diversos	% del comerç
1857-1867	15,05	0,28	51,71	31,62	1,34	100,00
1868-1878	5,81	2,50	36,05	55,51	0,14	100,00
1879-1889	7,36	4,53	33,72	53,70	0,69	100,00
1890-1900	8,57	0,77	26,90	56,63	7,13	100,00
1901-1910	7,91	1,11	29,23	61,15	0,60	100,00
1912-1920	8,91	0,74	39,42	50,31	0,62	100,00

Taula 1. Composició de les exportacions pel port de Palma (% sobre valoracions). Font: Manera, c. (2001).

En correspondència amb aquesta creixent importància de la indústria, la composició de la població activa es veurà modificada progressivament a favor dels treballadors a fàbriques i tallers en detriment de la població dedicada a l'agricultura, amb un salt espectacular entre 1900 i 1930, quan ja podem afirmar sense dubte que ens trobam davant una societat plenament industrial.

A una societat en procés d'industrialització, li cal un ferrocarril, símbol per excel·lència de la modernitat tècnica al segle XIX. No és gens casual que, tot just uns anys després de la inauguració del primer ferrocarril Manchester-Liverpool, ja es començàs a parlar d'un ferrocarril a l'illa. El 1852 va tenir lloc la primera reunió coneguda per tractar del tema de la construcció d'un tren a Mallorca. A l'acte van assistir notables, terratinents, comerciants i la influent Sociedad Económica de Amigos del País, però no ha quedat constància de cap resolució pràctica presa a l'efecte. Caldrà esperar fins l'any 1856 per veure publicat el primer projecte ferroviari traçat realment sobre el terreny. Era obra de Paul Bouvij, un enginyer holandès que coneixia bé la realitat insular per haver realitzat nombrosos treballs a Mallorca. Bouvij va proposar un ferrocarril que enllaçàs Palma, Inca, Manacor i Felanitx, municipi que ja era una de les principals zones vitivinícoles de l'illa i

	1860				1900				1930		
	A	B	C		A	B	C		A	B	C
CAT	52,9	23,7	23,4	CAT	52,6	27,6	19,8	CAT	22,45	54,41	23,1
MAD	29,7	21,6	48,7	PBASC	50,6	26,4	23	PBASC	23,05	48,06	28,9
PBASC	59,1	17,2	23,7	MAD	34,2	20,7	45,1	AST	35,31	46,86	17,8
CVAL	64	14,5	21,5	CVAL	70,2	15,1	14,7	BAL	37,34	39,24	23,4
MUR	62,2	13,7	24,1	RIOJ	67,7	15,1	17,2	CANT	38,28	37,5	24,2
AND	60,8	13,5	25,7	AND	69,9	15	15,1	MAD	10,61	36,36	53,0
BAL	67,9	13,2	18,9	BAL	70,5	14,9	14,6	CVAL	45,72	33,43	20,9
RIOJ	60,8	12,6	26,6	CANT	71	13,6	15,4	RIOJ	52,11	26,76	21,1
NAV	59,2	11,3	29,5	ARA	73,2	11,6	15,2	AND	53,52	26,51	20,0
CANT	64,6	10,9	24,5	CASTM	77,7	11,1	11,2	ARA	52,63	26,05	21,3
AST	77,1	10,1	12,8	NAV	71,9	11,1	17	CANA	47,16	25,57	27,3
CASTM	60,2	9,4	30,4	CANA	71,9	10,6	17,5	NAV	54,84	23,39	21,8
ARA	67	8,8	24,2	EXTR	80	10,2	9,8	MUR	56,02	23,15	20,8
CASTLL	64,6	8,5	26,9	MUR	76,8	9,5	13,7	CASTLL	60,59	20,92	18,5
EXTR	66,8	7,4	25,8	AST	82,1	8,2	9,7	CASTM	69,44	17,61	13,0
CANA	65,2	7,3	27,5	CASTLL	80,3	7,2	12,5	GAL	69,5	16,09	14,4
GAL	76,5	7,1	16,4	GAL	86,2	5,9	7,9	EXTR	70,53	15,37	14,1
Espanya	63,1	12,4	24,5	Espanya	71,4	13,6	15	Espanya	47,34	30,92	21,7

Taula 2. Població activa total classificada per regions segons la importància del sector industrial: A: sector primari. B: sector secundari. C: sector terciari. Font: Molina, R. (2002).

que en breu exportaria quantitats massives de vi i aiguardent cap als mercats europeus. La línia tractava de connectar realment Palma amb Felanitx amb un ramal des de Santa Maria (una anticipació de la línia que molt més tard es construiria) per arribar a Inca des d'aquesta última localitat. Desconeixem les circumstàncies que van impedir que un projecte tan atractiu no es materialitzàs, però allò cert és que aquell mateix any de 1856 el Ministeri de Foment va publicar l'autorització perquè els enginyers catalans Enric i Frederic Gispert realitzassin els estudis per a un nou ferrocarril.

El projecte inicial dels germans Gispert, el va publicar Enric el 1857. La línia enllaçava Palma i Inca, però passant per Bunyola, Santa Maria i Binissalem. Aquest projecte tampoc va prosperar, però el 1860 els mateixos germans en proposaren una revisió, amb el suport en aquesta ocasió per la Sociedad Económica de Amigos del País. La línia uniria Palma i el port d'Alcúdia passant per Bunyola, Santa Maria, Alaró, Lloseta, Inca, Llubí, Búger, sa Pobla i Alcúdia. Un ramal partiria de Santa

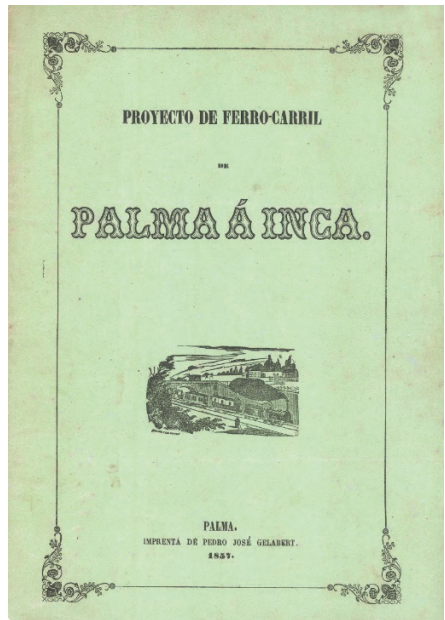
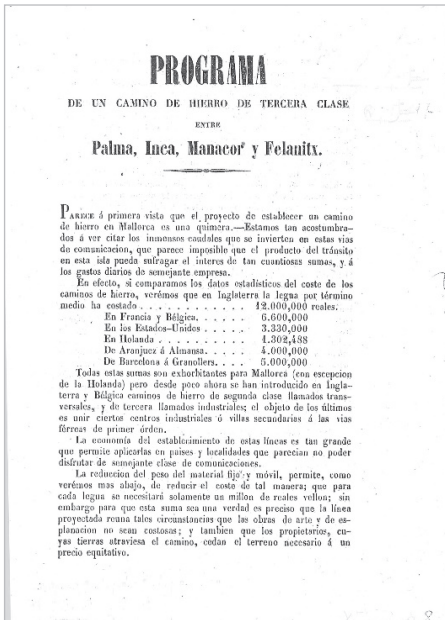


Figura 1. Projectes de Paul Bouvij (1856) i Enric i Frederic Gispert (1857).

Maria amb destinació a Manacor passant per Santa Eugènia, Sencelles, Algaida, Montuïri, Porreres i Vilafranca. El projecte, malgrat el suport obtingut, no va obtenir els recursos necessaris per a l'execució. Els recels entre els comerciants de la zona de Felanitx, dels de Manacor i dels de Palma segurament van influir en la seva paralizació. Amb tot va ser el projecte dels Gispert, modificat per Eusebi Estada, el que serví de base, finalment, per a la construcció real del primer ferrocarril a Mallorca.

Els primers projectes apuntaven clarament a l'objectiu d'unir el nord i el sud de l'illa connectant els ports d'Alcúdia i de Palma. El port del nord, sense dubte, facilitava les comunicacions amb Barcelona, França i Itàlia, mentre que el port de Palma s'orienta clarament cap a Àfrica i el llevant espanyol. La fluïdesa de les comunicacions marítimes aconsellava desenvolupar adequadament el port d'Alcúdia, i el ferrocarril havia de contribuir decisivament a fer-ho possible. Malgrat això la racionalitat econòmica a llarg termini quasi mai s'implementa i hom prefereix que les inversions siguin rendibles a molt curt termini. Aquesta és la lògica que desenvolupa Eusebi Estada en el seu "Estudios sobre la posibilidad económica de establecer un Camino de Hierro de Palma a Inca", publicat el 1871. Estada opina que la futura empresa dels ferrocarrils de Mallorca s'ha de constituir exclusivament amb capitals locals i defugir de tota subvenció estatal que suposi traves a la lliure administració del negoci.⁵

En Mallorca podemos considerar tres vías principales de comunicación: la carretera de Palma a Manacor, la de Palma a Alcudia y la de Palma a Sóller, cuyas direcciones generales forman ángulos iguales de 40 grados de magnitud aproximadamente. Si imaginamos tazadas sobre el terreno las bisectrices de los dos ángulos que forman, tendremos representada aproximadamente la

5 Estada, E. (1871), p. 73.

*zona cuyos productos concurren a la carretera de Palma a Alcudia, que es la misma que sería servida por el ferrocarril, aunque en realidad podemos suponerla bastante mayor, pues es evidente que el tráfico procedente de muchos puntos más próximos a la carretera de Manacor que de la de Alcudia, con tal que la diferencia no sea grande, acudirá al ferrocarril, compensando la mayor velocidad y baratura el exceso del trayecto que tendrá que recorrer.*⁶

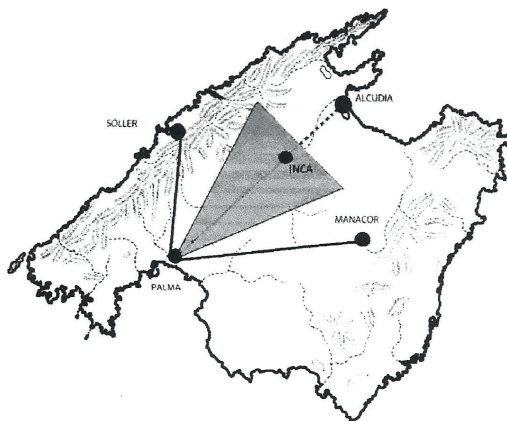


Figura 2. Diagrama de la base econòmica del projecte d'E. Estada.

Hem traçat sobre el terreny les indicacions d'Eusebi Estada, i la representació gràfica és prou il·lustrativa: Palma i el seu port es converteixen en el final d'un immens embut on convergeixen productes de tota mena i a la vegada i des d'on s'escampen també per bona part de l'illa. Entre març i abril de 1870, Estada i el seu equip realitzen acurades observacions del moviment de carros i cavalleries que entren diàriament per les principals vies, i especialment sobre la carretera Palma-Inca. Els seus càlculs demostren que el ferrocarril pot absorbir bona part d'aquest tràfic, i per això en el seu informe aconsella orientar-se predominantment cap al transport de mercaderies, deixant el de passatgers com a segona opció de negoci. També proposa reduir al màxim les despeses d'implantació de la via fèrria (optant per la via estreta), organitzar combois mixtos (passatgers i mercaderies), optar pels encreuaments en lloc de la doble via, etc.; en conjunt queda clar que es tracta de minimitzar despeses i maximitzar guanys. És la lògica d'una empresa capitalista enfront d'un servei públic. Finalment aclareix: *El único ramal cuya conveniencia en establecerlo desde luego parece indiscutible, sería uno que partiendo de la estación de Palma terminara en el Puerto para facilitar el embarque de las mercancías.*⁷

Adverteix també que no es considera necessari perllongar el traçat fins Alcúdia, ja que els possibles guanys serien minsos. No oblidem que Estada està fent un informe dirigit als futurs accionistes del ferrocarril, la majoria d'ells comerciants i hisendats residents a Palma, i interessats a promoure el desenvolupament del port, els seus magatzems i les seves agències consignatàries. Un port al nord de l'illa seria una competència no desitjada. Aquest informe segellarà per 150 anys l'aïllament ferroviari del port d'Alcúdia, a la vegada que potenciarà el creixement del de Palma.

6 Ibidem, p. 21.

7 Ibidem, p. 71.

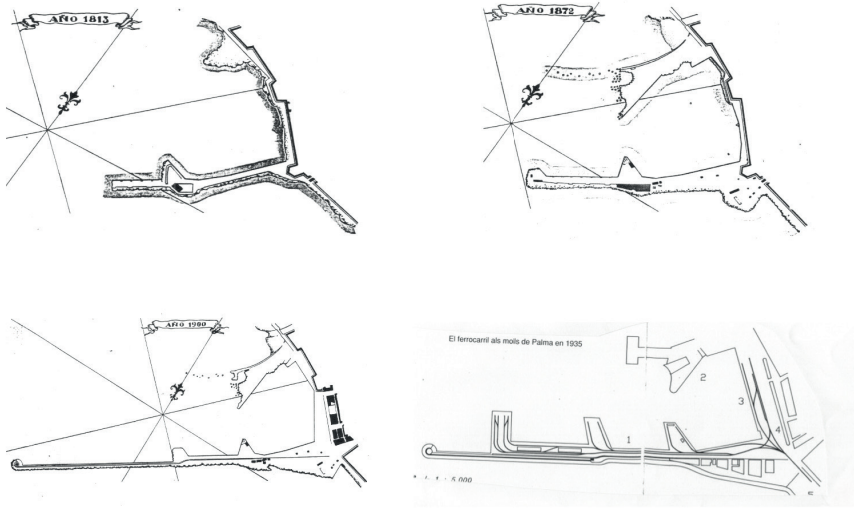


Figura 3. Evolució del port de Palma (1813-1935). Font: Memorias de la Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca.

Quasi es podria establir una correlació directa entre les successives ampliacions del port de Palma i els nous kilòmetres de via fèrria construïda entre 1872 i els anys trenta del passat segle. Port i ferrocarril establiren durant aquells anys una sinergia facilitada per l'amistat personal entre Eusebi Estada i Emili Pou, primer president de la Junta d'Obres del port. Els dos enginyers amics freqüentaven també la companyia del cònsol britànic a les Balears Mr. Charles Toll Bidwell, un personatge força interessant que facilità a Estada l'accés als constructors britànics de material ferroviari. Així, les locomotores que arribaren a Mallorca eren les Nasmyth & Wilson de Manchester, els primers cotxes de passatgers i vagons de mercaderies venien de la Brown, Marshalls & Co. de Birmingham, i també l'ample de via escollit fou el de iarda anglesa de 3 peus, o sigui, 914 mm.

Els resultats són prou coneguts. El trajecte Palma-Inca s'inaugurarà el 1875, i a partir d'aquí el creixement de la xarxa ferroviària fou constant fins arribar al 1931, que és quan s'implanta la doble via entre Palma i Inca, i s'inaugura la connexió per túnel entre l'estació de Palma i el port. Aquestes dues obres marquen el final de l'expansió ferroviària de Mallorca, que arribà a disposar de 281 km operatius, sense comptar els nombrosos projectes que no es varen arribar a executar i que per si mateixos mereixerien un estudi a part que no té cabuda en aquest treball.

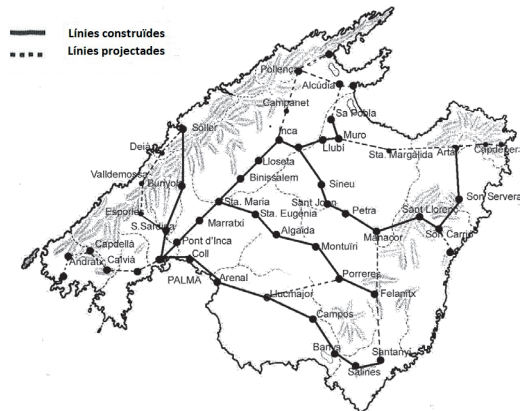
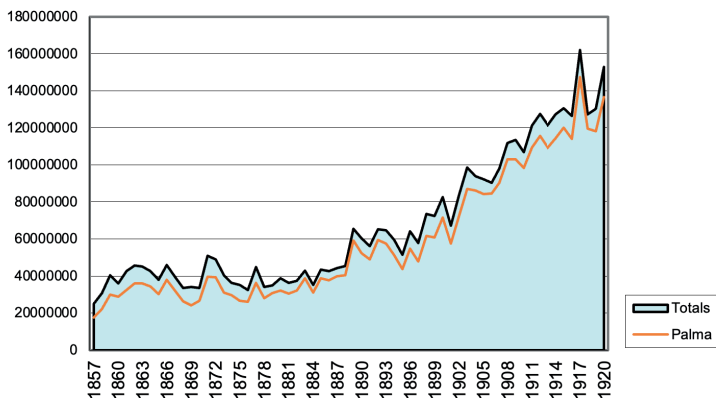


Figura 4. Font: Molina, R. (2006).

Entre 1875 i 1960, el ferrocarril articulà una gran part del moviment de béns i persones a tota l'illa, tenint sempre com a eix central la línia Inca-Palma-Port per a la distribució i recepció de tota classe de productes. Les dades de moviment de mercaderies per tots els ports de Mallorca en comparació amb Palma són prou eloqüents:



Gràfic 2. Moviment de mercaderies pels ports de Mallorca (1857-1920) (kg). Font: *Estadística general del comerç de cabotaje entre los puertos de la península e islas Baleares y Canarias (1857-1920)*.

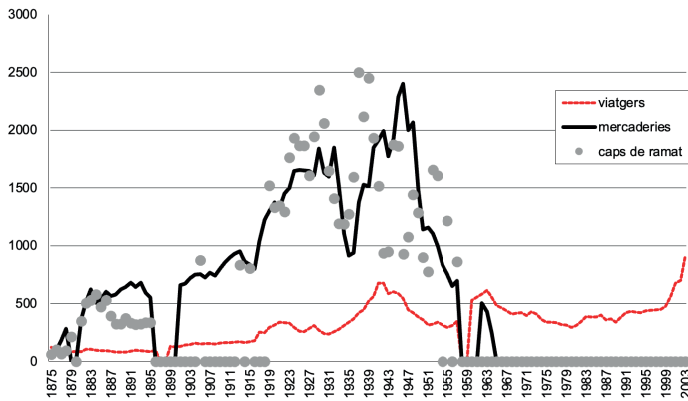
L'efecte dinamitzador de l'economia que suposà el ferrocarril en aquells anys és indiscutible. Totes les poblacions properes a les línies se'n beneficiaren, però molt especialment les properes a l'eix Palma-Inca amb el desenvolupament d'un vertader districte industrial al Raiguer⁸ i la concentració fabril de la capital.

El transport ferroviari és testimoni d'aquest creixement. Entre 1873 i 1920, les entrades de carbó mineral pel port de Palma es multiplicaren deu vegades, la qual cosa contribuí així a alimentar les calderes de la industrialització i les primeres fàbriques de gas i electricitat.⁹ A la vegada el moviment de mercaderies transportades per ferrocarril s'incrementà sense pausa fins l'inici de la Guerra Civil, per després tornar a remuntar a la postguerra fins a la caiguda definitiva a finals dels anys cinquanta, quan el transport per carretera esdevingué el sistema dominant. Reflexió a part mereix la corba del moviment de viatgers, que es manté amb un increment relatiu fins arribar a finals dels anys noranta, quan ja s'intueix la gran demanda que es concretarà durant el segle XXI.¹⁰

8 El dinamisme industrial del Raiguer queda demostrat entre d'altres variables per les dades referides a la innovació en el sector del calçat: de les 202 patents registrades entre 1879 i 1966, el 50 % corresponen a Inca i fins i tot un municipi com Alaró en registra 22. Manera i Molina (2022).

9 Manera, 2005.

10 L'any 2000, SFM transportà 1.685.000 viatgers. El 2025 s'han superat els 11.450.000.



Gràfic 3. Font: Molina, 2006.

Aquesta pèrdua de competitivitat del ferrocarril enfront del transport privat per carretera ens porta a una darrera consideració. Recordem que la concepció de la xarxa ferroviària mallorquina s'adaptà originalment per servir al port de Palma com a receptor de les mercaderies a exportar i com a receptor de les mercaderies a distribuir. Aquesta hipercentralització dels fluxos significà donar l'esquena a possibles terminals del ferrocarril cap a altres ports i, per extensió, a la costa. Però quan els canvis econòmics que provocà l'arribada massiva de turistes exigien un fàcil accés a les zones costaneres, el ferrocarril ja havia perdut la carrera davant del transport motoritzat. El cas més paradigmàtic fou Alcúdia. Recordem tant els primers projectes dels germans Gispert planejant unir els ports del nord i del sud de l'illa com les paraules d'Eusebi Estada destinades a convèncer els inversors de Palma i negant la utilitat empresarial de la connexió fins Alcúdia. Aquest fou el pecat original del ferrocarril a Mallorca que segle i mig més tard encara no s'ha expiat. Les paraules de l'arxiduc Lluís Salvador escrites fa 140 anys foren profètiques:

Si se hubiera prolongado el tendido férreo hasta Alcudia y construido un ramal a Pollensa, pronto el puerto de Alcudia se habría convertido en puerto principal de exportación de todo el este de la Isla y encumbrado incluso como centro de expedición principal de gran parte de las regiones centrales. Pero como todo ello perjudicaría notablemente a Palma, donde radican la mayoría de comerciantes y gentes con interés en el ferrocarril, no es probable que aquel proyecto se haga jamás realidad.¹¹

El ferrocarril mallorquí va estar a punt de desaparèixer dues vegades. Primer el 1951 quan els accionistes de la *Compañía de los Ferrocarriles de Mallorca* es declarà incompetent per gestionar la xarxa i obrí la porta a la nacionalització per part d'*Explotación de Ferrocarriles por el Estado* (EFE). Per segona vegada, a principis dels anys vuitanta quan només quedava operatiu el tram de Palma a Inca. Ja havien estat abandonades les línies a Santanyí (1964), Felanitx (1967), Manacor

11 Habsburg-Lorena, L. S. (1992).

i Artà (1977), i sa Pobla (1981). Fins i tot al començament dels anys setanta es va promoure una campanya per tancar el tren de Sóller i utilitzar el túnel per als cotxes. El futur semblava negre fins que, paradoxalment, la saturació automobilística creixent ha revitalitzat l'ús dels transport públic i del ferrocarril en particular amb la reobertura de línies tancades i nous projectes que s'albiren.

L'eix ferroviari Inca-Palma ha resistit els pitjors moments per al tren i ha demostrat la viabilitat d'un transport àgil i ràpid que té prioritat, ja que circula per la seva pròpia via. El moviment de viatgers constantment creixent ho demostra. Mallorca ja fa molts d'anys que és un territori i un mercat plenament integrat, un espai que hom pot definir com a metropolità. Volem acabar amb les paraules d'un enyorat professor de la UIB que ja ho va definir fa molt de temps amb prou claredat:

Tot Mallorca es una única unitat econòmica integrada dins l'espai –i això es fonamental– amb un focus rector complex, Palma, un sèrie de nuclis industrials –Manacor, Lluçmajor, Inca i la seva àrea d'influència– que produeixen en funció de la demanda interna i externa i en benefici de tota l'economia insular i amb espais especialitzats en l'oci.¹²

Un espai metropolità necessita un transport ferroviari metropolità. Un flux continu i àgil que connecti amb rapidesa i facilitat els principals nuclis de l'illa. Inca, per suposat, sempre serà el nucli central, com ho fou fa 150 anys.

REFERÈNCIES

- Artola, M. (dir.) 1978. *Los ferrocarriles en España*, 2 vols. Servicio de Estudios del Banco de España: Madrid.
- Austin, G. i Sugihara, K. (eds.) 2013. *Labour-intensive industrialization in global history*. Routledge: Abingdon.
- Arrighi, G. 2007. *Adam Smith en Pekín: orígenes y fundamentos del siglo XXI*. Akal: Madrid.
- Barceló, B. 1970. *Evolución reciente y estructura actual de la población de las Islas Baleares*. CSIC: Madrid.
- Barnabe, G. 2003. *Rails Through Majorca*. Plateway Press: Norfolk.
- Bidwell, C. T. 1876. *Les Illes Balears (reedició 1997)*. Lleonard Muntaner Editor: Palma.
- Brunet, P. J. 1994. *La Companyia dels Ferrocarrils de Mallorca*. Ed. Institut d'Estudis Baleàrics: Palma.
- Cañellas, N.S. 2001. *El Ferrocarril a Mallorca. La via del progrés*. Documenta Balear: Palma.

12 Quintana, A. (1974)b.

Cuéllar, D. 2007. "El ferrocarril en España, siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo", a: *Working Paper* 03/2007, Economic History, Universidad Autónoma de Madrid.

D. A. 1938. "Conocimiento de materiales", a: *Manual Hütte del Ingeniero*, Charlottenburg-Berlin, Tom I. Ed. Gustavo Gili: Barcelona.

De Vries, J. 2009. *La Revolución Industrial. Consumo y economía doméstica desde 1650 hasta el presente*. Crítica: Barcelona.

Dirección General de Impuestos Indirectos. *Estadística general del comercio de cabotaje entre los puertos de la península é islas Baleares y Canarias (1857-1920)*.

Escartín, J. M. 1999. "El taller, base industrial de Mallorca", a: *Randa*, 43, Barcelona.

Estada, E. 1871. *Estudios sobre la posibilidad económica de establecer un camino de Hierro de Palma a Inca*. Imprenta de P. José Gelabert: Palma.

Habsburg-Lorena, Ll. S. (1992), *Die Balearen in Wort und Bild* (1884). Caixa de Balears: Palma.

Manera, C. 1990. "Industrialització sense Revolució Industrial. Mallorca 1780-1880", a: *Estudis d'Història Econòmica*, 1990/1, Palma.

Manera, C. 2001. *Història del creixement econòmic a Mallorca (1700-2000)*. Lleonard Muntaner Editor: Palma.

Manera, C. i Molina, R. (dir.) 2022. *Industrialització històrica i nova indústria a les Balears (1850-2022)*. Lleonard Muntaner Editor: Palma.

Molina, R. (ed.) 2000. "El Ferrocarril a Mallorca: 125 anys". Número monogràfic d'*Estudis d'Història Econòmica*, 16, Palma.

Molina, R. 2001. "El ferrocarril y la articulación del espacio económico de Mallorca (1875-1950)", a: *II CONGRESO DE HISTORIA FERROVIARIA*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles: Aranjuez.

Molina, R.(2006): "Mallorca: un sistema ferroviario insular", a: *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*, Muñoz, M. (coord.). Fundación de los Ferrocarriles Españoles: Madrid.

Molina, R. i Morey, A. 2012. "Ferrocarril, localización empresarial y transformaciones urbanísticas", a: *Tst: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 23.

Pou, J. 1974. *Historia del Puerto de Palma de Mallorca*. Diputación Provincial de Baleares: Palma.

Pujalte, F. 2000. "La crisis ferroviaria en Mallorca. De la expansión al desmantelamiento", a: MOLINA, R. (ed.). *El Ferrocarril a Mallorca: 125 anys. Número monogràfic d'Estudis d'Història Econòmica*, 16, Palma.

Quintana, A. 1974. "Espacio y Sociedad en Mallorca", a: *Trabajos de Geografía*, 22. Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Palma.

Quintana, A. 1974b. "De Re Urbana", a: *Lluc*, 643.

Sugihara, K. 2007. "Labour-intensive Industrialisation in Global History", a: *Kyoto Working Paper on Area Studies* 1. http://repository.kulib.kyoto-u.ac.jp/dspace/bitstream/2433/155770/1/ssh_053.pdf

Fonts documentals

CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación*, Palma: de 1898 a 1969.

CAMINO DE HIERRO DE PALMA A INCA. Resumen de los trabajos de la comisión. 1872. Palma. Arxiu Fons Llabrés. Ajuntament de Palma.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MALLORCA. Memoria y Balance. Años 1876 a 1951.

EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES POR EL ESTADO (EFE). Memorias, 1951-1952, 1954, 1955, 1957.

GOVERN DE LES ILLES BALEARS. 2004. Pla Director Sectorial de Transports de les Illes Balears. Document Marc. Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transport.

JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO. 1956. Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios del puerto. Imprenta Vich, Palma.

