

Toponímia i evolució urbanes de s'Estanyol de Migjorn (Mallorca)

Antoni Miquel Lucas i Vidal, Antoni Ordinas Garau

DOI: 10.2436/15.8040.01.288

Resum

S'aborden la toponímia i l'evolució urbanes de s'Estanyol de Migjorn (nucli pertanyent al terme municipal de Lluçmajor, en el Migjorn de l'illa de Mallorca) des d'una vessant històrica i geogràfica. Es fan aportacions significatives al coneixement de les particularitats toponímiques i urbanístiques d'aquest llogaret d'origen mariner i que ha esdevingut progressivament, durant el segle XX, un nucli de segones residències per a les classes mitjanes i benestants de Lluçmajor i Palma, principalment. Tot plegat es relaciona amb l'anàlisi de l'evolució urbana des de la creació del nucli, a finals del segle XIX, fins als nostres dies.

1. Introducció

L'ocupació humana del litoral de Mallorca es va iniciar a la primera meitat del segle XIX (sobretot després de la conquesta francesa d'Alger iniciada el 1830, que va acabar amb el problema de la pirateria musulmana) i principis del segle XX, molt lligada a la creixent demanda de cases d'estiueig per part d'una classe benestant d'arrel local i de base agrària i industrial. Però fou sobretot durant la segona meitat del segle XX quan, per mor de la gran demanda vacacional de les noves classes mitjanes centreeuropees, es varen desenvolupar a les Illes Balears algunes de les zones turístiques i residencials litorals més importants de la Mediterrània. Tot i el context generalitzat descrit, fins a l'actualitat alguns indrets del litoral illenc s'han mantingut una mica al marge del gran desenvolupament urbanístic litoral que defineix l'anomenada balearització, característica de les dècades anteriors. Una d'aquestes contrades litorals relativament poc desenvolupades turísticament i residencial (o si més no, desenvolupades més tardanament) és s'Estanyol de Migjorn.

Es tracta d'un petit llogaret mariner que va sorgir a finals del segle XIX i principis del segle XX al Migjorn de Mallorca, als contraforts litorals més orientals de la Marina de Lluçmajor, molt a prop de la partió d'aquest municipi amb el de Campos. Fins als anys 70 del segle XX la base econòmica de les poques famílies que hi habitaven estava estretament vinculada amb la mar: a les activitats pesqueres i, sobretot, a les contrabandistes. Des del darrer terç del segle XX i fins a l'actualitat, els vincles socioeconòmics amb la mar continuen vigents, si bé la base econòmica s'ha terciaritzat molt sobretot des de que es va crear el Club Nàutic de s'Estanyol (1970-1975) i les urbanitzacions de Son Reinés (1967) i Son Bieló (1970-1973). Actualment hi viuen 403 habitants (any 2010), la majoria dels quals desenvolupen la seva activitat professional fora del llogaret (a Lluçmajor, Palma i Campos, principalment), si bé és cert que aquesta petita població es multiplica durant els mesos estivals degut a la població (majoritàriament de Lluçmajor i Palma) que hi té fixada la seva segona residència.

A nuclis urbans com el descrit, especialment fràgils per la seva escassa dimensió demogràfica i pel seu dinamisme urbanístic recent, ja fa dècades que l'aplec de la toponímia tradicional és urgent per mor dels profunds canvis que estan experimentant les societats contemporànies. Això és palès, sobretot, en el canvi de percepció i nominació territorial per part de la població contemporània. Canvis que són producte de la pèrdua dels coneixements tradicionals de l'entorn natural i social més proper. Per tot plegat, en aquest treball ens centrarem en detallar el sistema popular de nominació dels carrers i cases d'un petit llogaret mariner mallorquí d'evolució urbana recent. Les aportacions més significatives i novetats

d'aquest estudi rau en ser una contribució al coneixement dels particulars sistemes de construcció nominatius dels topònims urbans de s'Estanyol de Migjorn, un cas de toponímia urbana sorgida de manera natural (construccions anònimes, col·lectives, espontànies, d'arrel cultural tradicional...).

2. Materials i mètodes

Atès l'objecte d'aquesta recerca, els mètodes de treball principals han estat l'entrevista oral i l'anàlisi de les fonts documentals existents. A més, com a mètode de contrast de la informació obtinguda, s'ha realitzat treball de camp sobre el medi urbà objecte d'estudi. Pel que fa a les fonts documentals, cal destacar les fonts històriques, entre les que sobresurt l'obra de Font (1972-2001). També han estat importants les aportacions obtingudes de l'Arxiu Municipal de Lluçmajor, sobretot els padrons municipals d'habitants de la primera meitat del segle XX i la consulta dels expedients urbanístics històrics; i del Club Nàutic de s'Estanyol, tant pel que fa a material gràfic històric com les valuoses informacions aplegades en els seus pregons de festes. Les noves tecnologies aplicades a la informació geogràfica també han estat importants en l'elaboració d'aquest treball, destacant la nombrosa informació urbanística històrica, fotografies aèries i programari lliure que es pot fer servir des de les webs específiques del Govern de les Illes Balears (www.ideib.cat), cadastre (www.catastro.meh.es), Ajuntament de Lluçmajor (www.llucmajor.org/emap/emapsearch/llucmajor/ca) i Google earth (www.google.com/earth/index.html).

Les fonts orals han estat tanmateix la matèria primera fonamental per a l'elaboració d'aquest estudi i, atesa la seva naturalesa, s'ha elegit el mètode de l'entrevista temàtica, ja que els temes tractats han estat exclusivament aspectes de l'evolució històrica i de l'onomàstica urbana de s'Estanyol. A més, l'entrevista ha estat semidirigida, ja que si bé no s'ha seguit cap guió o qüestionari rígid preestablert, sí que s'ha conduït explícitament als entrevistats a donar informacions sobre unes qüestions molt concretes (Bernal i Corbalán, 2008) sobre el medi urbà estanyolenc. En total s'han entrevistat 5 informadors, 3 dones i 2 homes, amb una edat mitjana de 77 anys i amb edats compreses entre els 64 i els 87 anys. Tots guarden una estreta relació amb s'Estanyol de Migjorn, en tractar-se de persones que o bé han viscut o bé han estiuejat tota la vida a s'Estanyol.

3. Resultats

3.1. L'evolució urbana de s'Estanyol de Migjorn

Tradicionalment es considera que el naixement de s'Estanyol de Migjorn està vinculat a les tasques de vigilància litoral armada que durant l'Edat Mitjana es desenvolupaven per la contrada en resposta a l'habitual presència de pirates -otomans primer i magribins després- per les costes de les illes Balears. Aquest seria el motiu pel qual el consell llucmajorer aixequés nombroses barraques i talaies per tota la costa del municipi i que es fes càrrec del sosteniment de les guardes a peu i a cavall pel seu litoral. Almenys des del 1401, un dels punts estratègics on prestava servei aquesta guarda costera era el Salinar, nom pel qual es coneixia al segle XIV i principis del XV a s'Estanyol. Això era així per la formació en aquest indret d'unes salines i perquè era un punt històric d'aprovisionament d'aquesta substància (Font, 1972-2001).

Els anys 70 del segle XVI foren cabdals per entendre l'ocupació humana de la contrada. El 1571, els cristians frenen l'expansionisme otomà per la Mediterrània amb una victòria aclaparadora a Lepant. Aquesta victòria bèl·lica suposaria una reducció molt important de les accions pirates per tota la Mediterrània. A més a més, a escala local, l'any 1578 fou de gran transcendència per la història del litoral de s'Estanyol, ja que es va construir la torre de defensa i vigilància marítima de s'Estelella (Segura, 1991). Aquesta fita és considerada per

alguns autors com la del naixement del nucli demogràfic de s'Estanyol (Montserrat, 1987; Oliver, 1987; Calviño et al., 2000) ja que es creu que des d'aleshores s'instal·laren per la contrada algunes famílies de torrers i pescadors protegits per aquesta fortificació militar avançada.

L'any 1830, França conquista Alger i això suposa la fi de la pirateria a Mallorca. Aquesta és tanmateix la fita històrica que permet la urbanització decimonònica del litoral de Mallorca. La conquesta d'Alger acabava amb segles de militarització litoral alhora que possibilitava una ocupació humana segura de la costa, amb la pesca i el contraban com a activitats econòmiques principals. Segons l'erudit i polifacètic Antoni Garcias Vidal, *Toni des Forn* (Llucmajor, 1841-1907) el primer desenvolupament urbà de s'Estanyol es degué produir gràcies a la construcció, a la segona meitat del segle XIX, del camí que enllaça s'Estanyol amb la ciutat de Llucmajor i que va permetre tant l'establiment permanent d'algunes famílies de mariners com la presència temporal dels primers estiuejants: “*Sense un camí que enllacés s'Estanyol amb la vila (Llucmajor), era impossible la seva colonització. Però l'Ajuntament se'n va témer d'aquesta necessitat i no sense haver de fer front a moltes dificultats aconseguí traçar-ne un, obrint-lo al servei públic i de sobte aparegué allà la vida, començant la construcció de cases de pur esplai sobre l'hermosa platja, essent a l'actualitat moltíssimes les que sense obeir a cap alineació, emplaçades aquí i allà, reuneix el que ja podem anomenar un llogaret pintoresc.*” (Garcias, 1972).

Segons les dades que consten a la Direcció General del Cadastre, fins a 9 habitatges del litoral de la possessió de Son Reinés i 8 del litoral de Son Fideu són construïts l'any 1880 (alguns probablement abans). Una dotzena d'habitatges més foren construïts entre 1880 i 1900 dins Son Fideu. En canvi, segons altres fonts històriques, el 1885 només hi havia a s'Estanyol set cabanes i dues barraques de pescadors que no comptaven amb l'autorització dels propietaris de les terres (Rosselló, 1964).

En qualsevol cas, ja a principis del segle XX, i per acord de l'Ajuntament de Llucmajor de l'11 de setembre de l'any 1900, es posen nom als tres primers carrers de s'Estanyol: el carrer d'en Mataró (actualment camí de s'Estelella), Migjorn (actualment Llevant) i Sant Jaume. Deu anys més tard es posa el nom del Milord al carrer d'entrada al llogaret (Font, 1972-2001), l'actual carrer de la Mare de Déu del Carme, fet que demostra un incipient dinamisme urbanístic. El padró de l'any 1911 ens mostra una població permanent de 19 habitants per a s'Estanyol (3 famílies) i altres 6 (1 família) a la Punta de s'Estelella. El dinamisme de s'Estanyol va continuar als anys següents i era tan notable que el 1918, el camí de s'Estanyol ja era considerat un dels més transitats del municipi i calia tornar a arreglar-lo, atès que havia causat avaries a alguns carruatges. Aquell mateix any, l'ajuntament llogaria un local per a fer-hi escola amb un cost de 175 pessetes anuals, i en el curs 1919-1920 s'inauguraria l'Escola Nacional Mixta de s'Estanyol. La població, segons el padró de 1921, era ja de 55 habitants a s'Estanyol i 24 a la Punta de s'Estelella, més d'un 300% més que deu anys abans.

Tot i això, les guerres i postguerres suposaren un fre important al desenvolupament socioeconòmic de tot el llogaret durant els anys 30, 40 i 50 del segle XX. Des de 1936 fins ben entrada la dècada dels anys 50, el litoral estanyoler es va militaritzar. El règim militar del dictador Franco va confiscar cases i portasses al llogaret per tal de convertir-les en improvisats quarters. Es patrullava el litoral estanyoler i s'aixecaven posicions defensives front uns previsibles desembarcaments (de republicans durant la Guerra Civil Espanyola i dels exèrcits aliats durant i després de la II Guerra Mundial) que tanmateix mai es varen produir. Tot plegat va provocar l'emigració de bona part de la població civil cap a zones més segures, com Llucmajor o Palma. Significativament, el padró de 1950 mostra una població de només 39 persones per a s'Estanyol i 3 a la Punta de s'Estelella, gairebé la meitat que 20 anys abans. Tot i això, la vida va continuar a s'Estanyol i gràcies tant a la pesca com, sobretot, al contraban, la població marinera va poder anar tirant durant les dures dècades dels anys 40 i 50. Durant aquells anys sabem per fonts orals que es varen edificar, amb peces de marès

provinents de les petites pedreres de la propera possessió de s'Estelella, algunes cases dins Son Fideu, especialment a la vora del camí de Lluçmajor. També de les dècades dels anys 30 i 40 del segle XX són les cases més antigues del litoral de la possessió de Son Bieló.

Cap a finals dels anys 50 i principis dels 60 del segle XX s'inicia un període de gran dinamisme socioeconòmic arreu d'Europa i també a les Illes Balears, fet que suposarà l'inici d'una època de canvis profunds i heterogenis en la morfologia urbana de s'Estanyol. El gran dinamisme urbanístic del nucli en els anys 60 del segle XX es palesa en l'important nombre d'expedients urbanístics d'aquella època arxivats a l'Arxiu Municipal de Lluçmajor. Així, per exemple, sabem que amb el Pla Provincial d'Obres i Serveis de 1963 es va projectar l'electrificació de s'Estanyol i el veí nucli litoral de sa Ràpita, fet que es faria realitat el 25 de juliol (tot coincidint amb la festivitat de Sant Jaume, patró de s'Estanyol) de 1964, amb un acte solemne pel qual el batle de Lluçmajor, Mateu Montserrat Calafat, *Barril*, va inaugurar el servei.

L'any 1965 s'aprovà el Pla General d'Ordenació Urbana de Lluçmajor. Aquest primer planejament urbanístic del municipi tenia com a objectiu el desenvolupament turístic de tot el municipi i l'adequació de la vila de Lluçmajor per absorbir aquesta massa turístic-residencial. Pel que fa a s'Estanyol, aquest planejament ja recollia la necessitat de redactar plans parcials d'urbanització a Son Reinés i Son Bieló. El 1967 es redactà el Pla Parcial i Projecte d'Urbanització de Son Reinés. Aquesta urbanització suposava un salt quantitatiu sense precedents en la història urbana de s'Estanyol, en urbanitzar-se de cop 10 hectàrees, el que significava quasi triplicar la superfície del llogaret.

El 9 de maig de 1970 es va constituir el Club Nàutic de s'Estanyol amb seu al mollet de s'Estanyol. Des d'un primer moment es va veure que la forta demanda d'embarcacions d'esplai, sobretot per a satisfer als nous estanyolers que s'anaven establint a la nova urbanització de Son Reinés, era superior a la capacitat del petit mollet de pescadors construït només un parell d'anys abans. Per això, el novembre d'aquell mateix any es va acordar construir un port esportiu. El dia de Sant Jaume de 1972 es posava la primera pedra i just tres anys després s'inaugurava la seu social del Club Nàutic de s'Estanyol (Montserrat, 1987).

L'any 1970 es redactà el Pla Parcial d'Ordenació de Son Bieló i el 1973 el respectiu Projecte d'Urbanització. Aquest és el punt culminant a s'Estanyol del desenvolupisme turístic-urbanístic propi dels anys 60 i 70 del segle XX i que per altres indrets s'ha denominat *balearització*. Amb aquesta intervenció, el llogaret creixia de sobte en 18,24 hectàrees, el que implicava doblar la seva superfície (la qual recordem ja s'havia triplicat 6 anys abans amb la urbanització de Son Reinés). Amb les noves urbanitzacions, de Son Reinés i Son Bieló, es crearen reserves de sòls urbanitzables per a dècades. En plena eufòria del desenvolupament turístic, a principis de la dècada dels 70, també es projectaren alguns hotels, però que mai es dugueren a terme.

El darrer quart del segle XX és el moment en què s'edifiquen molts dels terrenys parcel·lats dins Son Reinés i Son Bieló als anys anteriors. Però també és quan es dota al llogaret dels serveis urbans bàsics, fins llavors inexistents, que eren demandats a causa de l'augment demogràfic, més evident en els mesos d'estiu. Al bell mig d'aquesta dinàmica urbanística tindrà un paper cabdal la revisió que es fa el 1984 del Pla General d'Ordenació Urbana de Lluçmajor, ja que entre els seus objectius destaca el "possibilitar el desenvolupament de s'Estanyol com a nucli de segones residències per tal de racionalitzar les infraestructures existents" (Pino, 1984). Aquest model de desenvolupament s'havia de dur a la pràctica a través de la creació d'una nova carretera a sa Ràpita, amb la consolidació dels sòls ja urbanitzats a Son Reinés i Son Bieló, així com amb la creació de 43,04 hectàrees de sòl urbanitzable, tot voltant el sòl urbà i urbanitzable existent.

Tot i que la revisió del planejament urbanístic de 1984 és la normativa urbanística vigent, ha quedat condicionada per una gran quantitat de normatives posteriors, de rang superior i de tot tipus (turística, ambiental, d'ordenació del territori...), impulsades per diferents nivells de

l'administració (europea, estatal, autonòmica i insular), les quals han donat cobertura a la dotació i creació d'importants serveis i infraestructures. Aquestes millores en els serveis urbans i la gran quantitat de superfície urbana disponible han permès complir en part el planejat el 1984: els habitatges que s'han construït han estat destinats principalment a segones residències (de residents a Lluçmajor i Palma principalment), de manera que el 1989 la població estanyolera resident era només de 125 persones, si bé ja es calculava que la població estimada màxima arribava als 1.771 habitants durant els caps de setmana de l'estiu (Pomar, 1990). L'any 1996 la població resident (138 habitants) gairebé no havia crescut, si bé en aquest moment s'inicià un període de creixement demogràfic de la població resident que s'allarga fins a l'actualitat: amb 215 habitants de dret, l'any 2000, 288 el 2005 i 403 l'any 2010. Aquest increment és explicat per les millores en les comunicacions així com l'encariment extraordinari del preu de l'habitatge als pobles i ciutats tradicionalment dedicats a les primeres residències (cas de Lluçmajor o Palma). Les darreres dècades del segle XX seran també recordades entre els habitants del llogaret per la gran quantitat de grans projectes turístics i urbanístics que no es varen dur a terme com els de la creació d'una central energètica amb port industrial a la costa de s'Estellella i l'ampliació del Club Nàutic de s'Estanyol.

Dels primers anys del segle XXI cal destacar les millores realitzades a la carretera s'Estanyol-Lluçmajor, fet que permet comunicar s'Estanyol amb Lluçmajor en poc més de 10 minuts, així com, sobretot, la construcció de l'autopista Palma-Lluçmajor (2005), que ha reduït la isocrona a la capital de l'illa de Mallorca, Palma, en només 30 minuts. Aquest fet ha provocat un creixement considerable tant de la població resident com d'estiuejants, atesa la major facilitat dels fluxes pendulars diaris o de cap de setmana. Des del punt de vista de la morfologia urbana, fins ara l'únic creixement de la superfície urbana durant el segle XXI s'ha produït amb la promoció de 78 habitatges al sector de Son Fideu de Baix (any 2008) que incrementa la superfície del llogaret en 1,25 hectàrees més fins assolir les 39,14 hectàrees actuals.

3.2. Els noms dels carrers de s'Estanyol de Migjorn

Dels 34 vials estanyolers actuals, 29 dels noms genèrics corresponen a carrers (85,3%), 3 a vies (8,9%), amb només un camí (2,9%) i una plaça (2,9%). Pel que fa als determinants dels noms dels vials, destaquen els noms diversos (47,1%) seguit pels hidrònims i toponòmics (cadascun amb el 11,8% dels casos). Altres genèrics presents són els fitònims i zoònims (cadascun amb un 8,8% dels casos) i els personatges, oficis i hagiòtopònims (cadascun amb un 5,9% dels casos). Tanmateix, a s'Estanyol hi ha una absoluta preeminència -en totes les categories- de tot allò que envolta la cultura marinera i el medi marítim: en els noms diversos (amb noms de vents com Embat o parts de les embarcacions com Quaderna); hidrònims (Mediterrània); toponòmics (s'Illot); fitònims (tamarell); zoònims (cornet); personatges (Antoni Garau, enginyer de ports); oficis (pescadors, mariners); i hagiòtopònims (Mare de Déu del Carme, patrona dels mariners).

Si analitzam els noms actuals dels vials estanyolers detalladament, és palès que la cultura marinera és ben present en la immensa majoria dels casos: *Camí de s'Estellella*, *Carrer d'Antoni Garau, enginyer*, *Carrer dels Bitons*, *Carrer de les Copinyes*, *Carrer dels Cornets*, *Carrer de Damià Taberner*, *Carrer de l'Embat*, *Carrer dels Esculls*, *Carrer de l'Espuma*, *Carrer de l'Estrella de Mar*, *Carrer de la Frígola*, *Carrer de s'Illot*, *Carrer del Jou*, *Carrer de Llevant*, *Carrer de la Mar*, *Carrer de la Mare de Déu del Carme*, *Carrer dels Mariners*, *Carrer del Mariscs*, *Carrer de Migjorn*, *Carrer de les Ones*, *Carrer de la Paramola*, *Carrer de la Quaderna*, *Carrer de la Quilla*, *Carrer del Rem*, *Carrer de la Rosella*, *Carrer de Sant Jaume*, *Carrer de la Serreta*, *Carrer de la Sirena*, *Carrer del Tamarell*, *Carrer del Timó*, *Plaça del Pescador*, *Via de Son Bieló*, *Via de la Mediterrània*, *Via de Son Reinés*.

Les fonts orals i la consulta d'alguns documents històrics de l'Arxiu Municipal de Lluçmajor ens han permès recollir alguns noms populars o oficials antics de vials estanyolers

que avui estan en desús o bé han estat substituïts per la toponímia urbana oficial: *Carrer d'en Mataró, Carrer de Migjorn, Carrer de ses Escoles/de s'Escola, Camí/carrer/carretera de la Mar/de sa vorera de la mar/de davant la mar, Carrer del Milord, Camí/carrer/carretera de Llucmajor, Camí/carrer/carretera de sa Ràpita, Carrer del Far de Salines, Carrer de na Cossi, Carrer Nocturn, Carrer de Ca na Marola, Sa Plaça.*

3.3. Els noms de les cases antigues de s'Estanyol de Migjorn

Fins a la urbanització de les possessions de Son Reinés i Son Bieló, a les dècades dels anys 60 i 70 del segle XX, les dimensions reduïdes de s'Estanyol permetien localitzar i anomenar les cases del llogaret pels antropònims dels seus habitants o estiuejants. Aprofitant aquesta circumstància i que encara resten algunes fonts orals, testimonis d'aquella època, hem pogut saber quina era la forma natural de localitzar i anomenar les cases d'un petit llogaret mariner preturístic de les Illes Balears.

En total s'han arreplegat 166 topònims corresponents a 99 cases i solars històrics de s'Estanyol de Migjorn. La major densitat toponímica es localitza a la primera línia de la possessió de Son Reinés, amb 62 noms per a 25 habitatges (2,5 noms per casa), seguit de la part urbanitzada de la possessió de Son Fideu, amb 90 noms per a 62 habitatges (1,45 noms per casa) i, finalment, la primera línia de la possessió de Son Bieló, amb només 14 noms per 12 habitatges i solars (1,2 noms per casa). Com era d'esperar, destaquen els antropònims, amb un 63,3% dels noms arreplegats. Aquesta categoria està conformada pels noms de cases formats a partir de malnoms (28,3% dels noms de cases antigues de s'Estanyol) com, per exemple, Ca na Marola, Can Sepelín; els formats a partir de noms i llinatges (21,1%) com Can Ripoll, Ca na Damiana; els formats per un nom + malnom (9,6%) com Can Miquel *Alegria*, Can Bernat *Gelat*; i els malnoms derivats d'un topònim (4,3%) com Ca ses Bielones (de Son Bieló), Can Buscaneta (de Son Boscana). Altres tipologies també presents són els toptopònims (16,3%), amb noms de les possessions de l'entorn estanyoler: de Garonda, de Cas Frares; els composts (10,8%): Ca sa Coixa des Malldeu, Can Pere i sa Germana; els derivats d'oficis (6%): Cas Manescal, Cas Sucre; i els propis d'edificis públics (3,6%): s'Escola o s'Església.

Vet aquí els noms que hem pogut arreplegar sobre les cases antigues de s'Estanyol de Migjorn:

- Cases antigues de Son Fideu: *de Son Avall/ de Garonda; Ca na Cal·les; de Gomera/de Can Ferrí/de Son Marrano/Can Rosselló; de Son Boscana/des Puig des Ros/Can Sbert; de Son Caldés; Can Llapasseta; Can Majoral/Ca na Redoleta; Can Mataró; Solar d'en Buscaneta; Solar de sa Coixa des Malldeu; Portassa de Ca na Cal·les; Ca na Bel Perdiu; Portassa de Son Boscana; Ca n'Aina de la Penya; Cas Boter/Can Sebastià de Son Verd/Can Pep Pintures; Cas Boter/ de Son Sedoll; Can Pomaret/Can Pomar/Ca ses Pomars; Can Bernat Gelat/Can Gelat/Cas Xuetes; Can Cenegar; Can Gaspar/Can Gasparot/Can Ripoll; Ca na Marola; s'Escola; Portassa de Ca ses Pomars; Can Sèu; Can Punta/Ca na Cossi/Can Piu; Can Miquel Alegria; Solar de darrera Can Coix; Can Coix; Can Calafat; Tros d'en Sóller; Cas Coco/de Son Misser; Can Moiet; Can Colau Barqueta/Can Caliu; Solar d'en Pitja Palla; Solar d'en Molinol; Can Manresa; Can Biel Ramon/Can Gara; Can Molinol; Solars des Sementer de Son Fideu; Cas Murer; Solars de ses Sitjoles; Ca na Malta/Can Coix; Portassa de Can Ripoll; Cas Sucre; Can Mandins; Can Pere Lloret/Can Perot/Can Pere i sa germana; Can Pitja Palla; Can Barraqueta; Solar de na Cossi; Can Gori Rubí; Can Melsa; Can París; Ca sa Salinera; Can Joan Cremat; la Sirena; Can Salvador Fuainí; Can Miquel de sa Caseta/de Vallgornera; Ca na Damiana; Can Bernat Llauner; Can Sepelín/de sa Guitarreta/s'Estanc; Can Sepelín/Ca na Miquela Coixa; Ca l'Amo en Sebastià Seguí.*
- Cases antigues de Son Reinés: *sa Cotxeria/Solar de Son Reinés/Portassa de Cas Frares; Ca n'Horrach/Can Vila; Can Pere Nofre/Can Gómez/Ca na Margalida Curta; Can Vidal/Ca n'Horrach/Ca s'Escolà; Can Socies; Can Remendón/Can Malldeu; Can Jeroni*

- Mongeta/Ca la fadrina Mongeta/Can Barraca/Ca na Barraca/Can Camudes/Can Feliu/es Mollet; Can Manescal/Ca na Francisca des Manescal; l'Església/sa Capella/sa Capelleta/Cas Capellà de Son Gabriela/Can Bonaventura; Ca ses Lutxes/Ca n'Albons; Can Buscaneta/Cas Potecari de Son Boscana; Cas Frares/Cas Senyor de Son Reinés; Can Pastoret/Can Vanrell/Cas Metge Vanrell/Cas Sabater/Can Salvador Vanrell/Can Llompart/Ca na Margaritín; Can Coll Llarg/Cas Ros Coll Llarg; Can Janer/de Son Cortera; Can Barraqueta/des Llobets; Cal Capellà Vidal/Can Camaïot/Ca ses Cotxeres/Can Cotxeres; Can Manescal/Can Roca; Ca na Sebastiana de Cas Ferreret; de Son Pere Ponç/de Son Fideu; de Son Cortera; Solar d'en Cameta; Can Butilles; Cal Germà de Son Cortera; de Marola/Cal senyor Mateu.*
- Cases antigues de Son Bieló: *Son Servereta; Cas Senyor de sa Caseta/Can Siulet; Can Pere Bieló/de Son Bieló/Ca ses Bielones; Can Reviu; Cas Mercader; Cas Ferrer Negro; Can Pauet; Can Toni Boter; de Cala Pi; Serradora d'en Xorquet/Serradora des Marès.*

4. Bibliografia

- Bernal, Maria Dolores; Corbalán, Joan. 2008. *Eines per a treballs de memòria oral*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, p. 64.
- Calviño i Andreu, Celso; Clar Montserrat, Joan; Grimalt Gelabert, Miquel. 2000. *Guia dels Pobles de Mallorca: Lluçmajor*. Palma: Hora Nova, p. 123.
- Font i Obrador, Bartomeu. *Història de Lluçmajor*. 1972-2001. Palma i Lluçmajor: Ajuntament de Lluçmajor. 9 volums.
- Garcías Vidal, Antoni. 1972. *El término municipal de Lluchmayor*. Lluçmajor: Ajuntament de Lluçmajor, (text original del segle XIX). p. 65.
- Montserrat i Pastor, Mateu. 1987. S'Estanyol de Migjorn i el seu Club Nàutic. Pregó de 1984. In *Pregons de les festes del Club Nàutic de s'Estanyol 1984, 1985 i 1986*. Lluçmajor: Club Nàutic de s'Estanyol-Ajuntament de Lluçmajor. p. 9-19.
- Oliver i Jaume, Jaume. 1987. La simbologia educativa de la vida marinera. Pregó de 1985. In *Pregons de les festes del Club Nàutic de s'Estanyol 1984, 1985 i 1986*. Lluçmajor: Club Nàutic de s'Estanyol-Ajuntament de Lluçmajor. p. 23-37.
- Ordinas Garau, Antoni. 1993. Introducció a l'anàlisi de la toponímia urbana de Mallorca. Els noms de les vies urbanes de la Part Forana. *Butlletí Interior de la Societat d'Onomàstica*, n. 54-55: 397-403.
- Pino del Río, José Miguel (director). 1984. *Plan General Municipal de Ordenación de Lluçmajor*. Palma: Consell General Interinsular de les Illes Balears- p. 484 + plànols.
- Pomar Gomà, Àngel Maria. 1990. *Estudio de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto de ampliación del puerto deportivo de s'Estanyol*. Palma: Ambient gestió i recursos. p. 79 + annexes.
- Segura Salado, Josep. 1991. *Les torres marítimes de Lluçmajor*. Palma: Institut d'Estudis Balearsics. p. 64.

Antoni Miquel Lucas i Vidal
Col·legi Sant Vicenç de Paül (Inca)
tonimiquel.svpinca@gmail.com

Antoni Ordinas Garau
Universitat de les Illes Balears
antoni.ordinas@uib.es