

II. CRONICAS

La Provincia de Baleares

por

ANDRES TUR Y TUR

Secretario de la Diputación provincial de Baleares.

SUMARIO: I. *Geografía e historia. Visión de conjunto.*—II. *Problemas que la Provincia tiene planteados.*—III. *Hacienda provincial.*—IV. *Cooperación provincial.*—V. *Carreteras y caminos provinciales.*—VI. *Servicios contra incendios.*—VII. *Obras en los establecimientos de Beneficencia.*

I. GEOGRAFIA E HISTORIA. VISION DE CONJUNTO

La Provincia insular de las Baleares limita por los paralelos 40° 5' 24" y 38° 36' 18" latitud Norte y los meridianos 5° 4' 2" y 8° 10' 25". Está formada por las tres islas mayores, Mallorca, Menorca e Ibiza; dos menores, Formentera y Cabrera, y numerosos islotes que las rodean.

El conjunto de las islas, en el mar Mediterráneo, comprende una superficie de 5.014 kilómetros cuadrados, que se distribuye en la siguiente forma:

I S L A S	Extensión en Km. ²	Por 100 del total
Mallorca	3.640,16	72,6
Menorca	701,84	14,0
Ibiza	541,22	10,8
Formentera	82,08	1,6
Cabrera	15,70	0,3
Otras islas	33,00	0,7
	<hr/> 5.014,00	<hr/> 100,0

El Archipiélago balear está situado frente a las costas levantinas de España, y su clima, benigno y agradable, juntamente con la belleza de su paisaje, hacen de Baleares un centro de vacaciones de primerísima categoría, dentro del conjunto turístico español, pues todas las islas, en mayor o menor escala, cuentan con bellas playas y magníficos acantilados en

su costa brava. Tales circunstancias explican suficientemente la razón de la atracción mundial que en orden al turismo ejercen las islas Baleares.

En tal sentido basta decir, para dar una idea de la capacidad de alojamiento de población flotante de estas islas, que Mallorca solamente excede de los mil doscientos hoteles, cifra a la que sigue la isla de Ibiza y en menor cantidad la de Menorca. El período de auge corresponde a los meses de junio a septiembre, aunque a partir de abril se nota ya un incremento notorio de turistas, y, respecto de los meses anteriores, existe un porcentaje de turismo, que podríamos llamar selecto, que nos visita en los meses de invierno, de procedencia inglesa, alemana o escandinava.

Las islas se hallan, en general, bien comunicadas, aunque, a decir verdad, requieren más medios de comunicación—aéreos o marítimos—con la Península. Una distribución de caminos y carreteras permite al viajero poder visitar los lugares de interés turístico de las diferentes islas. No obstante existen muchos puntos interesantes que permanecen todavía sin acceso. Por ello se impone un nuevo plan de carreteras que permita dotar al Archipiélago de las necesarias vías de comunicación para su completo desarrollo. El trazado de nuevas vías y el arreglo y modernización de las existentes es tarea inmediata y del mayor interés.

La riqueza natural de la Provincia es igualmente considerable. La agricultura en las zonas de aluvión y de regadío es próspera y de resultados positivos. Sin embargo, gran parte de los terrenos cultivados en estas islas son poco profundos y de escasa producción. El cultivo se efectúa gracias a la laboriosidad de sus habitantes y al esfuerzo que llevan a cabo en la realización de mejoras, con inversiones más o menos elevadas de capital; tarea que demuestra un verdadero amor al campo. Las lluvias son irregulares; favorecen los cultivos la temperatura y humedad de la atmósfera. Los cereales, el olivo, el almendro—que se calcula existen plantados alrededor de cinco millones en todo el Archipiélago—árboles frutales, además de productos hortícolas diversos, se obtienen en cantidades de notoria importancia. Empieza el campo a resentirse del absentismo, atendida la intensa demanda de mano de obra en los núcleos urbanos, para dedicarse el hombre a las actividades que lleva consigo la industria de hostelería y derivadas. Es importante la ganadería en sus especies de lanar y de cerda. Las industrias de calzado, mueble, vidrio, conservas, encajes, bordados y artesanía diversa, ocupan un capítulo importante en la economía del Archipiélago.

La minería se explota, en materia de lignitos, en los pueblos de Lloseta, Alaró y Selva, siendo importantes las salinas de Ibiza y Mallorca.

En lo que atañe a las costumbres, el Archipiélago balearico guarda todavía culto a la tradición y a un sistema de vida morigerado. Este carácter, que ha cedido un tanto en Mallorca, por influencia de su cosmopolitismo, se conserva casi en su integridad en las islas de Ibiza y Formentera; islas en las que la tradición no ha sido desplazada todavía. Las ocupaciones extranjeras que sufrió Menorca a lo largo del siglo XVIII, han sido la causa de que las viejas costumbres del país se hayan visto en parte modificadas. Un rico folklore da fe de esa pureza de costumbres y de la pervivencia de un espíritu ejemplar a través de los años.

La población de la Provincia balear, según el Censo de 1960, asciende a 443.303 habitantes, cuya distribución por islas es la siguiente:

I S L A S	Población de hecho	Población de derecho	Tanto por ciento
Mallorca	362.302	363.202	81,9
Menorca	43.305	42.927	9,7
Ibiza	34.339	34.502	7,8
Formentera	2.886	2.672	0,6
	442.832	443.303	100,0

La población se distribuye en los 65 Municipios de la Provincia—52 en Mallorca, siete en Menorca, cinco en Ibiza y uno en Formentera—. Palma de Mallorca, capital de la Provincia, cuenta con 159.084 habitantes.

Existen dos Municipios—Manacor y Mahón—de 15.000 a 20.000 habitantes.

De 10.000 a 15.000 habitantes: Cinco Municipios (Felanitx, Inca, Lluçmajor, Ciutadella e Ibiza).

De 5.000 a 10.000 habitantes: Doce Municipios, y el resto con menos de 5.000 habitantes, contándose entre ellos ocho de menos de mil.

Es notable la cantidad de personas transeúntes, sobre todo en los Municipios de importancia turística, situados en el litoral, especialmente en verano, por la afluencia extraordinaria que se registra, con el alud de turismo que entra en las islas.

Densidad de habitantes por kilómetro cuadrado:

I S L A S	Habitantes por Km. ²
Mallorca	99,77
Menorca	61,16
Ibiza	63,74
Formentera	32,54

Las Baleares tenían en el Censo de 1900, 311.649 habitantes, pasando a 443.303 en 1960.

Se advierte una corriente de inmigración extraordinaria de gentes de distintas Provincias de la Península, que hallan colocación inmediata en las numerosas obras de construcción y otras empresas que se inician. Tal fenómeno repercute sensiblemente en la administración de los establecimientos de la Beneficencia provincial, en forma tal que se da el caso en algunos de aquéllos de superar la población peninsular acogida, en determinados meses del año, a la natural de la Provincia.

El territorio de la Provincia se halla dividido en cinco partidos judiciales, cuyas cabezas corresponden a Palma de Mallorca, Manacor e Inca (de Mallorca), Mahón (de Menorca) e Ibiza (de la isla de Ibiza).

Las Baleares no tienen propiamente Provincias limítrofes, ya que en cierto modo podrían considerarse así, desde Gerona a Cádiz, todas las bañadas por el mar Mediterráneo. Palma de Mallorca dista 153 kilómetros de Barcelona, 224 de Valencia y 575 de Madrid. De Ibiza la separa 129 kilómetros; de Menorca, 193, y de Alicante, 307 kilómetros. Dada su situación insular, acabará de ubicarla, el saber que dista 272 kilómetros de Argel y 968 de Roma.

II. PROBLEMAS QUE LA PROVINCIA TIENE PLANTEADOS

Siendo la Provincia, según reza la Ley de Régimen local, circunscripción determinada por la agrupación de Municipios, a la que corresponde el gobierno y administración de los intereses públicos peculiares de su territorio, con fines de carácter económico-administrativo, es evidente que para el cumplimiento de tales fines necesita de los medios adecuados para ello. Gascón y Marín dice ser indiscutible que los medios han de estar en adecuada relación con los fines a cumplir.

Se plantea el problema de si los fines han de ser determinados por los medios disponibles para su cumplimiento o si, por el contrario, en la relación entre ambos debe existir subordinación de los medios a los fines. Debe ser admitida ésta, pues precisamente en la necesidad de realizar ciertos fines que hoy se consideran como esenciales a toda administración bien organizada, se halla la justificación de la exigencia de prestaciones personales o la demanda coactiva de recursos económicos, traduciéndose lógicamente el aumento de fines en aumento de exigencias de medios. Claro está que tales exigencias tienen límites naturales; el de la posibilidad de su realización, y que el aumento indefinido de fines,

sin contar con la efectividad de establecer una normal y factible obtención de medios, sería inconveniente.

Alvarez-Gendín, hablando de las funciones de las Diputaciones provinciales, dice que en los tiempos modernos, donde la exuberancia de los fines del Estado son tantos, se explica aún más que se desentienda de aquéllos que tienen un marcado carácter provincial. Asimismo, en los Municipios, al aumentar sus necesidades que sobrepasan con mucho a sus medios económicos y a su territorio, parece también de sentido natural la necesidad de que una institución, intermedia y superior a la Municipalidad, sea la encargada de cumplirlos.

III. HACIENDA PROVINCIAL

El problema que afecta a la Diputación, limitada en su actuación a fines de orden económico, hay que confesar que es sencillamente de carácter económico, y la clave de su eficacia, pues, en cuanto a la ejecución de los servicios de su competencia—de amplia y variada gama—estriba en la posesión y disfrute de los recursos económicos necesarios para atender, en orden a la Cooperación provincial, las múltiples necesidades de los Municipios indotados, que no pueden con sus propios medios lograr un abastecimiento de agua potable, o cualquier obra de alcantarillado, alumbrado, matadero, mercado, etc. Y cabiendo a la Diputación, por imperativo legal, el deber de atender las obligaciones que con carácter especial afectan a su competencia, amén de las obligaciones de cooperación o ayuda a los Municipios de menos de 20.000 habitantes (artículo 161 del Reglamento de Servicios), es obligado tratar de un modo especial de tales puntos referidos a la Cooperación.

IV. COOPERACION PROVINCIAL

Suprimido que ha sido el arbitrio sobre la riqueza provincial, por la Ley general tributaria de 28 de diciembre de 1963, es lógico presumir que algunas Provincias—es posible que ésta sea una de ellas—resulten beneficiadas en más o menos proporción, según la intensidad del tráfico de las empresas que en ellas se registre. Y si el rendimiento de tal arbitrio actuaba a modo de termómetro regulador de la Cooperación provincial, hasta el punto de ser el factor determinante de su cuantía, estimase procedente estudiar la posibilidad de que la consignación destinada a Cooperación en el presupuesto provincial, guarde relación con el importe del mismo presupuesto. Con ello se evitarían tal vez incongruen-

cias nacidas del rendimiento de ciertos conceptos fiscales provinciales, con independencia de las necesidades perentorias de los pueblos carentes de recursos propios; abocando ello a la precisión de variar la regulación del sistema con las disposiciones pertinentes. Atendida la bondad de la Cooperación provincial, reconocida por sus óptimos frutos, rendidos a través de la experiencia de un decenio, ya puede sostenerse que es una realidad la promesa que se hacía el legislador, en el preámbulo del Reglamento de Servicios de las Corporaciones locales de 17 de junio de 1955, cuando afirma reflejarse en él «la Cooperación provincial a los servicios municipales, de la que tanto cabe esperar para mejora de las condiciones de vida de los Municipios de menor capacidad económica». Pero es indudable que tal promesa, precisa, para su completo desarrollo, que se dote a la Diputación provincial con generosidad, es decir, otorgándole los medios indispensables para la financiación de los planes que inducidos, por los estudios de las necesidades municipales, se redacten en el momento oportuno.

El presupuesto ordinario de esta Diputación, que desde muchos años atrás viene siendo menguado y bajo, se cifra en el año 1965 en la cantidad de 65.500.000 pesetas. Muéstrase con ello un índice relativamente bajo al lado de las restantes Provincias españolas.

Los planes de Cooperación provincial a partir del año 1954 atendieron, dentro de la moderación económica en que se desenvolvía la Diputación, las obras y servicios de más apremiante necesidad en los Municipios de esta Provincia, en la forma siguiente:

O B R A S	Cantidad total — Pesetas
Abastecimiento de aguas	1.672.212,26
Alcantarillado	1.948.732,52
Alumbrado público	2.196.665,48
Sanitarios e higiénicos en general	263.912,31
Mataderos	1.344.692,95
Mercados	218.307,58
Contra incendios	886.428,00
Cementerios	2.041.302,76
Campos de deporte	—
Anticipos reintegrables y otros conceptos	18.923.683,65
TOTAL	29.495.941,51

V. CARRETERAS Y CAMINOS PROVINCIALES

Esta Provincia cuenta con una red de carreteras y caminos provinciales en las cuatro islas—Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera—de una extensión aproximada de 1.981 kilómetros, de los cuales 1.290 pertenecen al Estado y 691 kilómetros corren a cargo de la Diputación provincial.

La parquedad de los recursos económicos no permite, sin embargo, reconstruir y adaptar a las necesidades actuales—que ciertamente no son similares a las que presentaba la época en que circulaban sólo carros y caballerías—el trazado y firme de los caminos existentes, que demandan su mejora, en el sentido de concederles mayor latitud, supresión de curvas, transformación del macadam en pavimentación bituminosa, etcétera. Ello con independencia de la apertura de nuevas rutas, necesarias para el acceso a lugares habitados o, en otro aspecto, depositario de bellezas naturales que merecen ser conocidas del forastero.

La escasez de recursos de la Hacienda provincial lleva consigo la impotencia de la Diputación para obviar los problemas que suscita la reparación y mejora de los caminos vecinales, considerando oportuno indicar que la matrícula de vehículos a motor en esta Provincia ya excede de los 80.000, sin contar naturalmente aquellos de procedencia extranjera, que se presentan en número considerable, principalmente durante la temporada de verano. Es obvio, pues, que el tránsito extraordinario y con él el deterioro de los caminos, hace surgir la necesidad de su frecuente y costosa reparación, que inexcusablemente hay que cuidar, si han de responder a los fines que motivaron su existencia.

El estado actual de la red provincial, atendiendo a la naturaleza del pavimento, es el siguiente:

	Kilómetros
Caminos con firme asfáltico	380
Caminos con firme de macadam	311

El estado de los primeros en cuanto a pavimento puede considerarse como aceptable, aunque realmente tanto su espesor como la proporción de ligante son mínimas.

El estado de los segundos en cuanto a pavimentación es francamente defectuoso.

Respecto a las características geométricas del trazado, son generalmente deficientes en planta y aceptables en alzado, en relación con el tráfico actual. La insuficiencia del ancho de plataforma y de calzada en la

casi totalidad de la red es evidente, así como la de muchos desagües y muros de sostenimiento.

Todo ello quedó reflejado en la evaluación simplificada de necesidades de la red de carreteras y caminos vecinales redactado en enero de 1963 y es consecuencia lógica de haber tenido que construir estos caminos, cuya vida excede de los treinta años para la mayoría, cumpliendo las prescripciones del Reglamento provincial para la ejecución de la Ley de Caminos vecinales de 1911, que exigía la máxima economía.

El criterio hasta ahora seguido en la distribución de los fondos disponibles, ha sido el de dedicar la mayor parte de los mismos a la mejora de los caminos a base de dotar de un pavimento asfáltico de características mínimas el mayor número posible de kilómetros.

A este mismo fin se dedica la totalidad de los Fondos provinciales de Paro obrero y especialmente las aportaciones municipales, que suelen sumar una cantidad del orden del 60 por 100 del total de los fondos oficiales.

Entendemos que este criterio corresponde a una visión realista de las cosas, ya que de esta forma se va consiguiendo hacer transitables al tráfico actual el mayor número posible de kilómetros, pero de ninguna manera hay que pensar que una vez dotada de pavimento asfáltico toda la red, quedan resueltos sus problemas.

En primer lugar, ya hemos dicho que estos pavimentos tienen unas características, tanto de espesor como de proporción de ligante, realmente mínimas, constituyendo solamente una primera etapa en la construcción de pavimentos de más calidad, imprescindibles para el ya importante tráfico, cuyo aumento es rapidísimo.

En segundo lugar, hay que tener en cuenta que, precisamente, la mejora del pavimento y el incremento del tráfico, imponen la ampliación de calzadas y plataformas, la rectificación y mejora de trazados y, por supuesto, una señalización completa de todos los caminos.

Y en tercer lugar, queda el problema de los caminos pendientes de construcción para la terminación de la red, que, entre los incluidos en planes anteriores (el último de los cuales se redactó en 1957) y los que con posterioridad se han considerado de construcción necesaria, alcanzan una longitud total de unos 350 kilómetros.

VI. SERVICIOS CONTRA INCENDIOS

Respecto de tales servicios, la Diputación comprendió la apremiante necesidad de dotar respectivamente a las islas de Menorca e Ibiza de un

eficaz y adecuado servicio de extinción de incendios. La importancia adquirida últimamente por las poblaciones existentes en aquellas islas, exigen la permanencia en las mismas de los elementos necesarios para atacar el fuego, con el posible éxito, en ocasiones de siniestro.

Y por lo que afecta a Mallorca, la experiencia ha demostrado que es insuficiente el único servicio existente en esta isla que tiene su asiento en Palma, organizado por su respectivo Ayuntamiento; de ahí la necesidad de crear sendos servicios en las ciudades de Manacor e Inca, cabezas de partido judicial, para intervenir en los casos de incendios que puedan surgir en los pueblos de su demarcación.

Al objeto de financiar tales servicios, se ha solicitado de la Superioridad las pertinentes subvenciones con cargo a planes provinciales e iniciado con el Banco de Crédito Local de España los trámites preparatorios para la contratación de una operación de crédito que, juntamente con otros ingresos propios del caso, cubran el presupuesto extraordinario preciso para la organización y establecimiento de aquellos servicios.

VII. OBRAS EN LOS ESTABLECIMIENTOS DE BENEFICENCIA

En el edificio del Hospital provincial, previo conocimiento de la Comisión Central de Coordinación Hospitalaria, se efectúan las indispensables obras de transformación y ampliación por importe de más de tres millones de pesetas, respondiendo con ellas, además de los fines de seguridad y conservación del inmueble, a la adaptación requerida por la técnica y exigencias modernas del servicio propio del establecimiento.

En la Clínica Mental de Jesús (Hospital psiquiátrico) se proyecta la construcción de un pabellón para menores, cuyo presupuesto excede de las 700.000 pesetas. Se estudia igualmente la construcción de un horno de pan cocer para el suministro del artículo a los diferentes establecimientos de la Beneficencia provincial.

Todo ello con independencia de la adquisición de bienes muebles que el servicio demanda (aparatos electrodomésticos, calefacción, cocinas modernas, instrumental-médico quirúrgico y de exploración, etc.) que importa cerca de dos millones de pesetas.

La población, de ambos sexos, acogida en los establecimientos provinciales de Beneficencia, oscila, según los meses, entre 1.500 a 1.600 personas.