

PROPUESTAS URBANÍSTICAS DE GASPAR BENNAZAR

INTRODUCCIÓN

Gaspar Bennazar Moner nació en Palma el 18 de agosto de 1869, en la calle Valseca, donde en la actualidad existe una pequeña fuente que lo conmemora con la leyenda "Font de S'Arquitecte". Era hijo de Antonio Bennazar y Pons, marino mercante, y de Catalina Moner Alemany. Ocupa el quinto lugar en una familia de ocho hermanos. Realizó sus estudios de bachillerato en el Instituto de Palma, sito en la calle Montesión, junto al antiguo seminario de San Pedro. Ingresó posteriormente en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid; sin embargo, considerando las pocas salidas que podían tener los ingenieros en aquella época, pasó a cursar estudios en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, titulándose el 22 de agosto de 1899 y ocupando el segundo lugar de su promoción. Establecido en Palma, cuatro meses después fue nombrado arquitecto diocesano de Menorca. Al año siguiente obtuvo por concurso oposición a nivel nacional la plaza de arquitecto municipal de Palma, cargo que desempeñó desde el 19 de junio de 1901, hasta su fallecimiento acaecido en Barcelona en 1933. Fue asimismo arquitecto del Ministerio de Instrucción Pública, de la Junta de Audiencia de Palma, Construcciones Civiles, arquitecto diocesano de Mallorca (1919 - 1933), vocal de la Junta Provincial de Monumentos, y finalmente arquitecto del Real Patrimonio; en el desempeño de este último cargo, dirigió a lo largo de varios años las obras de restauración del palacio de la Almudaina.¹

Si su labor como arquitecto hay que considerarla de gran importancia, ya que fue el profesional que más intensamente trabajó en su época, y al que se le otorgaron los encargos de mayor envergadura,²

¹ Para los aspectos biográficos véanse los estudios de A. HOMAR y M. BENNAZAR: *Vida y obra de Gaspar Bennazar Moner*. En "Revista Balear", n.º 28-29. Palma, 1972; y M. BENNAZAR: *Gaspar Bennazar: S'Arquitecte*. Panorama Balear, n.º 97. Palma, 1980.

² Para su actividad profesional véanse los trabajos de S. SEBASTIÁN y A. ALONSO: *Arquitectura mallorquina moderna y contemporánea*. Gráficas Miramar, Palma, 1973; M. SEGUÍ AZNAR: *La arquitectura modernista en Baleares*. Ed. Cort. Palma, 1975; y M. SEGUÍ AZNAR: *La arquitectura contemporánea en Mallorca (1899-1947)*. Palma, 1979 (Tesis doctoral inédita).

no menos significativa resulta su faceta de urbanista, en la que desplegó una gran actividad.

Ferviente defensor de la demolición del recinto amurallado como medida ineludible para el futuro desarrollo de la ciudad,³ fue designado por el Ayuntamiento, el 13 de febrero de 1902, para formar parte de la histórica comisión de murallas, juntamente con Eusebio Estada, Antonio Rosselló y Cazador, Mateo Enrique Lladó, Antonio Planas, Luis Martí y Francisco García Orell.⁴ Al mismo tiempo le fue encargado el derribo de las fortificaciones, que dirigió desde sus inicios en agosto de 1902,⁵ hasta su fallecimiento acaecido en 1933, coincidiendo casi exactamente con la desaparición del último baluarte, el del Chacón.⁶

Debido a su nombramiento como arquitecto municipal, se le encomendó la consecución del Plan Calvet, aprobado por Real Orden de 22 de febrero de 1901,⁷ dirigiendo durante los treinta y dos años que desempeñó este cargo la progresiva apertura de las calles del ensanche.

Ahora bien, sin restar valor a esa actividad que se redujo sobre todo a la dirección o supervisión de proyectos ya elaborados, más significativa resulta su personal aportación al campo del urbanismo, que se concretó en una serie de propuestas de reforma de Palma.

EL PLAN GENERAL DE REFORMA DE PALMA

SUS ANTECEDENTES

Bennazar había esbozado sus ideas sobre la reforma de la ciudad en una serie de conferencias pronunciadas en Palma con los títulos *Reforma de Palma, notas sobre la misma y prólogo sobre una idea del turismo* (1912), *La Olimpia del Arenal*,⁸ e *Historia de lo actuado sobre la Reforma e indicaciones del autor del presente proyecto* (1916).⁹

³ Vid. G. BENNAZAR: *El alfa y la omega de las murallas*. En "La Almudaina", 10 de agosto de 1902.

⁴ M. BENNAZAR: *Op. cit.*, 7.

⁵ El día 10 de agosto de 1902 Bennazar ayudó a la hija del general Weyler en el acto del derribo de la primera piedra de la muralla perteneciente al baluarte de Zanogueira. Véase la noticia sobre el acontecimiento en *La Almudaina* del 11 de agosto de 1902.

⁶ M. BENNAZAR: *Op. cit.*, 7.

⁷ Vid. B. CALVET Y GIRONA: *Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Palma de Mallorca*. Tipo-litografía de Amengual y Muntaner. Palma, 1909.

⁸ Conferencias a las que hacen referencia en su estudio A. HOMAR y M. BENNAZAR: *Op. cit.*, 8.

⁹ El texto de esta conferencia se conserva en el A.A.B., s/cl.

A través de ellas, con extraordinaria visión de futuro, sustentaba la opinión de que el progreso de la población no se produciría, como se había pensado hasta entonces, por el desarrollo de la industria, agricultura o comercio, sino por el impulso del turismo, como factor desencadenante de riqueza. Sin embargo Palma carecía de la necesaria infraestructura que posibilitara el crecimiento de ese sector. Bennazar consideraba que como primera medida se hacía necesario higienizar la ciudad y resolver sus problemas circulatorios, lo que se conseguiría con el trazado de grandes vías en el núcleo histórico. Una vez resueltos esos problemas básicos, sería preciso establecer centros de diversión y entretenimiento, hoteles, restaurantes, bares, etc., servicios de los que se carecía en aquella época, y que Bennazar estimaba indispensables para atraer y retener al visitante. Adelantándose a su tiempo proponía también la urbanización de la playa de Palma, con la finalidad de convertir aquella zona de costa en una ciudad jardín, en la que tendrían cabida grandes hoteles, así como chalets y residencias de verano.

Estas ideas se plasmaron más tarde en su *Plan General de Reforma de Palma*, redactado en 1916 por encargo del Ayuntamiento y aprobado por la Superioridad en 27 de diciembre de 1917.¹⁰

Ahora bien, el proyecto de una reforma interior no era original de Bennazar. Se debe recordar que a lo largo del siglo XIX el casco antiguo no sufrió grandes alteraciones,¹¹ pues se consideraba que sus graves problemas se solucionarían con el derribo de las fortificaciones y la consecución del ensanche.¹² Esta circunstancia, unida al hecho de que el Plan Calvet no tratara la problemática de esta zona urbana, ya que se reducía estrictamente a la ordenación de la ciudad extramuros, dió pie a principios de siglo a una serie de propuestas encaminadas a adaptarla a las nuevas necesidades circulatorias, higiénicas y sociales. Todas ellas tenían en común su carácter utópico y la ausencia de respeto ha-

¹⁰ Vid. G. BENNAZAR: *Memoria del Plan de Reforma de Palma*. A.M.P., s/ci.

Según M. Bennazar, tardó cuatro años en confeccionar el proyecto. "Primero estudió el tránsito normal de las gentes; los trayectos por donde discurría el público, las barriadas que se encontraban en peores condiciones en cuanto a ruina, insalubridad, hacinamiento. Con estos estudios previos iba perfilando su idea. Mientras iba redactando el proyecto definitivo, reunía con frecuencia a los miembros de la comisión de obras, ediles, amigos y personas de relieve ciudadano a los que exponía y razonaba el "por qué" de tal o cual solución. Así, como el plebiscito popular, recogía pareceres de todo tipo de personas". Vid. M. BENNAZAR: *Op. cit.*, págs. 8-9.

¹¹ Vid. G. ALOMAR: *La reforma de Palma*. Imprenta Mosen Alcover. Palma, 1950, págs. 29-32; y C. CANTARELLAS: *La arquitectura mallorquina desde la Ilustración a la Restauración*. Palma, 1978 (Tesis doctoral en prensa).

¹² Véase por ejemplo E. ESTADA: *La ciudad de Palma. Su industria, sus fortificaciones, sus condiciones sanitarias y su ensanche*. Topografía de Viuda e Hijos de Pedro J. Gelabert. Palma, 1885.

cia las cuestiones históricas, artísticas y arquitectónicas que configuraban el núcleo antiguo. Su inviabilidad quedó demostrada por el hecho de que ninguna se llevara a la práctica, si bien mantuvieron un estado de opinión favorable a la reforma, que culminaría años más tarde con el *Plan General de Alineaciones y Reforma* (1941), de Gabriel Alomar.¹³

Parece ser que fue el arquitecto Francisco Roca Simó (1874 - 1939) quien abordó por primera vez el tema, proponiendo la apertura en la ciudad antigua de una serie de calles, con un trazado similar al utilizado por Haussman en París.¹⁴ Sin embargo fue el arquitecto municipal Jaime Aleñá Guinard (1870 - 1945) en 1912 quien primero materializó la idea en su *Anteproyecto de Reforma de Palma*, que fue publicado en 1916.¹⁵

Este anteproyecto se ceñía exclusivamente al casco antiguo, y sobre el mismo proponía una serie de reformas encaminadas básicamente hacia la consecución de unas vías anchas que lo descongestionaran de la creciente circulación. Estas arterias cruzarían la ciudad, algunas en dirección Norte - Sur, mientras que otras lo harían transversalmente, y enlazarían la parte alta de la población con la baja. Las más importantes eran las que comunicaban el puerto con el ensanche, a través del Borne, calle Unión y Rambla, de veinticinco a treinta y cinco metros de ancho; la plaza de Santa Catalina con la de Palou y Coll, siguiendo el recorrido de las calles de Santa Cruz, San Felio, Borne, Santo Domingo y Jaime II, de una anchura de quince metros; el baluarte del Sitjar con la plaza de San Antonio, por la plaza de Pío XII, San Nicolás, calle de Veri, Santo Domingo, Jaime II, plaza Palou y Coll y Sindicato, de doce a quince metros; el muelle con la plaza de Cort, atravesando el Mirador y la calle del Palacio, de doce a veinte metros; la Ronda Sur con la plaza de San Antonio, por medio de las calles de la Portella, Pont y Vich, San Francisco, Troncoso y Herrería, de diez a doce metros; el Temple con la calle del Palacio, a través de las calles del Sol y Almudaina, de una anchura de diez a doce metros; y finalmente la plaza de San Nicolás con la de Cort, de dieciséis a veinte metros.

Las reformas preconizadas por Aleñá para la materialización de su

¹³ Vid. G. ALOMAR: *Memoria del Plan General de Alineaciones y Reforma*. Negociado de Urbanismo del Ayuntamiento de Palma, s./cl.

¹⁴ No hemos podido constatar la existencia de esta propuesta. Sin embargo, Benna-zar, en la citada conferencia titulada *Historia de lo actuado sobre la reforma e indicaciones del autor del presente proyecto* (1916), hace referencia a este trabajo, señalando su total disconformidad con el mismo.

¹⁵ Vid. J. ALEÑÁ: *Anteproyecto de Reforma de Palma*. Tipo-litografía de Amengual y Muntaner. Palma, 1916.

proyecto suponían grandes destrozos urbanos, incluso de zonas monumentales, ya que el trazado de las arterias, aunque no hacía necesaria la apertura de nuevos tramos, exigía el ensanchamiento de calles ya existentes.

EL CONTENIDO DEL PLAN

Sobre la base de estricta fidelidad al Plan Calvet en todo lo que concierne a la ciudad extramuros, Bennazar proponía, como ya lo habían hecho sus antecesores, la reforma circulatoria del casco antiguo, encaminada principalmente a mejorar la comunicación entre la parte alta de la población con la baja, y a la vez enlazar estas zonas con el ensanche. Ahora bien, Bennazar abordaba además otras cuestiones como la del polémico mercado central; y también aspectos relativos a la ciudad extramuros, como la ampliación del ensanche hacia el mar y su unión con el núcleo antiguo, tema que había sido olvidado por Calvet.

La reforma interior

— La red viaria

Para la consecución del primer punto de la reforma interior, es decir, la red circulatoria, se abrían nuevas calles en el casco antiguo, sin un trazado determinado pues Bennazar no era partidario de un sistema regular — de cuadrícula, radial o concéntrico — sino del que resultara más adecuado a las necesidades de la población.

Proyectaba en primer lugar una gran “cruz” constituida por dos anchas vías de ejes ligeramente curvos, las cuales atravesarían la ciudad, una de Norte a Sur, y la otra transversalmente, enlazando la parte alta con la baja.

La primera de ellas, compuesta por tres tramos de veinte metros de anchura, suponía la comunicación directa del arrabal de Santa Catalina con la barriada del Molinar. El tramo inicial enlazaba la plaza de la puerta de Santa Catalina con la de la Constitución;¹⁶ su trazado seguía insensiblemente el eje formado por la calle de Santa Cruz y de San Felio, a las que sustituía, y su anchura, subordinada a la iglesia de Santa Cruz que se encontraba en su curso, alcanzaba los veinte metros. El siguiente arrancaba del Borne a la altura de la plaza de la Constitución, y formando una curva de gran radio, continuaba por el Borne, atravesaba la manzana limitada por la calle Veri,

¹⁶ Esta plaza corresponde al ensanchamiento del paseo del Borne en el punto de confluencia de la calle San Felio.

plaza del Rosario y calle de Santo Domingo, para desembocar finalmente en la plaza de las Copiñas; con él desaparecía el Borne y las calles de la Birretería, Miñonas, Maimó, Quint, Juliá, así como el oratorio de las Miñonas y su asilo.¹⁷ El último tramo se unía con el anterior mediante un giro en la plaza de las Copiñas, atravesaba la plaza de Cort,¹⁸ y seguía a continuación la orientación de las calles de la Cadena, San Francisco y Lulio, hasta llegar al Temple, donde enlazaba con la avenida de Ronda.

La segunda vía, que constituía el otro brazo de la "cruz", se iniciaba frente al mar y llegaba hasta el final de la calle de San Miguel, comunicando el puerto con las estaciones del ferrocarril. Esta arteria, también de veinte metros de anchura, se hallaba dividida a su vez en cuatro tramos. El primero arrancaba junto a la muralla del mar, seguía por las calles de Miramar y Morey, que desaparecían con su trazado, hasta llegar a la plaza de Santa Eulalia; se conservaba sin embargo el palacio Oleza por su valor artístico. El segundo atravesaba la citada plaza de Santa Eulalia, bifurcándose en dos ramales al encontrarse con la iglesia del mismo nombre, los cuales se unían nuevamente en la parte posterior del templo y llegaban a la Plaza Mayor; con él se eliminaban las calles de Fiol, Santo Cristo, Bolsería, Platería y de la Luz, y la plaza de Santa Eulalia resultaba muy modificada al ser punto de intersección de los dos brazos de la "cruz". El tercer tramo era muy conflictivo ya que representaba ensanchar la calle de San Miguel para poder unir la Plaza Mayor con la del Olivar, mediante una vía ancha, lo cual suponía seccionar la iglesia de San Miguel unos diez metros en la longitud de su eje.¹⁹ Finalmente, el último concluía en la plaza de Santa Catalina de Sena, donde se formaba una encrucijada de calles que distribuirían la circulación hacia las estaciones, la carretera de Sóller y la parte baja de la población.

¹⁷ Este tramo fue parcialmente trazado, desde el paseo del Borne a la plaza del Rosario, de acuerdo con el proyecto de Bennazar. Para ello se realizaron numerosas adquisiciones y derribos de las fincas situadas en la zona expropiable, siendo demolido en 1929 el antiguo asilo de las Miñonas. Vid. *Memoria de Secretaria del Ayuntamiento de Palma de Mallorca*, año 1929, pág. 41.

¹⁸ La posibilidad de enlazar la parte alta de la ciudad con la baja a través de una vía Cort-Borne ya había sido cuestionada por el Ayuntamiento en el siglo XIX, como se evidencia en esta noticia del 31 de mayo de 1878: "Abandonó el Ayuntamiento la idea de abrir una calle recta y espaciosa, desde Cort al Borne desembocando frente a la fuente de las Tortugas, sugerencia del arquitecto Pavía". J. LLABRÉS: *Noticias y relaciones históricas de Mallorca*. Sociedad Arqueológica Luliana. T. V Palma, 1971, pág. 489.

¹⁹ A la hora de proyectar esta vía, que suponía el ensanchamiento de la calle de San Miguel, se presentaban dos obstáculos, el claustro y oratorio de San Antonio en un lado y la iglesia de San Miguel en el otro. Bennazar finalmente optó por seccionar el segundo ya que consideraba de mayor valor artístico el conjunto arquitectónico formado por el claustro y el oratorio. Vid. G. BENNAZAR: *Memoria del Plan*, págs. 79-80.

Aparte de las vías antes descritas, Bennazar proyectaba otra, destinada a sustituir la calle de Jaime II, que uniría la Plaza Mayor con la de las Copiñas. Su importancia se debía a que atravesaba los dos brazos de la "cruz", formando con ambos una especie de núcleo que, para Bennazar, constituiría el centro neurálgico de toda la ciudad.²⁰ Su longitud sería de ciento ochenta y cinco metros, y su anchura de quince metros, no afectando su trazado a ningún edificio importante.

Se comunicaba también el puerto con las estaciones y con el mercado por medio de una nueva arteria. Esta seguiría la orientación de la avenida de Antonio Maura, paseo del Borne y plaza de la Constitución, para proseguir después mediante un nuevo trazado que uniría la plaza de las Tortugas con la Rambla, atravesando las calles de Armengol, Sacristía de San Jaime, Roig, Obispo y Angeles. Una vez en la Rambla, se bifurcaba en dos nuevas; una de ellas llegaría hasta la plaza de España, descongestionando el tráfico de Olmos; la otra conduciría hasta el ensanche de la calle de San Miguel, frente a la plaza del Olivar, donde se pensaba ubicar el mercado central.

La red viaria interior se completaba con otras nuevas calles de carácter secundario. Se proyectaba un enlace entre la Plaza Mayor y la de San Antonio, a través de las calles Gater, Feliu, Merced y Frailas, desapareciendo con él las de Estades, Petit y Vallori. También se unía la plaza de Pío XII con el ensanche, a la altura del actual paseo Mallorca, por medio del nuevo trazado de la calle de la Concepción. Se daba otra orientación a la antigua calle de Arabí, que naturalmente desaparecía, así como una pequeña parte de la calle Misión. Y finalmente, se mejoraban las comunicaciones entre la ciudad alta y la baja con la nueva calle de San Nicolás y la rampa de acceso a la Plaza Mayor; esta última, que se iniciaba en la plaza General Weyler, exigía la total demolición del Teatro Principal.²¹

Para la materialización de las propuestas antes descritas se hacía necesario, en la mayor parte de los casos, el trazado de calles ex novo. Bennazar, en disconformidad con Aleñá, consideraba más factible la apertura de una nueva calle que el ensanchamiento de otra ya existente.²² Únicamente dos vías importantes de tránsito denso y longitud relativa —la de San Miguel y la avenida de Antonio Maura— sufrían la operación del ensanchamiento. En otros casos Bennazar respetaba calles importantes, como la del Conquistador, la de Colón, la plaza de Cort, la de la Constitución, y las calles de la Unión, Sindicato y Rambla, que mantenían su estructura original.

²⁰ Vid. G. BENNAZAR: *Memoria del Plan*, págs. 84-85.

²¹ Vid. G. BENNAZAR: *Memoria del Plan*, págs. 50-52.

²² Vid. G. BENNAZAR: *Memoria del Plan*, pág. 3.

Otro criterio seguido a la hora de planificar la reforma era el de evitar la urbanización de nuevas plazas, cuando las calles pudieran cumplir la función de éstas. Según Bennazar, al surcar “*la población con unas vías cuya anchura permite perfectamente la oxigenación de la capital, el establecimiento del arbolado [...] nos proporcionan unos cruces, unas encrucijadas, que en la vida moderna constituyen verdaderamente las plazas, los puntos de movimiento y de tránsito*”.²³ Por este motivo, aunque se ampliaban o modificaban plazas ya existentes, como la de San Antonio, la de Abastos, la de la catedral, la Glorieta y la plaza de España, únicamente se creaba una nueva, la del Olivar, para dar cabida al mercado central.

— El nuevo mercado central

Como parte de la reforma interior Bennazar proponía también la construcción de un nuevo mercado central,²⁴ que debía sustituir al entonces existente en la Plaza Mayor o de Abastos, ya que aquél resultaba anticuado e insuficiente para las necesidades de la ciudad. Tal vez éste fuera una de los problemas más acuciantes pues la Corporación Municipal había requerido, años antes, la redacción de proyectos para su estudio, e incluso había convocado un concurso para la elección del más adecuado.

Existían numerosas propuestas encaminadas a ubicarlo en su antiguo emplazamiento por razones de índole económica, como las del ingeniero Pedro Garau Tornabells²⁵ o la del propio Bennazar.²⁶ Sin embargo, éste finalmente optó por situarlo en una nueva plaza, justa-

²³ Vid. G. BENNAZAR: *Memoria del Plan*, pág. 7.

²⁴ Bennazar defendía el establecimiento de un solo mercado capaz de atender las necesidades de toda la población (Vid. G. BENNAZAR: *Memoria del Plan*, pág. 8). Esta propuesta se contraponía a la formulada por Calvet (Vid. B. CALVET: *Op. cit.*, pág. 80), partidario de construir varios mercados, distribuidos tanto en el casco como en el ensanche.

²⁵ En el proyecto de Pedro Garau, que modificaba uno anterior del arquitecto Francisco Roca, se situaba el nuevo mercado en la Plaza Mayor por motivos de carácter económico. El hecho de existir desde hacía años un mercado en aquel lugar había ocasionado la concentración de comercios en dicha zona, los cuales se verían afectados con su traslado. También se aducía la existencia en la citada plaza de una red de alcantarillado, cuyo importe no figuraría en el presupuesto en caso de aceptarse su propuesta. Además debía tenerse en cuenta que, de emplazar el nuevo mercado en otro lugar, se desalojarían los tinglados que ocupaban la plaza, y se sentiría de inmediato la necesidad de urbanizarla de nuevo. Vid. P. GARAU: *Memoria del anteproyecto de mercado y urbanización de la Plaza Mayor*. Tipo-litografía de Amengual y Muntaner. Palma, 1914.

²⁶ Vid. G. BENNAZAR: *Memoria de la Reforma de Palma. 1.ª sección Plaza y Mercado del Olivar*. Tipografía de José Tous. Palma, 1918, pág. 6.

mente detrás del oratorio de San Antonio, pues consideraba que tanto la Plaza Mayor, como las otras del casco antiguo, no poseían la suficiente amplitud para albergarlo. El proyecto fue redactado independientemente en 1914,²⁷ pasando más tarde a formar parte del citado *Plan General de Reforma de Palma*, aprobado globalmente en 1917.²⁸

El esquema adoptado para la urbanización de la plaza era el de un rectángulo achaflanado en sus ángulos, con un área de diez mil metros cuadrados. Esta superficie correspondía a la mayor parte de la antigua plaza del Olivar, a la calle del mismo nombre, a la del Campo Santo hasta el cruce con la de Bobians, y a la de Bobians entre las de Campo Santo y Diputación.²⁹

Para unir la nueva plaza con las calles de las proximidades, y para proporcionarle la suficiente aireación, Bennazar proponía la apertura de dos nuevas vías porticadas, de veintidós metros de anchura, que comunicaran con la calle de San Miguel; aunque el recorrido de una de ellas no afectaba a ningún edificio importante, el de la otra sin embargo transcurría a través del hospital de San Antonio, ocupado en aquel entonces por los juzgados, lo que suponía su total demolición. Pensaba también ampliar el ancho de la calle de Capuchinos, como afluyente a la plaza, y en el mismo lado trazaba una nueva vía que iba a dar a la confluencia de las calles de Bobians y Diputación. Justamente frente a ésta, y simétricamente, se abría otra que cruzaba la residencia de la comunidad de San Felipe Neri para comunicar con la calle del mismo nombre; se la consideraba de gran importancia pues estaba destinada a recoger el gran tráfico procedente de las zonas del Sindicato, Socorro, Lonjeta e inmediaciones que se dirigiera hacia el mercado. Finalmente, en la parte posterior de la plaza se hallaban previstas dos nuevas calles de salida, de ocho metros de anchura; una de ellas, que sustituiría y desembocaría en el mismo punto que la de Campo Santo, afluiría directamente a uno de los barrios del ensanche.³⁰

La urbanización de la plaza y el trazado de las nuevas calles suponía la demolición de numerosas construcciones ubicadas en la zona. Para ello se hacía necesario la expropiación de todas las fincas del lado Este de la calle de San Miguel entre la de Cristo Verde y la antigua plaza del Olivar; las del lado Norte de la plaza del Olivar y las de la

²⁷ Vid. G. BENNAZAR: *Memoria explicativa del proyecto de Plaza y Mercado del Olivar*. Palma, 1 de septiembre de 1914, A.A.B., s/cl.

²⁸ Vid. G. BENNAZAR: *Memoria del Plan*, págs. 59-60; y G. BENNAZAR: *Memoria de la Reforma de Palma. 1.ª sección Plaza y Mercado del Olivar*.

²⁹ El plano de urbanización de la plaza se conserva en el A.S.A.L., junto con los proyectos del arquitecto Guillermo Forteza.

³⁰ Vid. G. BENNAZAR: *Memoria de la Reforma de Palma. 1.ª sección Plaza y Mercado del Olivar*, págs. 26-27.

calle Capuchinos hasta el huerto del convento de Santa Catalina de Sena; toda la manzana situada entre las calles del Olivar, Capuchinos, Bobians y Campo Santo; los edificios lindantes con la calle de San Felipe Neri exceptuando el convento e iglesia de la Merced; la manzana limitada por las calles de San Miguel, Campo Santo, Olivar y la plaza del mismo nombre, salvo el oratorio y claustro de San Antonio; las casas situadas entre las calles Vilanova, San Miguel, Campo Santo y San Felipe; las lindantes con la calle de Campo Santo entre la de San Felipe y Camaró con las dos orientadas hacia el ensanche, y varias de la calle Camaró; y la pequeña manzana comprendida entre las calles de Bobians, Diputación, Reynés y Campo Santo.³¹ También se veían afectados por la reforma algunos edificios de carácter artístico como la residencia e iglesia de la comunidad de San Felipe Neri, parte del huerto del convento de Santa Catalina de Sena, una porción de la antigua Diputación y el hospital de San Antonio. Parece ser que Bennazar propuso también trasladar piedra por piedra el oratorio de San Antonio, así como el patio oval adjunto,³² sin embargo en la memoria definitiva presentada al Ayuntamiento, este conjunto arquitectónico no sufría prácticamente alteraciones.³³

En cuanto al mercado propiamente dicho, se componía de varias construcciones independientes, todas ellas con estructura de hierro. El edificio principal, de planta rectangular con sus ángulos achaflanados, se ubicaba en el centro de la plaza, siendo sus ejes los mismos de dicho espacio; constaba de planta baja para puestos de venta, y de sótano destinado principalmente al almacenamiento. En las zonas que quedaban libres entre este edificio y los lados de la plaza, Bennazar proyectaba cuatro tinglados, dos situados paralelamente a las fachadas laterales, y otros dos en sentido transversal; tres de ellos se destinaban a puestos de venta de aquellos artículos que mejor se conservaban al descubierto, como verduras, frutas, hortalizas, mientras que el cuarto, frente a la fachada principal se utilizaba como pórtico cubierto para que el público pudiera resguardarse de las inclemencias del tiempo. El mercado se completaba con un edificio independiente, construido en el fondo de la plaza, que Bennazar denominaba la "*Segunda Casa de la Ciudad*", la cual era ocupada por diversos servicios municipales como tenencia de alcaldía, casa de socorro, repeso, etc.³⁴

³¹ Vid. G. BENNAZAR: *Memoria de la Reforma de Palma. 1.ª sección Plaza y Mercado del Olivar*, págs. 28-30.

³² Vid. M. BENNAZAR: *Op. cit.*, 12.

³³ Vid. G. BENNAZAR: *Memoria de la Reforma de Palma. 1.ª sección Plaza y Mercado del Olivar*, pág. 30.

³⁴ Vid. G. BENNAZAR: *Memoria de la Reforma de Palma. 1.ª sección Plaza y Mercado del Olivar*, págs. 46 y 47.

Tanto esta propuesta de mercado, como la posterior redactada por Guillermo Forteza,³⁵ no fueron llevadas a cabo.³⁶ Tendrían que transcurrir varios años hasta que en 1940 es aprobado por el Ayuntamiento, en sesión del 20 de marzo, el proyecto del actual mercado,³⁷ del arquitecto valenciano Vicente Valls y Gadea,³⁸ que fue incorporado con ciertas variantes al ya citado *Plan General de Alineaciones y Reforma*, de Gabriel Alomar.³⁹

La prolongación del ensanche

Como ya se ha indicado, Bennazar proponía por primera vez la prolongación del ensanche hacia el mar, cuestión no abordada por Calvet, pues según las normas dictadas por el Ayuntamiento el 30 de abril de 1897, la nueva zona a urbanizar debía comprender “*un espacio anular, limitado en el sentido de los radios por las zonas marítimas de Levante y Poniente; en la parte interior por las calles que limitan el casco antiguo de Palma, y exteriormente por el contorno que definen, es Salt d'es Cá, las casas de Son Armadans, los límites del Sur de los caseríos de Son Españolet y la Punta, las casas de Son Pizá, Ca Dona Ayna, Can Domenje, molino d'en Perot, casas de la Punta, Son Costa, límite S.O. del Hostalet d'en Canellas, casas de Can Canals, Son Coch Vey, Son Coch Nou, límite O. de la Soledad, casas del Colomaret, Son*

³⁵ Forteza coincidía con Bennazar en ubicar el nuevo mercado en la plaza del Olivar, si bien disenta en lo referente al tipo de construcción y a la urbanización de la zona. En su opinión, el proyecto de Bennazar — más en la línea de las construcciones del XIX — resultaba anticuado e inconciliable con las nuevas tendencias. Además consideraba inadmisibles la forma de recortar el perímetro de la plaza, en forzada simetría, lo que, a su parecer, produciría una gran perturbación en el conjunto de las alineaciones de las calles adyacentes, y repartía injustamente las zonas de expropiación, pues por una parte dejaba sin sanear muchas manzanas ínfimas, y de otro expropiaba la iglesia y residencia de San Felipe Neri. Vid. G. FORTEZA: *El proyecto de nuevo mercado en la plaza del Olivar*. En “El Día”. Palma, 25 de enero de 1931; y *Una obra de cinco millones. El proyecto de nuevo mercado*. En “El Día”. Palma, 7 de julio de 1935.

³⁶ En 1928 aún se cuestionaba la posibilidad de materializar el proyecto de Bennazar, como se desprende del artículo de G. Forteza antes citado.

³⁷ Véase la noticia en el diario *Baleares* del 21 de marzo de 1940.

³⁸ Vicent Valls y Gadea, valenciano, fue casualmente sorprendido por la guerra civil en Mallorca. El Ayuntamiento de Palma le facilitó algunos trabajos que le permitieron sobrevivir durante los años de la contienda. Agradecido, regaló a la Corporación su proyecto de Mercado del Olivar. Vid. D. FERRÀ-PONÇ: *Cultura i política a Mallorca (IV)*. En “Randa”, 5. Barcelona, 1977, pág. 171, nota 33.

³⁹ El proyecto de Vicente Valls y Gadea fue modificado por los arquitectos Enrique Juncosa y Gabriel Alomar, quienes unificaron en un solo cuerpo el mercado propiamente dicho y la pescadería, simplificando también su estilo barroquizante. Las obras fueron dirigidas por el arquitecto Antonio García-Ruiz, a quien se deben muchos detalles del edificio. Vid. G. ALOMAR: *La reforma de Palma*, pág. 44, nota 2.

Salvà, Cal Senyó Lluch, hasta la desembocadura del Torrente de Barbará, incluyendo en el ensanche los caseríos del Portixol, Molinar de Levante, Can Pera Antoni y Son Onofre".⁴⁰

Bennazar era partidario, en primer lugar, de continuar las Rondas hasta el mar para conseguir así una vía que rodeara totalmente la ciudad antigua. Para ello se hacía preciso finalizar el paseo de Sagraera, derribando el baluarte del Chacón, todavía existente en aquella época,⁴¹ a fin de enlazarlo con la Ronda de Poniente que discurría paralelamente al cauce de la Riera; este paseo había sido trazado parcialmente en 1910 con motivo de la Exposición Regional de Productos de Baleares, según un proyecto del propio Bennazar,⁴² en la explanada que había ocupado el demolido lienzo de muralla comprendido entre la puerta del muelle y la de Atarazanas.⁴³ La circunvalación de la ciudad por el contorno de la costa se concluía mediante una extensa zona de veinticinco hectáreas ganadas al mar frente a la catedral, que se dedicaba a espacios ajardinados, y por medio de un paseo elevado sobre la muralla, que unía el paseo de Sagraera con la Ronda del Molinar de Levante; en él desembocaba el primer tramo de una de las dos vías de la "cruz" que enlazaba la costa con la plaza de Santa Eulalia, a través de las calles de Miramar y Morey.

En el Plan Bennazar se contemplaba también la mejora del puerto. En aquella época se hallaba aprobado por Real Orden de 2 de marzo de 1871 el proyecto del ingeniero Emilio Pou, cuya memoria publicada ese mismo año⁴⁴ mereció la medalla de oro en la Exposición Universal de Barcelona de 1888.⁴⁵ En líneas generales dicho proyecto se reducía a prolongar el dique principal existente, para proteger el recinto de los mares del Sur, y a establecer un nuevo dique de cierre, aproximadamente perpendicular al anterior, que lo defendiera de los vientos del Suroeste.

⁴⁰ El citado documento es reproducido en B. CALVET: *Op. cit.*, 8.

⁴¹ Cedido por el Ramo de la Guerra, a favor de la ciudad, el Ayuntamiento acordó proceder a su derribo, iniciándose las obras de desmonte en 1930. Vid. *Memoria de Secretaría del Ayuntamiento de Palma de Mallorca*, año 1930, pág. 33.

⁴² El citado paseo, donde se instalaron los locales del certamen organizado por la Cámara de Comercio, fue trazado la noche del 23 de junio y terminado tres días después. Las obras fueron dirigidas en colaboración por Bennazar y el arquitecto de la Diputación Guillermo Reynés Font. Vid. B. BARCELÓ PONS: *La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Palma de Mallorca. 75 años de actividad (1886-1961)*. Gráficas Miramar. Palma, 1961, pág. 59.

⁴³ Vid. D. ZAFORTEZA Y MUSOLES: *La ciudad de Mallorca*. Antigua Imprenta Soler. T. I. Palma, 1953, págs. 81 a 88.

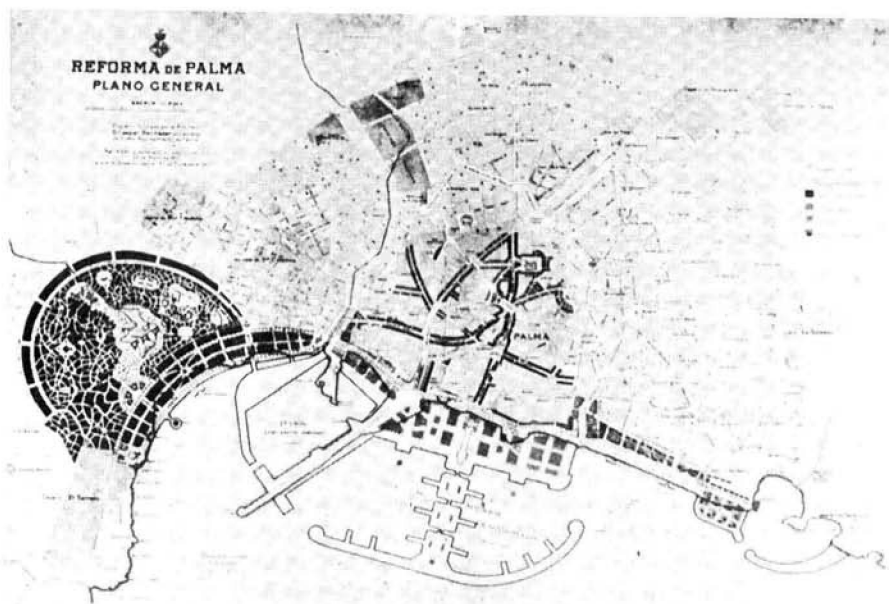
⁴⁴ Vid. E. POU: *Proyecto de mejora del puerto de Palma*. Imprenta Pedro José Gelabert. Palma, 1871.

⁴⁵ Vid. M. CASES LAMOLLA: *El nuevo puerto de Palma*. Imprenta Independencia. Palma, 1937, pág. 63.

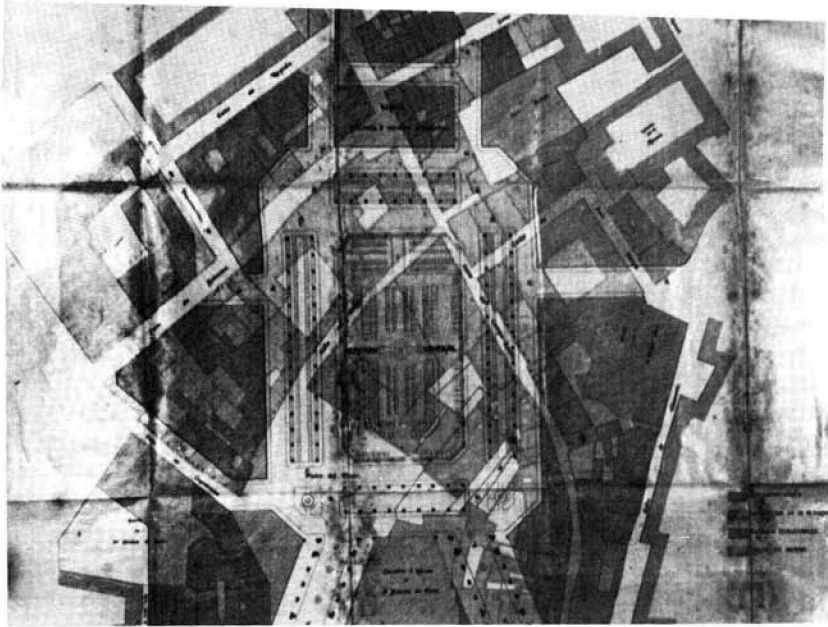
Plano de reforma de Palma
Anteproyecto



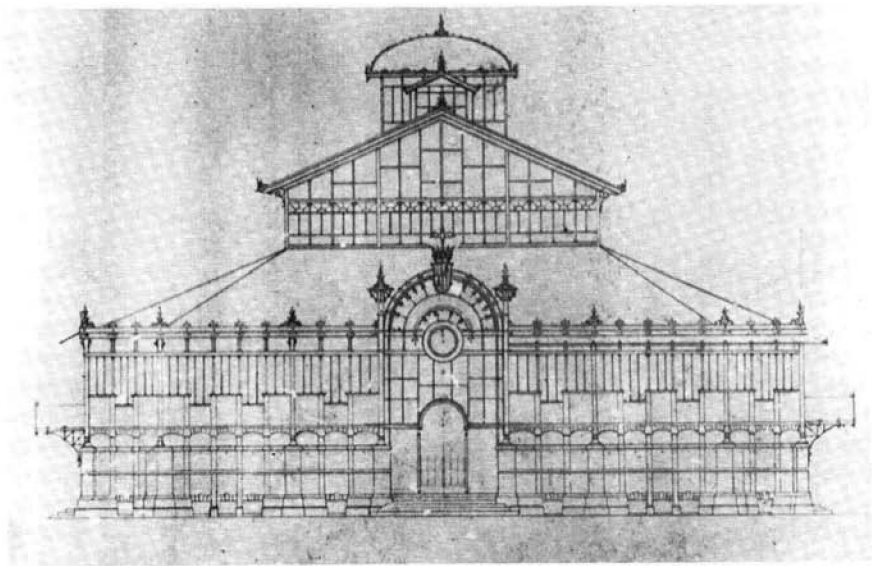
J. Aleñá: Plano del Anteproyecto
de Reforma de Palma. 1912.



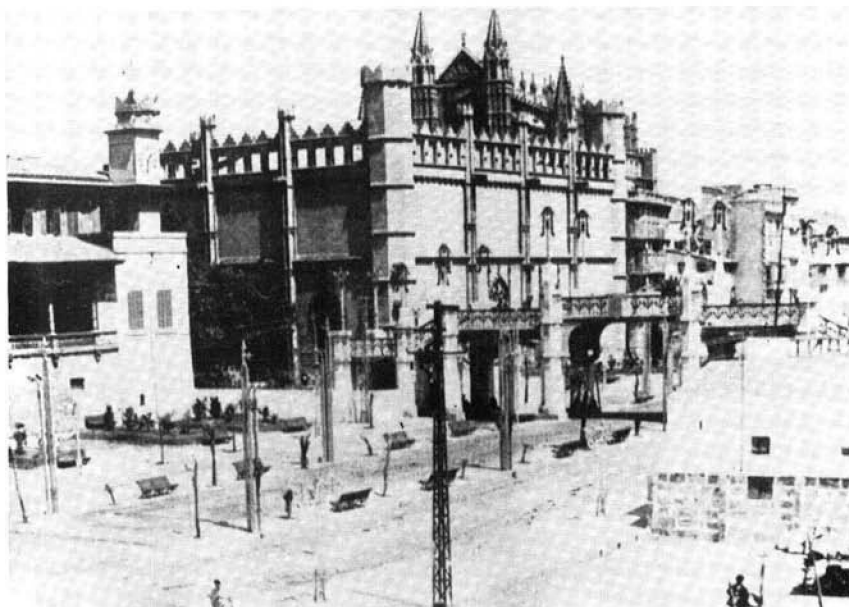
G. Bennazar: Plano del Proyecto General de Reforma de Palma. 1916.



G. Bennazar: Proyecto de mercado y urbanización de la plaza del Olivar.
1914.



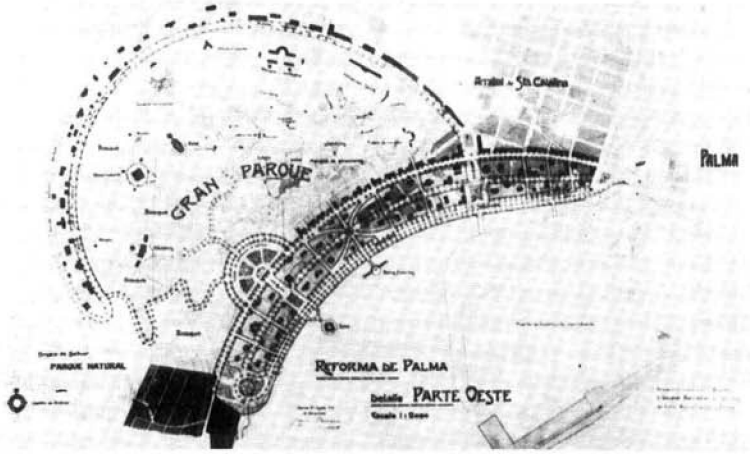
G. Bennazar: Proyecto del mercado.



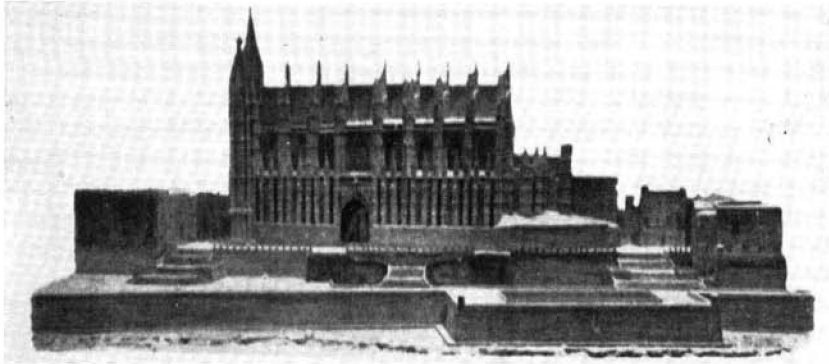
El Paseo de Sagrera durante la Exposición de Productos de Baleares, 1910.



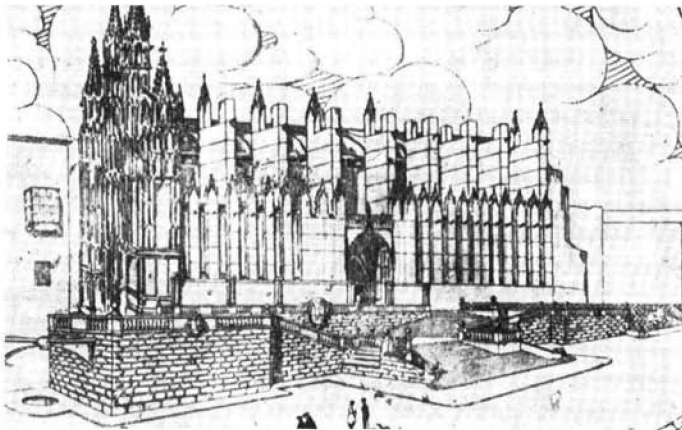
El Paseo de Sagrera antes de la demclición del Baluarte del Chacón.
(Foto Archivo J. Vila Coll)



G. Bennazar: Plano del Proyecto General de Reforma de Palma. Parte Oeste.



G. Bennazar: Maqueta correspondiente al proyecto de las escalinatas del Mirador.



G. Forteza y R. Masó: Proyecto de las escalinatas del Mirador.

Bennazar, si bien afirmaba que la propuesta de Pou era acertada, sin embargo la consideraba de poca envergadura, pues se limitaba a resolver unas necesidades muy a corto plazo. Así, aunque se atenía al proyecto vigente de Pou, proponía la adición de un nuevo puerto, al Este del anterior y frente a la catedral, para buques de gran calado. Este, a su vez, resultaba dividido en dos amplios recintos por un eje ligeramente curvado, permitiendo sendas entradas por el Suroeste y por el Este. La comunicación entre ambas zonas se realizaría por medio de canales abiertos en el espigón, lo que supondría la necesidad de utilizar puentes levadizos. Al antiguo puerto se le sustituía su primitiva función comercial por la turística, deportiva y de recreo.⁴⁶

Finalmente Bennazar, influenciado por el urbanismo inglés y más concretamente por las ideas de Howard, proyectaba a lo largo de una franja costera, comprendida entre el arrabal de Santa Catalina y S'Aigo Dolça, una ciudad jardín, suprimiendo todas las construcciones allí emplazadas, donde se ubicarían hoteles, chalets, entre extensas zonas ajardinadas. Junto al mar trazaba un paseo marítimo que, a través de la nueva vía de circunvalación, se prolongaba por la costa del Molinar hasta llegar al Portixol. La zona de Son Armadans, sin urbanizar, perfectamente enlazada con la ciudad jardín, se convertía en un gran parque en el que tenían cabida un zoológico, observatorio astronómico, bibliotecas, etc.

Una vez llevada a cabo la prolongación del ensanche, se hacía preciso enlazar esta nueva zona urbana con las ya existentes. Se contaba en primer lugar con las Rondas que, partiendo de la costa, circundaban el casco antiguo con un trazado en zig-zag, y en las que a su vez confluían las principales arterias del ensanche; estos paseos, que habían sido proyectados por Calvet con una anchura de cuarenta metros,⁴⁷ no eran alterados por Bennazar. Se creaba un nuevo acceso al núcleo antiguo por medio de la ya citada vía que unía la costa con la plaza de Santa Eulalia, a través de la calle del Mirador y Morey. Finalmente se conservaba la avenida de Antonio Maura, antigua comunicación entre la ciudad y el muelle, ensanchando su trazado, y se urbanizaba el Huerto del Rey, a costa de la demolición de las construcciones allí emplazadas.

En 1922 la "Liga de Amigos del Arte", constituida en Palma hacia 1912, "*para defender los monumentos que le dan carácter y para contrarrestar con una labor de dignificación artística la corriente desatada*

⁴⁶ M. Cases Lamolla al referirse al proyecto de Bennazar decía: "*Plausible y genial idea, que al sobrepasar la propia realidad, debe dejar camino trillado para una solución más modesta, pero factible*". M. CASES: *Op. cit.*, 87.

⁴⁷ Vid. B. CALVET: *Op. cit.*, 61.

del mal gusto de nuestra ciudad.⁴⁸ concibió la idea de construir unas escalinatas de acceso al portal del Mirador y plaza de la catedral, desde el plano superior de la muralla del mar. El Ayuntamiento encargó a Bennazar la redacción del proyecto,⁴⁹ el cual vendría a constituir una nueva comunicación entre la ciudad y el mar.⁵⁰

Bennazar proponía la realización de tres escalinatas. Dos de ellas, de catorce metros formando tramos de diez peldaños cada uno y con rellanos de cinco metros de anchura; en ellas desembocaba el tráfico de la calle del Palacio Real y el de la confluencia de las calles de San Bernardo y del Palau. La tercera, emplazada a la altura del portal del Mirador, tendría una anchura de ocho o nueve metros en sus inicios, bifurcándose después en otros dos ramales de anchura proporcionada. También era partidario de restaurar la muralla del Mirador, colocando una línea de almenas en la misma forma y sistema antiguo, es decir, a base de agujas de sillería con rellanos de mampostería.

Las obras fueron iniciadas inmediatamente, siendo interrumpidas en 1928,⁵¹ cuando únicamente se había realizado una tercera parte del proyecto, o sea, la escalinata situada junto al palacio de la Almudaina.

CONCLUSION

Llegado el momento de valorar el Proyecto de Reforma de Bennazar resulta oportuno exponer una serie de consideraciones.

En primer lugar, hay que señalar que este plan es producto, al igual que las propuestas anteriores de Roca y Aleñá, de una toma de conciencia por parte de la población acerca de la necesidad de remodelar el casco antiguo, cuestión un tanto relegada en la segunda

⁴⁸ *Por el decoro artístico de Palma*. Imprenta de J. Marqués Arbona. Sóller, 1926, pág. 10.

⁴⁹ Guillermo Forteza y Rafael Masó habían realizado un primer proyecto que fue aprobado por la Corporación Municipal en 1922. Llegado el momento de su ejecución, el Ayuntamiento acordó encargar otra propuesta a Gaspar Bennazar, por aquel entonces arquitecto municipal. Vid. *Explicación del proyecto de la Liga de Amigos del Arte aprobado por el Ayuntamiento en 1922*. En "Por el decoro artístico de Palma", págs. 7-9. Esta misma publicación (págs. 13 a 37) recoge también los artículos aparecidos en la prensa mallorquina en defensa de la propuesta de Forteza y Masó.

⁵⁰ Vid. G. BENNAZAR: *Memoria descriptiva del proyecto de construcción de las escalinatas del Mirador*, A.A.B., sin fecha, s/cl.

⁵¹ *Memoria de Secretaría del Ayuntamiento de Palma de Mallorca*, año 1928, pág. 40.

mitad del XIX, en que todos los esfuerzos se encaminaron al derribo de las fortificaciones y a la consecución del ensanche.

Su afán por resolver los problemas de la ciudad a largo plazo llevaron a Bennazar a redactar un plan inviable, dado su carácter utópico y poco conservador. Su realización hubiera supuesto una profunda alteración del núcleo antiguo, sin respetar zonas de importancia histórica o bien edificios de valor artístico y monumental, lo que explica que únicamente se materializaran los proyectos relativos a la Gran Vía Cort-Borne y a las escalinatas de la Seo, y aún de forma parcial.

No obstante su importancia radica en el hecho de que por primera vez se abordan los problemas de la ciudad antigua, no en forma teórica y parcial, sino apuntando soluciones globales en un plan que llegó a ser aprobado no sólo por la Corporación Municipal, sino también por la Superioridad. Los aspectos en él tratados, como por ejemplo la comunicación entre la parte alta y baja de la población, el mercado y la urbanización de la plaza del Olivar, la transformación del Huerto del Rey, serán posteriormente replanteados por Guillermo Forteza desde un plano casi exclusivamente teórico, y más tarde por Gabriel Alomar, quien, retomando toda la herencia anterior y aportando su personal visión del urbanismo, redactará en 1941 su *Plan General de Alineaciones y Reforma*.

MIGUEL SEGUÍ AZNAR

BIBLIOGRAFÍA

- ALOMAR ESTEVE, Gabriel: *La reforma de Palma. Hacia la renovación de una ciudad a través de un proceso de evolución creativa*. Imprenta Mossen Alcover. Palma, 1950.
- BENNAZAR, Maribel: *Gaspar Bennazar: S'Arquitecte*. Panorama Balear, n.º 97 Ed. Luis Ripoll. Palma, 1980.
- BORRÀS REXACH, Cristóbal: *Breve historia de la ciudad de Palma*, Sobre-tiro del "Corpus de Toponimia de Mallorca", de J. Mascaró Pasarius. Palma, sin fecha.
- CASES LAMOLLA, Manuel: *El nuevo puerto de Palma*. Imprenta Independencia. Palma, 1937.
- HOMAR, Antonia y BENNAZAR, María del Pilar: *Vida y obra de Gaspar Bennazar Moner*. En "Revista Balear", n.º 28 - 29. Palma, 1972.
- SEBASTIÁN, Santiago y ALONSO, Antonio: *Arquitectura mallorquina moderna y contemporánea*. Gráficas Miramar. Palma, 1973.
- SEVILLANO, FRANCISCO y POU, Juan: *Historia del puerto de Palma de Mallorca*. Gráficas Miramar. Palma, 1974.

SEGUÍ AZNAR, Miguel: *La arquitectura modernista en Baleares*. Ed. Cort. Palma, 1975.

SEGUÍ AZNAR, Miguel: *La arquitectura contemporánea en Mallorca (1899-1947)*. Palma, 1979 (Tesis doctoral inédita).

ZAFORTEZA Y MUSOLES, Diego: *La ciudad de Mallorca. Ensayo histórico-toponímico*. T. I. Antigua Imprenta Soler. Palma, 1953.

SIGLAS

A.A.B. : Archivo Arquitecto Bennazar.

A.M.P. : Archivo Municipal de Palma.

A.S.A.L.: Archivo de la Sociedad Arqueológica Luliana.