

Ciència i tècnica com a recursos. Les comunicacions

III Part: Les comunicacions (1939-1978)¹

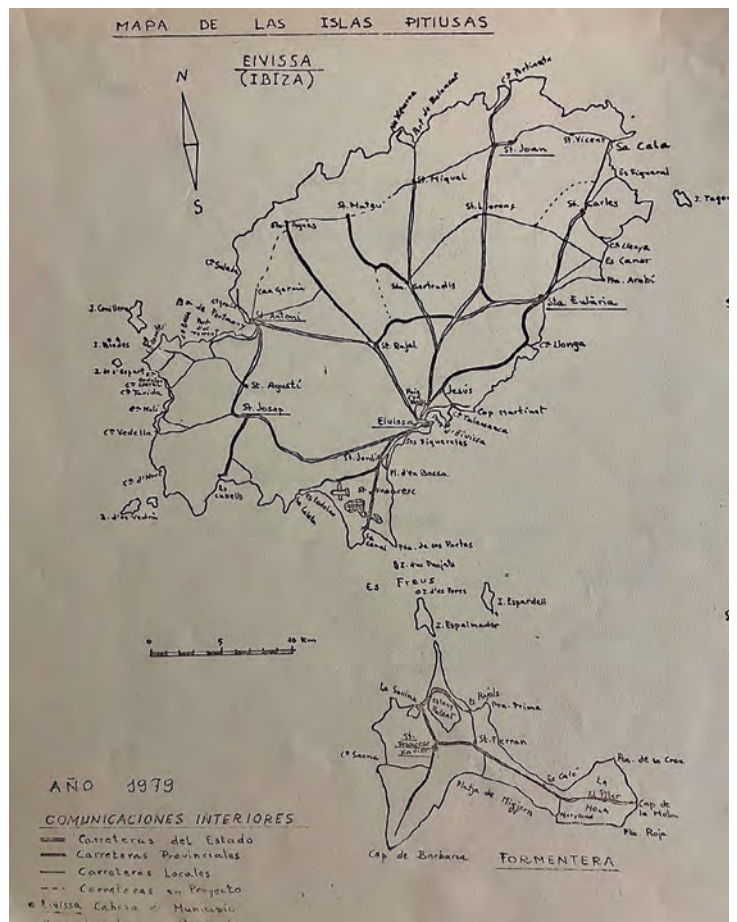
per Rosa Vallès Costa

El sistema de comunicacions està en íntima relació amb el model econòmic i territorial adoptat per la societat, que a les Pitiüses passà ràpidament d'una economia tradicional de base agrària a una altra de marcada per una economia de serveis, cada vegada més dependent de l'exterior. El sistema de comunicacions, terrestres i marítimes, fins ben avançat el decenni dels cinquanta és un clar reflex d'aqueixa societat tradicional, amb el pes d'una única ciutat i dos viles i les mútues relacions de dependència amb el camp que les envolta, constituït per tota la resta de l'illa d'Eivissa més Formentera. Les infraestructures de transport més modernes es plegaran a les exigències d'un mercat turístic en creixement exponencial, que reclama amb voracitat més i més serveis per aire, mar i terra.

Les comunicacions terrestres

La xarxa viària a l'illa d'Eivissa presentava encara ben avançats els anys seixanta del segle XX, una disposició radial, amb origen a la ciutat, malgrat la previsió, decenni enrere, d'una ruta transversal de Sant Antoni de Portmany a Santa Eulària des Riu per Sant Miquel de

Xarxa de carreteres. La xarxa viària terrestre a l'illa d'Eivissa presenta una disposició radial, amb centre a la ciutat i de Vila als pobles, complementada per les noves vies transversals.



Balansat i Sant Joan de Labritja. Aquest sistema responia al peculiar poblament i l'ordenació territorial tradicional, basats en una sola ciutat (Eivissa, popularment *Vila*) i dues viles: Sant Antoni de Portmany a ponent i Santa Eulària des Riu a llevant, amb un important volum de població rural dispersa. Formentera, per la seua configuració allargassada i habitada per una població rural, quasi totalment dispersa, tenia una sola via important, en sentit lineal d'oest a est: de l'embarcador de la Savina a la Mola,

al far de Formentera. Però la progressiva concentració urbana als caps de municipi i l'aparició de nuclis turístics al litoral anirien canviant aquest disseny inicial.

Dibuixant la xarxa

La primera carretera és la d'Eivissa a Sant Antoni de Portmany, del segle XIX; estava acabant-se de construir quan arribà a Eivissa per primera vegada l'arxiduc Lluís Salvador d'Àustria (1867). En el primer terç del segle XX, s'hi afegiren la de Sant Josep de sa Ta-

1. Tercera i última part del capítol 5 del darrer volum d'*Història de la Ciència a les Illes Balears* (VI, 1939-1978), que resta sense publicar però amb perspectives d'anar endavant. Hem modificat l'ordre d'alguns paràgrafs i afegit alguns aclariments, ja que les comunicacions estaven també tractades en els períodes històrics corresponents als dos volums anteriors d'HCIB (IV: segle XIX fins a la Restauració, 2011; i V: de la Restauració a la Guerra Civil, 2015).



Es camió. Aquest mitjà de transport, introduït els anys trenta, seguia en servei ben avançats els cinquanta. *Es camions* feien la ruta a Sant Antoni de Portmany, a Santa Eulària des Riu - Sant Carles de Peralta i a Sant Josep de sa Talaia. A Formentera es camió d'en Palla feia el trajecte de la Savina a la Mola.

laia, la de Sant Miquel de Balansat, la de Sant Miquel a Sant Carles de Peralta, la de Santa Gertrudis i Santa Eulària; i, a Formentera, la de la Savina a la Mola. La via de Sant Josep de sa Talaia a Sant Antoni de Portmany, subhastada el 1924 i iniciada al començament dels anys trenta, no es reprengué ni s'acabà fins al decenni dels quaranta. La postguerra aniria obrint enllaços a indrets més aïllats i montuosos, com la via des Cubells, al litoral de ponent del municipi de Sant Josep, acabada el 1957, i la de sa Cala de Sant Vicent, a l'extrem nord-oriental de l'illa. Aquesta última tenia dos variants, una sortia de Sant Joan de Labritja, cap del municipi, que iniciada durant el decenni dels trenta entrà en servei en els primers seixanta; l'altra, oberta en els anys quaranta, sortia de Sant Carles de Peralta i resseguia l'anomenat camí des Fil (en referència a la línia telegràfica que connectava amb Mallorca). La

primera via transversal que uní directament les viles de Sant Antoni de Portmany amb Santa Eulària des Riu, de 7 m d'amplària, sortia de Sant Rafel de Força per arribar a la cruïlla de la carretera de Sant Joan i seguir fins a Santa Eulària.

Les primeres carreteres tenien la funció de comunicar la ciutat amb les àrees rurals més dinàmiques, per estimular la producció agrària i forestal i facilitar-ne la sortida a l'exterior pel modern port d'Eivissa. Les noves vies locals complirien l'objectiu d'unir els diferents nuclis de població i connectar les carreteres asfaltades existents amb les zones turístiques de les cales de ponent (municipi de Sant Josep) i de llevant (municipi de Santa Eulària); aquestes noves vies dels anys cinquanta serien d'una amplada de 5 a 7 m. La política de comunicacions terrestres va facilitar la materialització del doble enllaç amb sa Cala (cala de Sant Vicent o cala Ma-

ians), que pogué sortir de l'històric aïllament per via terrestre (durant segles, la relació de sa Cala amb la ciutat havia estat marítima), i la construcció d'un tram de la primera transversal, ja prevista en el Pla general de les carreteres de l'estat de 1887, el de Santa Gertrudis de Fruitera a Sant Llorenç de Balàfia, ara prolongant-la fins al nucli turístic des Canar, a la costa de llevant del municipi de Santa Eulària.

Es projectà una nova transversal del nord, des de Corona a sa Cala, i s'iniciaren les obres; però en acabar la dècada de 1970, encara faltaven alguns dels trams programats (els de Sant Antoni de Portmany a Santa Agnès de Corona i el de Sant Mateu d'Albarca a Sant Miquel de Balansat). També havia sortit a subhasta la conversió en carretera del primer tram del camí Vell de Sant Mateu, des des Puig d'en Valls a Sant Mateu d'Albarca, que connectaria amb la transversal Sant Antoni - Santa Eulària. I el 1976 s'inaugurà el primer cinturó de ronda de la ciutat d'Eivissa, partint del passeig marítim (carretera de Sant Joan) per enllaçar amb l'avinguda d'Espanya (carretera de Sant Josep).

El sistema viari depèn del model de desenvolupament territorial i de la formació social, aquí ja clarament bolcada cap a una economia de serveis. Les noves vies asfaltades modificaven la xarxa tradicional, arribaven fins a les urbanitzacions litorals i posaven en contacte directe els diferents nuclis de població. La disposició de les noves vies de comunicació, sumades a l'antiga xarxa radial, començaren a dibuixar una xarxa ortogonal, amb carreteres transversals de nova planta que permetien un desplaçament còmode i ràpid al llarg i ample de l'illa. Llavors s'iniciava una urbanització de baixa densitat per tot el territori pitiús, que requeria infraestructures i serveis urbans, exigits cada vegada amb més força. Així, aquest sistema viari exercia un triple paper en l'àmbit territorial: feia accessible tot el territori, facilitava la connexió productiva i alhora es desenvolupava també com a activitat productiva.

Aspectes tècnics

Les carreteres principals tenien, inicialment, l'afermat de macadam o una consolidació del sòl natural. El pas dels carros deixava profundes roderes que feien incòmoda i perillosa la circulació. El 1954 començava l'asfaltatge de la carretera de Sant Antoni de Portmany, que acabà el 1957. Però el 1958 només s'havien pavimentat 37 km a tota l'illa d'Eivissa. El 1962 l'asfalt arribava a Santa Eulària des Riu i es començava a Sant Josep de sa Talaia, enllaçant amb la plaça del poble, s'Arraval. Entre els anys 1960 i 1970 s'estengué a la resta de carreteres. A Formentera, cap carrer o plaça de poble encara no tenia asfalt, el 1966 s'inicià l'asfaltatge de la Savina a la Mola. Per a la pavimentació asfàltica total de les carreteres pitiüses s'hauria d'esperar deu anys més, amb constants interrupcions per falta de matèria primera. Inicialment, aquests paviments asfàltics eren ròncecs tractaments superficials, amb un o dos recs d'asfalt i una o dues capes de graveta. Més tard, quan va entrar en funcionament el laboratori de control i assaig a Palma, es començaren a aplicar aglomerats o formigons asfàltics (LLAUGER, 1996: 59).

Els anys seixanta, els camions i els motocarros van anar desplaçant els carros de les feines de transport d'àrids i mercaderies cap als nous centres turístics. Els primers camions havien aparegut els últims anys de 1950; no tenien bolquet, s'havien de carregar i descarregar a palades. Aviat n'arribaren d'altres de més petits i pràctics. L'asfaltatge de baixa qualitat de les carreteres suposava una incomoditat i un risc per als animals de tir, d'altra banda, l'augment del trànsit motoritzat va accelerar la desaparició dels carros. El registre de vehicles del municipi de Sant Josep entre 1960 i 1964 constata una disminució del nombre d'animals de tir, de carros i de bicicletes, per contra, augmenta el nombre de cotxes i apareixen els primers camions i tractors (RIBAS, 2013: 41).

Quant a la jerarquia de la xarxa viària a la fi de 1978, en acabar el



Carretera de Santa Eulària (els dos ponts). El riu de Santa Eulària ha obligat a la construcció de dos ponts moderns, ja que el vell, dels primers anys del segle xx, va esdevenir insuficient pel fort augment del trànsit avançat el segle.

període que ens ocupa (VALLÉS, 1983), hi havia carreteres de l'estat, a càrrec del govern de Madrid, carreteres provincials, a càrrec de la Diputació Provincial, i carreteres locals, a càrrec dels respectius municipis (que podien rebre subvencions dels nivells superiors), a més d'una densa xarxa de camins i senderes que restaven a cura dels veïns. A la Pitiüsa major, eren carreteres de l'estat (primer ordre o nivell) les aprovades en el segle XIX i que conformaven la xarxa radial des de la ciutat d'Eivissa als nuclis principals: la de Sant Antoni i la de Sant Joan (fins a Portinatx), amb la variant a Santa Eulària i Sant Carles; també la de Sant Josep a Sant Antoni i la de Sant Miquel (que sortia de la de Sant Joan per Can Clavos). A Formentera era també estatal la via de la Savina a la Mola.

Les carreteres provincials, o de segon ordre, eren les obertes en els primers decennis del segle XX, més la de ses Salines: carreteres de la ciutat d'Eivissa a Sant Jordi i ses Salines, amb el ramal a l'aeroport, i la de Santa Eulària per Jesús; també la transversal des de Sant Rafel de Força fins enllaçar amb la de Sant Joan i Santa Eulària, i la de

Sant Josep as Cubells, així com les vies de Santa Gertrudis a Sant Mateu i la de Sant Rafel a Corona (Santa Agnès). A aquestes dues últimes, i a la de Sant Joan a Portinatx, aprovades els anys vint, però realitzades molt posteriorment, eren els veïns qui havien fet els jornals i pagat els materials necessaris per avançar-ne la construcció, que l'estat abonaria en certificar-se les obres. També a la carretera de l'aeroport hi treballaren molts particulars, com recorda Ernest Ramon (2000: 92). A Formentera era provincial la via de Sant Francesc Xavier al cap de Barbaria, però en l'últim tram (que entrà en servei el 1972) fins arribar al far, era local; també eren locals la variant a Cala Saona i la que anava del port de la Savina a Sant Ferran de ses Roques passant pes Pujols i vorejant els estanyes saliners.

Les comunicacions marítimes: els ports d'Eivissa, Sant Antoni de Portmany i la Savina

Des del punt de vista administratiu, el decret de 26 d'abril de 1939 es creà la Comissió Administrativa de Ports a càrrec directe de l'Estat (CAPE; CAOSPE el 1958 i



Cotxes *versus* carros. L'asfaltatge de les carreteres va dificultar els desplaçaments en carro, que ràpidament van deixar pas als cotxes. (Foto Hans Wilko Heissenberg, publicada per M. Davis a *Eivissa, l'illa d'un temps*, treta de l'EEIF).

CAGP de 1963 a 1992). En el decret de 1939, del grup de ports d'Eivissa, els d'Eivissa i la Savina (Formentera) eren classificats d'interès general i el de Sant Antoni de Portmany tenia la consideració de port de refugi. Un nou decret de 5 de juliol de 1946 rebaixà els ports de la Savina i Sant Antoni de Portmany a interès local, però el 1961 se'ls retornà la categoria de ports de refugi; el d'Eivissa sempre ha estat considerat d'interès general (SOLER, 1996: 183-184). Els serveis estrictament portuaris s'incrementaren amb els de senyals marítims i costaners pel decret de 28 de juny de 1957. En l'àmbit provincial, Eivissa era el segon port de les Balears, després del de Palma, amb un important moviment comercial i de passatgers.

Port d'Eivissa

Al llarg de tot el període històric que s'allarga des dels inicis fins a la dècada dels setanta, port i ciutat han format una entitat indestruïble, íntimament integrada. El port d'Eivissa era una àrea urbana plenament viscuda, porta a l'exterior, zona de treball i d'esbarjo, que com-

binava harmoniosament la necessitat de contacte amb l'exterior i els intercanvis entre els mateixos habitants. A l'espai portuari coexistien l'activitat comercial i pesquera; les drassanes, els llaüts i les motonaus amb els vapors de línia; determinades celebracions festives i activitats lúdiques amb elements simbòlics i habitatges urbans. Era lloc de trobada ciutadana i aparador d'un ampli ventall de tipus humans, tant locals com forasters.

Des del punt de vista de la concepció humana illenca, les coses, de fet, no canviaren gaire amb les successives lleis de ports i la constitució de la zona litoral de servei a càrrec de l'administració central per a operacions de càrrega i descàrrega, dipòsit i transport de mercaderies, circulació de persones i vehicles, a més del control duaner. El port era una àrea oberta a tothom. Molls i andanes eren els carrers preferits d'eivissencs i visitants, amb una presència humana permanent i constant, sobretot en les nits caloroses de l'estiu.

Les modernes infraestructures portuàries són del primer decenni del segle XX. La construcció seguí el

Projecte general de millora del port d'Eivissa d'Emili Pou de 1880, les fases aprovades es donaren per acabades el 1912; són el dic d'abric (*es Muro*) que protegeix la zona sud del port amb els diversos molls i andanes, i a llevant els dics que tanquen la badia d'Eivissa i la separen de la de Talamanca. Aquest aspecte es va mantenir fins als anys setanta, amb poques modificacions a la ribera sud al llarg de seixanta anys. Les diverses actuacions portuàries tenien a veure amb dragatges, sistemes d'enllumenat, reparació dels dics construïts i millora de la seguretat de l'espigó del dic –amb una barana–, refermament de les andanes, oficines administratives, i altres accions similars per millorar la zona de servei. De fet, bàsicament eren obres de manteniment, sense cap canvi notable del paisatge portuari ni de la superfície del mirall d'aigua de la badia d'Eivissa. Els dragatges del port eren una necessitat constant per les contínues aportacions de sediments pels torrens.

Des dels anys cinquanta se succeeixen importants obres de millora. Primer, l'augment de l'eslora dels bucs obligà a prolongar el contramoll o martell; les obres duraren de 1954 a 1957. Posteriorment, en la dècada dels seixanta, el contramoll va ser dotat d'un cobert (1963) i una estació marítima; i es començà a estudiar l'aprofitament de la ribera nord de la badia d'Eivissa, ocupada per un espai de prat i aiguamolls (*es Prat*), sota el concepte de projecte de sanejament. És també a partir dels anys seixanta que les exigències de la dedicació al turisme de masses començaren a canviar el panorama portuari, inicialment de manera relativament mesurada. El 1965 s'iniciava a la ribera nord el moll pesquer de palplanxes, segons projecte de Soler, en el qual treballaren tres anys; les instal·lacions incloïen una llotja i altres serveis per als pescadors, que es veieren desplaçats des del moll de la Consigna cap a ponent de la ribera nord, vora la carretera a Sant Joan i Santa Eulària, entre el Club Nàutic i enfront d'un pantalà

provisional per a la descàrrega de combustibles.

Les noves necessitats de serveis modificaven així l'àrea portuària de llevant, vora el dic de protecció (*es Muro*) i la zona de *sa Riba*. Amb la marxa dels pescadors, tot el moll interior podia quedar per al trànsit mercantil, després d'un dragatge general entre 1969 i 1970. El 1974 va desaparèixer definitivament el petit avarador per a barques de pesca i les dues barraques per a la llotja del peix que eren a la part interior del port; en el seu lloc, es va recreïxer el moll de la Consigna per tal d'adaptar-lo als moviments portuaris del nou sistema *roll-on / roll-off* o de transbordadors. S'emprengheren les obres per dotar el port de tocons per a aquest servei, el 1976 s'inicià una dent *ro-ro* i el 1978 un moll per a trànsit *ro-ro* suportada per l'espigó de descàrrega de combustibles, amb un nou dragatge per admetre bucs transbordadors de càrrega pura o mixtos de passatge i càrrega. En la dècada dels setanta també varen desaparèixer les petites motonaus de cabotatge, en consolidar-se el sistema de transbordadors en substitució dels antics motovelers.

Devers els anys seixanta, davant el fort creixement de la demanda de combustible, la companyia Campsa havia obtingut la concessió d'unes canonades per a la descàrrega de combustibles, que fins en aquell moment es feia a mà en bidons metàl·lics al mateix moll. L'obra consistí en uns ducs d'alba suportats per un entramat de fusta, un pantalà provisional que va estar en servei deu anys, entre 1966 i 1976. La mateixa administració actuà davant de la inadequació de les instal·lacions, tan properes a la població, quan va fracassar l'intent de dur-les a sa Caleta el 1972 per l'oposició popular, per raons ambientals i de conservació de patrimoni material. Al mateix lloc es construí un espigó per a la descàrrega de combustibles juntament amb un moll adossat al dic. Les obres duraren de 1972 a 1975, l'any següent es desmantellava el moll i les primeres instal·lacions de Campsa; les noves han tengut una llarga utilització i



Port d'Eivissa. Les primeres obres del modern port d'Eivissa facilitaren el trànsit de passatgers i mercaderies sense grans modificacions en el mirall d'aigua de la badia. Ampliació des Martell, 1956, amb el *Manolito* i taxis esperant.

han donat lloc a una àmplia àrea de molls comercials. Fou el primer impacte paisatgístic important sobre la badia i el mirall d'aigua.

També els anys seixanta, es va concedir llicència per a una marina o port esportiu, amb el nom d'Eivissa Nova. La llicència duia la concessió dels terrenys guanyats a la mar a la ribera nord de la badia d'Eivissa, per tal d'urbanitzar-los. Prèviament, l'Ajuntament havia estat autoritzat a reblir quasi 300.000 m², as Prat i davant ses Feixes, acció realitzada entre 1965 i 1970; anaven des del revolt de la carretera de Sant Joan (al lloc conegut com sa Casa Vermella) fins a s'Illa Plana. També es modificà el límit de ponent de la badia (carretera de Sant Joan), amb la construcció d'una zona de serveis –guanyada a la mar– i la instal·lació del trànsit a Formentera, amb la seua estació marítima. La realització del projecte de marina, amb instal·lacions per a embarcacions d'esbarjo, amb dàrsenes i espigons, s'inicià el 1970 i tengué un impacte molt fort sobre la badia, continuat

amb llicències posteriors, ja que al llarg de quatre accions consecutives i per diferents concessionaris s'aprofitaria tota la ribera compresa entre el nou port pesquer i l'illa Plana (SOLER, 1996: 219-221). Ja, en anys posteriors al període que ens ocupa, les obres del dic des Botafoc i molls adjacents a s'Illa Grossa acabaren de modificar la imatge i utilització de l'espai portuari.

Port de Sant Antoni de Portmany

L'avantprojecte del port de Sant Antoni fou aprovat el 31 d'agost de 1939. El 1942, es remetia a la superioritat el projecte de dic d'abric de la punta d'en Xinxó, de 300 m de llargària i, prèviament a la seua aprovació i la dels dragatges, s'hagué de fer el sondeig geològic. El juliol de 1946 es declarà port de refugi de pescadors i les obres anirien a càrrec de l'estat (CASTELLÓ, *El Pitiuso*, 1946: 9; 1948: 24 i 1970: 8). Una vegada acabada l'obra, el 1967, la balisa del morro del dic d'abric substituï el senyal del far de ses Coves Blanques, ja ofegat pel creixement urbà de la vila.



Port de la Savina. Port de refugi, de passatgers i mercaderies entre les dues Pitiüses, la Savina va tenir unes precàries instal·lacions fins ben avançat el segle xx. Postal de 1973.

Port de la Savina (Formentera)

La configuració del port de la Savina, a Formentera, entre els anys 1940 i 1970, neix de prolongacions successives d'uns primitius dics d'escullera de principi de la centúria, que sortien de l'illot de la Savina (on hi ha el far). Un dic de 50 m unia l'illot a terra ferma tancant el freu i protegint de temporals del quart quadrant; l'altre anava paral·lel a la costa. En conjunt, arreceraven precàriament una superfície de 3,5 ha. Declarat d'interès general el 1928, quatre anys després s'aprovà un projecte no dut a terme per dificultats econòmiques i que restà limitat a dragatge i reparació dels dics. La Salinera va tenir també el seu embarcador particular per a la càrrega de la sal, que enviava a sa Canal d'Eivissa.

El Pla d'Obres públiques de 1941 incloïa l'ancoratge de la Savina. Es feren nous estudis, sense resultat efectiu fins al 1959 en què s'aprovà el projecte d'Enrique Alonso que prolongava el dic de 50 m a 75 m, amb una solució de paret vertical. Les obres s'allargaren en el temps; primer només s'arribà a 60 m, fins que amb un nou projecte de Soler, el 1965, s'aconseguí prolongar-lo fins als 94 m. Una vegada assolit l'abric, entre 1964 i 1974, es passà a regularitzar la zona de servei, es

disposà el moll de ribera, les pavimentacions, l'enllumenat elèctric, un porxo davant la zona d'immobles, diversos edificis per a serveis i altres instal·lacions portuàries, com ara una caseta per a la conservació del peix, una rampa varador i l'assegador de xarxes (SOLER, 1996: 223-225). Però l'ampliació de 1977-1978 aixecà polèmica, va canviar dràsticament el port i afectaria les instal·lacions de la Salinera, que acabarien per desaparèixer.

Les primeres barques que feien el transport de passatgers i mercaderies entre les Pitiüses eren balandres o motonaus de fusta com la Cala Savina (Eivissa 1926) propietat de la Unió Marítima de Formentera SA, fins al 1950 que la substituï el Manolito. El 1963 es constituï l'empresa eivissenca Naviliera de Formentera SA., (operativa fins al 1989) per al servei de la línia entre Eivissa i Formentera amb noves embarcacions (Damiana Sanz, Palomita/Tanit després, San Francisco i La Sabina). Algunes d'aquestes històriques embarcacions de càrrega i passatge són el Manolito, la Damiana Sanz, Tanit, la Joven Dolores o el Ciutat de Formentera.² En els darrers anys sei-

2. Per exemple: el Manolito, de fusta, fet a

xanta arribarien nous vaixells de ferro, més ràpids i de major capacitat, que substituïren els anteriors. El 1977 es crea la Marítima de Formentera.

Els fars

L'enllumenat marítim té una gran importància com a guia de la navegació en un arxipèlag de difícil singladura. La condició d'illes va comportar que els fars de les Pitiüses fossin projectats ja des del primer pla decimonònic. Així s'havien anant aixecant els des Freus (illa des Penjats, illa des Porcs o d'en Pou, a més de l'abaliment del freu Gros, que, projectat el 1966, entrà en servei dos anys després), els dels ports d'Eivissa (es Botafoc, dic d'abric) i de Sant Antoni de Portmany (sa Conillera, ses Coves Blanques, substituït després per una balisa a la punta d'en Xinxó), els dels illots de Ponent (balises des Vedrà i na Bleda Plana, posteriorment fars), costa nord-oriental i septentrional (Tagomago –que substituï el far de la punta Grossa– i es Moscarter, el més modern de les Balears, inaugurat el 1977). A Formentera, els de la Mola (projecte d'Emili Pou de 1859, aprovat el 1860 i acabat el 1861), del cap de Barbaria –inaugurat el 1972–, a més de la balisa de s'Espardell.

De les primitives llànties d'oli i parafina es passà als llums de petroli i vapor de petroli a pressió i s'introduïren les llànties de gasolina per incandescència; posteriorment alguns fars s'electrificaren. Els anys vint s'havia iniciat el procés d'automatització dels fars amb sengles

Vigo el 1925, inicialment embarcació de pesca, comprat el 1950 i adaptat al servei entre les Pitiüses, màquina de vapor de 50 HP, substituïda per motor diesel amb una potència de 120 HP, va perillar el 1960 a Formentera; la Damiana Sanz, motonau de fusta, Vinarós 1942, de pesca, 1963 comprada per UMF i reformada, en línia fins als darrers 60; la Tanit, Barcelona 1967, dos motors de 650 CV, l'embarcació més ràpida; la Joven Dolores, de fusta, Tarragona 1965, comprada per Josep Serra Ferrer, Formentera, UMF, 2 motors de 230 CV; el Ciutat de Formentera, balandra de fusta, Eivissa 1941, propietat d'UMF.

equips automàtics de gas amb sistema Dalen, a Eivissa en els fars des Penjats (1929) i d'en Pou (1935). Però va quedar interromput per les guerres i no s'hi tornaria fins al decenni de 1960; primer s'aplicà al de Tagomago en 1963, seguit del de sa Conillera el 1971. El sistema pren el nom del seu creador, el suec Gustaf Dalen, Premi Nobel de Física en 1912, que va inventar un acumulador no explosiu d'acetilè, capaç d'absorbir grans quantitats d'aquest gas, cosa que va permetre encendre i apagar de manera automàtica la flama de les llànties al solpost i a sol ixent; aquesta innovació tècnica suposà la creació d'un pla específic per a les Balears –redactat en 1924– i la implantació d'una sèrie de fars i balises en illots de difícil accés, com es Vedrà, na Plana de ses Bledes i s'Espardell. Els anys 1960-1980, s'introduïren instal·lacions mogudes per la pressió del gas acetilè i dotades de camisetes com els sistemes Dalen, cosa que permeté la reducció d'òptiques, i amb la vàlvula solar va fer possible la completa automatització dels senyals i retirar el personal dels illots.

El Pla de Senyals Marítims de 1967 modificà l'aparença dels fars existents (la Mola o far de Formentera, els des Freus, Tagomago, sa Conillera i ses Coves Blanques), en creà d'altres (cap de Barbaria –de projecte molt anterior–, es Moscarter), convertí balises en fars (illots de Ponent) i en creà o modificà d'altres (dos a la costa de Formentera –sa Roca Plana A i B– i s'Espardell; as Freus –baixos des Porcs i des Penjats, es Dau Gros–; i cap d'Albarca a la costa nord eivissenca). Va assenyalar la necessitat de recreixen les torres de molts dels fars existents, com el de Tagomago, i la construcció d'unes torres noves més segures; també acordà la identificació diürna d'alguns fars mitjançant bandes, franges, en escaquer o espirals, com ja s'emprava a l'estranger, i en canvià l'aparell òptic i el fanal. Es Moscarter fou el primer far balear a estrenar un nou sistema d'enllumenat elèctric mitjançant llànties de feix segellat; és



L'estany Pudent de Formentera va acollir durant uns anys una base d'hidroavions.

el típic far dels anys setanta, dissenyat per a un funcionament automàtic des de bon principi, per tant, no inclou el tradicional edifici per als faroners i família. Des de la seua inauguració el manteniment ha estat a càrrec dels tècnics des Botafoc.

Les comunicacions aèries

La prioritat de guanyar la guerra i, després, la prevenció del conflicte mundial, van fer que els únics avenços aplicats a les Pitiüses fossin els relacionats amb l'armament i la defensa. A Eivissa s'instal·là una nombrosa guarnició militar: un regiment d'infanteria al Castell, una agrupació d'artilleria (a la ciutat) i una sèrie de bateries a punts estratègics del litoral. A Formentera hi hagué una base d'hidroavions a l'estany Pudent, un destacament militar i un campament de presoners, sa Colònia (1940-1942), prop de l'embarcador de la Savina. La base d'hidroavions, que es mantingué fins als darrers anys cinquanta, comptava amb una estació

de previsió de vol que recollia dades meteorològiques (VILÀ-VALENTÍ, 1953). L'actual aeroport d'Eivissa té origen en un petit aeròdrom de campanya improvisat durant la Guerra Civil vora la platja des Codolar, d'on prengué el nom. En la postguerra, les precàries instal·lacions es mantengueren com a aeròdrom militar d'emergència, amb escassa utilització. En la dècada de 1940 hi hagué dos projectes per crear l'aeroport d'Eivissa i habilitar-lo per a l'aviació civil, amb tres pistes disposades en triangle, de 1.300 m, 1.200 m i 1.000 m respectivament.

Aeroport des Codolar

La infraestructura dels transports es veié notablement ampliada amb la posada en marxa de l'aeroport que connectà les Pitiüses primer amb la Península i amb Europa després, i va fer possible el turisme massificat, a costa d'unes bones terres agrícoles, expropiades per a les successives ampliacions. Per ordre ministerial de 13 d'agost de 1949, es creà oficialment l'aero-



La successiva ampliació de les precàries pistes inicials, atracció per als veïns, va permetre passar d'uns pocs milers de passatgers a més de milió i mig dos decennis després. (Foto Josep M. Subirà, AISME.)

port des Codolar per al trànsit aeri civil nacional complet i internacional de turisme i escales tècniques de trànsit internacional. No tenia ni carretera d'accés i, com a ajuda a la navegació, només disposava d'una mànega de vent (anemoscopi) i una petita emissora de ràdio ECV1; completaven les instal·lacions uns petits barracons de fusta. Davant unes instal·lacions tan precàries, dos anys després, es tancà el trànsit aeri (OM de 7 de juny de 1951). Finalment, el novembre de 1954, es declararen d'urgència les obres d'ampliació de l'aeroport des Codolar, amb la finalitat d'accelerar els tràmits d'expropiació de terrenys; poc abans, alguns municipis i industrials hotelers havien pagat la reparació del camí que donava accés a la pista.

Els treballs s'iniciaren l'estiu de 1958. Començaren amb la reposició dels barracons per tal d'instal·lar-hi els serveis de l'aeroport i una petita sala d'espera. La pista era de terra compactada, d'uns 800 m de llargària, que esdevenia inutilitzable quan plovia. Poc abans, l'1 d'abril de 1958, la companyia Aviaco havia iniciat els vols comercials Eivissa-Palma i Eivissa-Barcelona, amb avions bimotors d'hèlix Bristol 170. El 10 de juliol del mateix any, Iberia ofería vols a Barcelona i València en

els seus DC-3, tres vegades a la setmana, que posteriorment ampliaria fins a Madrid amb escala a València. La primera pista asfaltada, amb una longitud de 1.180 m, s'inicià l'estiu de 1960 i es finalitzà els primers mesos de l'any següent. També s'aixecà una torre de control: el fanal, el pupitre i part de l'instrumental procedien de l'aeroport mallorquí de Son Bonet. L'octubre de 1961, l'aeroport quedà reobert al trànsit nacional. Uns petits incidents agilitzaren les obres d'ampliació de la zona de rodament fins als 2.000 m de llargària per 45 m d'amplària, per donar cabuda a màquines de propulsió a doll; les obres es feren durant 1962-63 i es construí un centre de transmissions.

Aviat les companyies aèries començaren a operar amb avions de reacció, cosa que exigia moltes millores en les instal·lacions. I el 1964 l'aeroport feu un gran salt qualitatiu en l'aspecte tècnic: s'hi instal·là un radiogoniòmetre de VHF (ona ultracurta) a la torre de control i un radiofar vora el poble de Sant Jordi, i s'expropiaren nous terrenys per ampliar la pista a 2.800 m. Per primera vegada s'abalísà la pista d'enlairament i aterratge, també s'il·luminà la plataforma d'estacionament d'aeronaus per poder operar de nit. Paral·lelament, l'estiu

de l'any següent s'inicià la segona terminal de passatgers "provisional": un edifici senzill amb una àmplia pèrgola, jardins amb una sènia i tres portals a imitació dels de les feixes.

Les diverses obres maldaven per dotar l'illa d'un aeroport internacional, però no tenia duana, la qual cosa obligava les companyies europees a fer escala a Mallorca per al control de passaports i duana; les espanyoles Spantax i Tassa solien realitzar el trasllat dels turistes fins a Eivissa. La primera companyia xàrter internacional va ser l'alemanya LTU, amb avions Fokker 27, que volaven de Düsseldorf a Eivissa, amb escala a Mallorca (1964). Aquest mateix any, Aviaco començà a operar la línia Palma-Eivissa amb avions més moderns, amb capacitat per a 91 passatgers. L'hivern de 1965 s'inicià la instal·lació d'un sistema d'aterratge per instruments (ILS), la construcció de la central elèctrica, del centre d'emissors i una nova torre de control. Prèviament, la carretera d'accés a la terminal s'havia asfaltat de nou i eixamplat fins als 12 metres. Entre 1960 i 1966 s'asfaltà la pista i s'habilità per a ús nocturn. Els dipòsits de Campsa al port garantien el subministrament de combustible.

Finalment, el 1967 l'aeroport des Codolar és classificat de primera categoria, s'obrí al trànsit internacional directe també el 1967 i s'instal·là el radiofar del cap Martinet. La British Caledonian establí una línia regular amb Anglaterra. Entre 1970 i 1971 es construí una nova terminal, l'estació modular de trànsit no regular, per rebre vols xàrter, successivament reformada i adaptada. Aquesta terminal assumí tota mena de trànsit el 1974 i l'antiga va ser destinada a serveis administratius i bloc tècnic. Alhora, també es construïa la central elèctrica i la xarxa de distribució. Les obres es feren dins del II Pla de Desenvolupament, incloïa millores en l'estacionament d'aeronaus, pista de rodatge, tallers i espai per als bombers.

Al llarg de la dècada dels setanta, hi hagué noves ampliacions

de l'estacionament d'aeronaus, es finalitzà l'actual torre de control, es construí un nou accés a la terminal i s'adaptà la pista per a avions cada vegada més grans. El trànsit aeri havia crescut molt ràpidament: de 15.000 passatgers el 1964, passà a superar el milió el 1971 i el milió i mig el 1973, triplicant el trànsit marítim de passatgers, només important en els mesos punta del turisme (juliol i agost). En canvi, el moviment de mercaderies es feia gairebé tot per via marítima i al llarg de tot l'any (*Territoris*, 3: 385). El 23 de maig de 1973 arribava per primera vegada el Jumbo Boeing 747, procedent de Düsseldorf, de la companyia alemanya Condor. El volum de trànsit de l'any 1978 va ser de 19.725 aeronaus i 1.653.687 passatgers (CIRER, 2014).

Bibliografia

ARXIU HISTÒRIC D'EIVISSA, Hemeroteca (fons digitalitzat consultable per internet).
 CASTELLÓ GUASCH, Joan (2011). *El Pitiüso. Almanaque para Ibiza y Formentera (1945-1979)*. Introducció i índex de Felip Cirer. Eivissa: Consell d'Eivissa: Institut d'Estudis Balearics. Edició facsimil, conserva les portades i paginació de cada publicació anual.
 CIRER COSTA, Felip (2014). «Es Codolar, d'aeròdrom a aeroport» i «El Jumbo arriba a Eivissa», *Diario de Ibiza*, 28 d'abril i 18 d'agost, respectivament.
 DD. AA. (1996). *150 anys d'Obres Públiques a les Illes Balears*. Palma: Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports. 297 p.
 DD. AA. (1972-2023). *Eivissa*, 3a època, 1-73. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs.
 DD. AA. (1995-2015). *Enciclopèdia d'Eivissa i Formentera*. 13 volums publicats (A-Zush). Consell d'Eivissa i Formentera: Consell d'Eivissa. Versió digitalitzada, amb correccions: <eeif.cat>
 DD. AA. (1999). *Territoris*, 2, dedicat a les Pitiüses. Inclou una extensa bibliografia sobre Eivissa i Formentera.
 DD. AA. (2001). *Territoris*, 3, dedicat al Dr. Joan Vilà-Valentí, recull tots els seus treballs sobre les Pitiüses



L'aeroport des Codolar en els seus inicis. (Foto AISME).

(excepte un pròleg posterior, per al volum dedicat a Formentera, del GEN).

LLAUGER, Miquel Àngel (1996). «Evolució de la xarxa viària balear», in *150 anys d'Obres Públiques a les Illes Balears*, cf. 42-63. Palma: Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports.

MOLL MARQUÈS, Francesc de Borja (1961). «El puerto de Ibiza y su comercio», *BCOCINP* 630: 65-84.

PÉREZ DE ARÉVALO, Javier; SEOANE, Kole (2001). *El far de Formentera (la Mola)*. Eivissa: Mediterrània, 268 p.

PLANELLs FERRER, Antonio (1984). *Ibiza y Formentera ayer y hoy*. Barcelona: Filmigraf. 547 p.

PRATS BONET, Joan (2013). «Camins que es converteixen en carreteres», in *Pels camins, XII Jornades de Cultura Popular de les Pitiüses*, cf. 91-108. Eivissa: Federació de Col·les de Ball i Cultura Popular.

RAMÓN FAJARNÉS, Ernest (2000). *Història del turisme a Eivissa i Formentera 1900-2000*. Eivissa: Genial Edicions Culturals, 255 p. Pròleg de Tomás Méndez, p. 5-7. Hi ha una edició més recent que amplia el període a 2020 i incorpora noves imatges.

RIBAS, Fina (2013). *Carros i carreters d'Eivissa*. Eivissa: Associació de Carreters de Sant Josep de sa Talaia. 221 p.

SOLER, Rafel (1996). «Un segle i mig de ports a les Balears. Un segle i mig de fars a les Balears», in *150 anys d'Obres Públiques a les Illes Balears*, cf. 170-271. Palma: Col·legi d'Engi-

nyers de Camins, Canals i Ports.

VALLÈS COSTA, Rosa (1983). «La ciudad de Ibiza, centro de la red de comunicaciones interiores y las recientes transformaciones en la organización del espacio insular». *Actas del VI Coloquio de Geografía*, 1979. Palma: Asociación de Geógrafos Españoles. Cf. p. 639-645.

VALLÈS COSTA, Rosa (2011). «El progrés tecnocientífic a les Pitiüses», a *Història de la Ciència a les illes Balears*. Volum IV, *El segle XIX, fins a la Restauració*, cf. p. 291-337. Palma: Govern de les Illes Balears: Lleonard Muntaner ed.

VALLÈS COSTA, Rosa (2015). «Personatges de la Restauració i del canvi de segle», cf. 374-382; «El progrés tecnocientífic a les Pitiüses», a *Història de la Ciència a les illes Balears*. Volum V, *De la Restauració a la Guerra Civil*, cf. p. 383-410. Palma: Govern de les Illes Balears: Lleonard Muntaner ed.

VILÀ-VALENTÍ, Juan (1950). «Formentera. Estudio de geografía humana». *Estudios Geográficos*, 11: 389-442. Reproduït a *Territoris*, 3 (2001): 65-116.

VILÀS GIL, Pere (1989). *Notes per a la història marítima d'Eivissa i Formentera*. Eivissa: Institut d'Estudis Eivissencs, 100 p.

VILÀS, Pere (1992). *Senyals lluminosos de les Pitiüses. Història i evolució*. Eivissa: Consell Insular d'Eivissa i Formentera. 85 p.

ROSA VALLÈS COSTA ■