

ATLES DEL PORT DE MAÓ

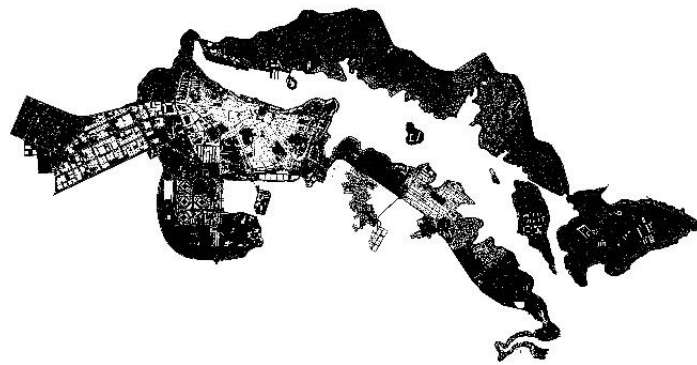
VOLUM 2



toni vidal jordi

ATLES DEL PORT DE MAÓ

VOLUM 2



toni vidal jordi

DIRECTORA DE TESI DOCTORAL

magda mària serrano

Departament de Projectes Arquitectònics - DPA
Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona - ETSAB
Universitat Politècnica de Catalunya - UPC

Títol de Tesi Doctoral, **Atles del port de Maó**
Doctorand Antoni Vidal Jordi, Arquitecte
Directora Magda Mària Serrano, Dra. Arquitecta

HABITAR – Grup de Recerca UPC

Marc Acadèmic: RD 99/2011
UPC - Universitat Politècnica de Catalunya
dpa - Departament de Projectes Arquitectònics

Barcelona, Juliol de 2019

Tesi realitzada amb el suport de les Beca FI-AGAUR 2015 de la Generalitat de Catalunya;
i de la Beca IME 2014, de l'Institut Menorquí d'Estudis

A na Lis,
en Teo i na Nura



AGRAÏMENTS

Molta gent que m'ha ajudat durant aquests -gairebé- sis anys, ja surt citada als agraïments del volum primer. La llista de persones que desinteressadament s'ha avingut a compartir material d'arxiu, o a explicar-me la seva relació amb el port és interminable. Convido al lector a que consulti els agraïments del Catàleg. Recopilar aquesta informació requereix constància, paciència i ordre. Però elaborar aquest segon volum fa falta una passa més important. M'agradaria citar les persones que han jugat un rol important, alhora de trenar aquest relat transversal:

A na Magda Mària, Directora de Tesi, amb la seva capacitat per objectivar i fixar les vessants principals d'un discurs, altrament, potencialment arriscat i volàtil. A en Xavier Monteys, primer tutor de la recerca, que ajudà a establir un punt de vista del que tot el discurs n'és deutor. A en Joan Enric Vilardell, qui va obrir un enorme ventall de recerca i discurs des de bon començament. A n'Eduard Callís, constant referència amb qui compartir observacions sobre una recerca, bolcada en la infraestructura urbana, plena d'interessos comuns. A tothom que ha col·laborat en les entrevistes: Eva Sintes, Benjamí Carreras, Rafael Soler, Borja Carreras, José I. Seguí, Joan Gornila, Miguel Barca, Elisenda Boet, Simón Gornés, Joan Gual, Manel González, Pito Quintana, Josep Borràs, Emili de Balanzó.

A na Cristina Jover, apostant pel workshop DPA-UPC *Reocupar el port*. A tots els ponents que hi participaren, com Daniel Lorenzo, Fernando Á. Prozorovich, Mamen Domingo, Jordi Garcés, Joan Alemany, Maria Rubert, Francesc Magrinyà, Jesús González, Cales Baiges. A en Jordi Sardà, Carles Llop, Elena Fdez.-Salas, Marta Vall-Llossera, Josep Maldonado, Miquel Sintes, Enric Taltavull, Fina Salord, Lluís Vives, Michele Amaboldi o na Laura Gianellini qui, des dels seus espais de participació acadèmica, col·legial o institucional, han donat recorregut i divulgació de la recerca, i suggeriments per al seu desenvolupament. A n'Ana Santolària, companya de recerca acadèmica, compartint procediments, experiències i neguits.

I a na Lis Figueras. Aquest treball no s'explica sense el seu suport, paciència i generositat. Tots aquest anys de recerca, amb el port sobre la taula, no haguessin estat possible sense la seva presència. Gràcies, Lis.

ÍNDEX

Introducció	10
Escenari. La vall urbana	38
Vores. Descomponent l'escenari	80
Artificis. Noves vores, fortaleses i recintes	134
Hospitals. Un port sanitari	162
Hotels. El turisme com a fenomen portuari	194
Cases. Residència, repòs i urbanització	240
Fàbriques. Energia i producció	296
Oportunitat. Xarxes i desús	324
Conclusions	346
Testimonis	362
Arxius i Bibliografia	398

*"No vine a explicar al mundo, sólo vine a tocar.
No quiero juzgar al hombre, al hombre quiero contar"*

Facundo Cabral. *"No soy de aquí, ni soy de allá"*. 1968

Introducció

Escenari

Vores

Artificis

Hospitals

Hotels

Cases

Fàbriques

Oportunitat

Conclusions

INTRODUCCIÓ

Per què una tesi sobre el port de Maó? La confluència d'infraestructura i urbanitat, la resposta immediata a la pregunta. Ens interessa aquest port perquè, d'entrada, és innegablement una infraestructura, un suport a la condició portuària a la que –fins ara - no ha renunciat: és un port d'interès general de l'Estat¹. El principal port de l'illa de Menorca en volum de trànsits i amarraments, per davant dels de Ciutadella i Fornells² gestionats per l'administració autonòmica de les Illes Balears. D'acord amb aquesta condició, el port de Maó presenta totes les dotacions mínimes que el permeten ser operatiu com a port d'interès general: molls comercials de passatgers, de mercaderies, de creuers, escar o marines esportives i, fins a dia d'avui, garanteix el trànsit comercial entre illes. Un fet, aquest darrer, que sembla obvi, donada la seva escala, però que veurem que no és menor.

D'altra banda, el de Maó és un port eminentment urbà. Sobre la infraestructura descrita hi conviu la ciutat en una condició màxima. La ciutat s'hi aboca i en participa de manera plena. Maó i Es Castell limiten o abracen, sense embuts, la vall portuària. Una ciutat, capital de l'illa, de 28.592 habitants, i un poble adjacent amb 7.348 persones

¹ Segons la Llei de Ports 27/1992 són port d'interès general de l'Estat:

"Son puertos de interés general los que figuran en el anexo de la presente Ley clasificados como tales por series de aplicación alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que se efectúen en él las actividades comerciales marítimas internacionales.*
- b) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.*
- c) Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.*
- d) Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.*
- e) Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.*



que, amb els 6.892 habitants del proper municipi de Sant Lluís, conformen una àrea metropolitana de més de 42.000 persones³; la meitat, *de facto*, de la població de Menorca. L'àrea més densificada i amb més pes urbà de de l'illa; més encara, si som conscients de la proximitat, a escassos 12 km, de la població d'Alaior, que s'enfila fins els 9.012 habitants. Observat i conegut l'indret pels que l'habituen o el visiten, aquesta doble circumstància, superestructura estratègica i ciutat, pot resultar una absoluta evidència: allò urbà, aquí, sempre ha conviscut

(Ley de 27/1992, de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. BOE Núm. 283 de 25 de Noviembre de 1992)
La modificació de la Llei de Ports 62/1997, afegeix:

Tendrán el carácter de navegaciones de interés público aquellas que se consideren precisas para asegurar las comunicaciones marítimas esenciales de la Península con los territorios españoles no peninsulares y de estos entre sí".

(Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.)

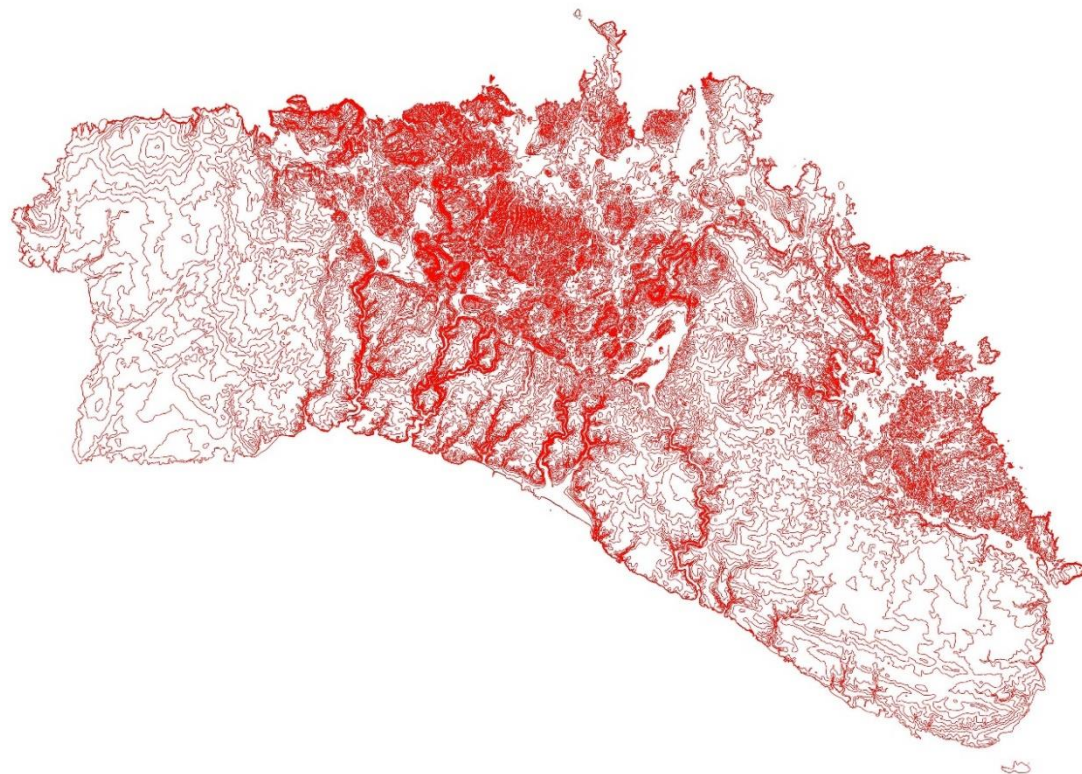
² Els ports de Ciutadella i Fornells depenen de Ports de les Illes Balears, ens gestor dels ports autonòmics de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears. No s'ha de confondre amb Ports de les Balears, nom amb el que sovint es presenta el gestor dels ports d'interès general de l'Estat a la comunitat, Autoritat Portuària de Balears. D'aquest darrer en depenen, només, els ports de Palma i Alcúdia, a Mallorca; Eivissa; i Sa Savina, a Formentera.

³ Dades del cens de població de Maó, Es Castell i Sant Lluís de 2018. Font: Instituto Nacional de Estadística.



1 Petjada edificada del port de Maó. Dibuix de l'autor

2 Imatge de la façana portuària des de Riupla, S'Altra Banda. Fotografia de l'autor

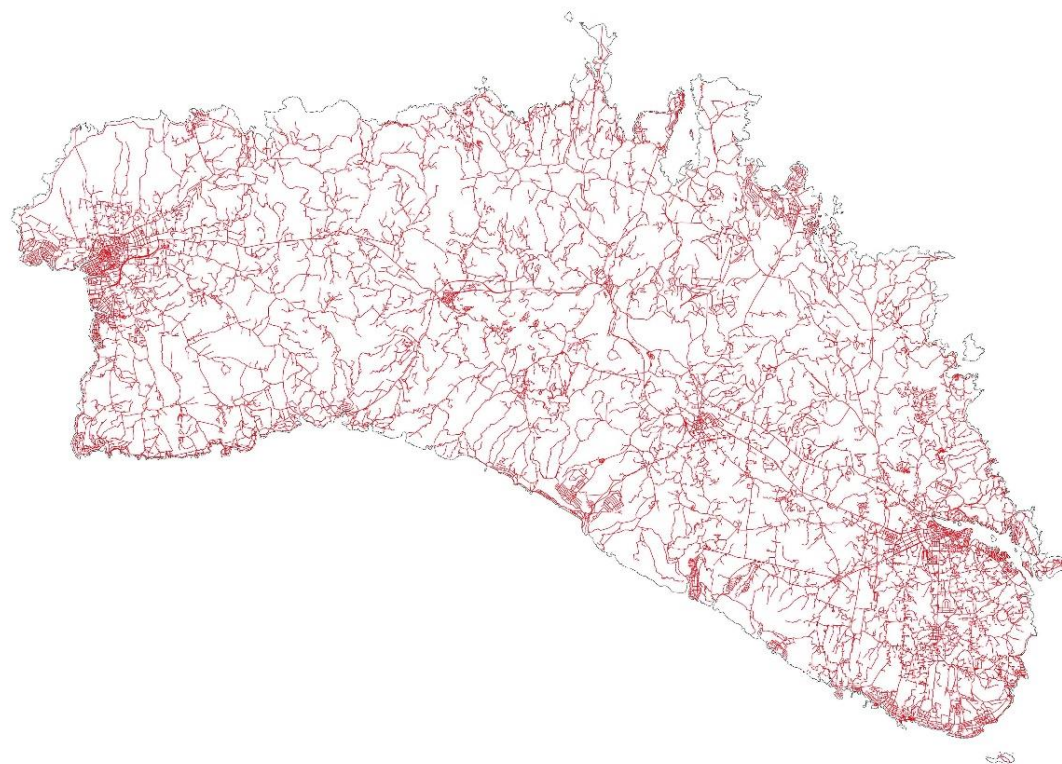


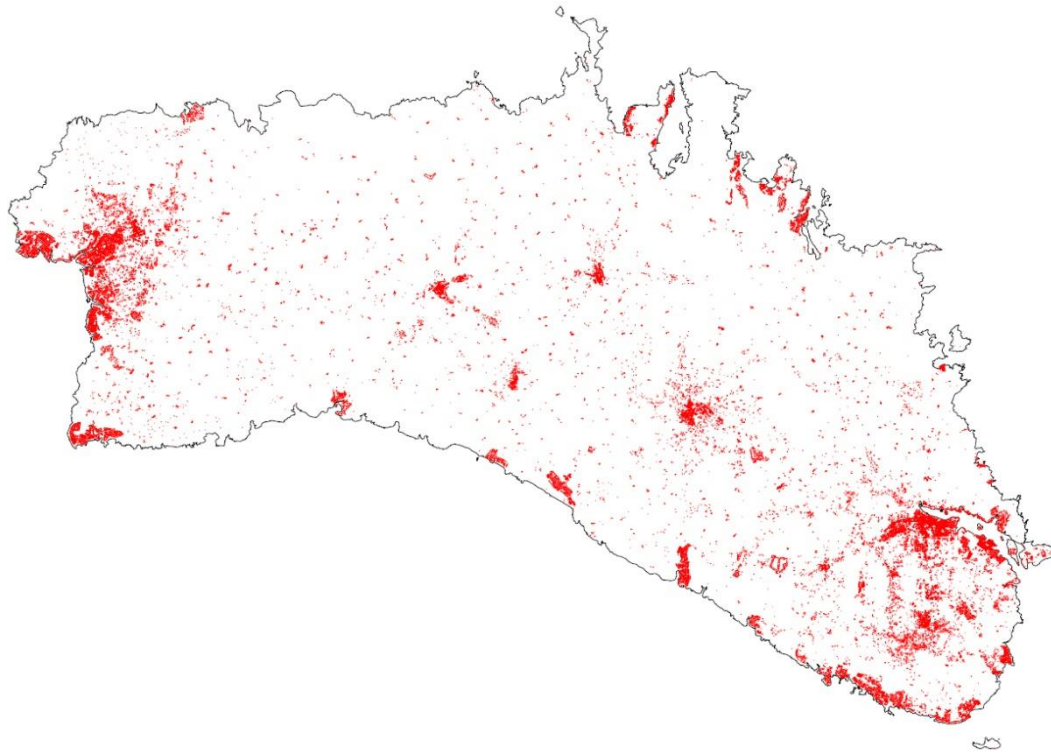
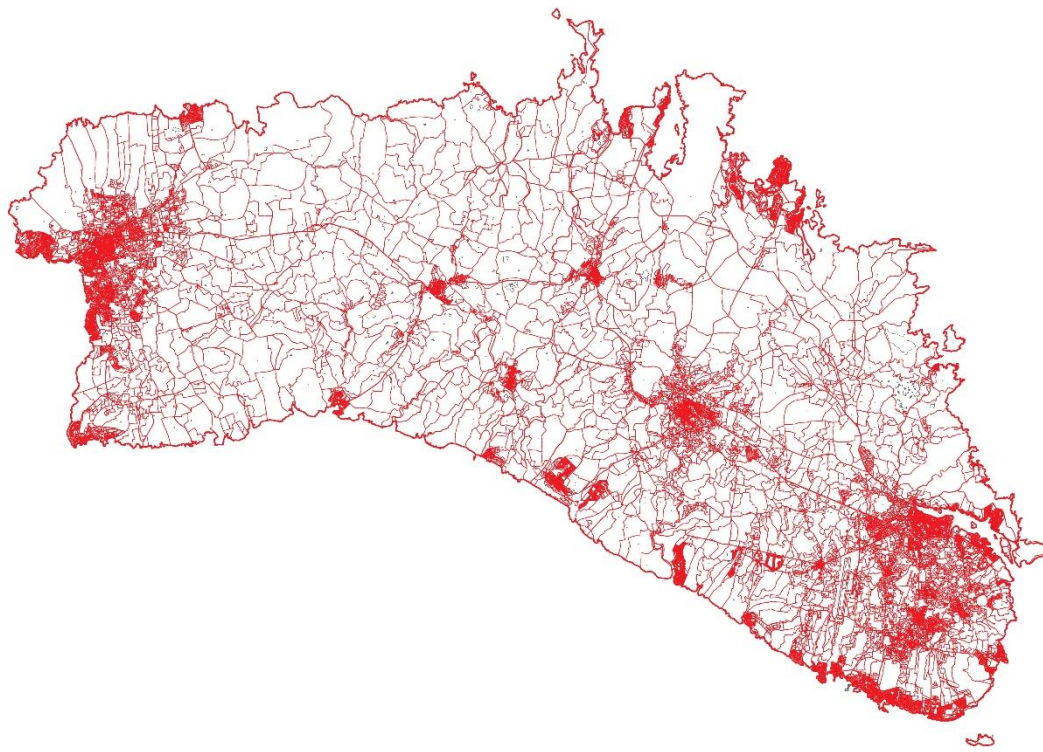
3 Menorca, traça geològica

4 Menorca, parcel·lari

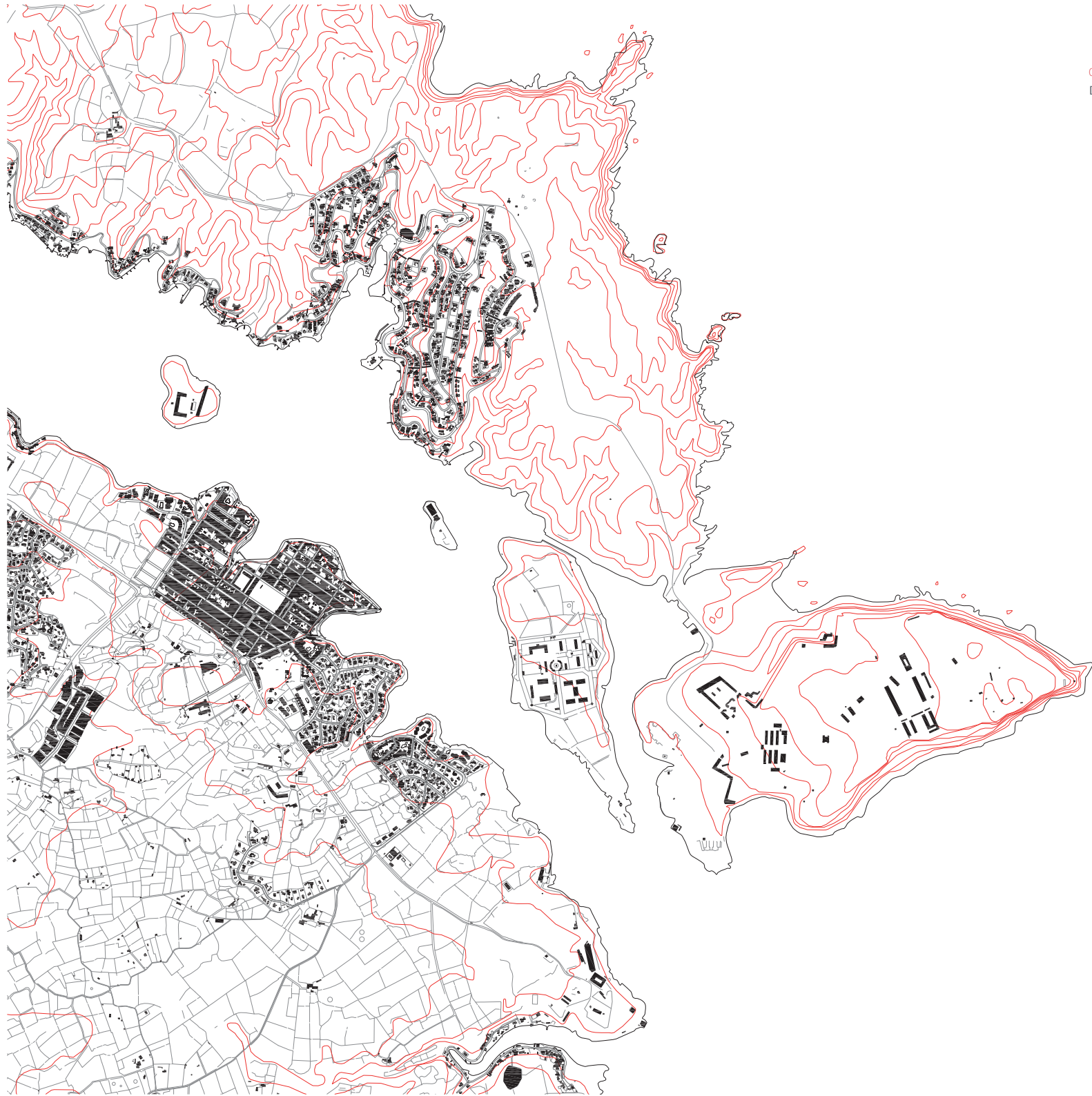
5 Menorca, xarxa viària

6 Menorca, petjada edificada











DE LA INFRAESTRUCTURA A LA CIUTAT

*“Las ciudades se transforman, extienden y renuevan mediante la conservación, sustitución, adición, reconstrucción o eliminación de sus arquitecturas y sus infraestructuras, que quedan reflejados en los llenos y vacíos de sus espacios urbanos. Cada época debe ver estas transformaciones como una oportunidad para incorporar los modelos de identificación e interpretación de su mundo contemporáneo, en un tramo de vida de las ciudades soportado por lo precedente y abierto al impredecible futuro, pero al que de algún modo condicionan”.*⁴

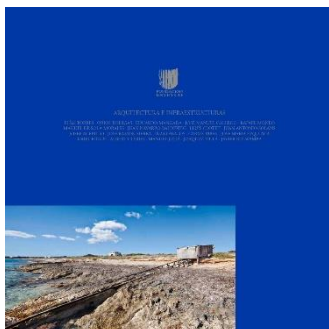
Infraestructura *de facto*, bressol, façana i extensió d'una ciutat, i finalment parc ciutadà i espai públic per excel·lència. Ningú ho explica millor que Elies Torres al pròleg de *“Arquitectura e infraestructuras”*. Entendre la infraestructura en relació a la seva estesa territorial, i a l'empremta humana que arrossega, associada. I mirar aquesta infraestructura – artificial o natural - com quelcom generador d'un paisatge humà, i urbà, escenari arquitectònic d'un lloc, per tant, singular, acotat i concret. En reconeixement de la infraestructura com a estructura servidora d'un territori, generadora de serveis i activitat, l'estudi s'ha proposat prenent-la com a subjecte principal d'un espai arquitectònic complex.

Confluència d'infraestructura i ciutat. I complexitat i conflictitat urbana. Paraules majors, que plantegen interrogants de difícil resposta: quina estratègia té la ciutat en relació al port? Planifica la ciutat el seu creixement econòmic i urbanístic des del port com a vector principal? Coincideixen els interessos de la ciutat amb els del port? Obeeixen els interessos del gestor portuari al de la ciutat? Serveix el port, senzillament, a la ciutat? Obeeix l'escala del

amb el port. Aquesta obvietat, però, no és sempre necessària. No tots els entorns urbans es veuen obligats a conviure amb infraestructures, en aquest cas portuàries; de la mateixa manera que, senzillament, molts ports ni són urbans, ni estan a prop d'una ciutat.

Aquest no és el cas del port de Maó. La ciutat, que és alhora portuària, gaudeix així d'una situació diferenciada que la situa en un escenari de complexitat afegida. La complexitat, en aquest cas, com a virtut. La gestió compartida del que suposa atendre a aquesta dualitat fa del port un lloc complex, d'important grau de conflictitat, de motivació originalment urbana, que comportarà també una realitat social i econòmica que pot derivar, per moments, en situacions de conflicte. Aquest és un motiu, d'entrada, més que rellevant per haver-s'hi aproximat des de la recerca, i per haver escrit sobre ell.

⁴Torres Tur, Elies. *“El porqué del libro”*. Pròleg d'introducció. Torres Tur, Elies, coordinador. *“Arquitectura e infraestructuras”*. Ed. Fundación Esteyco. Barcelona. 2011.



7 Fotoplà del port de Maó. Google Earth. Muntatge de l'autor.

8 Torres Tur, Elies. *Arquitectura e Infraestructuras*. 2012. Barcelona: Fundació ESTEYCO.

port a l'escala de l'entorn urbà immediat, i al de l'illa que serveix? Té sentit l'actual model de gestió portuària, derivat de la Llei de Ports de 1992? És encara vigent l'enunciat "relació port-ciutat" com a eix central del debat a les ciutats amb port? És pertinent el canvi de paradigma, i deixar de parlar de "relació", per parlar contundentment de "ciutat-port", de "ciutats portuàries" de ple de dret?

Com encaixen, aquí, tots aquests interrogants sobre les dinàmiques urbanes i portuàries genèriques? Com encaixen en un port natural, tancat, de 6.2 km de llargada, 1.1 km d'amplada màxima i 400 m d'amplada mitjana, absolutament urbà? En una illa de 91.920 habitants fixes a l'hivern⁵; la més allunyada, per l'Est, de les Balears?⁶ En un port que presenta bona part de les infraestructures militars heretades dels darrers 350 anys, en desús o en situació crítica? En un port sobtadament amenaçat per la recent crisi econòmica 2007-2015, i per la irrupció, l'any 2007, del port exterior de Son Blanc a Ciutadella?⁷

ORIGEN, RECERCA I PROFESSIONI

És precís, també, explicar l'interès per desenvolupar aquesta recerca des de la vinculació amb el port i l'illa de Menorca. L'autor, original de Maó, i establert a Barcelona des de 1996, manté una estreta relació personal i professional amb el paisatge a estudiar. Aquesta circumstància no va ser menor a l'hora de decantar l'estudi cap a el port de Maó: l'aproximació prèvia al tema, i temes a tractar però, especialment, la potencial facilitat d'accés a

totes les fonts d'informació, incloses persones concretes que ja coneixiem, es va destacar com un valor afegit.

D'altra banda, des de 2004, part de l'obra professional de l'estudi de l'autor -primer individualment, després amb Lis Figueras des de 2008 (des de 2018 sota el nom La Mar d'arquitectes)- es desenvolupa a Maó, i l'illa de Menorca. Semblava oportú, per tant, aprofitar un vincle que ens donaria un bon substrat de coneixement de les dinàmiques locals, com la realitat urbanística i legal dels municipis de Maó, Es Castell i de l'illa de Menorca, en general.

Finalment, aquesta confluència s'ha vehiculat en paral·lel al desenvolupament de la tesi, mirant d'abocar alguns dels esforços professionals en el mateix objecte d'estudi, quan se'n disposava l'oportunitat. Fruit d'aquest esforç són els concursos del programa *Arquitectes en Acció* de l'àmbit de Sa Punta i d'Urbanització de l'arribada a la ciutat de la Costa de Ses Voltes, amb Lis Figueras, arquitecta; i del *Concurs d'Ordenació de Cala Figuera*, també amb Lis Figueras, Simón Abellán, arquitectes, i Ramón Ulldemolins, enginyer de camins, canals i ports. Al primer, segon classificats; els altres dos guanyats. Un circumstància que ens fa creure en el fil conductor, positiu, que trobarem entre la recerca més acadèmica i el desenvolupament professional.

UNA RECERCA PER A COMPENDRE

Tot i aquesta vinculació, respondre tots els interrogants que planteja el port requereix entendre'l. Hem fet una tesi doctoral, senzillament, per a explicar-lo. A consciència.

⁵ Dades del cens de població de l'illa de Menorca 2017. Font: Instituto Nacional de Estadística.

⁶ Dades del PIB de Menorca en relació al PIB de Mallorca / Menorca. OBSAM

⁷ L'any 2006, el Consell Insular de Menorca i Govern Balear pacten l'ampliació del port de Ciutadella amb un dic exterior al Sud de la localitat, a la zona de Son Blanc. El 2007 s'inicien les obres del nou port exterior, segons

projecte de la UTE Berenguer Ingenieros - Europrincipia. El nou port exterior entrarà en funcionament el 2007, moment en que bona part dels trànsits de mercaderies de Maó migraran a Ciutadella.

(UTE Berenguer Ingenieros - Europrincipia. *Proyecto de construcción de la ampliación del Puerto de Ciutadella. Memoria*. Ports de les Illes Balears. Govern Balear. Palma de Mallorca, 2007)

Sota el títol “*Atlas del Port de Maó*”, la recerca es presenta com la voluntat de generar un col·lecció crítica i dirigida del conjunt de fenòmens -artificis⁸- reunits al port de Maó, que ens ajudi a entendre'l. I que esdevingui, alhora, una nova i contemporània representació gràfica del l'indret.

Un *Atlas*, de caràcter documental, conjunt i transversal entre l'arquitectura, l'enginyeria, la geografia, l'arqueologia, la pintura o la fotografia que fa aflorar la multitud d'arquitectures del port, catalogades o no, conegudes o anònimes, preuades o sense valor, que s'hi aboquen i determinen la seva percepció formal, la seva configuració física, i condicionen les seves relacions humanes. Un nou mapa gràfic que, com a nova i diferent representació a les conegudes, posa en relació tots els elements físics que l'artifici de la intervenció de l'home ha anat elaborant de manera estratificada en el temps.

S'ha assumit un important desconeixement previ del detall i de la concreció d'aquest paisatge; del suport d'aquest atlas. La complexitat apuntada sobre el port, no fa més que reconèixer la necessitat d'un exhaustiu coneixement destriat i precís de cadascun dels fenòmens que hi conviuen. La necessitat d'apropar-se a les seves activitats econòmiques, o a les realitats laborals dels que, sense anar més lluny, hi treballen. I s'ha assumit la voluntat de fer-ho, precisament des de l'arquitectura. Per això, la necessitat d'haver construït el primer volum, el “Catàleg” que, ordenat de manera escrupolosament cronològica, acredita tot allò que s'ha construït i projectat sobre el port; i que hem pogut documentar. Arquitectures i infraestructures; petites edificacions o grans obres d'enginyeria. Com s'aprecia al Volum 1 d'aquest Atlas, el Catàleg no és específic d'arquitectures; de peces -belles-

com si d'una guia d'arquitectura a l'ús es tractés. No és una guia del millor que hi trobarem al port.

Al marge de bones arquitectures, s'hi inclouen també documents de planejament (de diversos nivells de l'administració -municipals, insulars, particulars, portuaris-), arquitectures desaparegudes; arquitectures mai executades. Algunes amb planimetries, d'altres exposades només amb fotografies, cartografies, marines o vistes. I fins i tot, arquitectures que podríem qualificar de “lletges”. Arquitectures anònimes, sense interès o bucòliques. O amb un interès inserides en un conjunt. Arquitectures que són clar exponent dels moments d'excessos, de gran urbanització i especulació amb el paisatge, també hi són exposades. Xalets pretensiosos, que fem aflorar per documentar un moment, més que un paradigma de bona arquitectura. Instal·lacions logístiques rotundament lletges, però que aporten un grau important de densitat a la condició urbana d'aquest port natural. Un primer volum per a la recerca, imprescindible.

Un recull necessari per a generar el més mínim discurs. Una acumulació ordenada, una crònica gràfica dels artificis portuaris construïts o construïbles que, ordenada des del rigor, sustenta aquest discurs. Tant és així, que s'ha elaborat de manera prèvia a la reflexió crítica, que representa aquest segon volum.

D'altra banda, un segon volum elaborat des d'un guió transversal que cus totes aquestes arquitectures per explicar, senzillament, el port de Maó d'una manera nova; amb sentit crític. Si el catàleg podria ser una mena d'arxiu, el segon volum pretén fer aflorar una col·lecció. Per tant, una col·lecció crítica. Enfocar la recerca sobre el Port de

9 Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg



⁸ Es fa servir el terme “artifici” per dos motius: el primer, per a fer notar, d'entrada, la convicció, i premissa que acompanyarà la recerca, de que bona part de l'interès del Port de Maó radica avui en el seu paisatge transformat, més enllà de la seva condició de “port natural” pel que habitualment se'l coneix. I en segon lloc, perquè el terme pretén referir-se a tota acció de l'home originada al port, més enllà del que entenem només per arquitectura; ens referim a infraestructures portuàries, molls, sils, espais logístics, etc.

Artifici. Obra de l'home feta amb art, amb habilitat, amb enginy. *Diccionari de la llengua catalana*. Institut d'Estudis Catalans. 2a Edició. Barcelona, 2007.

Maó com un *Atlas*, on la metodologia de la col·lecció i la comparació han estat fonamentals, porta a intuir el mateix punt de vista i el procés de treball de manera tant interessant com el propi objecte d'estudi. Amb la voluntat que *objetes* i *mètode* es confonguin, esdevinguin indissociables, i sigui indestruïble entendre el port de percebre'l com una reunió crítica d'elements, potser a primer cop d'ull disperss i antònims.

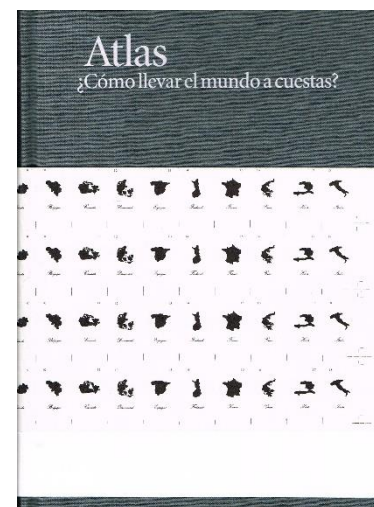
És per tot això que els treballs de Warburg i la re-lectura que n'ha fet recentment Didi-Huberman són absolutament referents. A *Atlas ¿Cómo llevar el mundo a cuestras?*, de Georges Didi-Huberman es conforma un atlas en la clau que ens interessa. Consisteix en una col·lecció d'imatges de fenòmens i interessos diversos, intencionada, intensiva i variada, sobre una mateixa obsessió. Elements disperss vinculats per relacions subjacents, i on la pròpia comparació fa aflorar la seva relació:

*“Generalment, quan s'exposa un arxiu, no s'hi veu res; un arxiu és quelcom amb el que treballar durant setmanes, mesos o anys, és llarg. En canvi, un atlas és la presentació sinòptica de les diferències; veus una cosa, i una altra cosa completament distinta al costat. L'objectiu d'un atlas és fer entendre el nexxe, que no és un nexxe basat en el similar, si no en la connexió secreta entre dues imatges diferents”*¹⁰ ha arribat a dir l'autor. En d'altres obres¹¹ ha donat claus per fer noves i interessants agrupacions de fons, imatges

o objectes, tot fugint de criteris cronològics, d'origen arxivístic, o temàtics. A més, l'*Atlas* de Didi-Huberman suposa una reinterpretació, i porta implícit el discurs i el gènere de l'*Atlas Mnemosyne*¹² d'Aby Warburg. D'altra banda, la idea de crear un museu fictici, mental, a partir del valor que es pot atorgar a la reproducció de l'original, propi de cada individu, i bolcada per André Malraux a *Le Musée imaginaire*¹³, s'ha revelat suggerent per al plantejament de la recerca. I un complement idoni a l'*Atlas* de Warburg.

Si d'una cosa es disposa sobre el port en mesura abundant és de cartografia, recent o històrica. D'origen català, britànic, francès o espanyol. Medieval, de la Il·lustració o del XIX. De clau marítima –cartes nàutiques-, militar, o urbanística –planejaments-. Però en canvi, en aquest segon volum s'ha jutjat necessari re-dibuixar-lo i representar-lo de nou, amb llenguatges no convencionals, per mirar d'entendre'l i explicar-lo. L'exposició *Cartografías contemporáneas. Dibujando el pensamiento*¹⁴ és, en aquest sentit, tota una referència. La seva pertinença la considerarem cabdal perquè incideix en la re-representació del món, mitjançant mecanismes nous:

“[...] Los mapas fragmentan la realidad y nos permiten presentarla en forma de tablas. De esta manera, traducimos y codificamos el espacio físico, pero también



10 Didi-Huberman, Georges. *Atlas, ¿cómo llevar el mundo a cuestras?*

⁹ Didi-Huberman, Georges. *Atlas ¿Cómo llevar el mundo a cuestras?*. Catàleg de l'exposició del mateix nom, organitzada pel Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía MNCARS. Madrid, Ed. MNCARS y TF Editores. 2010

¹⁰ Entrevista enregistrada a Georges Didi-Huberman amb motiu de la inauguració al MNCARS de l'exposició *Atlas ¿Cómo llevar el mundo a cuestras?*. Disponible al portal Youtube: www.youtube.com/watch?v=WwW/Mni3b2Zo

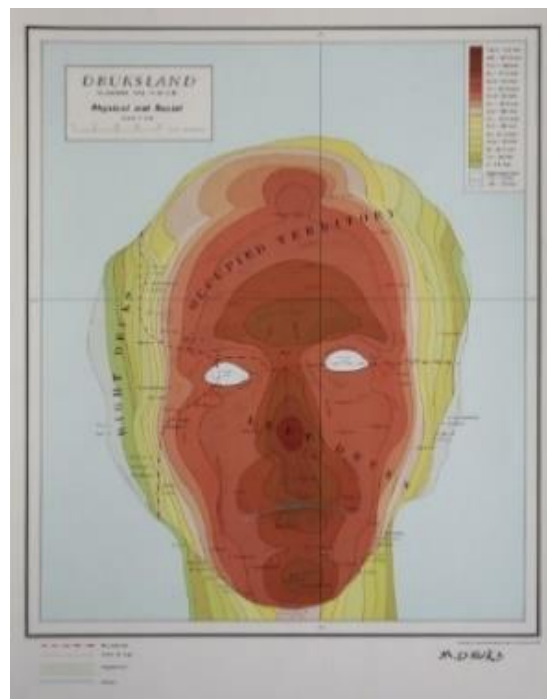
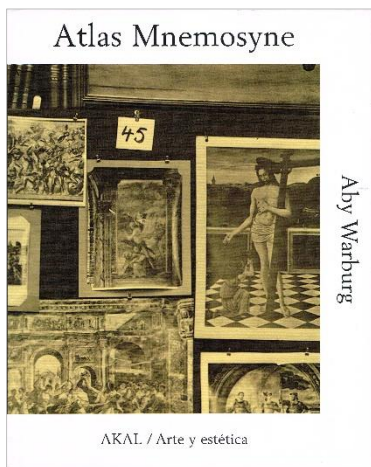
¹¹ Didi-Huberman, Georges. *Cuando las imágenes toman posición*. Traducció de Bértolo, Inés. Ed. A. Machado Libros. Madrid, 2008

¹² Warburg, Aby. *Atlas Mnemosyne*. Traducció de l'original *Der Bilderatlas Mnemosyne* per Chamorro Mielke, Joaquín. Edició de Warnke, Martin en

col·laboració amb Brink, Claudia. Ed. Espanyola de Checa, Fernando. Ediciones Akal, SA. Madrid, Desembre de 2010

¹³ Malraux, André. *Le Musée Imaginaire*. Collection Folio/Essais. Ed. Gallimard. 3a edició. Paris, 1965. Re-impressió, Octubre de 2012

¹⁴ Tatay, Helena, comissària *Cartografías contemporáneas. Dibujando el pensamiento* (Exposició al Caixaforum Barcelona, 2012). Catàleg no editat, però disponible extensa nota de premsa de la mateixa comissària i fundació organitzadora, a la qual s'argumenta el punt de vista de l'exposició, i es mostren les obres més rellevants: [file:///C:/Users/usuario/Downloads/nota-de-prensa-de-la-exposicion-cartografias-contemporaneas-caixaforum-barcelona%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/usuario/Downloads/nota-de-prensa-de-la-exposicion-cartografias-contemporaneas-caixaforum-barcelona%20(3).pdf)



el conocimiento, los sentimientos, los deseos y las experiencias vitales. [...] Se propone un mapa —arbitrario, subjetivo e incompleto, como todos los mapas— de las cartografías elaboradas por artistas del siglo XX y de la actualidad que nos invita a interrogarnos sobre los sistemas de representación que usamos y las nociones que subyacen en ellos [...]”, escriu Helena Tatay, comissària de l'exposició, al breu catàleg, o nota de premsa, editat per a l'ocasió.

I els dos volums, junts, constitueixen l'*Atles*. Un atlas d'arquitectura i paisatge del port de Maó, des de l'arquitectura com a disciplina de partida. L'objectiu, una reflexió de conjunt de tot el paisatge urbà i natural del port, entenent-lo com a peça singular i sencera. Una aproximació integral, per tant, que es pretén singular. Per tant, aquesta és una tesi doctoral molt atenta a qualsevol font d'informació. Tot és potencialment incorporable: obra construïda, projectes no construïts, planejament, hemeroteques, entrevistes. Volem destacar aquests dues darreres vessants.

Tot i arquitectes, es veurà com algunes de les principals fonts són notícies i retalls de diaris, que es consideren objectes de prova de primer ordre. En aquest sentit, aquesta manera de fer és deutora, modestament, d'altres referents, com l'*École des Annales* francesa, on historiadors com Lucien Febvre, Fernand Braudel o Ernest Labrousse, des de la revista *Annales d'histoire économique et sociale*, desenvoluparan una escola d'estil historiogràfic basat en la història social. Més a prop, altres autors i historiadors han desenvolupat la seva obra des de la noció de la història social, i la història total com a mètode: tot és objecte d'atenció i estudi per a la recerca. L'historiador occità Pierre Vilar, o la seva deixeble, Núria Sales¹⁵, esdevenen referents per a la manera de fer d'aquesta tesi doctoral.

EL PORT SENCER, OBJECTE DE REFLEXIÓ. ELS ESTUDIS PRECEDENTS

Com anàlisi integral que es proposa, s'han identificat els estudis anteriors sobre el port com a imprescindibles i necessaris. Però alhora, també, s'ha observat la seva fragmentació conceptual i temàtica. Amb caràcter general,

constitueixen en alguns dels referents considerats a l'empària d'aquest mètode historiogràfic.

¹¹ Warburg, Aby. Atlas Mnemosyne.

¹² Malraux, André. Le Musée Imaginaire.

¹³ Tatay, Helena, comissària. Cartografías contemporáneas

¹⁵ Les obres *Historie de l'Espagne* (1947), *Història de Catalunya* (1990) de Pierre Vilar; i *La Revolució catalana de 1640* (1990) de Núria Sales, es

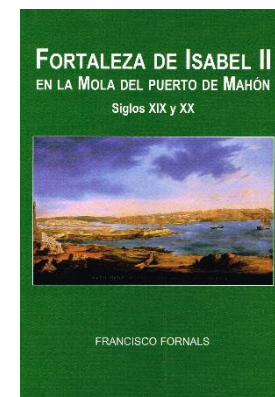
sovint no s'ha considerat la seva totalitat com a objecte d'estudi. Identificada aquesta circumstància, s'ha considerat pertinent aquest nou punt de vista. Perquè el port de Maó respon a una descripció de complexitat i superposicions, al llarg del temps, que motiven l'interès per a estudiar-lo. Un dels ports naturals més grans i segurs del Mediterrani i d'Europa, i alhora, situat en una posició geogràfica durant anys percebuda com a estratègica:

*"Desde antiguo, el puerto de Mahón ha venido gozando de justa fama por dos circunstancias especialísimas, a saber: en primer lugar, la propia configuración natural del puerto, que sin obra de abrigo alguna, permite disponer de una amplio espejo de agua con sondas considerables, uniendo a esta condición favorable la propia disposición del puerto que lo hacía, desde el punto de vista militar, sumamente interesante para albergar flotas de guerra; en segundo lugar su posición, casi en el centro del Mediterráneo occidental"*¹⁶, escriu Rafael Soler Gayà. Per ambdós motius, al llarg dels segles i fins el començament del s. XIX, l'illa de Menorca ha esdevingut objecte de múltiples disputes i freqüents alternances en les seves dominacions polítiques.

És precisament aquesta circumstància, però, que ha motivat una aproximació constant i retòrica a la seva comprensió des d'una òptica historicista. Ara bé, no es coneixen treballs o estudis que intentin interpretar el conjunt com un paisatge urbà, carregat d'arquitectures, en

situació permanentment canviant. Molts dels nombrosos estudis realitzats fins el moment sobre el port de Maó, per autors de formació militar, han incidit amb rigor i precisió en els avatars vinculats a les diferents dominacions – espanyola, anglesa, francesa, novament anglesa, espanyola, anglesa, i finalment espanyola-, i al patrimoni que aquestes deparaven al port. Són abundants les explicacions de la seva lògica constructiva o òptica estratègica. Ens referim, per exemple, als treballs de Francisco Fornals¹⁷ o José Luis Terrón Ponce¹⁸; documents que han esdevingut cabdals per entendre conjunts arquitectònics tant importants com la Fortalesa d'Isabel II, a la Mola, el Castell de Sant Felip, entre d'altres. A l'hora de documentar aspectes que la història de Menorca i el port han brindat, com la cartografia generada als darrers quatre segles, els estudis més seriosos són els del geògraf Tomàs Vidal Bendito¹⁹.

Altres autors, en canvi, sí han abordat tot el port com a objecte. En aquest cas, però, la seva reflexió era en molts casos temàtica, i per tant, parcial. L'enginyer de camins Rafael Soler Gayà s'ha distingit per arribar a ser una de les veus més autoritzades sobre el Port de Maó. A *Crònica dels Ports Balears*²⁰, relata l'evolució històrica dels ports illencs, entre ells el maonès, vinculant-la a les principals circumstàncies socials i econòmiques que l'han determinada. La seva condició de director de la Junta de Ports de l'Estat a Balears (actual APB) durant gairebé 40 anys, li permeten, a més, fer un repàs exhaustiu a les



14 Fornals, Francisco. *Fortaleza de Isabel II en la Mola del Puerto de Mahón*.

¹⁶ Soler Gayà, Rafael; Muñoz "Vasco", Pep. *Planos Históricos del Puerto de Mahón*. Pròleg. Ed. Junta de los Puertos del Estado en Baleares (Ministerio de Obras Públicas y Transportes – MOPT). Palma, 1992

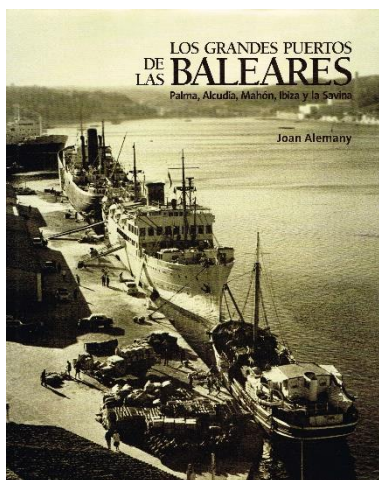
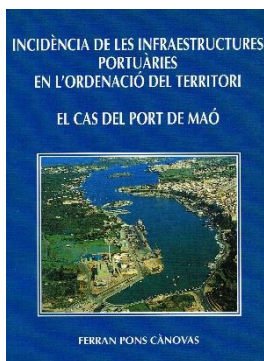
¹⁷ Fornals, Francisco. *Castillo de San Felipe en el Puerto de Mahón. Siglos XVI-XVII-XVIII*. Ed. Museo Histórico Militar de Menorca. Maó, 1996 / *La fortaleza de Isabel II en el Puerto de Mahón. Siglos XIX y XX*. Fornals, Francisco. Ed. Consorcio del Museo Militar de Menorca. Maó, 2010. 4a edició.

¹⁸ Terrón Ponce, José Luis. *La fortaleza de Isabel II en el Puerto de Mahón. Estudio arquitectónico y análisis táctico*. Ed. Consorcio del Museo Militar de Menorca, e Institut Menorquí d'Estudis – IME. Maó, 2004 / Terrón Ponce, José Luis. *El Lazareto de Mahón. Estudio arquitectónico y análisis táctico*.

Ed. Consorcio del Museo Militar de Menorca, e Institut Menorquí d'Estudis – IME. Maó, 2005 / *El cementerio anglo-americano en el Puerto de Mahón*. Terrón Ponce, José Luis. Ed. Consorcio del Museo Militar de Menorca, e Institut Menorquí d'Estudis – IME. Maó, 2006

¹⁹ Vidal Bendito, Tomás. *"La imatge cartogràfica de l'illa de Menorca. Des dels orígens al primer terç del s. XVIII"*. Ed. Treballs de la Societat Catalana de Geografia. Núm. 53-54. Desembre de 2002

²⁰ Soler Gayà, Rafael. *Crònica dels Ports Balears*. Ed. Documenta Balear, Conselleria d'Obres Públiques i Habitatge, i Transport del Govern de les Illes Balears, Autoritat Portuària de Balears. Palma, 2004.



principals infraestructures desenvolupades des de 1859 per l'autoritat competent. És de destacar l'extens i rigorós apèndix documental, amb la relació detallada de l'arxiu d'obres en molls, illots i estacions navals –això és, en l'àmbit de domini públic de l'autoritat portuària-, primer en nom de la Junta d'Obres del Port de Maó, després de la Junta de Ports de l'Estat a Maó, i finalment en nom d'APB.

L'obra de Ferran Pons Cánovas, *Incidència de les infraestructures portuàries en l'ordenació del territori. Els cas del port de Maó*²¹, és considerada en l'àmbit administratiu una obra cabdal i referent sobre la complexa realitat competencial del port, on múltiples administracions es superposen en l'exercici de la seva autoritat, i condicionen la gestió en múltiples àmbits. Des del Ministerio de Fomento, mitjançant APB; des del Ministerio de Medio Ambiente, amb la DG de Costes; el Govern Balear, designant el president d'APB; el Consell Insular de Menorca, mitjançant instruments d'ordenació com el PTI; o els Ajuntaments de Maó i Es Castell, amb els seus planejaments d'ordenació urbana, totes aquestes administracions hi conviuen. L'estudi, exhaustiu i brillant, malgrat els matisos necessaris pels canvis esdevinguts des de la seva publicació, l'any 1994, té vocació d'esser definitiu, eina per entendre aquesta situació jurídica en d'altres estudis. Fa absurd, així, haver enfocat aquesta recerca en la mateixa direcció i ambició.

D'altra banda, l'autor que globalment ha acreditat un major coneixement sobre el port de Maó és, probablement, Joan Alemany. Economista i professor de la Universitat de Barcelona, ha centrat la seva activitat científica en l'estudi dels fenòmens portuaris posant especial interès en les

circumstàncies socials i econòmiques de cada moment històric. Estudiós dels ports espanyols, mediterranis i, especialment, els llatinoamericans, és conegut el capítol dedicat a Port Maó al seu llibre *Los Grandes Puertos de las Baleares*²², plantejat justament en aquests termes. El mateix Alemany, l'arquitecte Rinio Bruttomesso –Director del *Centro Internazionale Città d'Acqua*-, i el físic i erudit menorquí Josep Miquel Vidal –Coordinador científic de l'*Institut Menorquí d'Estudis IME*- van ser, l'any 2001, els organitzadors i principals ponents del *III Curs Internacional de Ports Històrics*, dedicat en aquella edició al Port de Maó, i celebrat a la ciutat.

Amb el títol de *El Port de Maó*²³, l'edició del recull de les ponències d'aquell curs, entre elles les dels organitzadors, juntament amb les d'historiadors, geògrafs i polítics, representa una de les aportacions més transversals a la complexitat de peces i fenòmens del port. El recull de ponències representava, el 2003, un treball d'originalitat notable, en tant vinculava la vigència i recuperació del patrimoni arquitectònic a la seva condició històrica, i donava pinzellades de prospecció lligades a expectatives d'ús i aprofitament del port en clau econòmica. L'arquitectura reivindicada no deixa, però, de ser l'habitual, catalogada i d'origen militar. Un punt de vista nou, però que mereixeria ser desenvolupat.

A *La Fundación de Georgetown. Menorca. 1771*²⁴, tesi doctoral de l'arquitecte Joan Enric Vilardell, s'explica, en primer terme, l'origen de la fundació del poble d'Es Castell, fent una relació molt documentada dels avatars històrics de les successives dominacions britàniques que l'origen. Com un dels dos pobles que s'estableixen sobre el penyal

15 Pons Cánovas, Ferran. *Incidència de les infraestructures portuàries en l'ordenació del territori*

16 Alemany, Joan. *Los Grandes Puertos de Baleares*.

²¹ Pons Cánovas, Ferran *Incidència de les infraestructures portuàries en l'ordenació del territori. Els cas del port de Maó*. Ed. Consell Insular de Menorca. Maó, 1994

²² Alemany i Llovera, Joan. *Los grandes puertos de las Baleares. Palma, Alcúdia, Mahón, Ibiza y La Savina*.. Ed. APB. Palma, 2001

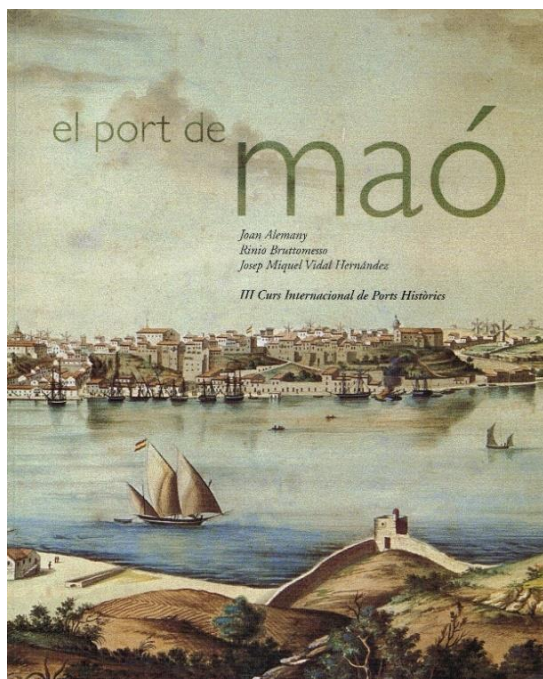
²³ Alemany, Joan; Bruttomesso, Rinio; Vidal Hernández, Josep Miquel. *El port de maó. III Curs Internacional de Ports Històrics*. Ed. Àmbit, Institut Menorquí d'Estudis – IME, i Consell Insular de Menorca – CIME. Barcelona, juny del 2003.

²⁴ Vilardell Santacana, Joan Enric *La fundación de Georgetown, Menorca. 1771*.. Ed. COAIB. Palma, 2005

del port, la consideració d'aquest estudi és imprescindible. Tot i això, l'enfocament del treball es refereix a l'estudi de la morfologia urbana, les causes de la configuració urbanística del seu traçat, tot dedicant la meitat de la tesi a la comparació amb d'altres pobles que la carrera colonial originà a Ultramar, especialment al Carib i Nordamèrica. La influència dels treballs d'Anthony Edwin James Morris, com *Historia de la forma urbana*, és evident. L'equivalent al treball de Vilardell al terme de Maó, l'estudi de l'evolució morfològica dels seus creixements, des de fa anys està sobradament cobert pel treball de Gomila-Martínez-Seguí-Domènech, *La ciutat des del carrer*²⁵.

La recerca que aquí es mostra dista, però, d'aquests dos treballs. En la seva condició d'atles, es col·lecciona qualsevol objecte que defineix el paisatge del port. No només els catalogats, si no també els anònims, en una consideració inclusiva de tot allò que es pugui entendre com arquitectura, amb especial interès en la representació i el dibuix. Tampoc s'ha pretès fer anàlisis de prospecció socioeconòmica, com en el cas d'Alemaný; ni un estudi de les afectacions jurídiques portuàries, com Pons Cánovas; ni una crònica de l'activitat i obres de servei, com fa Soler.

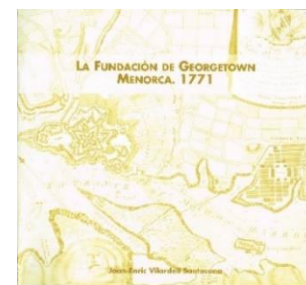
S'ha defugit d'un relat historicista, com les aportacions documentals, exhaustives i rigoroses, de Fornals, Terrón, Vidal Bendito o Soler; o d'una anàlisi patrimonial, a l'estil dels que fan Vidal Hernández o Garcia Domingo, sobre El Llatzaret, La Mola o la Base Naval de l'Illa Pinto a la revista *Portus*²⁶. Ni reduir el treball a una "guia d'arquitectura" del port a mode de les dues guies editades fins el moment sobre l'illa²⁷, també amb referències a arquitectures por-



tuàries, i orientades per classificacions i descripcions estandarditzades i cronològiques. Totes aquestes aportacions prèvies constitueixen un bagatge previ fonamental que han permès conèixer exhaustivament l'objecte a considerar i, així, elaborar col·leccions i associacions d'idees, de vegades fins i tot a priori contradictòries, i donar forma a aquest atlas inclusiu, global, i lliure.

administración pública y la gestión privada". Ambdós articles a la revista *PORTUS*, núm. 23. Ed. RETE – Asociación para la colaboración de ciudades y puertos. Coordinació a càrrec d'Alemaný, Joan; i Bruttomesso, Rino

²⁷ Martorell, Josep *Guia d'arquitectura de Menorca*. Ed. La Gaya Ciència i COAC. Barcelona, 1980 / *Menorca. Guia d'arquitectura*. Gomila, Joan J. Ed. COAIB. Maó, 1998.



¹⁷ Vilardell, Joan Enric. *La Fundación de Georgetown*.

¹⁸ Domènech, Montserrat; Gomila, Joan; Martínez, Albert; Seguí, Núria. *La ciutat des del carrer*.

¹⁹ Alemaný, Joan; Bruttomesso, Rino; Vidal Hernández, Josep Miquel, coordinadors. *El port de Maó*.

²⁵ Gomila, Joan; Martínez, Albert; Seguí, Núria; Domènech, Montserrat *La ciutat des del carrer. Anàlisi formal, funcional i simbòlic del casc antic de Maó*. Ed. Ajuntament de Maó, COAIB i Caixa de Balears "Sa Nostra". 2a Edició, juny 2005

²⁶ Garcia Domingo, Enric. "La estación naval de Port – Maó. Un patrimonio arquitectónico a conservar". / Vidal Hernández, Josep Miquel. "La fortaleza de la Mola de Mahón o de Isabel II: un modelo de colaboración entre la

UNA SUPERPOSICIÓ D'USOS

Si el port de Maó ha estat catalitzador de la vida econòmica i social de Menorca, els tres darrers segles, ho ha fet gràcies a la gran quantitat d'usos que s'hi han superposat. En un port eminentment urbà, tancat, la seva condició de ria motiva aquesta convivència i superposició. Enumerar aquests usos pot resultar un primer exercici d'aproximació a la complexitat que s'abordarà:

Una ciutat, Maó, i un poble, Es Castell; tres illes interiors – l'Illa Plana, l'Illa del Rei, l'Illa Pinto-, una d'artificiosa, que no artificial –l'Illa del Llatzeret, més una illa desapareguda –l'Illa de les Rates-; la península de la La Mola, amb la fortalesa que li dóna nom – i una península desnaturalitzada, el Llatzeret ; un castell enderrocat, però del que en percebem els fonaments, i en podem visitar els soterranis, St. Felip. També tres hospitals abandonats -el Llatzeret, l'Hospital Militar de l'Illa del Rei, i l'Hospital Verge del Toro-; quatre torres de defensa, St. Esteve, Felipet, Cala Teulera i La Princesa.

En quant a residència, cinc urbanitzacions, S'Altra Banda –St. Antoni, Cala Partió, Cala Rata-, Cala Llonga, “Sol del Este”, St. Anna i Son Vilar (antiga “Horizonte”); un conjunt d'esplèndids habitatges arran de mar, de proper enderrocament. Dues estacions marítimes comercials, una d'elles esdevinguda oficines, més una tercera en projecte.

Una base naval militar, en progressiu desús i clara decadència; una zona logística de descàrrega de mercaderies; una central tèrmica, sobreexplotada; i un centre logístic d'hidrocarburs. Un moll de pescadors, cada vegada més minvat, i una llotja del peix; molls esportius continus, i dos ports esportius; dotze cales, dues platges. Deu baixades al mar des dels nuclis urbans; dos passejos marítics a Maó, a cotes diferents; multitud de bars,

²⁸ *Magatzems al port de Maó*. 1835, Anònim. Oli sobre tela. Museu de Menorca Peça d'inventari 04011. Veure *Atlas del port de Maó*. Volum 1. Catàleg. Ref. núm. 38. Pàg 127.

restaurants, alguns d'ells avui tancats. Els vestigis de la gènesi de la industrialització a la ciutat, encara present a la reconvertida *La Minerva* o l'edifici de *La Elèctrica Mahonesa*. Un penya-segat en plena i progressiva descomposició. I embolics legals i competencials, com la plena autonomia de gestió administrativa del port per Autoritat Portuària de Balears, l'ocupació de l'antic hospital de l'Illa del Rei, o la impossibilitat jurídica d'actuació dels ens municipals, amb gairebé nul·la capacitat de definició de les relacions ciutat-port.

La múltiple superposició de circumstàncies tant dispars ha motivat l'esforç per a un apropament desposseït de prejudicis, que les disposi en el mateix pla. És, però, una superposició feliç, equilibrada? La intuïció de l'absència, avui d'aquesta característica, esdevé un dels eixos motors que han motivat la recerca.

DE L'EQUILIBRI A LA SIMPLICITAT

Equilibri. Els “Magatzems Estela”²⁸ (Fig. 22), podrien revelar el caràcter d'aquest concepte. Paradigma de la situació del port de Maó a la primera meitat del segle XIX, la coneguda pintura a l'oli que es pot admirar al Museu de Menorca denota, precisament, aquesta condició:

*“[...] A primer terme es representen devers 112 figures que identifiquen els estaments socials menorquins de principi del XIX (burguesia, treballadors, clergat, mariners), amb la indumentària corresponent, les eines i els estris utilitzats (premsa, barrils, alambins). Després d'aquesta primera línia, la zona superior del quadre recull la costa de Sant Pere o de la Font, que encara avui comunica el port amb la zona de l'actual plaça de la Miranda, i on s'observa un edifici característic de la construcció menorquina, en el qual se situava el consolat holandès”.*²⁹

²⁹ Descripció de la peça d'inventari 04011, Magatzems al port de Maó, a la plana web del Museu de Menorca.



L'equilibri, harmònic, de tots els personatges i activitats diverses que s'observen al quadre, des de les comercials i burgeses a les representatives, com el clergat i la representació del poder civil -en aquest cas el consolat holandès-, arran de mar i en plena convivència, mostra un paradigma de relació d'activitats que, gairebé, podem estirar fins a la segona meitat del segle XX. Tot conviu en aparent bona convivència. En un món d'innocència tecnològica, tal i com avui entenem aquests termes, tot es barrejava.

Com també tot es superposava, en imatges d'època ben interessants i curioses, en els reportatges fotogràfics de Salvador Almirall sobre el port. Almirall (Maó, 1872), fill d'una família originària de Sitges, representant comercial i empresari, i incipient fotògraf aficionat, no era "retratista". D'acord amb la seva condició aficionada, càmera en mà, i sobre plaques de vidre, es dedicarà a copsar la vida me-

<https://www.museudemenorca.com/es/coleccion/item/quadre/125444>
(Darrera consulta, Març de 2019)

³⁰ Arxiu d'imatge i So de Menorca. Fitxa del fons Salvador Almirall



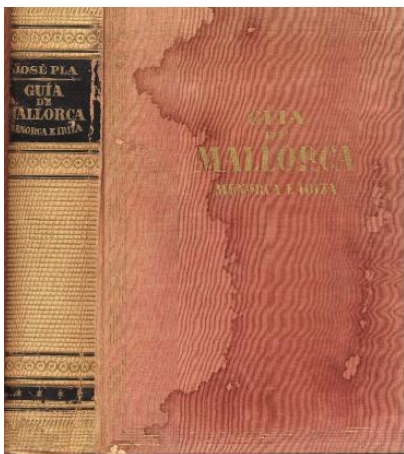
norquina d'entre 1910 i 1930³⁰. Fotografia, senzillament, el que passa, el que veu: gent traginant, feines diverses, imatges recreatives familiars, d'una cultura del lleure, també incipient.

Del port, veiem imatges de l'arribada de correus de passatgers des de Barcelona; festivitats de Sant Pere; joves passejant vora Sa Punta de Cala Figuera (Fig. 20); o prohoms dels negocis i la cultura locals, gaudint d'una flegmàtica condició del lleure. La fotografia d'aquesta classe burgesa i emergent al Merendero Llansó³¹ (Fig. 21), és des de fa uns anys coneguda i admirada. Un equilibri tranquil, assossegat, i alhora majestuós, d'una nova apropiació de l'espai amb el repòs i la diversió, amb les activitats portuàries que entendriem per pròpies de l'època: la pesca, el transport, les activitats comercials o militars. Res està regulat, i tot flueix i conviu en aparent fàcil convivència. El port de Maó, com allò on tot pot passar.

³¹ Construcció de lleure al Fonduco. Una sola estança edificada en planta baixa, entre la façana de la cala del mateix nom i el penya-segat, amb un important porxo avançat amb coberta de dues aigües. Veure *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg*. Fitxa núm. 59. Pàg 165

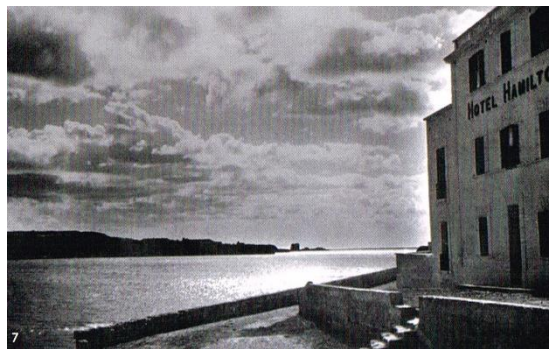
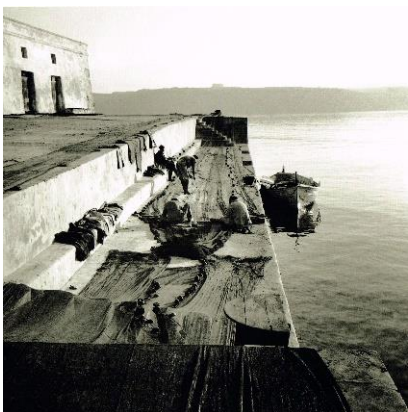
20, 21 Almirall, Salvador. Merendero Llansó i Punta de Cala Figuera. Fons Almirall. Arxiu d'imatge i So de Menorca.

22 Anònim. *Magatzems Estela*. Oli. Museu de Menorca



"[...] No se dejará perder sin duda el turista la visión del Puerto de Mahón desde el momento en que el buque que lo transporte enfile la boca del sorprendente Puerto. Constituye un espectáculo inusitado en el Mediterráneo entero y por eso es considerado un puerto natural notabilísimo [...]. En la misma -Cala Lladró- hay un cómodo desembarcadero del que arranca un camino que conduce a la hermosa finca de San Antonio, verdadero palacio, muy notable por su arquitectura y confort interno. Pertenece a los señores Delás, de Barcelona. Según una tradición reiterada, estuvo en ella el célebre almirante Nelson con Lady Hamilton en un momento u otro de sus amoríos. Desgraciadamente, la Historia no ha confirmado una leyenda tan magnífica, verosímil, sin embargo por tantos conceptos. [...]"

La punta de Cala Figuera señala la entrada en la misma, contomeada de muelles, muy profunda, con una explanación en el interior, que contiene los restos de una fábrica de hilados que se llamó "La Fabril Mahonesa". En la orilla Oeste de esta cala se halla el floreciente Ciub Marítimo. Una vez dejada atrás, aparece el Fonduco, que es una pequeña cala situada entre Fontanelles y Cala



23 Pla, Josep. *Guía de Mallorca, Menorca e Ibiza*

24, 25 Vidal Miquel, Toni. *Hotel Hamilton i Cales*. Fonts. Menorca, tot just ahir. 1960 circa.

26 Arxiu Sturla. *Moll comercial, Menorca*, 1960 circa

32 Pla, Josep. *Guía de Mallorca, Menorca e Ibiza / José Pla*. Barcelona: Editorial Destino. 1950. Págs. 368-385.

33 *Op. cit*

Figuera. Hay en élla un vivero de langostas y mariscos. Sigue un muelle y andén ceñido a la costa, en el cual se ve una larga sucesión de almacenes, factorías, fábricas, aserraderos, el decrepito edificio de la Aduana, depósitos, etc.

En la parte superior de esta riba, sobre el cantil de la costa, se desarrolla la población de Mahón, a la que se accede, desde el mar, por unas rampas en zigzag. La población tiene un pintoresco aspecto, y aunque no tiene sus muros tan blancos como en general los de la isla, la visión tiene una vivacidad acusadísima. Sigue luego, al finalizar los almacenes, el paseo de la Alameda y el depósito de agua, en cuyo punto la Colársega gira, en el Gorg, para iniciar la costa septentrional. [...] Cuando llegado el viajero al puerto, realizadas las formalidades de rigor y subidas las rampas o cuestas, se encuentra en la ciudad de Mahón, sentirá una curiosa sensación de sorpresa. La ciudad es limpia, venteada, muy bien trazada, perfectamente pavimentada y de muy buen ver. En el Hotel Bustamante - único hotel de una cierta categoría que hoy por hoy en la población existe- encontrará acomodo. [...]”³²

Qui millor que Josep Pla, a la seva *Guía de Arquitectura de Mallorca, Menorca e Ibiza*³³, editada per Destino, per descriure, amb extremada precisió i objectivitat, no exempta, quan convé, d'ironia, aquesta delicat equilibri. Ens imaginem a Pla, descansant a l'Hotel Bustamante, després de pujar per les rampes des del moll on l'ha deixat el correu³⁴, procedent de Barcelona. Tranquil·lament, llibreta en mà, recorrent els diversos indrets del moll, sense impediments per a apropar-se als treballadors, als pescadors, als estibadors, demanant-los quina és la seva feina, i a què es dediquen.

34 Amb el nom de "correu" es coneixia, habitualment, el vaixell de passatgers que cobria la ruta entre Barcelona i Maó, abans que aquesta fos coberta per el ferris contemporanis. Alternaven vaixells com el "Ciudad de Mahón" o el "Mallorca".



27 IDE Menorca. Vol Americà, 1956.

28 Evolució d'urbanització 1956-2016.
Dibuix de l'autor.

Moments d'interrogatori periodístic, el d'un *flâneur* curiós i observador, que podrien ser il·lustrats per les fotografies capturades, aquells mateixos anys, per Joan Sturla, un dels grans "retratistes" de Maó. En un blanc i negre lluminós i contrastat, Sturla ens mostra escenes curioses de descàrrega de mercaderies des del mateix *correu* de Pla: imatges que denoten un espai sense fragmentacions, on qualsevol vianant podia apropar-se a badar i contemplar les feines de descàrrega, sense atendre a perills o a la més mínima consideració de seguretat.



³⁵ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref, 57. Pàg 162.*

³⁶ *Ibidem. Veure Ref, 136. Pàg 284.*

³⁷ Els "Pactos de Madrid" de 1953 entre el fins llavors règim autàrquic i aïllat del dictador Francisco Franco, i els Estats Units presidits per Dwight Eisenhower, suposaran la fi de l'aïllament internacional d'Espanya. El règim entra de ple al bloc pro-capitalista occidental, consumant-se una benedicció que comportarà nombrosos acords i intercanvis: Construcció de bases

Només una dècada després, el llavors jove i prometedor fotògraf Toni Vidal Miquel, el "retratista des Castell", iniciava a principis dels anys seixanta una carrera artística amb el port de Maó i el paisatge de Menorca, com a suport d'una obra que capturava costums i oficis. També retrata xarxes de pesca, i els seus pescadors i xarxaires arreglant-les; llaüts, bots i altres barques als llenegalls, al mateix temps que els murs emblancats de les coves, o magatzems, on es desenvolupen aquests oficis i els dels mestres d'aixa.

També, la seva indústria. Al seu reportatge de la *fàbrica de gas* -la Sociedad General del Alhumbrado-³⁵, al moll de llevant de Maó, en funcionament fins 1968 i avui desapareguda, el fotògraf testimonia un dels darrers passats industrials, i pesants, carregats de foc, fum i cendres, del port de Maó. Fàbriques, xarxes, vaixells i descàrregues, testimoniades per Sturla, Vidal Miquel, o com els de les fotografies del físic i erudit Josep Miquel Vidal Hernández, que ens mostren un espai continu, amb superposició d'usos, i en aparent harmonia. El port és un lloc de treball, d'intercanvi i de trànsit. Estem a principis dels anys cinquanta; encara no s'ha descobert el turisme com a fenomen, i encara no s'ha construït una sola urbanització.

Tot i que l'Hotel Port Mahón³⁶ no s'inaugurarà fins el 1956, probablement ens posaríem d'acord en atorgar la "foto fixa" d'aquest estadi d'equilibri al conegut vol americà d'aquell mateix any³⁷ (Fig. 27). L'ortofotomapa de l'Army Service Map - AMS dels Estats Units documenta³⁸, gràficament, l'esperit que descrivíem: el centre medieval de Maó i els seus ravals de sortida; els magatzems de Baixamar; la

militars nord-americanes a Espanya, ajuda econòmica, i també la documentació, mitjançant ortofotomapa, de tot el territori de l'Estat.

³⁸ El vol que documenta el port de Maó i l'illa de Menorca pertany a la Sèrie B, 1956-1957, dels anomenats "Vols americans", disponibles a la Fototeca Digital del Centro Nacional de Información Geográfica del Instituto Nacional de Cartografía (www.fototeca.cnig.es)

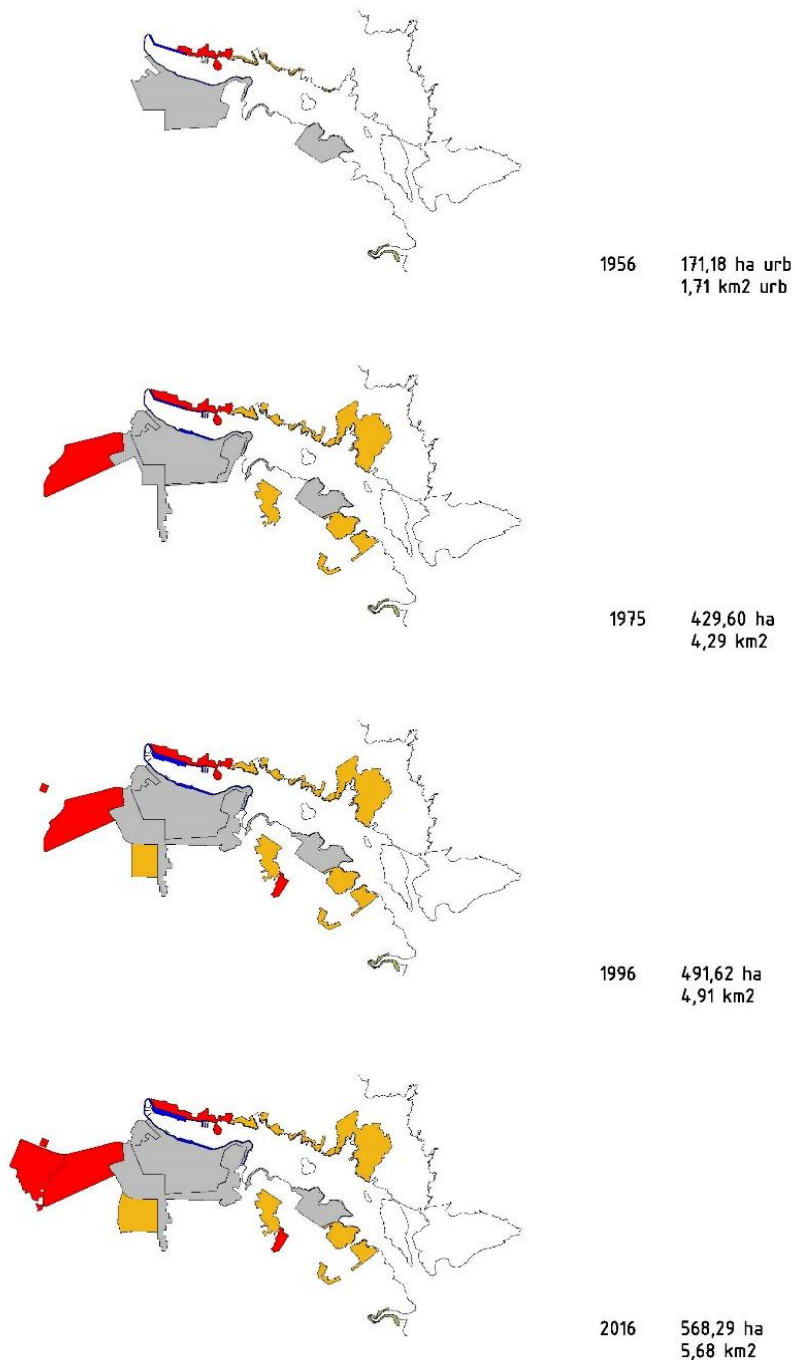
També disponible al Servei de Cartografia del Consell Insular de Menorca, IDE Menorca (www.cartografia.cime.es)

Base Naval; l'Hospital de l'Illa del Rei; les casetes de lleure i estiuatge que, auto-construïdes, han anat apareixent vora la riba de la costa nord del port -S'Altra Banda-, i poca cosa més.

Com a molt, la cal·ligrafia d'un terreny conreat, i una important xarxa de parets seques, de sínies i molins, lligats als ravals de sortida. Fins i tot, la representació d'aquesta cal·ligrafia sembla també tranquil·la, equilibrada. El canvi de paradigma, però, no trigarà en arribar. Entre 1956, data de la inauguració del primer hotel, com dèiem, fins el 1975, quan es finalitzen les obres de la darrera gran urbanització del port, comercialitzada sota el nom de Sol del Este³⁹, gairebé es triplica la petjada urbanitzada del port de Maó. De les 171,18 ha d'urbanització, l'any 1956, es passa a les 429,60 ha, del 1975. En només 19 anys es multiplica aquesta empremta 2.5 vegades (Fig. 28). En aquest temps s'haurà descobert el turisme, i el fenomen de l'ocupació del territori amb la urbanització extensiva, de baixa densitat. S'ha descobert l'anglosaxó *urbansprawl*. Per a habitatge de vacances, de segona residència. Però també per a un nou format de primera residència: passar a viure a una casa unifamiliar, aïllada, amb un petit jardí, arribant-hi amb cotxe propi, denota prestigi social.

Però aquest increment de la urbanització no respon només al nou paradigma residencial de les urbanitzacions de Cala Llonga, Santa Anna o Son Vilar. A principis dels setanta, sota la batllia de Gabriel Seguí, es construeix la primera fase del Polígon Industrial de Maó, conegut amb el seu acrònim, POIMA. La urbanització residencial desequilibra el port de Maó, però també la possibilitat de desplaçar bona part de les activitats fabrils i de magatzem que, fins els setanta, trobaven als molls de Baixamar la seva modesta i natural, primera ubicació. Aquests magatzems passaran, en bona part a desocupar-se. Seran alliberats.

³⁹ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure referència 181. Pàg 368.





La entrada y salida de mercancías cae otro 7,3% en el puerto de Llevant

Desde el año 2009 la rada mahonesa ha visto descender el nivel de carga marítima en un 52,1%

JGA

El puerto de Maó ha experimentado una caída del 7,3% en el tráfico de mercancías en el primer trimestre de este año con respecto al mismo periodo del 2013. A falta de tres meses para que termine el año, esta cifra supone la séptima bajada consecutiva, tras la experimentada el 2005.

De hecho, desde el año 2009 la rada mahonesa tan sols ha experimentado un año de aumento, el 2014, a instància que el costat de la serie històrica el índex de un portuà que ha tingut tendència per a pujar ha decaït de forma dràstica, arribant a partir de 2009 amb la crisi

econòmica a dirigit de Castella. Tomando como referencia el tráfico año 2005, a parte de la recuperación de 2010, se observa como el comercio de mercancías en el puerto de Maó cae un 52,1% con respecto al año 2005. La caída en este periodo es de 52,1 por ciento.

EL ÚNICO QUE BAJA

La comparación con el resto de puertos de Baleares, ciudad del norte del lago muestra como esta zona es la del tráfico marítimo de mercancías en Maó es un 10% de descenso con respecto a la ciudad de Mahón. En Mahón el tráfico de carga hasta septiembre ha crecido un 10% con respecto al primer trimestre de este año. En la rada de Formentor se ha perdido un 10% por ciento, y en Alcúdia, un 10 por ciento.



El tráfico de mercancías vuelve a caer en el puerto de Maó.

Aquesta petjada urbanitzada arribarà a les 491,62 ha l'any 1998, amb la consolidació de les fases 2 i 3 de POIMA, del Polígon Industrial des Castell, i del Passeig de Circumval·lació de Maó i la Urbanització de Malbúger. Mentre es consolidava el seu increment, una activitat fins llavors d'importància cabdal al port, i per a les dinàmiques de les ciutats de Maó i Es Castell, cessa de manera sobtada: L'any 1996 el Consell de Ministres anuncia la fi del Servei Militar Obligatori i, en conseqüència, el 1999 cessa l'activitat militar ordinària de la Fortalesa de la Mola, dels Quarters des Castell, o de l'Estació Naval. Excepte aquesta darrera, que continuarà operant amb un petita dotació militar, tots els pavellons d'allotjament de tropa s'acabaran buidant d'activitat, i amb ells, bona part dels territoris dels propis recintes.

MENORCA

Una nueva medida para un viejo plano del siglo XIX

La población de menorques, un claro retroceso

Vedros de Alifan procuraran una escalera a Anna II

GARA Y CRUZ EN EL PUERTO ▶ La rada mahonesa en 2013 en descenso de 11.000 usuarios respecto al año anterior y la bajada en 57.000 desde que se inauguró el dique exterior en 2009

Maó vuelve a perder pasajeros pese al auge del tráfico marítimo

El Consell distribuye 4,2 millones en subvenciones

1,5

El Consell distribuye 4,2 millones en subvenciones

Es consoliden així el que anomenarem *Recintes Crítics*. Una dinàmica molt semblant a la d'altres ciutats amb una activitat tant important com la militar, que es veu progressivament minvada. Aquest podria ser també, per exemple, el cas de Cartagena⁴⁰. Aquesta confluència en el temps de dos fenòmens inversos, abocarà, a l'evolució, des de l'equilibri, cap al que anomenem *simplicitat*. Com anirem veient en el desenvolupament del document, en els darrers quaranta anys el port simplifica progressivament aquella superposició d'usos; i en els darrers vint, la dinàmica s'accelera. En els darrers anys s'instal·la a la societat menorquina una percepció compartida, fins i tot majoritària, de decadència del port de Maó i una conflictivitat creixent entre la ciutat i el gestor portuari: "El Puerto pide un golpe de timón"⁴¹ (Fig. 31). Estem en un context catalitzat per la crisi econòmica 2007-2015, que comportarà descensos de trànsits comercials de passatgers i creuers; descensos de fluxos de mercaderies o d'activitat industrial.

"Maó vuelve a perder pasajeros pese al auge del tráfico marítimo"⁴²; "La entrada y salida de mercancías cae otro 7,3 % en el Puerto de Llevant"⁴³. Aquests són alguns dels titulars de premsa que permeten, en certa manera, objectivar aquesta percepció que, a més, vindrà originada per més d'una confluència. A la intensa crisi econòmica s'hi sumarà la construcció del Dic Exterior de Ciutadella, a Son Blanc, que discutirà la condició hegemònica del port de Maó: es consuma un descens de mercaderies i passatgers, alhora que s'accentua l'aposta de l'Autoritat Portuària de Balears per a fomentar el trànsit de creuers, com a estratègia de viabilitat futura del port de Maó. "La

29 Diari Menorca. 14 de Febrer de 2014

30 Diari Menorca. 14 de Novembre de 2016

⁴⁰ López López, Jesús. *El Puerto y la Ciudad de Cartagena. Metodología y relaciones con las administraciones implicadas*. A Vilardell Santacana, Joan Enric. 2017. *Un pla estratègic per al port de Maó*. Joan Enric Vilardell, editor. PAPERS #1. RECERCA I DEBAT. 1a ed. Maó: Institut Menorquí d'Estudis; Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears - COAIB.

⁴¹ Gilabert, Javier. *El Puerto pide un golpe de timón*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 22 de Setembre de 2013.

⁴² *Maó vuelve a perder pasajeros pese al auge del tráfico marítimo*. Menorca, Diario Insular. Portada de l'edició impresa del 14 de Febrer de 2014.

⁴³ JGA. *La entrada y salida de mercancías cae otro 7,3 % en el Puerto de Llevant*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 14 de Novembre de 2016.

apuesta de cuatro navieras elevará un 33% la llegada de cruceros a Maó”⁴⁴.

Un port entès per al turisme, amb els creuers i la nàutica recreativa com a grans elements vehiculars per a la generació d'ingressos al port, redueix el pes específic d'activitats comercials, logístiques, industrials o pesqueres, fins ben entrats els anys setanta del segle XX, dominants a l'indret. El port s'ha simplificat. El turisme ha desplaçat activitats tradicionals, artesanes. I ha reduït, sembla que de manera important, el pes específic dels usos de la superposició enumerada. En conseqüència, el port sembla perdre aquell valor afegit.

LA CONSTEL·LACIÓ DEL DESÚS

De manera paral·lela a l'observació d'aquesta seqüència *Equilibri - Simplicitat*, podem establir la constitució de seqüències anàlogues. *Equilibri - Turisme*, en seria una altra; com també, *Superposició - Banalitat* o *Superposició - Desús*. Tant és així, que el creixent desús del patrimoni esdevé, en el context de la mateixa recerca, gairebé una dimensió de caràcter propi. Tenim entre mans un patrimoni excepcional, d'origen militar i sanitari dels segles XVIII, XIX i principis del XX, construït al servei d'una escala superior a la de l'Illa i que, a poc a poc i en bona part, s'ha anat abandonant. O bé, resta en futur incert, en cessar la seva activitat original. Parlem de les runes del Castell de St. Felip, Fortalesa d'Isabel II de La Mola, Llatzeret, Instal·lacions de l'Illa Plana, Hospital de l'Illa del Rei, Estació Naval). O d'altres que, sense concebre's originalment més enllà de l'escala de Maó i Menorca, també s'han abandonat (Hospital Verge del Toro, Hotels del Fonduco,

Muscleres de La Solana, Nova Estació Marítima). Són tants els elements o conjunts patrimonials sense ús, o sense un clar aprofitament que, fins i tot seria considerable com a matèria autònoma, i pròpia d'aquesta mateixa tesi doctoral.

Tant és així que, d'entrada, desconeixem -o l'autor desconeix, al manco-, de manera quantificada i precisa, l'abast dimensional de tot aquest desús; la seves superfícies. Quines parts són encara emprades, i quines han estat tancades i iniciat un procés de regressió, sense ús, i per tant, manteniment. Per això, un primer resultat, força il·lustrador, és dibuixar tot aquest “desús”: posar tots els edificis o àmbits sense ús a la mateixa escala, i començar a quantificar el fenomen. El resultat, un dibuix tant suggeridor com sorprenent, tant atractiu com inquietant, que l'autor ha convingut anomenar la “Constel·lació del Desús” (Fig. 32): el dibuix d'aquestes petites taques negres sobre fons blanc remet al concepte de constel·lació; potser el terme “col·lecció” també seria oportú.

Aquest dibuix va servir de marc teòric de l'encàrrec de la Demarcació de Menorca del Col·legi d'Arquitectes de les Illes Balears, de dedicar les *VI Jornades d'Arquitectura i Urbanisme de la Mola* al patrimoni del port de Maó. Sota el nom “*Reocupar el port*”⁴⁵, el desús del patrimoni del port de Maó, i les claus per al seu reaprofitament, acompanyat d'experiències externes, centrava el debat. La generació del propi encàrrec per part d'una prestigiosa institució com el COAIB, i l'establiment del fòrum, amb multitud de conferències, taules rodones i un workshop paral·lel amb el Dep. de Projectes Arquitectònics de la UPC, feien prendre consciència de la magnitud de la importància, estrictament, del patrimoni arquitectònic portuari.

Illes Balears i Cordial Hoteles SA, empresa concessionària, fins el 2017, de l'explotació turística i cultural de la Fortalesa d'Isabel II de la Mola, al port de Maó. La VI i darrera edició, “*Reocupar el port*”, es va dedicar al reaprofitament del patrimoni en desús del port de Maó, sota la direcció de l'autor, Toni Vidal.



31 Diari Menorca. 22 de Setembre de 2013

⁴⁴ Gilabert, Javier. *La apuesta de cuatro navieras elevará un 33% la llegada de cruceros a Maó*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 14 de Novembre de 2016.

⁴⁵ Jornades d'Arquitectura i Urbanisme de la Mola. Seminari temàtic, sobre diferents aspectes, organitzat el mesos d'abril o maig, entre els anys 2011 i 2016, per la Demarcació de Menorca del Col·legi Oficial d'Arquitectes de les



BASE NAVAL



LA SOLANA



ESTACIÓ MARÍTIMA



VERGE DEL TORO



QUARTERS EXPLANADA ES CASTELL



FONDUCO



ILLA DEL REI



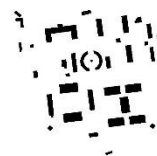
QUARTERS EXPLANADA MAÓ



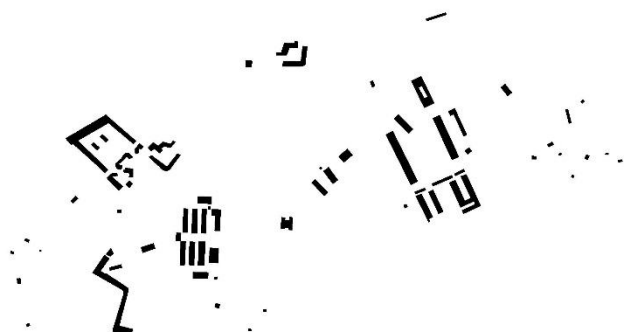
CALA FIGUERA



ILLA PLANA



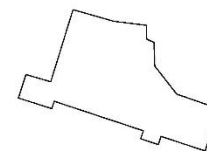
LLATZARET



LA MOLA



CONSTRUCCIONS ST. FELIP



CÓS NOU

Encetar aquesta tesi doctoral suposava, per tant, una oportunitat.

Oportunitat per abordar, de manera plena i sense embuts, un dels gran problemes actuals del port de Maó, el seu patrimoni en desús; però també, per contribuir a fer d'aquesta identificació un revulsiu, social i econòmic, per a la ciutat de Maó i tot el llevant de l'illa de Menorca. Tant és així, que seria possible, per exemple, una tesi *exclusivament*, sobre "El patrimoni en desús del port de Maó". Potser també, "El conjunt de costes de descens al port de Maó". L'interès de la recerca no era, però, la de fragmentar-la temàticament. Tot el contrari. La recerca que acompanya la tesi és atractiva, precisament, per al creuament transversal de moltes dinàmiques que conviuen en un mateix enclavament. Que s'hi superposen. I que ho fan, per tant, en un àmbit físic; que ho fan en un paisatge. En un context d'arquitectura, en la dimensió més fenomenològica de la disciplina.

UNA RECERCA OPORTUNA

La tesi es mostra així com una oportunitat per a documentar i entendre aquesta evolució. Des de l'equilibri a la percepció de dinàmiques simplificades. De la confluència d'activitats superposades al turisme i, alhora, al desús creixent de bona part del parc patrimonial heretat. I a més, com a relat testimonial de la creixent vigència del port com a objecte de debat ciutadà. Una vigència que demostren moltes altres aportacions, des d'articles d'opinió recollits en premsa, fins a diverses polèmiques al voltant del port, o multitud de fòrums, seminaris i xerrades que han aflorat, en aquests darrers deu anys.

⁴⁶ Gomila, Joan J. *El port, aquest lloc fora de control... Un menú a Baixamar amb aperitiu i tres plats, ens haurem d'engolir*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa, 24 d'Abril de 2013. També disponible a Gomila, Joan J. *Entorn de La Ciutat*. Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears. Demarcació de Menorca. 2016.

"[...] El tema és la manera com es fa tot al port, i especialment com s'ha portat el procediment per executar aquesta nova via. Només que es modifiqués el traçat i s'adaptés a la topografia, que el recorregut fos respectuós amb la Base i la connexió amb la carretera de sa Mesquida fos més suau que la proposada inicialment, les percepcions canviarien radicalment. Però, pel que s'ha vist fins ara, a l'Autoritat Portuària només se l'atura amb reclamacions al Jutjat, amb denúncies al jutge per incompliments que clamen al cel, saltant-se les normes i fent el que els dona la gana [...]"⁴⁶.

Dures paraules de l'arquitecte maonès Joan J. Gomila per avaluar la gestió de tres episodis, el 2013 llavors ben recents, al port: la supressió dels celebrats bancs de formigó vist de Baixamar, dissenyats per Josep Maria Martorell; la intervenció al penya-segat de la Punta del Rellotge; o el traçat del nou vial d'accés al Còs Nou des de la carretera de la Mola.

Joan Enric Vilardell, arquitecte que també desenvolupa la seva activitat professional des de Maó, ha centrat bona part de la seva activitat crítica recent en múltiples afers relacionats amb el port: A "Per un segon ascensor"⁴⁷ reivindicava la presència d'un segon ascensor per a millorar la comunicació dels dalt de la ciutat amb Baixamar, seguint l'estela del primer, inaugurat el 2013 després d'anys de tramitacions. També, es significà per la impulsió, des del Cercle d'Economia de Menorca, d'un Pla Estratègic per al port; proposta que, després de llençar-se a la jornada celebrada al Club Marítim de Maó l'octubre de 2015, acabarà reconduïda, des de l'Autoritat Portuària de

⁴⁷ Vilardell, Joan E. *Per un segon ascensor*. Menorca, Diario Insular. 23 de Març de 2014. També disponible a Vilardell Santacana, Joan-Enric. *Mirades Compromeses: Articles d'arquitectura i Urbanisme (1993-2017)*. Joan Enric Vilardell i Santacana. Maó: Institut Menorquí d'Estudis. 2017.

Entorn de la ciutat:

El port, aquest lloc fora de control...

Un menú a Baixamar amb aperitiu i tres plats, ens haurem d'engolir

Joan J. Gomila 24/04/2013

La ciutat de Maó és un nucli molt autòcton. És a dir, hi ha una colla i espai a l'entorn de la ciutat, que és la zona de descens, però és la concreció en forma de ciutat. A hores d'ara aquesta línia, hi ha la demanda del "misteri de Madrid". Aquestes són les paraules de l'arquitecte Joan Vilardell (1973) promouent, fa pocs dies, un nou menü a rodona sobre la modernitat de la ciutat antiga. La primera conferència del cicle "Lliga sobre Maó" tindrà lloc a l'Auditori de Maó, en homenatge a Manuel de Sola Morales i Rubió, el gran urbanista que fa uns anys ens va deixar. Junt amb altres agendes paral·leles d'un doble impacte més lúcid del nostre temps que, a més a més, va ser el desenvolupador de l'actual moll al Fang del port de Maó (anys 50 del Passatge Marítim), en un temps, exactament, en que l'Ajuntament de Maó va adoptar una llei declarant d'Entorn el Port de Maó, espai a la ciutat de la ciutat, amb l'objecte de sentir aquesta ciutat, en un temps exactament sobre les mateixes condicions que la ciutat entre el Còs Nou i el Còs Vell, però que ara té un altre estat: passar a la ciutat i ciutat



32 Constel·lació del desús. Dibuix de l'autor.

33 Gomila, Joan. *El port, aquest lloc fora de control...* Diario Insular, 24 d'Abril de 2013

34 Vilardell, Joan Enric. *Per un segon ascensor*. Diario Insular, 23 d'Abril de 2013



35 Pons, Mercè. Diari Menorca. 27 de Juliol de 2016

Balears i els Ajuntaments de Maó i des Castell, en el que es coneixerà com a *Pla d'Acció per al port de Maó*⁴⁸.

Entre els anys 2013 i 2014, el dragatge dels sediments del port, fomentat i licitat des de l'Autoritat Portuària per millorar l'operativitat al port dels vaixells de gran calatge, ferris i creuers, motivà una important controvèrsia social i ciutadana. Durant setmanes i mesos, aquesta qüestió ocupà titulars, i planes i planes dels mitjans de comunicació locals. La qüestió del debat no era la conveniència del dragatge, força indiscutible des d'un punt de vista operatiu i de seguretat, si no el tractament, descontaminació, o abocament descontrolat⁴⁹ dels seus sediments per part del gestor portuari. "Protesta contra el vertido al mar de los lodos del dragado del puerto de Maó"⁵⁰; "La Fiscalía investiga si se ha cometido algún delito en el puerto de Maó"⁵¹. El mes de març de 2013, la qüestió adquiria una important tensió i dimensió pública.

Tant és així, que el conflicte arribà a ser traslladat a la UNESCO de la ma del grup ecologista Oceana⁵². Finalment tancada la polèmica amb l'acord, entre el grup ecologista local GOB i APB, de tractament de bona part dels residus contaminats de mercuri a terra, el port de Maó tornava a estar al centre del debat públic de la societat

⁴⁸ Balaguer, Oriol; Pageo, Agapito; Cusó, Sílvia (NEARCO). *El port de Maó. Motor Econòmic i Cultural. Maó: APB - Aj Maó - Aj des Castell. 2016.*

⁴⁹ Des del segle XIX, successivament s'han elaborat operacions de dragatge del port de Maó. Els sediments extrets dels fons batimètrics del port s'han dipositat, tradicionalment, en el quadrant Est-Sudest d'alta mar, davant la costa Est de Menorca; concretament davant la zona de Rafalet. Als arxius de la Delegació de Maó de l'Autoritat Portuària de Balears, s'han documentat operacions d'aquest tipus els anys 1879, 1916-1924 i 1932-1944, per exemple.

Veure *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg*. Veure referències 51, Pàg 154 "Proyecto de Limpia del Pto. De Mahón"; Ref. 90, Pàg 202; "Proyecto de dragado del Puerto de Mahón"; Ref. 106. Pàg 226, "Habilitación del Puerto para amarraderos de grandes buques".

⁵⁰ Obispo, Ángeles M. *Protesta contra el vertido al mar de los lodos del dragado del puerto de Maó*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 21 de Març de 2013

menorquina. Com també ho ha estat, aquests darrers cinc anys, amb motiu de la polèmica obertura del nou vial d'accés al Cós Nou, i a la nova estació marítima; per la fi de la concessió a particulars de les marisqueres i muscleres de La Solana⁵³; per l'expropiació i enderroc de part dels habitatges de Cala Figuera per al proper desenvolupament de la zona com a marina d'atrancament de grans iots⁵⁴; per l'expropiació i enderroc de part de les construccions de Sa Colàrsega; i es Cós Nou, per a desenvolupar-hi una àrea comercial; o per eixamplar la base logística del port.

O per decidir si els dalts de la ciutat es connecten amb els molls comercials, a la zona de Rochina, amb escales mecàniques, o amb un ascensor, com finalment s'està executant. La ciutat i els seus agents, per tant, no han estat aliens a aquestes dinàmiques de debat i vigència creixents: Per això, han sigut constats els fòrums de debat de la societat civil maonesa sobre el seu port. Sense anar més lluny, el Fòrum Menorca Illa del Rei -que Editorial Menorca, el Cercle d'Economia, i la Fundació Amics de l'Illa de l'Hospital celebren anualment cada més de juliol a l'illa del centre del port- es dedicava, en la seva edició de 2014, al mateix port de Mao: "*El Puerto de Mahón en la encrucijada,*

⁵¹ Obispo, Ángeles M. *La Fiscalía investiga si se ha cometido algún delito en el puerto de Maó*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 27 de Març de 2013.

⁵² Saborit, Fela. *El vertido del dragado de Maó llega a oídos de la UNESCO. Los ecologistas de Oceana denuncian ante la sede de la organización en París que el proyecto de Autoridad Portuaria vulnera el título de Reserva de Biosfera*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa de l'1 de Març de 2013.

⁵³ Pons, Mercè. *La Solana, sin futuro 6 años después*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 27 de Juliol de 2016

⁵⁴ Gilabert, Javier. *Puertos levantarán un centro comercial en los terrenos de CLH en Cala Figuera*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa de l'11 d'Abril de 2014.

Mir, Pep. *Maó reclama que la zona de tierra de Cala Figuera tanga también vertiente social*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 20 de Setembre de 2017

*enclave estratégico para la economía menorquina*⁵⁵; amb aquest ambició enunciat es presentava la sessió de debat moderada per l'Editor del Diari Menorca, Josep Pons Fraga, i amb Joaquim Coello, antic director del Port de Barcelona; l'empresari Alberto Palatchi; el General retirat i president de l'associació que albergava l'acte, Luis Alejandro; i José Llorca, president de Puertos del Estado com a ponents.

Pocs mesos després, l'Abril de 2015, es concretava una reivindicació històrica. Amb la cessió del Llatzeret de Maó al Consell Insular de Menorca per part de qui n'ostentava el domini sobre la fortalesa des de la seva construcció, el Ministerio de Sanidad, es tancava un episodi profusament demanat. La gestió per part de l'administració de l'illa de Menorca d'un patrimoni tant extraordinari, com ben conservat, proposava un nou focus d'atenció social sobre el port de Maó. Una cessió controvertida, que es produïa sense un full de ruta definit respecte dels usos i aprofitament concret del recinte⁵⁶. Aquell mateix semestre, el govern municipal d'Agueda Reynés recuperava el desaparegut Consell Municipal de Port. En constituir-se les noves regidories després de les eleccions municipals de Maig de 2015, per primer cop, el govern de coalició d'Ara Maó i PSIB-PSOE, establia una "Regidoria de port".

Mentrestant, també a cavall del canvi electoral d'aquelles eleccions, es comença a parlar amb intensitat del futur de l'Hospital Verge del Toro. En desús des de la inauguració, el 2008 de l'Hospital Mateu Orfila, que el va substituir, un dels edificis amb més presència sobre el port entrarà de ple en el debat, polític i ciutadà. Què se'n farà?

Es retornarà a la Tresoreria de la Seguridad Social? A què es dedicarà? Es mantindrà un ús sociosanitari? És un edi-

⁵⁵ Editorial. *El Puerto de Mahón en la encrucijada, enclave estratégico para la economía menorquina*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 15 de Juliol de 2014.

⁵⁶ Saborit, Fela. *Lafuente destaca las múltiples posibilidades de Lazareto de Maó*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa de l'11 de Novembre de 2014

CICLE PORT I CIUTAT

COL·LEGI OFICIAL D'ARQUITECTES ILLES BALEARS · DEMARCACIÓ MENORCA

			
14.12.18 JOAQUIM COELLO <i>Conferència inaugural de l'exposició dels projectes de l'ordenació de cala Figuera.</i>	11.01.19 GUILLERMO VÁZQUEZ CONSUEGRA <i>"Allà on la ciutat acaba"</i>	08.02.19 MICHELE ARNABOLDI <i>Conferència inaugural de l'exposició "El port de Maó des de Mendrisio"</i>	15.03.19 CARLES FERRATER <i>"El llac com a límit. Fronts"</i>
			
05.04.19 ANTONIO CRUZ <i>"La petita dimensió"</i>	26.04.19 JERONIMO JUNQUERA <i>"L'oportunitat més enllà del passeig marítim"</i>	10.05.19 FERNANDO COBOS <i>"Metodologia i criteris d'intervenció en fortificacions històriques"</i>	



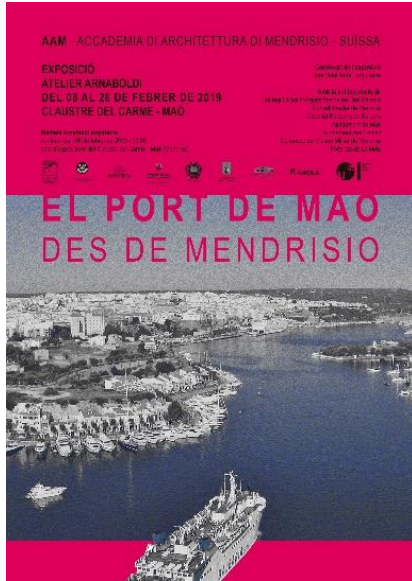
36 Ara Maó. Taula rodona, *Port - Ciutat*. 30 de Juliol de 2015.

37 Reocupar el port. Cartell promocional de les *Jornades d'Arquitectura i Urbanisme de la Mola*.

38 Cicle port-ciutat. COAIB - Menorca, 2018-2019.

fici apte per a qualsevol ús⁵⁷. Al juliol, Ara Maó organitzava la tertúlia "*Port i Ciutat*", amb Joan Enric Vilardell i l'autor d'aquest treball com a ponents. Com dèiem, a l'Octubre del mateix any 2015, el Cercle d'Economia de Menorca

⁵⁷ Mir, Pep. *Maó trata de paralizar el retorno del "Verge del Toro" para darle un uso social*. Menorca, Diario Insular. Edició on-line del 5 d'Agost de 2015.



39 Presentació exposició Concurs Cala Figuera. COAIB-Menorca, Desembre 2018

40 *El port de Maó des de Mendrisio*. Cartell de l'exposició. 2019

CICLE PORT I CIUTAT
EXPOSICIÓ DE PROJECTES
ORDENACIÓ DE CALA FIGUERA

“Les illes i els ports. Una dependència inevitable però profitosa”

CONFERÈNCIA INAUGURAL
JOAQUIM COELLO BRUFAU,
 enginyer naval i expresident
 d’Autoritat Portuària de Barcelona

DEL 17 DE DESSEMBRE AL 4 DE GENER,
 MENDRISIO (SUISSA)

Exposició dels treballs presentats al concurs d’obres per a la
 ordenació i ordenació de Cala Figuera. An aquesta mostra quedaria
 il·lustrat el desenvolupament del port de Maó, a la 19.500 m², amb la
 seva infraestructura portuària, una dependència inevitable però
 profitosa, a través de l’enginyer naval i expresident del
 port de Barcelona, Joaquim Coello Brufau.

“El 50% del PIB nacional es produeix per mar, i a les Illes encara
 més, ja que són les úniques destinacions turístiques del país”.
 Aquesta dependència és una realitat que cal afrontar amb
 responsabilitat i amb una visió de futur. Aquesta exposició és
 una oportunitat per a tots els actors implicats en el sector
 portuari i turístic de les Illes Balears.”

Joaquim Coello Brufau,
 enginyer naval i expresident
 de l’Autoritat Portuària de Barcelona

• INAUGURACIÓ: DIVENDRES 14 DE DESEMBRE, A LES 19:30H
 • LLOC: SALA DE CONFERÈNCIES, DEMARCACIÓ COAIB,
 MENORCA (C/5 DE GRÀCIA, 35, MAÓ)

• DURADA DE L’EXPOSICIÓ:
 DEL 17 DE DESEMBRE AL 4 DE GENER, AMBOS INCLÒSOS.
 • HORARI DE SILLONS A DIVENDRES DE 9:00 A 13:00.
 LA SETMANA DEL 17 AL 21 DE DESEMBRE L’EXPOSICIÓ
 TAMBE ES PODRÀ VISITAR DE 18:00 A 20:00 H.

COAIB - Autoritat Portuària de Balears

organitzava la jornada “Un pla estratègic per al port de Maó”. I després de les VI Jornades d’Arquitectura i Urbanisme “Reocupar el port”, l’Agost de 2017, i sota la moderació d’Alfons Méndez, l’Institut Menorquí d’Estudis, organitzava la tertúlia “Els reptes futurs del port de Maó”.

⁵⁸ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg*. Veure Ref, 303. Pàg 620.

⁵⁹ Vidal, Toni, comissari; Gianellini, Laura i Maisonobe, Christophe, disseny gràfic. *El port de Maó des de Mendrisio*. Exposició organitzada conjuntament per la USI-Accademia d’Architettura de Mendrisio de l’Universitat de la Svizzer

Al Setembre de 2017, l’Accademia d’Architettura de l’Universitat de la Svizzerza Italiana considerava oportú dedicar el curs de projectes de l’Atelier Arnaboldi -orientat a temàtiques de gran escala, i concretament des de 2014 a la seva aplicació sobre ports mediterranis- al port de Maó⁵⁸. Curs de projectes que s’acabaria mostrant a la societat menorquina amb l’exposició “*El port de Maó des de Mendrisio*”, organitzada del 8 al 28 de febrer de 2019 a la Sala d’Audiències del Claustre del Carme de Maó⁵⁹. Mig any després d’encetar aquell quadrimestre acadèmic, a l’Abril de 2018. Una altra institució, l’Ateneu Científic i Literari de Maó, en principi deslligada del debat habitual sobre qüestions portuàries, organitzava, en col·laboració amb la Demarcació de Menorca del COAIB, el debat “*Port i Ciutat*”.

L’enginyer de CCIP i empresari Joaquim Coello moderava així una taula rodona que completaven l’arquitecte Jordi Garcés; la batlessa de Maó, Conxa Juanola; el president del Club Marítim de Maó, Antonio Hernández; i el nou Delegat a Maó d’APB, Vicent Fullana. Aquella experiència, afegida a la de 2016, on el COAIB-Menorca havia co-organitzat les jornades “*Reocupar el port*”, empenyia la institució a dedicar les sessions de cultura i crítica de la temporada de tardor-hivern 2018-2019 a un cicle temàtic que s’anomenaria *Port-Ciutat*. La resolució dels conflictes entre la ciutat i la seva infraestructura, el port, s’identificava com “el gran tema”.

El cicle s’encetà amb Joaquim Coello: Identificat de manera creixent com un dels personatges a escoltar en matèria portuària, després de les seves aportacions de 2014 al Fòrum Menorca Illa del Rei, o del 2018 a l’Ateneu de Maó, obrí el cicle amb una avaluació crítica dels projectes participants al recent Concurs d’Ordenació de

Italiana, el COAIB - Menorca, APB, CIME, Ajuntament de Maó, Ajuntament des Castell, Consorci del Museo Militar de Menorca, Fortalesa de la Mola. La mostra s’inaugurà amb una conferència del director del taller, Michele Arnaboldi.

l'àmbit de Cala Figuera⁶⁰; el cicle el van completar conferenciants com Carles Ferrater, Antonio Cruz, o la pròpia conferència de Michele Arnaboldi, introductòria per a l'exposició de la USI-Accademia.

Més enllà de Maó i el seu port, de manera semblant, aquests mateixos anys, la qüestió de la gestió portuària ha centrat debats ciutadans arreu de l'Estat. Per posar dos exemples, el *Foro Ciudadán Tecendo Litoral* d'A Coruña, d'Abril de 2018, s'organitzava des de l'Ajuntament de la ciutat per debatre sobre com s'havia d'abordar l'oportunitat, que presentava per a la ciutat, l'alliberament dels terrenys de caràcter industrial que properament es traslladaran al nou port exterior de Punta Llagosteira, al veí municipi d'Arteixo⁶¹. El Desembre del mateix any 2018, es presentaven a Barcelona les conclusions preliminars del Pla Estratègic dels Espais del Litoral de la Ciutat⁶², sota la coordinació de Marc Garcia i Josep Bohigas. La ciutat de Barcelona entenia que els 12 km del seu litoral eren transcendents per al seu futur, la seva sostenibilitat, salut i economia; i engegava un procés de proposta tècnica i reflexió ciutadana d'un gran àmbit que, en bon tros, desbordava les competències municipals.

Deu anys i un debat creixent. El port s'ha entès com la gran oportunitat per a la ciutat. I la societat i els mitjans així ho han percebut. Per totes aquestes múltiples raons, elaborar una tesi sobre el port de Maó que aportés llum a les complexes dinàmiques que participen d'un lloc tant sol·licitat, semblava pertinent; fins i tot necessari. O al menys, per descompondre els seus elements (arquitectures, fenòmens, agents, conflictes...), i aportar així, una mica de llum que ens ajudi en la seva comprensió. I perquè no, en el seu govern.

⁶⁰ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg*. Veure Ref, 309. Pàg 634

⁶¹ Foro Tecendo Litoral. A Coruña. Celebrat del 27 al 28 d'Abril a l'Auditori Arao, Palexco. Lloc web:

<https://www.coruna.gal/tecendo-litoral/es/el-foro>

HIPÒTESI O PROCÉS?

És necessària una hipòtesi clara per a encetar una tesi doctoral? Quina és, la que obre aquest treball? D'entrada, ens atreviríem a negar la seva existència: estem davant d'una tesi sense hipòtesi. L'interès creixent de l'autor sobre els espais que són alhora ciutat i infraestructura, motiva la tria del tema, d'una banda; d'una altra, el reconeixement que el port de Maó, com s'ha exposat, "gaudeix" d'una conflictivitat física, social i econòmica que nodreix sobradament, com a *subjecte*, aquell objecte d'interès.

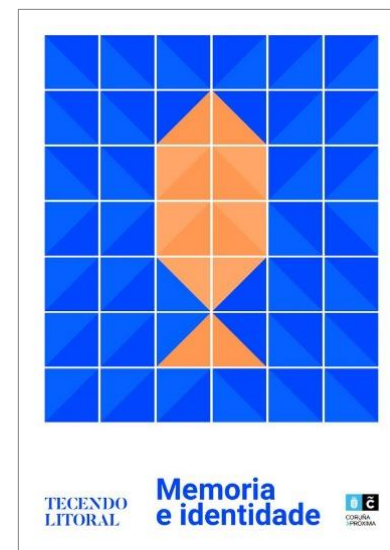
Semblava que estàvem davant d'un *subjecte* prou complex, com a paisatge urbà i infraestructural per a fer un viatge que ens permetés aprendre; sobre arquitectura, societat i economia. I fariem una tesi doctoral amb la intenció d'anar descobrint les seves claus, i per a contribuir a explicar-lo. Sense més.

Ara bé, des de bon començament han aflorat intuïcions que podrien prendre la condició d'hipòtesi. Una d'elles, que el port és un *subjecte* que ho reuneix tot. On tot hi és, i on tot hi ha passat. Que reuneix totes les condicions perquè es pugui aprendre molta arquitectura estudiant-lo. Hi ha de tot: arquitectures romanes, paleocristianes i medievals. Fortaleses, arquitectures militars. Arquitectures il·lustrades. Arquitectures noucentistes i de ferro. Racionalisme, brutalisme, regionalisme i post-modernisme. Arquitectura eclèctica i contemporània. Encerts, i excessos.

El port de Maó com a línia del temps per a entendre el nostre context cultural i arquitectònic. Com substrat d'observació de tots els avatars de l'arquitectura mediterrà-

⁶² Garcia, Marc (Oficina Estratègica de l'àmbit del Delta del Llobregat); Bohigas, Josep (Barcelona Regional), coordinadors. Pla Estratègic dels Espais del Litoral de la Ciutat. Diàgoni preliminar. Lloc web:

<https://www.decidim.barcelona/processes/PlaLitoralBCN?locale=ca>



41 Cartell de seminari *Tecendo Litoral*. A Coruña, Abril de 2018



Una consideració que parteix d'una anàlisi física, i que la transcendeix. L'anàlisi física, paisatgística i arquitectònica, suggereix canvis socials i de gestió. La tesi, així, es proposa verificar aquest extrem. Des de l'objectivitat, descompondre el port en els seus elements; desproveir-los d'adjectius, de judici, i contribuir a contrastar aquesta intuïció. Des d'allò tangible. Des de l'arquitectura.

nia dels dos darrers mil·lennis. Com fa la paleontologia amb un fòssil: poder establir un recorregut secular des de l'anàlisi d'un sol element. En aquest cas, però, un fòssil actiu i viu. Arquitectònicament, socialment, culturalment, econòmicament.

L'altra, el reconeixement de que a la configuració física i paisatgística del port l'acompanya, i l'ha acompanyat, un model de gestió fragmentat que no s'hi adapta ni adequa. Es comença a intuir que el model de gestió dels ports d'interès general de l'Estat, en el cas de Maó, però també en d'altres ports urbans espanyols, potser no sigui el més convenient. Un model que, amb la divisió administrativa entre Autoritat Portuària i Ajuntaments, no entén el port com una entitat paisatgística i urbana sencera. Gairebé mai, però, s'ha entès així.

42 Tarjetó de divulgació del Pla Estratègic dels espais litorals de Barcelona. Aj. de Barcelona. 2018-2019.

43 Torrontegui, María. Sant Francesc, oli.



TORRÓNTEGUI

ESCENARI. La vall urbana

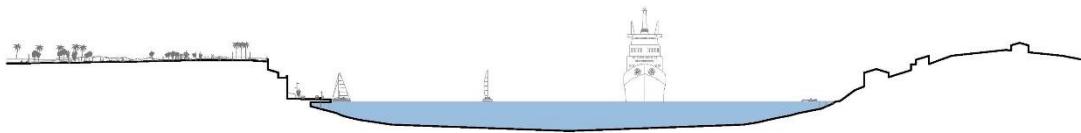
Des de la torre de Ca n'Oliver¹, al centre de la ciutat, a la riba Sud, es veu la torre de l'Estació Naval², a la riba Nord; i des d'aquest, es veu la torre de la casa de vigia de la Mola, la península que tanca la boca del port. Aquest tipus de seqüència triangular va ser, durant molts anys, fonamental perquè les famílies de la burgesia comercial i emergent de Maó poguessin controlar l'arribada a la ciutat dels seus vaixells. D'unes embarcacions carregades de les mercaderies que omplien els seus negocis. La torre de l'Arsenal Britànic servia per a Llorenç Oliver, però també per a altres comerciants i per a les autoritats locals, de pantalla des de la que, amb senyals de banderes, es podia conèixer a la ciutat el que passava a la boca del port. Això passava per la seva condició inherent d'espai tancat.

El port de Maó és una vall. Urbana. Una vall generada per una ria natural tancada, amb façana a banda i banda. Amb ciutat, o arquitectures, a ambdós costats. Pot ser admirat i contemplat. Perquè a Maó, el port no són només els seus molls. Aquesta evidència obliga, però, l'economista i especialista en dinàmiques portuàries, Joan Alemany, a fer una necessària precisió a l'inici de la seva ponència sobre el III Curs Internacional de Ports Històrics, organitzat per RETE el 2003:

"El port de Maó (entès com l'ampli espai que abraça tota la superfície d'aigua abrigada, les illes interiors i la ribera, seguint la costa des de la Mola a l'antic castell de Sant Felip) té una configuració geogràfica i un patrimoni històric excepcional. En aquest ampli territori que supera els límits de la zona de servei estricte del port (que comprèn les infraestructures i les instal·lacions de servei al tràfic marítim), es troben grans edificacions militars, vells equipaments de sanitat, dos importants nuclis urbans, ur-

¹ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure Ref, 32. Pàg 118.

² *Ibidem.* Veure Ref, 15. Pàg 78.



banitzacions costaneres, infraestructures portuàries i espais naturals [...].³

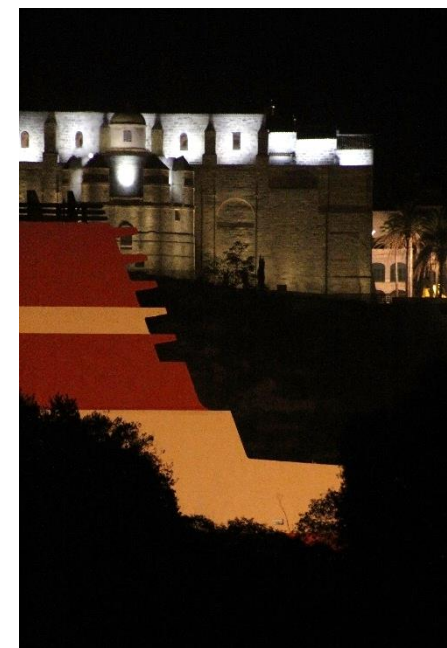
La façana portuària de Maó pot ser contemplada, admirada, senzillament per aquesta condició de vall. Senzillament, perquè podem donar-hi la volta. A diferència de molts altres ports, generats bàsicament sobre una costa lineal, on molls i dics s'han guanyat al mar, el buit presideix el fet portuari a Maó. A la ciutat de Barcelona, sense anar més lluny, des d'una modesta embarcació recreativa, des d'una *golondrina* que passegi visitants pel seu litoral, des del Moll d'Espanya al Port del Fòrum, es percebrà la façana urbana portuària de manera plana: el mar a una banda, i el litoral i la ciutat a l'altra.

A Maó, en canvi, aquesta senzilla anècdota tindria una altra connotació. Una experiència diferent. La *golondrina* serà sempre al mig, flanquejada per dues ribes amb ciutat i arquitectura, a banda i banda. I l'exercici és perfectament possible sense embarcació. Senzillament, a peu o amb vehicle, un passejant pot donar la volta a la vall per Sa Colàrsega, i arribar a S'Altra Banda, l'altra riba d'un port des d'on podrà admirar aquesta escena. Mai un nom popular serà més carregat de significació: S'Altra Banda, perquè evidentment, n'hi ha dues: la ciutat, el fet urbà, la dimensió pública; i "l'altra". La cultura popular, al servei d'una lectura urbana precisa.

³ Alemany, Joan; Brutomesso, Rinio; Vidal Hernández, Josep Miquel. *El Port de Maó. III Curs Internacional de Ports Històrics.* Edita, Institut Menorquí d'Estudis. International Centre Cities on Water. Maó: Ambit. 2003.

1 Secció Transversal per Sa Punta. Dibuix de l'autor

2 Xemeneia del ferri de Trasmediterranea sobre la façana de Sant Francesc des de la carretera de la Mola. Fotografia de l'autor.





I aquest observador podrà prendre consciència d'aquesta experiència perquè el buit és rodejable, i és un buit "ple". Francesco Careri es refereix al concepte d'espai ple quan l'associa a l'espai dominat per les civilitzacions "sedentàries", i les contraposa a l'espai buit de les civilitzacions "nòmades"⁴. És un buit ple, tensionat de ciutat i arquitectura. Permet apreciar la dimensió teatral del paisatge del port Maó. El buit rodejable genera, senzillament, un escenari. Un escenari que, sense el buit, perdria aquesta condició. Ben lluny, per tant, del concepte de "terrain vague", establert per Marc Augé. I al que Ignasi

2 Successió d'amplades portuàries

3 Successió de seccions transversals del port, des de Sa Colàrsega (sup) fins a la boca del port

⁴ Careri, Francesco. *Walkscapes: el andar como pràctica estètica*. Barcelona: Gustavo Gili, cop. 2013.

⁵ Ignasi de Solà-Morales defineix la seva accepció de "terrain vague" en relació a la idea de buit, al seu article "Terrain vague", al recull *Territoris* (Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 2002):

"Un lugar vacío, sin cultivos ni construcciones, situado en una ciudad o en un suburbio, un espacio indeterminado sin límites precisos. Son lugares aparentemente olvidados donde parece predominar la memoria del pasado sobre el presente. Son lugares obsoletos en los que solo ciertos valores residuales parecen mantenerse a pesar de su completa desafección de la actividad de la ciudad. Son, en definitiva, lugares externos, extraños, que

de Solà-Morales, reproduït pel mateix Careri, s'hi referia com un lloc buit, balder, indeterminat i sense límits⁵. Parlem d'un altre concepte: un buit generador. Un buit que s'eixampla i contrau constantment. Banda i banda s'apropen i s'allunyen successivament. La ciutat i el fet natural es saluden per moments, per distanciar-se, després, de cop. La ria de Maó és d'una secció absolutament variable: de 515 m de mitjana a la boca del port, l'amplada oscil·la de manera important un cop ens aproximem al seu interior. Podem distingir aquesta amplada en 3 estadis d'anàlisi (Fig. 2j):

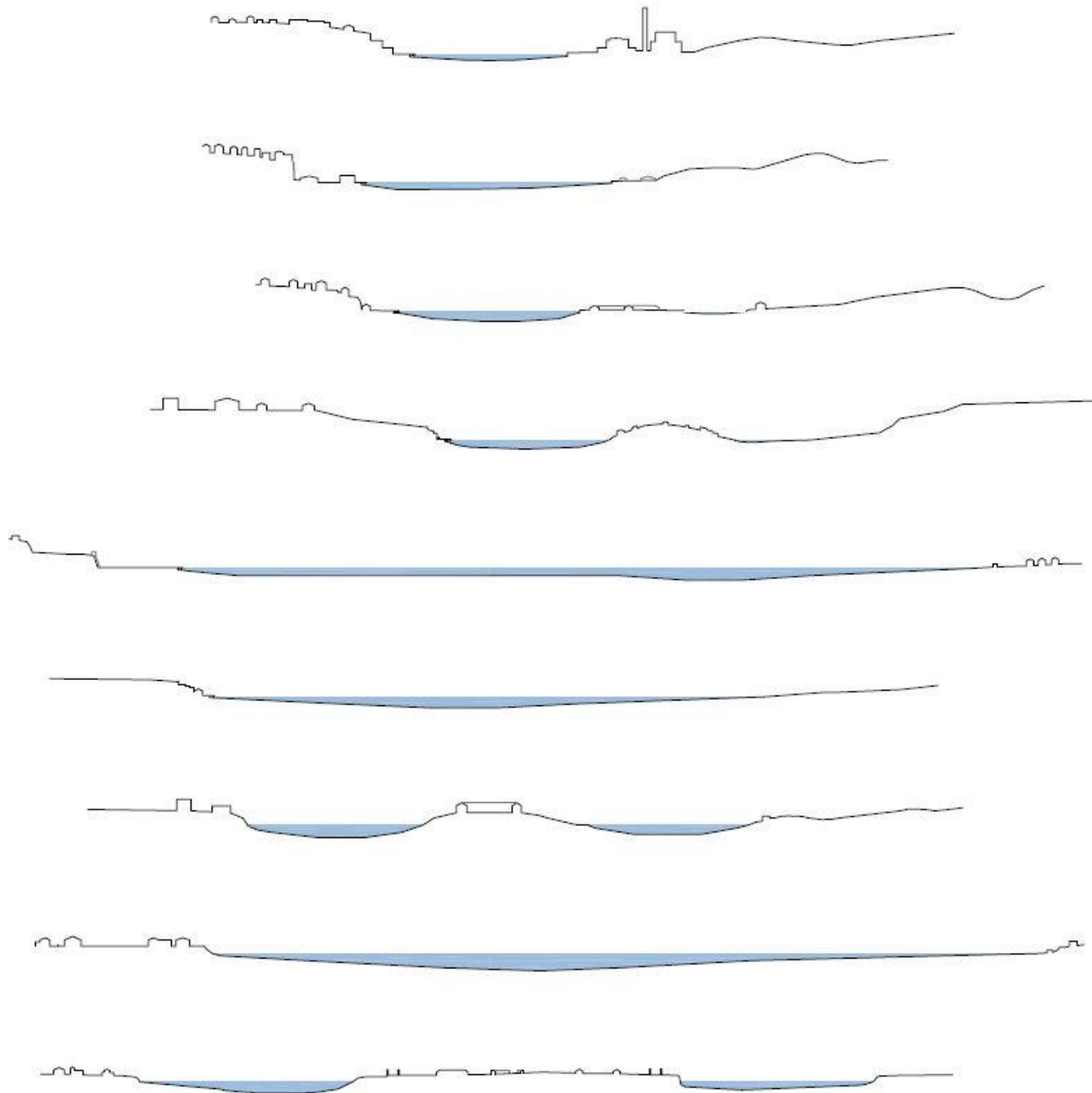
- De la boca fins al Llatzeret i l'Illa Plana: l'amplada oscil·larà entre els 515 m - 284 m - 294 m - 515 m - 350 m a la banda ampla, a la riba Sud; i entre els 136 m - 280 m - 136 m - 233 m a la banda estreta, entre el Llatzeret, l'Illa Plana i la Riba Nord.

- La part central, de l'Illa Plana a la punta de Cala Figuera, amb l'Illa del Rei al mig: l'amplada oscil·la entre els 489 m - 1166 m (Cala Corb - Cala Llonga) - 771 m - 1054 m (Cala Figuera - Cala Rata), amb 244 m i 246 m a banda i banda de l'Illa del Rei. Aquest tram, amb els 771 m dominants entre Repòs del Rei i Sant Antoni, cales al marge, constitueix, amb diferència, el tram més ample del port.

- De Sa Punta a Sa Colàrsega: la part més urbana del port oscil·larà entre els 220 m - 473 m - 256 m - 347 m - 221 m. El moment de fantàstica tensió entre la ciutat i S'Altra Banda, a Sa Punta, apareix amb 220 m, només.

quedan fuera de los circuitos, de las estructuras productivas. Son islas interiores vaciadas de actividad, son olvidos y restos que permanecen fuera de la dinámica urbana [...]. Aparecen como contraimagen de la ciudad, tanto en el sentido de su crítica como en el de un inicio de su posible alternativa [...]. La relación entre la ausencia de uso, de actividad, y el sentido de libertad, de expectativa, es fundamental para entender toda la potencia evocativa que los terrain vague de las ciudades tienen en la percepción de la misma en los últimos años. Vacío, por tanto, como ausencia, pero también como promesa, como encuentro, como espacio de lo posible, expectación".

Solà-Morales, Ignasi. "Terrain vague" [1995]. A *Territoris*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona: 2002



220 m per on hi passen diàriament ferris -130.829 passatgers, l'any 2017-, vaixells de mercaderies i petrolers - 646.536 tones, 6.671 contenidors TEU's, l'any 2017. I, amb menys freqüència, creuers turístics - 100 escales l'any 2017.⁶, i multitud d'embarcacions de nàutica recreativa.

Tot el fenomen marítim es desenvolupa comprès entre aquest buit tensionat. La ciutat i el paisatge no assisteixen només a la contemplació dels seus trànsits. El paisatge abraça el fenomen infraestructural, portuari, en aquesta vall tancada i urbana. Però, això és sempre així? Es fa necessari contrastar aquesta situació amb la d'altres ports i ciutats. És el paisatge tancat portuari de Maó, un fet aïllat?

COL·LECCIONES PORTUÀRIES

El dibuix posa una mica de llum a aquesta inquietud. Un dibuix que col·leccionarà, d'entrada, ports mediterranis. Dibuixats de manera semblant a com Georges Didi-Huberman "col·lecciona" estats i països⁷. La seva silueta, la figura del seu possible escenari. No seran tots els ports mediterranis possibles. Serà una col·lecció formada per aquells ports més propers, o coneguts, o dels que en tenim la intuïció de que la seva comparativa pot resultar útil.

Començant pels altres ports menorquins, com Fornells, Addaia, Sanitja i Ciutadella; la resta de ports balears, com Alcúdia, Porto Colom, Porto Cristo, Palma, Sóller o Andratx, a Mallorca. Sant Antoni, Eivissa i Sa Savina, a Eivissa i Formentera. Passant pels ports del litoral mediterrani de la península ibèrica, com Barcelona, Tarragona, Sagunt, València, Alacant, Cartagena, Màlaga o Gibraltar. Ports africans, com Oran, Alger, Tànger o Birzebbuga. També Marsella, Toló, Gènova, la Spezia,

Messina, Palerm, Òlbia, Porto Vechio o La Valleta, fins arribar a l'Adriàtic, amb Brindisi, Trieste, Dubrovnik i Split. Completen la tria el Pireu i Istanbul. És una col·lecció incompleta. No és cap inventari, si no la tria, més o menys dirigida, dels ports que, per propers o coneguts, necessiten ser contrastats amb el de Maó.

Com a natural que és el de Maó, una primera classificació consisteix en destriar, de la col·lecció, els ports dibuixats que reuneixen aquesta condició. Emergeixen els ports de Ciutadella, Fornells, Addaia-Macaret, a Menorca; bona part dels mallorquins, com Andratx, Porto Cristo, Portopetro, Porto Colom; el port espanyol de Cartagena, els italians d'Òlbia, Porto Vecchio, Bonifacio o Brindisi; els croats de Dubrovnik, Plòce o Split. O, finalment, el gran cas comparable, per configuració física i evolució històrica: La Valetta, a Malta (Fig. 4-7).

Dels anteriors ens interessarà destriar, a més, els que comparteixen amb Maó la seva condició urbana. Ens adonem que, dels ports mediterranis analitzats, Cartagena, Bonifacio, Brindisi, La Valleta, Dubrovnik i Split són aquells que permeten traçar les principals analogies amb el port de Maó. Per escala, d'acord amb les seves dimensions; per situacions raonablement comparables, segons les ciutats o fenòmens urbans que les acompanyin. Si atenem, a més, a la condició illenca, el gran port de referència sobre el que traçar analogies és el port maltès de la Valleta: la seva condició de port tancat, els 3.5 km de llargada de les seves dues grans rieres; la condició compartida del domini britànic; la presència de fortaleses i d'una ciutat colmada i, en bona part, elevada sobre els molls, fa inevitable la comparació amb Maó. A més, com a ciutat i illa de destí turístic important, encara més.

Finalment, un quart dibuix mostra aquells ports, fins i tots artificials, que ofereixen condicions i dinàmiques recurrents

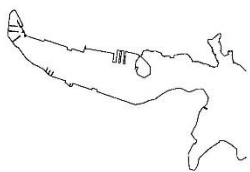
4 Col·lecció de ports mediterranis

⁶ Autoritat Portuària de Balears. *Memoria Anual, 2017. Estados Financieros. Series Históricas y Gráficos*. Pàg. 31-41

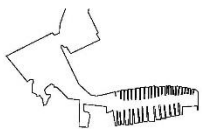
⁷ Didi-Huberman, Georges. *Atlas: ¿cómo llevar el mundo a cuestas?* Madrid: Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía. 2010.



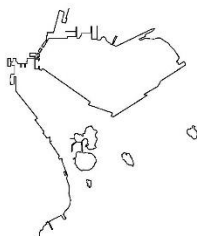




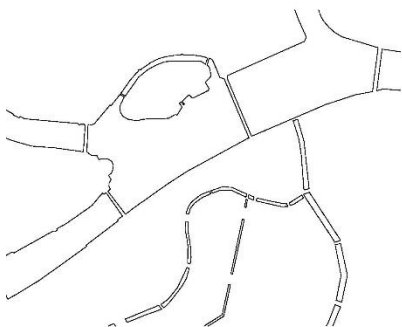
MAÓ



MARSELLA, PORT VIEUX



HELSINKI



ST. PETERSBURG

a Maó, encara que no siguin estrictament naturals. Especialment si són ports d'interès general, o de lògiques equivalents. Parlem de ports com el de Palma, Eivissa, Barcelona, Tarragona, Cartagena, Màlaga, Òlbia, Marsella, Gènova, Dubrovnik, Bonifacio, Brindisi; fins i tot, Istanbul. En definitiva, parlem de la col·lecció de ports que serà recurrent per anar contrastant, al llarg de tota la recerca, situacions semblants al port de Maó: tots són ports eminentment urbans, acompanyats de les capitals més influents del seu territori immediat; també ports de mercaderies i, especialment, destí important del trànsit creixent de creuers turístics.

En molts d'aquests ports identifiquem buits que permeten apreciar el caràcter escenogràfic de la seva façana. Molts presenten buits rodejables (Fig. 8). Concretament, ho podem contrastar al Port Vell de Barcelona, o al Port Vieux de Marsella. De manera natural al port antic francès, on és molt fàcil donar-hi la volta i arribar a la riba sud, a la fortalesa elevada del Fort Saint-Nicolas i el Palais du Pharo, recorregut que permet contemplar la riba Nord, el Fort Saint-Jean, l'Ajuntament o l'Eglise Saint Laurent; o de manera artificial a Barcelona, pels guanys al mar que representen la península de la Barceloneta i el Moll d'Espanya. Dos apèndixs successius, urbanitzats, i que consoliden, juntament amb el Moll de Barcelona, els àmbits urbans del port de la capital catalana, tot generant un buit que es pot recórrer. I des d'on es pot tenir una visió privilegiada del Moll de la Fusta, el passeig de Colom, i de bona part de la ciutat, en general, des del moll oriental; el Telefèric de Sant Sebastià, situat en aquesta prolongació de la Barceloneta, o la nova bocana.

Més enllà de ports mediterranis, aquesta situació d'espai urbà portuari o, senzillament, marítim, rodejable i aprehensible, que permet prendre consciència d'una

façana portuària des del mateix espai marítim, l'apreciem també en altres situacions, ben pertinents. Són els casos dels ports urbans de Sant Petersburg, Helsinki i Porto. O un altre cas de necessària referència, la Ria de Ferrol. Al port rus, s'aprecien múltiples situacions de façanes contraposades, com a Maó i Istanbul, que permeten lluir, per exemple, l'escenari que representa el majestuós Hermitage, antiga seu de la cort del Zar. No es casualitat una ubicació que el fa destacar des de múltiples recorreguts, amplificant la presència d'una façana quan reflexa a les aigües del Bàltic.

En el cas del port gallec, la seva visita fa precis el dibuix comparat dels dos ports. Port natural, també generat per una ria, com li ve atorgat pel seu nom; en aquest cas, per una ria de molt més recorregut i presència geogràfica. També seu de l'Armada espanyola, amb una de les seves bases principals, el port de Ferrol presenta diverses semblances destacables respecte el port de Maó:

- La ciutat, en part planificada durant la Il·lustració, i diverses urbanitzacions i pobles menors, com A Malata, gairebé totes localitzades a un costat de la ria, la banda Nord.

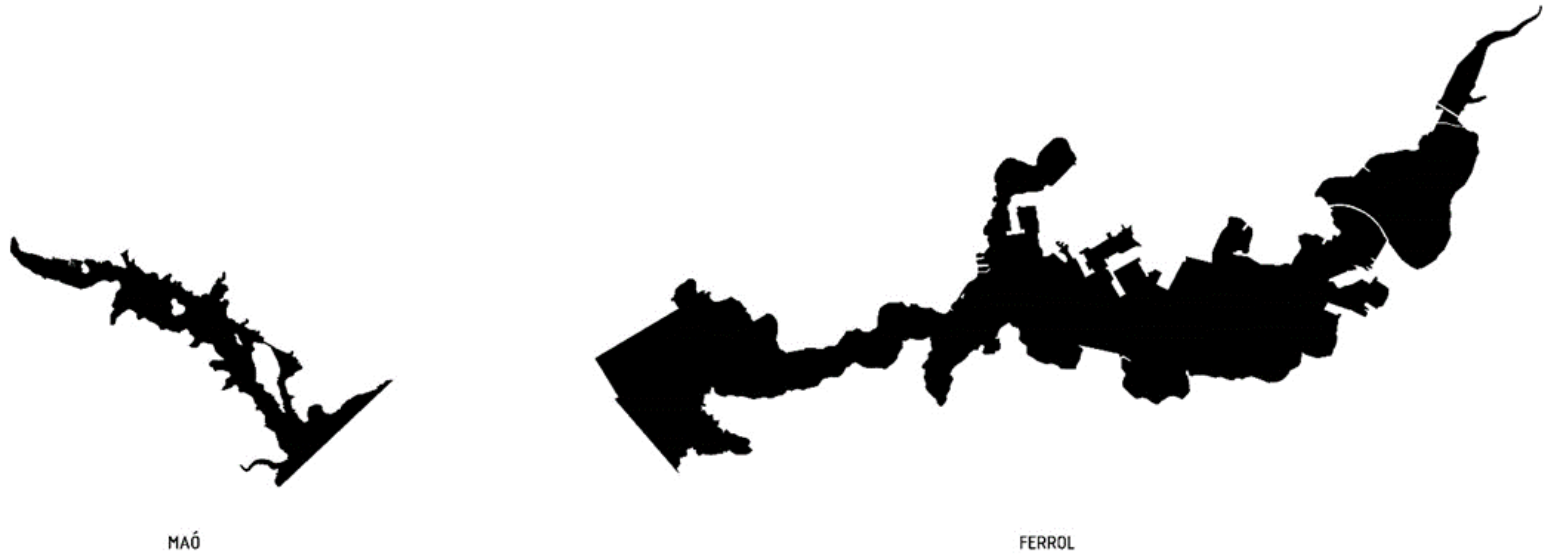
- La presència d'una de les bases navals de l'Armada més importants, juntament amb les de Cartagena, i després, Rota (Cádiz). D'acord amb els plans de l'Armada de 1915, s'havia de fer de l'Arsenal de Maó la tercera base naval, en transcendència, de l'Estat⁸.

- Dues forteses a l'entrada de la boca de la ria, el Castelo de Sant Felipe i el de La Palma, que flanquegen, a banda i banda l'arribada al port, com ho fan a Maó les runes del

⁸ Segons documenta Francisco Fomals a La Base Naval del Puerto de Mahón, "[...] Por Ley 17 de septiembre de 1915, siendo ministro de Marina don Augusto Miranda, se crean tres bases navales en España: El Ferrol, Cartagena y Mahón. La de Mahón la llevará a cabo el entonces Jefe de la Base Naval, el capitán de corbeta don Pedro María Cardona, distinguido marino mahonés, que con la eficacia que le caracterizaba realizó la

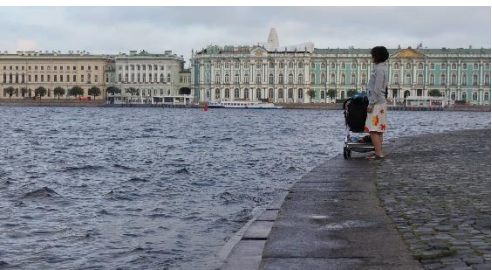
ampliación territorial del antiguo arsenal para convertirlo en Base Naval en tiempo récord [...]"

Fomals Villalonga, Francisco. La Base Naval del puerto de Mahón. Es Castell: Consorcio del Museo Militar de Menorca. 2010.



9 Comparació a escala dels ports de Maó i Ferrol. Dibuix de l'autor.

10 Boca de la ria de Ferrol. Fotografia i fotomuntatge de l'autor.



castell del mateix nom que el gallec, el de Sant Felip, i la Fortalesa de la Mola.

- La presència de la indústria. En aquest cas, estretament lligada a les drassanes militars. Tot i que la dinàmica industrial marítima no és per res comparable, aquesta presència a Ferrol ens remet a l'important passat industrial del port de Maó, com es veurà més endavant.

La ria de Ferrol gairebé triplica en extensió i amplada el port de Maó. El dibuix comparat així ho demostra (Fig. 9): 17,6 Km de llargada, per als 6,2 km de Maó; i, si considerem la llargada navegable, parlem d'un port que duplica folgadamente la longitud del maonès, fins els 13,2 km. En canvi, tot i les notables dimensions de la ria, recentment el gestor portuari de Ferrol ha engegat la construcció del port exterior del cap de Prioriño per a la descàrrega de granel, bàsicament d'hidrocarburs i de carbó.⁹

ESCENOGRAFIA

Les grans dimensions del port gallec minven, en el seu cas, els efectes d'una condició que es posa de manifest de manera plena al port de Maó i que, sovint, per condicions topogràfiques, orogràfiques, pel que fa a la relació entre molls i ciutat, també trobem a ports mediterranis com la Valletta (Fig. 13) o Brindisi. Estem parlant del valor escenogràfic de la façana portuària. Una façana que pot ser admirada en el seu vessant més

representatiu, precisament per les dimensions, prou grans, però també prou petites, del buit portuari. Del buit rodejable.

Un buit rodejable que permet ser contemplat com si d'una escenografia es tractés. Escenografia que ho és, a més, per la seva condició urbana: ens interessa perquè és la ciutat, l'arquitectura, la que completa el paisatge; li dona la tensió necessària per entendre el fet representatiu de la vall portuària. Una idea, la de la ciutat com a suport escenogràfic, que ha estat desenvolupat els darrers anys pel Grup de Recerca Habitar de la UPC: "[...] Cuando se engalanan para alguna celebración, algunas calles se decoran hasta convertirse en salones; es entonces cuando se invierte el papel entre la calle y la casa, y esta última se transforma en un apéndice de la calle [...]"¹⁰, apunta Xavier Monteys, quan es refereix a la transformació dels carrers del centre de Valls per a la festa Decenal de 2011.

Respecte l'escenografia urbana, l'arquitecta Yenni Marcela Bonilla, en el seu article de cloenda de la seva Tesina de Màster, dirigida pel mateix Monteys, no pot ser més clarificadora:

"[...] Es así como aquel artefacto construido con lo justo (material y composición) en el escenario del teatro, se iza en la Ciudad en una constelación de objetos que se reúnen para construir un espacio sugestivo, que es dinámico en los elementos de la geometría, y constituye la atmosfera de la historia a ser contada. [...] Por tanto, ya no

⁹ Segons dades del portal web de l'Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao,

Dique en talud de 1.067 m de longitud
Muelle de ribera de 1.515 m y 20 m de calado
Muelle auxiliar de 145 m de longitud y 10 m de calado
Superficies terrestres de 89,3 has.
Martillo adosado al dique para el atraque de embarcaciones auxiliares

<https://www.apfsc.com/puerto-de-ferrol/infraestructuras/puerto-exterior/>
(Darrera consulta, Abril de 2019)

¹⁰ Monteys, Xavier. *La calle y la casa. Urbanismo de Interiores*. Pàg 62. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 2017

Monteys també es refereix al cas de l'escenografia il·luminada de la Decenal de Valls a:

Monteys, Xavier. *Palau al carrer*. Pàg 55. A *El plaer de la ciutat*. 2011. Girona: Col·lecció Microgrames, EPS Escola Politècnica Superior de la UdG Universitat de Girona. Article inicialment publicat del suplement Quadern de l'edició impresa d'El País, edició de Catalunya, de dijous 3 de Febrer de 2011.

11 Port Vell de Barcelona. Espai portuari rodejable.
Fotografia de l'autor

12 Vista de l'Hermitage de Sant Petersburg, des de l'illa Vasilevsky, a l'altra banda del Riu Neva.
Fotografia de l'autor.

13 Port de La Valleta. Escenografia portuària



hablamos de plazas o calles como generalidades y en el término estrictamente pragmático, sino de lugares de acción, de interrelación y de comunicación; y que articulados con los objetos que componen la arquitectura, se caracterizan como auténticos telones a la espera de ser dramatizados y recontados [...]”¹¹.

Disposem d’incomptable cartografia sobre el port de Maó. Però hi ha un primer document gràfic que, a mig camí entre la cartografia i la perspectiva, elabora un voluntàriament distorsionat aixecament de l’escena portuària. El gravat de Josef Pons *Vista de Mahon, mirada por la parte del norte, su puerto, fuertes, almacenes, y otras maniobras, últimamente construidas por los ingleses* (1763 circa)¹² (Fig. 14) és un dibuix mal proporcionat: l’Arsenal anglès està, falsament, al mig; s’escurça la llargada del territori que

serà el futur terme d’Es Castell respecte el de Maó; es prescindeix d’una península del Llatzeret llavors encara gairebé deshabitada; el port és molt més ample, i mostra molts altres errors -segurament forçats-.

Però en canvi, el gravat és una esplèndida guia perquè un nouvingut s’orienti per el port i el seu territori immediat: s’identifica el Castell que guareix l’entrada del port, en un aixecament axonomètric que permet entendre’l; s’assenyala un arsenal marítim que, lligat al port, justifica i explica la disputa de l’illa de l’època; s’identifiquen els principals edificis de la ciutat; i, en un joc de perspectives impossibles, s’assenyala el poble llavors més proper, Leó (per l’actual Alaior, a 12 km de distància), i la muntanya més alta de l’illa, El Toro, a 23 km. Tot plegat, en una deformació forçada per encabir-ho tot, des de Sa Colàrsega a la boca

14 Escenari portuari de Maó. Moll de Ponent. Muntatge de l’autor

15 Escenari portuari de Maó. Moll de Llevant. Muntatge de l’autor

¹¹ Bonilla, Yenny Marcella. “Ciudad y escena. La imagen escenográfica del espacio urbano”. A Montey, Xavier; Arboleda, Juliana, editors. 2016. Ciudad Recortada. Barcelona: Habitar, Grup de Recerca UPC.

¹² Pons, Josef. *Vista de Mahon, mirada por la parte del norte, su puerto, fuertes, almacenes, y otras maniobras, últimamente construidas por los ingleses*. 1763 circa. Biblioteca Digital Hispánica. Disponible a

<http://bdh.bne.es/bnearch/CompleteSearch.do?field=autor&text=pons%2c+jose&showYearItems=&exact=on&textH=&advanced=false&completeText=&pageSize=1&pageSizeAbrv=30&pageNumber=5> (darrera consulta, Abril de 2019)



VISTA DE MAHON, MIRADA POR LA PARTE DEL NORTE, FUERTES, ALMACENES, Y OTRAS MANIOBRAS, ULTIMAMENTE CONSTRUIDAS POR LOS INGLESES.
 DELINEADO POR DON JOSEF PONS NATURAL DE LA MISMA ISLA.

- | | | | | | |
|---------------------------------|--------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| 1. Fuerte de San Felipe. | 8. Las Losas, sitio peligroso. | 15. Tripo Campos. | 22. Arsenal, y Herrerías del Rey. | 29. Almacén del Rey. | 36. Punta del Murceret. |
| 2. Fuerte de San Carlos. | 9. Torre de la Señal. | 16. Cala Rata. | 23. Cala Cranc. | 30. Convento de Monjas Francesas | 37. Cala Figuera. |
| 3. Isla del Ayre. | 10. Cala de la Timera. | 17. San Antonio. | 24. Punta del Junquer. | 31. Torre de la Parroquia. | 38. Cala Corp. |
| 4. Arraval viejo de San Felipe. | 11. Cala de San Jorge. | 18. Isla de la quarentena. | 25. La Calongra. | 32. Puerta de Baranar. | 39. Cala Erlons. |
| 5. Arraval nuevo de San Felipe. | 12. Cala de San Jorge. | 19. Isla del Rey. | 26. La Reunada. | 33. La Darsena. | 40. Cala Pelleria. |
| 6. Campo del Rey. | 13. Cala Lleó. | 20. Isla Redonda. | 27. Convento de San Francisco. | 34. Convento del Carmen. | 41. Monte de N. Sra. del Toro. |
| 7. Entrada del Puerto. | 14. Cala Lleó. | 21. Isla de Pinte. | 28. Casa del Gobernador. | 35. Casa de sanidad. | 42. Cala de San Estevan. |

ADVERTO AL CURIOSO: Que habiéndose valido los Franceses del Arraval viejo de San Felipe, en el ataque del año de 1756, para colocar sus Baterías derrivaron las Casas, que impedían barte à su satisfacción el Cañillo. Recobrada despues la Plaza por las Paçes del año de 1763, demolieron totalmente dicho Arraval los Ingleses, para que no hiziesen uso de él los enemigos en otra ocasión; y dieron una ayuda de costa à los Vecinos, para que le trasladasen al Sitio mismo, y al que llaman *De-Narros*. La Isla de Pinte era muy alta pero se extendió àcia el Norte, comunicándose por un puente de madera, por bajo del qual solo cabe una lancha, que demuestra la letra A. y han construido recientemente muchos almacenes, y otras maniobras para estensar otros navios à un tiempo, lo que demuestra la letra B. Otra para desarbolarlos, como lo indica la letra C. En la Isla del Rey han construido un Hospital para la Marina.

16 Pons, Josef. Vista de Mahon, mirada por la parte del Norte... 1763 circa Bbilbioteca Digital Hispànica.

17 Leizelt, Frederic, gravat. Fontaine, coloració. *Zweyte Aupsicht von der Inful Minorcka u einem theil von der Stadt u von dem Seehafen Portmahon*. 1765 circa. Museu Militar de Menorca.

18 Chiesa Baratti, Giuseppe. *Perspective de la Ville du Port Mahon Dediée à Son Altesse compartides*.

19 Font i Vidal. Joan. *Panorama del Puerto y Ciudad de Mahón. Vista tomada de la parte Norte*. Por Juan Font. 1860. Centre d'Art Ca n'Oliver,

del port, que resulta deliciosa, amb el perfil de la ciutat, gairebé al mig.

¹³ Chiesa Baratti, Giuseppe. *Perspective de la Ville du Port Mahon Dediée à Son Altesse Royal Eduard Auguste Duc de York*. 1765. Museu de Menorca. Peça d'inventari 04182. També disponible a la col·lecció online:

<https://www.museudemenorca.com/ca/colleccio/item/quadre/125604> (darrera consulta, Abril de 2019)

¹⁴ Leizelt, Frederic, gravat. Fontaine, coloració. *Zweyte Aupsicht von der Inful Minorcka u einem theil von der Stadt u von dem Seehafen Portmahon*. 1765 circa. Museu Militar de Menorca. Peça d'inventari MTME 0047.

Aquest perfil urbà de la cornisa de Maó, amb les tres parròquies a la riba Sud, és un d'aquest "autèntics telons" dels que parlava Bonilla. És escenografia. Segurament el moment més contundent del fenomen teatral al port. Una línia que dibuixa un contorn, que retalla el cel, ben reconeixedor per a propis i visitants, i que s'ha incorporat en la identitat col·lectiva dels menorquins. Un perfil urbà que no és menor, una oportunitat perfecte per a escenificar: aquesta línia que es dibuixa, un teló perfecte de 56.400 m2.

Des dels primers gravats de Giuseppe Chiesa, com la *Perspective de la Ville du Port Mahon Dediée à Son Altesse Royal Eduard Auguste Duc de York* (1765)¹³ (Fig. 16); a la interpretació idíl·lica de la mateixa cornisa de l'alemany Frederic Leizelt de 1761, *Zweyte Aupsicht von der Inful Minorcka u einem theil von der Stadt u von dem Seehafen Portmahon*¹⁴, obra que mostra aquest perfil (Fig. 15); a la més que coneguda, contínuament reproduïda, *Panorama del Puerto y Ciudad de Mahón. Vista tomada de la parte Norte* (1860) de Joan Font i Vidal¹⁵ (Fig. 17); o a les sèries *Port Maó*, ja contemporànies, de Vives Lull¹⁶, s'ha anat incorporant en la societat local la consciència d'aquesta teatralitat portuària. Tant és així, que les múltiples versions editades del *Panorama* de Font i Vidal ocupen, de manera recurrent, vestíbuls de domicilis i edificis públics de Menorca. La cornisa portuària com a escenari identificat.

Una identificació tant plena, que Joan J. Gomila inclou aquest mateix perfil al pòster que il·lustrarà el Catàleg de

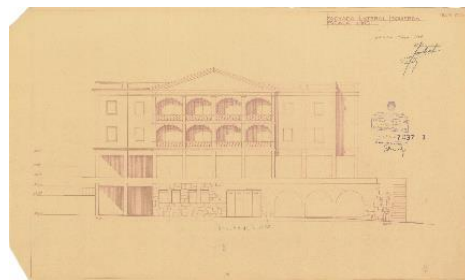
¹⁵ Font i Vidal. Joan. *Panorama del Puerto y Ciudad de Mahón. Vista tomada de la parte Norte*. Por Juan Font. 1860. Centre d'Art Ca n'Oliver, Col·lecció Hdez. Sanz - Hdez. Mora.

¹⁶ Vives Lull, Joan. *Port Maó*. Galeria MutualArt.

<https://www.mutualart.com/Artwork/Mahon-Harbour--Menorca/5BB29D63739C85B0> (darrera consulta, Abril de 2019)

<https://www.mutualart.com/Artwork/Menorca-view/F99B608E78D42973> (darrera consulta, Abril de 2019)





Patrimoni Arqueològic i Arquitectònic de Maó¹⁷.

Sant Antoni¹⁸ (Fig. 20) i l'Hotel Port Mahon¹⁹ (Fig. 21) també participen de la retòrica de l'escena. Tant és així que, com bé reconeixia Josep Claret a l'entrevista que li concedia al mateix Gomila l'any 1979, l'establiment s'apropia del valor simbòlic de la façana arcada del lloc de S'Altra Banda per atorgar-se una representativitat pròpia de la singularitat del primer hotel de nova planta del port i de l'Illa: "[...] Claret reivindicà l'hotel Port Maó com una de les seves millors obres a Menorca, la que reflectia millor un gran respecte envers l'arquitectura més antiga de l'illa: '...vaig intentar fer un reflex, un paral·lel de Sant Antoni...' L'edifici es va construir en una parcel·la amb unes vistes immillorables sobre l'entada al port i l'Illa del Rei [...]"²⁰. I explicita el mateix Gomila, re-visitant l'episodi anys després, que el mateix casat de Sant Antoni, que serveix d'inspiració a Claret per al nou hotel "[...] s'havia convertit en una fita arquitectònica d'identitat de la badia maonesa [...]"²¹. L'hotel s'havia de significar com a actor de primer ordre en el teatre portuari.

De fet, serà Claret un dels arquitectes que, fent alhora d'urbanista com de paisatgista, entengui la condició escenogràfica de tot allò que es projecti al port. Són temps on aquesta triple vessant de la professió, per precarietat i singularitat, no pot deixar de coincidir; més encara si s'exerceix alhora d'arquitecte municipal. Parlem de les Escales Port Mahon²², que permetien davallar als flamants clients del nou hotel fins al moll, deixant-los a l'abast del Club Marítim i d'una nova forma d'esbarjo, la nàutica recreativa; i de la gran operació urbana de la Costa de les Voltes²³, que vindrà a substituir la massa empinada Costa de l'Abundància, "[...] que presentava un pendent excessiu

¹⁷ Gomila, Joan J. 1985. "Catàleg del patrimoni arquitectònic de Maó." Maó: Ajuntament de Maó.

¹⁸ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure Ref, 02. Pàg 42.

¹⁹ *Ibidem.* Veure Ref, 136. Pàg 284.

²⁰ Gomila, Joan. 1998. *Menorca: Guia de Arquitectura.* 1a ed. Col·legi Oficial d'Arquitectes de Balears, Delegació de Menorca.

²¹ Gomila, Joan J. *Josep Claret, 1939-1956: Els anys de Menorca.* A Jiménez, Xesca; Domènech i Casadevall, Gemma (Museu d'Història de la Ciutat. Girona. 2009. *Josep Claret (1908-1988): Arquitecte entre la República i la dictadura.* Girona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya.

²² *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure Ref, 02. Pàg 42.

²³ *Ibidem.* Veure Ref, 02. Pàg 42.

20 Sant Antoni. Façana, Arxiu Delàs. - De Vigo

21 Claret, Jodep. Hotel Port Mahon, façana. AMM

per a la circulació dels automòbils [...]”²⁴. Es tractava, d'entrada, de facilitar el nou paradigma, que l'any 1942 s'endevinava irreversible, del trànsit rodat.

Per tant, desconeixem fins a quin extrem la seva aproximació a l'arquitectura representativa sorgeix pel difícil encaix d'una modernitat incorporada a la seva formació, propera al GATCPAC i practicada abans de la Guerra Civil, que haurà de negociar amb l'arquitectura del règim de la dictadura; pel programa dels mateixos encàrrecs; o bé, per una consciència plena de la càrrega escenogràfica d'aquestes tres obres. S'aproxima Claret a aquesta manifestació teatral de la seva arquitectura per imperatiu, gairebé polític? Això és, necessita introduir els paràmetres de qualsevol classicisme beneït pel poder de l'època, i és aquest fet el que aboca la seva arquitectura a aquesta representativitat? O bé, entén que treballar sobre el penya-segat del port requereix d'aquesta lectura? Sigui com sigui, el fet és que ho projecta, innegablement, entenent aquests projectes amb la seva contribució escenogràfica.

Ho admet -implícitament- en el cas de la façana de l'Hotel Port Mahon. I sembla difícil negar-ho en el cas de les seves escales i de la Costa de Ses Voltes. La simetria forçada en el primer cas, per guanyar recorregut; i la posició central de l'escala que travessa les corbes serpentejants de la costa així ho acrediten. També ho posa de manifest el tipus de representació que farà servir Claret. Són dibuixos força singulars, i que donen una idea de la consciència de repercussió paisatgística d'aquelles intervencions. L'aixecament d'un alçat en el cas de les escales de l'hotel, i l'ús de la perspectiva axonomètrica (Fig. 24) en tots dos casos evoquen una cura per la construcció d'una nova artificialitat que va més enllà dels documents necessaris per a traçar i definir mers projectes d'urbanització -

²⁴ *Op. Cit.* 80

²⁵ Piranesi, Giovanni Battista. *Veduta del Porto di Ripetta*. The British Museum. 1760-1778. Peça d'inventari núm. 1914,0216.92. També disponible a la col·lecció on-line:

documents de treball tècnic que, altrament, hi són i s'han documentat.

Que Claret es prengui la molèstia de dibuixar aquestes grans perspectives denota aquesta sensibilitat per la nova teatralitat introduïda. Les actuacions eren tant notòries que fins i tot devia ser necessari explicar a promotors i autoritats públiques la imatge d'aquest nou teló. I un cop construït el de Rochina, sembla ineludible la seva comparació amb situacions urbanes que el món clàssic ha construït des de la consciència representativa i monumental. Es fa difícil parlar de les escales de la Costa de Ses Voltes, sense pensar que, segurament, l'arquitecte coneixia les escales de la Piazza di Spagna de Roma, dissenyades per Alessandro Specchi i Francesco De Sanctis entre 1723 i 1726. Tots dos són encàrrecs del poder i per a l'administració: en el cas italià, per a connectar l'Ambaixada Espanyola amb l'església de Trinità dei Monti, situada a una cota molt més alta, i per encàrrec del papa Beneditc XIII; en el cas maonès per les administracions locals municipals. L'autoritat, preocupada per la imatge que projecta.

Una connotació representativa que el mateix Specchi havia proposat per a l'escalinata del desaparegut Porto di Ripetta²⁵ (Fig. 23), i que l'arquitecte i gravador Giovanni Battista Piranesi accentuarà amb la seva reproducció. L'expressivitat, gairebé intimidadora, carregada d'ombres i activitat humana de l'obra sencera de Piranesi és sobradament coneguda. Ens interessa, però, la percepció escenogràfica de les seves *vedutes*, com Monteyts ens fa veure recentment re-visitant els seus gravats: “[...] En ellos Roma se representa a menudo como un conjunto de

https://www.britishmuseum.org/research/collection_online/collection_object_details/collection_image_gallery.aspx?assetId=277803001&objectId=1674373&partId=1 (Darrera consulta, Abril de 2019)



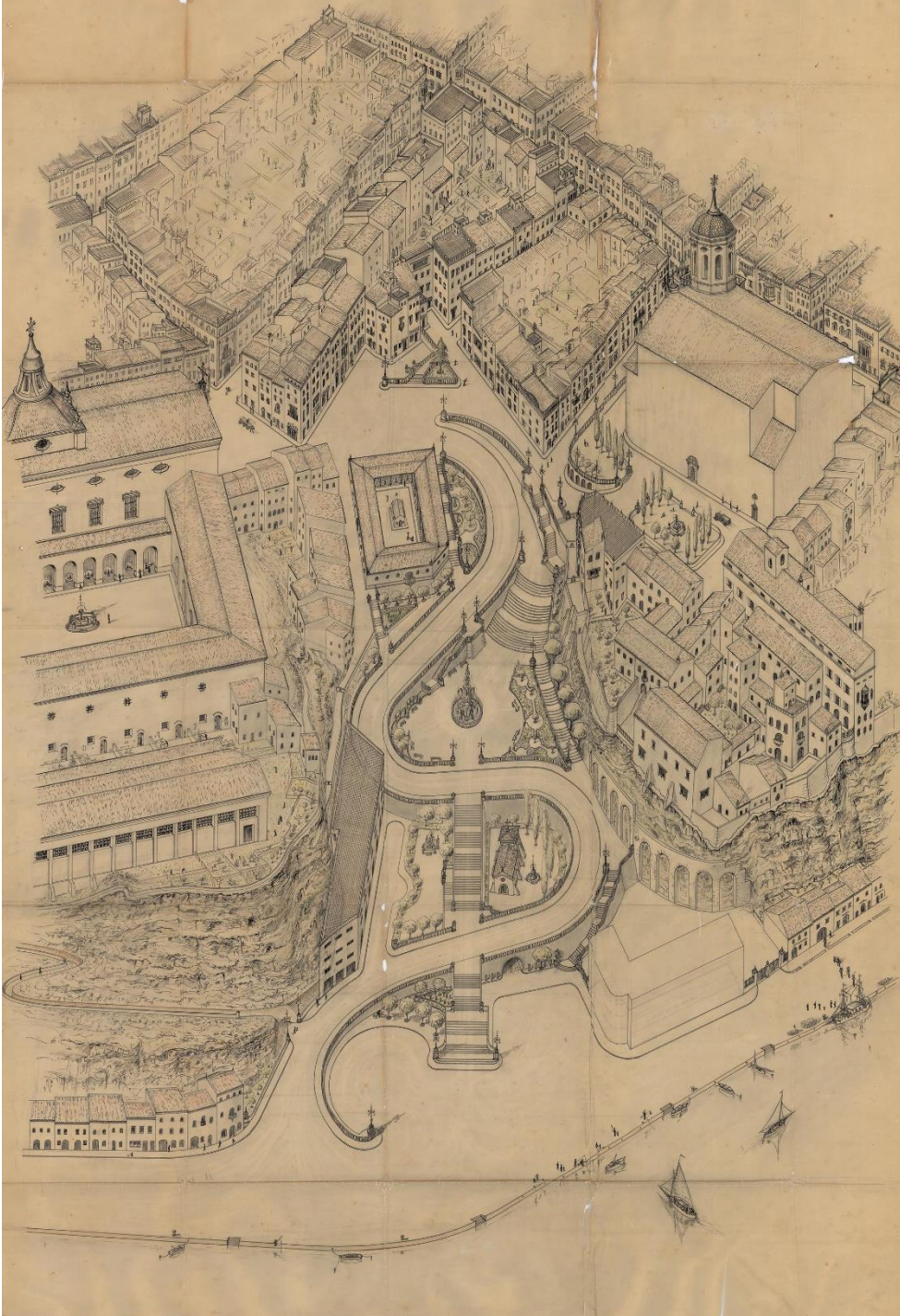
22 Claret, Josep. Escles Port Mahon. Fotografia de l'autor.

23 Piranesi, G. Battista. Porto di Ripetta. Brithish museum

PROYECTO DE AVENIDA DE LA RAMPA DE LA ABUNDANCIA

PERSPECTIVA AXONOMETRICA DE CONJUNTO

Escala 1:250



26, 27, 28 Successivament, de dalt a baixa:
Hotel Almirante, Casa Gardés-Montañés i Casa
Son Blau.

24 Claret, Josep. Versió definitiva per al
Projecto de la Av. De la Rampa de la
Abundancia. AMM

25 Piranesi. Veduta di Piazza de Spagna The
Metropolitan Museum of Art



*edificios entre los cuales hay unos espacios que, gracias a la perspectiva, señalamos como calles, pero que si nos fijamos bien podemos ver que son barrizales sin urbanizar. Esto nos lleva a pensar en que estas calles son una versión culta, sofisticada y monumental de las calles escenográficas de los wésterns, pero con decorados contruidos en piedra en lugar de decorados corrientes de madera [...]*²⁶.

Una interpretació de les seves vistes que es posa de manifest en el seu propi dibuix per a la Piazza di Spagna²⁷ (Fig. 25), però que evidencia amb el títol del seu gravat del Panteó de Roma, al seu propi tractat *Della magnificenza ed architettura de' romani: "Scenographie Pantei, ejusque pronai absque hodiernis restorationibus"*²⁸, "Escenografia". En la seva confrontació amb l'antiguitat del conjunt de monuments del Campo Marzio, recentment restaurats per les administracions de la Roma de mitjans del s. XVIII, Piranesi no titula la làmina com a "veduta", això és, "vista", si no que assumeix la condició escenogràfica de l'arquitectura que està representant.

Claret entenia una escenografia portuària que, en el cas de la nova costa de Rochina, es concebia per a ser admirada a gran escala, per al viatjant que arribava al moll comercial que hi atracava just davant. Una situació que no dista del Porto di Ripetta d'Specchi. I si les dualitats Hotel Port Mahon - Sant Antoni, i Escales Port Mahon - Costa de Ses Voltes, encerten de ple en la lògica de la teatralitat, observem altres situacions al port que evidencien una mateixa actitud, amb encerts dispars.

²⁶ Monteys, Xavier. *Las calles de Piranesi. A La calle y la casa. Urbanismo de Interiores*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2017. Pàg 30

²⁷ Piranesi, Giovanni Battista. *Veduta di Piazza de Spagna* The Metropolitan Museum of Art. 1750. Peça d'inventari núm. 37.17.12. També disponible a la col·lecció on-line:

<https://www.metmuseum.org/art/collection/search/363418>

²⁸ Piranesi, Giovanni Battista. *Scenographie Pantei, ejusque pronai absque hodiernis restorationibus*. A Piranesi, Giovanni Battista. De la magnificencia y

La Casa Colingwood, avui coneguda com Hotel del Almirante al Repòs del Rei, sobre la Cala del Fonduco²⁹ (Fig. 26), parteix de l'adequació, a mitjans del s. XVIII, del conegut com lloc del Fonduco com a residència d'oficials de la marina britànica. L'edifici original és porxat a migdia, però la seva posterior reinterpretació amb el color vermell convertirà la façana cega i a dues aigües a Nord, i per tant, al port, en un gran frontó que persegueix la seva manifestació singular sobre la cornisa portuària. L'any 1711 s'havien començat els treballs per a l'Hospital de la Royal Navy³⁰, amb base al port de Maó, a l'Illa del Rei, anomenada Bloody Island pels britànics amb motiu del nou ús que s'hi desenvoluparia. L'ampliació amb una segona planta l'any 1771, a la segona dominació britànica, farà especialment de la façana a ponent de l'edifici, un esplèndid pla escenogràfic; la recent il·luminació nocturna de la façana que acompanya les intervencions dels Amics de l'Illa de l'Hospital, ha identificat aquest potencial. Una actuació semblant a la de la il·luminació dels sobris murs del recinte del Llatzeret³¹ que, amb la mateixa intenció, es poden admirar, els vespres, des dels molls des Castell.

Més recentment, la primera casa Gardés Montañés a la Urbanització Cala Llonga, dels arquitectes Vicenç Jordi i Enric Taltavull³² (Fig. 27), proposa una façana, l'any 1986, amb un frontó destacat. Com admeten els propis autors, es plantejava aquesta solució en un context de paisatge, llavors solitari, enmig d'una urbanització recentment inaugurada i encara per consolidar; la situació els convidava a significar l'habitatge, llavors encara aïllat, com si d'una fita es tractés. I difícilment podem negar, per exemple, la voluntat escenogràfica dels frontons

arquitectura de los romanos y otros escritos. Calatrava, Juan, traductor. 1998. Madrid: Ediciones Akal, 1998.

²⁹ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg*. Veure Ref, 19. Pàg 92.

³⁰ *Ibidem*. Veure Ref, 11. Pàg 65

³¹ *Ibidem*. Veure Ref, 27. Pàg 106.

³² *Ibidem*. Veure Ref, 209. Pàg 434.





superposats de la casa Son Blau d'Óscar Tusquets a la Cala de Sant Esteve³³ (Fig. 28), construïda el mateix any, en un temps de màxima literalitat de les possibilitats representatives de l'arquitectura del moviment postmodern i dels que, a Catalunya i Espanya, l'arquitecte n'era, precisament, un dels màxims exponents teòrics.

BANDA I BANDA

Tot i el salt d'escala entre Maó i Istanbul (Fig. 29), que no els fa relatius per múltiples raons, sí en canvi els fa comparables per una característica compartida: la presència de dues *bandes*. Dues façanes, dues escenes contraposades. Si *S'Altra Banda* es defineix, al port de Maó, per contraposició de l'altra, la urbana, en una raó d'esser que traspasa la realitat física fins la metonímia, el mateix passa al port turc, quan la seva condició assoleix una dimensió poètica. També política: una banda és Europa, l'altra Àsia. Dos costats contraposats, i un buit marítim que genera l'estret del Bòsfor.

La lògica dels dos costats, va ser el leitmotiv de l'organització espacial de l'exposició *El port de Maó des de Mendrisio*, celebrada al Claustre del Carne de Maó el Febrer de 2019, i que mostrava les propostes que l'Atelier Arnaboldi de l'USI-Accademia d'Architettura di Mendrisio havia desenvolupat, el curs anterior, sobre el Port de Maó³⁴. El principal reclam de la mostra era la maqueta a escala 1:2.000 del port que, en un suport de 4 x 2.70 m, exhibia els 10 projectes implantats sobre el l'àmbit portuari (Fig 31). Tota l'exposició girava al voltant d'aquesta

l'espectacular re-construcció del port, que havien elaborat els mateixos estudiants de l'Atelier. Per això, aquesta maqueta ocupava l'espai central de la sala, amb la idea de "poder rodejar" el port.

A més, per a la celebració de l'acte inaugural, la disposició de cadires per al públic assistent va seguir aquesta mateixa lògica: explicar la mostra des de la centralitat de la maqueta, amb els assistents al voltant; de fet, a banda i banda. La meitat d'ells, mirant cap a la Riba Nord, *S'Altra Banda*; l'altra meitat, amb la millor vista de la riba Sud, la urbana. La mateixa vista de l'escenogràfica Riba Sud, per exemple, es va assegurar poder-la gaudir Alfonso Milà, quan l'any 1983 s'arregla una musculera, arran de mar, per a gaudir de la millor vista de l'escena portuària en les seves vacances menorquines³⁵ (Fig. 32). Tot i les incomoditats de conviure amb la proximitat del mar i la humitat sota la terrassa exterior. Una butaca a la primera fila de platea del teatre marítim maonès.

Dos costats que es miren, que podem dibuixar; veient com podem representar, a banda i banda, usos ben diversos, en principi antagònics, gaudint d'un mateix espai; que podem jugar a superposar, visualment, i a fixar amb la fotografia, per exemple. Un verd natural, una xemeneia de ferri, i una església, sense anar més lluny, successives bambolines d'aquest amfiteatre.

Aquesta mateixa idea dels dos costats amb la mar pel mig, tant icònica, ha estat explotada amb encert al cinema amb repetides ocasions. Hereus de la millor tradició clàssica del cine fordrià del plànol - contra plànol, Hitchcock ho va saber



29 Port d'Istanbul.

30 Sa Punta, des de la Casa Vives Campomar. Fotografia de l'autor

31 Presentació de l'exposició El Port de Maó des de Mendrisio. Maó, Febrer de 2019. Fotografia, Manuel Peláez

³³ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref, 217. Pàg 449.*

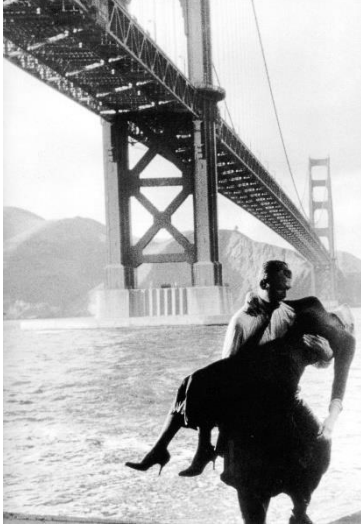
³⁴ Vidal, Toni (Comissari); Gianellini, Laura i Masinobe, Christophe (Disseny Gràfic). *El port de Maó des de Mendrisio*. Exposició celebrada del 8 al 28 de Febrer de 2019 a la Sala d'Audiències del Claustre del Carne de Maó, exposant 10 projectes sobre el port de Maó desenvolupats, al 1er quadrimestre del curs 2018-2019, a l'Atelier Arnaboldi de l'USI-Accademia di Architettura di Mendrisio.

Arnaboldi, Michele, Director del Taller; Gianellini, Laura i De Lorenzi, Thea, Professores Assistents. Porto di Maó. 1er Quadrimestre del Curs 2018-2019. USI-Accademia di Architettura di Mendrisio. Università della Svizzera Italiana.

³⁵ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref, 197. Pàg 402*



32 Vista de la casa Milà. Fotografia, Alfonso Milà.



explotar a *Vértigo*³⁶, quan James Stewart recull una inconscient Kim Novak d'una de les ribes de la Badia de Sant Francisco, amb l'altra riba, i el Golden Gate, de fons (Fig. 33); o quan Woody Allen comparteix dubtes existencials amb Diane Keaton a *Manhattan*³⁷, amb el pont de Queensboro, imatge mil cops reproduïda que serveix per a il·lustrar el cartell de la coneguda pel·lícula (Fig. 34). Una ciutat, Nova York, que més enllà del cinema ha sabut explotar com ningú, iconogràficament, l'escenografia que es genera en articular una ciutat a banda i banda del port, del fet marítim. És l'skyline de Nova York, el més reconeixible del món? El fet dels dos costats, al servei d'una escena, una ciutat, un país.

ESCENOGRAFIA I PODER

Aquesta condició representativa, escenogràfica i teatral del port de Maó no ha passat desapercebuda. De fet, ha estat entesa i, encara més, aprofitada, durant el curs de la història. Des del mateix moment que els militars britànics es referien, fins i tot a tota l'illa, com a "Port Mahon", tothom que ha ostentat poder, polític, administratiu, econòmic o eclesiàstic, ha entès que el Port de Maó era la millor escena per a registrar episodis, fets o senzilles visites. El fenomen no és nou ni exclusiu; José Antonio Maravall ja explicava, l'any 1975, a *La Cultura del Barroco*, la relació entre el poder -en aquell cas eclesiàstic, i també polític- i l'espai públic: representació, control de masses - i repressió- mitjançant l'arquitectura³⁹.

Al port de Maó, els primers episodis polítics que trobem documentats gràficament al port seran el setge francès al Castell de Sant Felip, que comportarà l'any 1756 la fi de la primera dominació britànica⁴⁰; i la processó de rendició dels britànics davant les tropes espanyoles, comandades pel Duc de Crillon, a les portes del mateix castell, l'any 1782, que posa fi al segon domini britànic de l'illa⁴¹. Les dues, pintades per Giuseppe Chiesa, important cronista local del final de la primera dominació i de la segona dominació britànica. Escenes polítiques de primer ordre, i de transcendència internacional, tenen el port de Maó com a escenari.

Ningú amb una mica de poder que hagi passat per Menorca s'ha volgut perdre el port. Tocava passar per



El fenomen del paisatge a banda i banda és continuament -i opressiva- present, també, per exemple, a la vall irlandesa trastocada per l'arribada de Sharon (Charlotte Rampling), a *Un taxi mauve*, pel·lícula dirigida l'any 1977 per Yves Boisset³⁸ (Fig. 35).



33 Fotografia del rodatge de *Vértigo*. Alfred Hitchcock

34 Cartell de promoció de *Manhattan*. Woody Allen

35 Fotograma d'*Un Taxi Mauve*. Yves Boisset.

³⁶ Hitchcock, Alfred, Director. *Vértigo*. Pel·lícula. Paramount Pictures. 1958

³⁷ Allen, Woody, Director. *Manhattan*. Pel·lícula. United Artists. 1979

³⁸ Boisset, Yves. Director. *Un taxi mauve*. Kathrin Winters, Producció. TF-1 Films Produccions. 1977.

³⁹ Maravall, José Antonio. *La Cultura del Barroco. Análisis de una estructura histórica*. Ed. Ariel: Esplugues de Llobregat. 1975.

⁴⁰ Chiesa Baratti, Giuseppe. *Vista del Castillo de San Felipe en la Entrada del Puerto de Mahón y su sitio. Año 1756*. 1756. Centre d'Art Ca n'Oliver, Col·lecció Hdez. Sanz - Hdez. Mora.

⁴¹ Chiesa Baratti, Giuseppe. *Vista del Castillo de San Felipe en el Puerto de Mahon en la Isla de Menorca : Su sitio por las tropas españolas al mando del Gran Duque de Crillon y Evacuación de las Inglesas mandadas por el Gran Conde Jayme de Murray*. 1782. Museu de Menorca. Peça d'inventari 26519. També disponible a la col·lecció online:

<https://www.museudemenorca.com/en/collection/item/quadre/131829>

Segona versió de l'aquarel·la, amb petites diferències en la disposició dels personatges, també a la col·lecció Hdez. Sanz - Hdez. Mora del Centre d'Art Ca n'Oliver, a Maó.

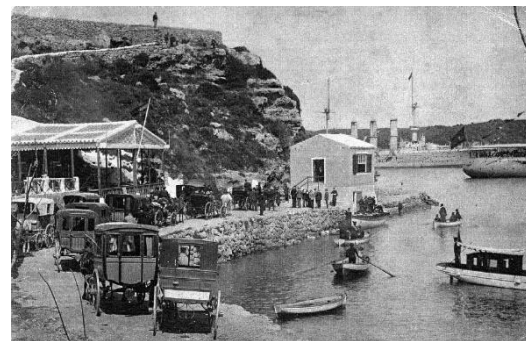
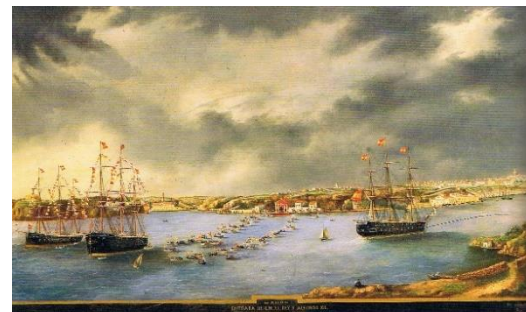
escena. Les salves que s'executen al port en honor de la visita, el 1809, dels Ducs d'Orléans, és documentat pel pintor que recull, a l'illa, el testimoni de Chiesa, l'austriac Anton Schranz⁴².

Un dels millors cronistes locals del segle XIX, Joan Font i Vidal, pintava, no escrivia. Millor una bona escena que un relat escrit; no és menyspreable considerar que Hernández subtitularà el catàleg de l'exposició que sobre l'autor organitzarà l'Ajuntament de Maó, l'any 2006, com "Cròniques pictòriques del segle XIX"⁴³. La seva crònica dels avatars en l'escena portuària la trobem, inicialment, en l'oli que ens relata, davant de l'antiga duana, l'arribada dels Ducs de Montpensier, l'any 1852⁴⁴. El mateix any, Font reproduceix l'escenografia efímera que es devia instal·lar a la península de La Mola per a beneir la nova fortalesa d'Isabel II⁴⁵. També documenta amb precisió la visita de la Reina Isabel II, quan l'any 1860 arriba a l'illa per inaugurar-la personalment⁴⁶. El pintor documenta el pal·li esplendorós amb que es rendeixen els honors a la Reina al moll del Passeig de l'Alameda a la seva partida cap a Barcelona⁴⁷:

"[...] El desembarcadero reunía comodidad, elegancia y buen gusto. Un muelle de madera cubierto de paño azul con franja carmesí, se adelantaba 16 pies al muelle natural, y en los ángulos sobre elegantes pedestales estaban

*colocadas macetas con hermosas flores. Una gradería de seis escalones dirigía el andén, donde se levantaba una marquesina de tres cuerpos. El interior estaba enteramente revestido de damasco, tafetán y merino festonado con gusto, y sostenidos los festones con bellas guirnaldas, á cuyas flores sol o faltaba la fragancia para ser tenidas por naturales. Una rica alfombra cubría el piso, y trofeos de banderas de la provincia coronaba las ocho columnas que sostenían el techo blanco y carmesí en forma de elegante cúpula, sobre el cual tremolaban tres banderas nacionales. Partían desde allí, ciñendo ambos lados de la Cuesta nueva altos mástiles con 103 luces, coronados por un pomo de mirto y laurel, que ostentaban escudos con banderas nacionales, hasta llegar al Arco de triunfo levantado en la entrada de la ciudad. [...]"*⁴⁸

Una successió semblant de petites embarcacions flanquegen, també, fins al moll de Sa Punta de Cala Figuera, la falúa que aproparà a terra a Alfons XIIè, en la seva visita del 6 de Març de 1877⁴⁹ (Fig. 36). Moment de màxima representativitat; calia destacar el bo i millor de la societat maonesa de l'època. Per això, Font i Vidal força al màxim la perspectiva, per encaixar, en una mateixa vista, l'escenogràfica silueta de la cornisa portuària, arribant fins a poder dibuixar l'Església del Carne, però, especialment,



⁴² Schranz, Anton. *Escuadra inglesa empavesada, celebrando la visita de la Duquesa de Orleans el día 15 de Julio de 1809, en el puerto de Mahón*. Museo Militar de Menorca.

⁴³ Hernández, Ma Ángeles; Andreu, Cristina; Cussó, Clara; Mir, Ma José [coordinació]. Sampedro Escolar, José Luís; Cantarella Camps, Catalina; Andreu Adame, Cristina [textos]. 2006. *Font i Vidal: 1811-1885. Cròniques pictòriques segle XIX*. Maó: Ajuntament de Maó.

⁴⁴ Font i Vidal, Joan. *SS.AA.RR. S (...) Duques de Montpensier visitan Mahon el 24 de Abril de 1852*. Col·lecció particular. Menorca. 1852.

⁴⁵ Font i Vidal, Joan. *Bendición de la Fortaleza de Ysabel II. Por el Illmo. Sor. Obispo de Mallorca D. MIGUEL SALVÁ. Siendo Cap. Gen. de las Yslas Baleares el Exmo. Sor. Teniente General D. FER. COTONER. y Gobernador Militar de Mahon el Exmo. Sor. General D. P. SUREDA. El 10 de Octubre de 1852*. Col·lecció hereus de Juan Ortiz Font. Menorca. 1852.

⁴⁶ Font i Vidal, Joan. *SSMM. LA REINA D. ISABEL II. SU AUGUSTO ESPOSO Y FAMILIA, SE EMBARCAN EN EL PUERTO DE MAHÓN PARA*

BARCELONA. El día 20 de Septiembre de 1860. Col·lecció hereus de Juan Ortiz Font. Menorca. 1860.

També:

Font i Vidal, Joan. *SSMM. LA REINA D. ISABEL II Y SU AUGUSTO ESPOSO VISITAN LA ESCUADRA EN EL PUERTO DE MAHÓN. El día 19 de Septiembre de 1860*. Col·lecció hereus de Juan Ortiz Font. Menorca. 1860.

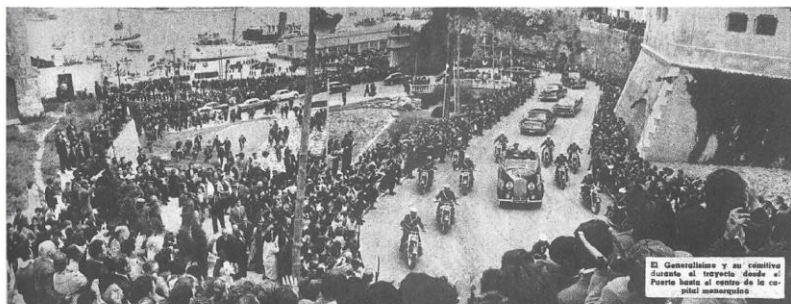
⁴⁷ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg Veure Ref. 26. Pàg 104.*

⁴⁸ Hospitaler, J. *Descripción de los festejos con que la Ciudad de Mahón ha celebrado la vista de SS.MM. y Real Familia. Adornos*. 1860. Mahón: Tipografía de D. Juan Fábregues.

⁴⁹ Font i Vidal, Joan. *MAHÓN. ENTRADA DE S.M. EL REY D. ALFONSO XII. EL 6 DE MARZO DE 1877*. 1877. Col·lecció Casino Maonès.

36 Font i Vidal, Joan. *Entrada de SM el Rey D. Alfonso XII el 6 de Marzo de 1877*. 1877. Col·lecció Casino Maonès. Menorca.

37 Fotografia de la visita del Kaiser Wilhem II a Menorca, 1905. Forum Facebook *Fotos Antiguas de Menorca*. Col·lecció Antonio Juaneda.



38 El poder, al port de Maó. Muntatge de l'autor.

39 Visita de Franco a Maó, 9 de maig de 1960. Successió de fotogrames del NODO. Rtv. Muntatge de l'autor.

per a mostrar la nova i flamant joia de l'economia local del moment, La Industrial Mahonesa de Cala Figuera⁵⁰, tot just inaugurada 19 anys abans. El teatre del bo i millor de la ciutat per rebre un rei. No és casual, per tant, que el navili que transportava la comitiva reial, fondejat davant de La Solana, es situï, al quadre, just en la posició per deixar entreveure l'episodi industrial.

L'any 1905, El Kaiser Wilhem II de Prússia es quedarà al port de Maó durant la seva segona visita a l'illa. La visita serà força documentada: nombroses personalitats locals acompanyaran i afalagaran el rei alemany durant els dies de la seva estada a les aigües del port (Fig. 37). Un altre monarca, en aquest cas Alfons XIIIè, també es deixarà retratar al port de Maó⁵¹. Som a l'any 1929, i ara ja s'aprofitarà la tècnica de la fotografia per a deixar testimoni de la seva visita al Palau del Governador⁵². Aquesta vegada la representació del poder sobre l'escena portuària no s'orquestra - o acredita - amb la mateix pompa. Dues fotografies fugaces, gairebé robades, serveixen per documentar la sortida del rei del Palau en el moment que puja al vehicle descapotat oficial.

Però el port ofereix molta més representació de poder. Un teló ideal per a l'escena. El General Franco ho sap, i l'11 de Maig de 1960 aprofita tot el recorregut d'arribada al moll, amarrament i cerimoniosa pujada per la llavors recentment estrenada Costa de Ses Voltes per donar-se una bany de multituds⁵³ (Fig. 39). Més encara si la nova crònica serà filmada per al NO-DO que, a l'endemà, es projectarà a tots els cinemes del país.

"[...] Aumentaba por momentos la tensión de los miles de personas congregadas en la Avenida de la Victoria y todos los miradores que dan al puerto, mientras que el resto de la ciudad se había quedado desierto. [...] Pero donde se vivía con mayor intensidad estos primeros momentos, era

⁵⁰ Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref, 44. Pàg 114.

⁵¹ Anònim. Visita de SM. Alfonso XIII a Menorca. Palacio del Gobernador Militar. 10 de Octubre de 1929. 1929. Museo Militar de Menorca. Colección Luis Alejandro.

en el Club Marítimo. Un centenar de embarcaciones estaban ya dispuestas, todas ellas empavesadas, para darle la primera bienvenida en aguas de nuestro maravilloso puerto. [...] Una excelente y numerosa representación marinera que al divisarse la majestuosa silueta del 'Galicia', de entre la neblina, empezó a desamarrar desparramándose por la Plana de Cala Figuera, dándole un ambiente alegre y marinero.

[...] Cuando aparece la falúa llevando a bordo a Franco y Ministros que le acompañan las embarcaciones se van acercando a la misma para realizar la labor de escolta, auténticamente marinera. La gente que ocupaba las embarcaciones citadas irrumpió en una gran ovación, otros agitaban blancos pañuelos en señal de bienvenida. La falúa cruzando las aguas del puerto se dirige hacia el muelle comercial y al pasar frente a la Estación Naval se le rinden los honores de ordenanza.

[...] Un inmenso clamor de entusiasmo agitó a la enorme multitud que se apiñaba no solo en la Avenida de la Victoria que ofrecía un aspecto incomparable, sino también en la plaza de Augusto Miranda, miradores que dan al puerto, azoteas de la Estafeta de Correos y Aduanas, balcones y ventanas, señalando con él, la presencia del Caudillo frente al muelle comercial. El Generalísimo desembarcó ante el edificio de la Aduana, pisando por primera vez, como Jefe de Estado, tierra menorquina.

[...] El momento de subir por la Avenida de la Victoria fue apoteósico, siendo imposible describir el entusiasmo desplegado por los millares de mahoneses y gentes venidas de toda la isla al paso del Caudillo. [...] Desde luego el aspecto de la monumental entrada a nuestra ciudad era imponente ofreciendo un marco maravilloso e

⁵² Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref, 12. Pàg 70.

⁵³ La jornada de ayer del Caudillo en Menorca. Menorca, Diario Insular. Edició del 12 de Maig de 1960



incomparable a esta recepción tributada al Generalísimo [...]”⁵⁴.

Els responsables de la festa són conscients de la monumentalitat del port; quina millor postal per a escenificar l'arribada del dictador. Més encara quan fa pocs anys que s'ha enllestit l'Avenida de la Victoria -com diem, avui Costa de Ses Voltes-. Concebut el seu traçat sinuós per als automòbils, es descobrirà que ofereix un fantàstic set, pausat i cerimoniós, per a la representació d'una arribada triomfal: *“Els aspecto de la monumental entrada a nuestra ciudad era imponente”*, hem vist que diuen les cròniques de l'època. Port, escena i monumentalitat.

La comitiva franquista cuidarà tots els punts. Poder clerical, administratiu i industrial; tots tres voltant i concretant el port. Després de completar l'aclamada visita sobre dos dels edificis que guaiten sobre la mateixa comisa, la parròquia principal de la ciutat, Santa Maria⁵⁵, i l'Ajuntament de Maó⁵⁶, la comitiva del dictador acaba visitant l'estrenada Central Tèrmica de GESA⁵⁷, al Cós Nou, promoguda per l'Institut Nacional de Indústria. I fins i tot la capçalera del NODO tindrà el port, de fons, per parlar de la vista a l'Illa.

L'estiu del mateix any, el llavors tinent d'alcalde de Maó i empresari, Gabino Sintés, no dubta en passejar Grace Kelly i el Príncep Rainiero de Mònaco i els seus fills Alberto i Carolina, just al mateix indret de Baixamar (Fig. 40). Tot un esdeveniment que congrega multitud de curiosos entusiasmats amb la visita de l'aristocràcia més popular de l'època. Darrera d'ells, es retalla la silueta del teló de Baixamar.

⁵⁴ *Op. Cit.* 45

⁵⁵ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure Ref, 30. Pàg 114.

⁵⁶ *Ibidem.* Veure Ref, 28. Pàg 112.

⁵⁷ *Ibidem.* Veure Ref, 140. Pàg 296.

L'escena portuària no és només identificada per monarquies i dictadures. Els estius de 1997 a 2000, el president del govern espanyol, José Ma. Aznar i la seva família estiuejaren a Menorca, i un llaut *Menorquin* sortirà, cada jornada, de la Base Naval, per a portar-los de navegació fins les diferents cales del litoral. Conscient d'on tocava la foto de rigor, José Luis Rodríguez Zapatero i la seva muller, Sonsoles Espinosa, escullen el mateix indret per a fotografiar-se que Franco i Rainiero; aquesta vegada, amb el mar i la Base Naval de fons de la composició.

Un darrer personatge, el rei Juan Carlos I, aprofitarà el port de Maó. En aquest cas, l'hospital de l'Illa del Rei, per a retratar la seva fugaç visita a l'Illa des de la veïna Mallorca, durant les seves vacances de l'agost de 2008. Interessat pels treballs de recuperació de l'edifici que la Fundació Amics de l'Illa de l'Hospital havia engegat quatre anys abans, l'ara rei emèrit no arriba per mar, davallant amb una falua des d'un vapor engalanat, com havia fet el seu besavi; l'escenificació, però, no serà menor: *“El monarca, acompañado por el jefe de la Casa Real, Alberto Aza, ha aterrizado en un helicóptero pilotado por él mismo en este islote de 40.000 metros cuadrados”*.⁵⁸

UNA ESCENA RE-REPRESENTADA. DEL GRAVAT A LA POSTAL

I si el poder ha aprofitat l'escenografia teatral del port de Maó en el temps, l'art local ha fet servir la vall marítima com un dels seus principals reclams. Hem vist abans com els pintors menorquins del XVIII i del XIX, Chiesa, Schranz o Font i Vidal utilitzaven l'escena portuària per a les seves

⁵⁸ EFE. Don Juan Carlos recorre el hospital de la Isla del Rey de Menorca. El Mundo.es Baleares 24h. Edició digital del 30 d'Agost de 2008:

<https://www.elmundo.es/elmundo/2008/08/30/baleares/1220111584.html>

40 Visita de Grace Kelly i Rainiero de Mònaco a Maó. Pla de Baixamar, 1956. Col. Fotos Antiguas de Menorca.



cròniques costumistes, o dels principals avatars polítics de l'època. Una representació, la del paisatge, que serà nova al s. XVIII; un motiu infreqüent en l'obra pictòrica del XVI i el XVII, abans de l'escola italiana de la veduta. Cristina Andreu ho argumenta:

"La representación del paisaje es un ejemplo del cambio económico y cultural que experimento Menorca, y que también afectará al siglo XIX. El mercado artístico depende de un nuevo estamento social, la burguesía, que genera una riqueza en torno al Puerto de Mahón (arsenal, corsarismo, escuela náutica, compañías de vapor y primera industrialización. El Puerto es uno de los espacios naturales más representado por los pintores del siglo XVIII i XIX, podemos decir que es el punto de focalización de sus obras. [...] El tema del paisaje no es frecuente con anterioridad al siglo XVI-XVII.

[...] La característica más peculiar de estos pintores es la representación de las vistas al modo italiano, la vedutta, donde el territorio topográfico se convierte en una obra de arte precisa y detallada que nos documenta el lugar. Como la pintura holandesa de paisaje, las vistas menorquinas se caracterizan por tener un formato horizontal, el más adecuado para ubicar un territorio en diferentes planos: [...] en un segundo plano, el motivo principal, el puerto con sus embarcaciones y con la zona elegida a representar (el arsenal, la ciudad de Mahón, el castillo de San Felipe), y por último el cielo con una línea del horizonte muy baja y unos tonos más pálidos"⁵⁹.

Després de Font i Vidal, serà l'Arxiduc Lluís Salvador d'Àustria qui, a finals del XIX, al capítol *Menorca* de la seva celebrada *Die Balearen*⁶⁰, representarà amb precisió l'escena portuària, en el conjunt de tota la seva descripció



41 Arxiduc Lluís Salvador d'Àustria. Gravat del moll de ponent. *Die Balearen*...

⁵⁹ Andreu, Cristina. *El paisaje del Puerto de Mahón a través de los pintores del s.XVIII i s. XIX*. A Inglese Carreras, Omar, Javier Martín Fernández, coordinadors; Cristina Andreu Adame, Simón Gomés Hachero, Joana Gual Cerdá, and Octavio Pons Machado. 2016. *El control arqueológico del dragado del Puerto de Mahón*. Mediterráneo Servicios Marítimos, Editors. Palma de Mallorca: Autoritat Portuària de Balears.

⁶⁰ Arxiduc Lluís Salvador. *Menorca. Las Baleares. Descritas por la palabra y el dibujo (Die Balearen)*. 2001: José J. De Olañeta, Editor. Títol original: *Die Balearen Geschildert in Wort un Bild*. Traducció de Mateu Grimalt i Antonia Vigó.



de l'illa (Fig. 41). Dels set gravats que s'ocupen del port, n'hi haurà quatre que, específicament, es dediquin al principal suport d'aquesta escena, l'arquitectura de la riba Sud: es succeeixen les vistes des de la Colàrsega, o el detall de les arquitectures del penya-segat voltant de l'entrada de la Costa des General; i una cinquena, de l'arsenal de l'Illa Pinto cap a l'altre costat de l'escenari dual.

Una representació precisa de la topografia i de la seva arquitectura, amb una vocació de crònica pictòrica, gairebé documental, que desapareix al segle XX. Per això ja hi haurà la fotografia. De la crònica documental, costumista, n'agafarà el relleu Salvador Almirall amb la seva tècnica fotogràfica sobre plaques de vidre⁶¹. Joan Vives Llull fa una primera aproximació gairebé impressionista de la seves sèries sobre la cornisa portuària. El seu fill, Josep Vives Campomar, creua vistes, amb personals i esplèndids bodegons situats a una riba del port que arriben i projecten la façana urbana de Maó. Imatges concebudes des del privilegiat mirador que suposa la casa del pintor⁶², i que defineixen la condició principal de la ciutat. Tant, que Foment del Turisme no dubta en encarregar-li una versió, aquesta vegada amb *dolces* i ginebra⁶³, l'any 1984⁶⁴.

Als darrers 40 anys, a més de Vives Campomar, gairebé tots els pintors locals han insistit en la mateixa temàtica de la vall portuària de Maó. Alguns des del gravat, altres passant per l'hiperrealisme, l'impressionisme, o l'expressionisme. Des del gravat, Mitico Shiraiva, amb les seves sèries, des de diferents angles de l'església de Sant Francesc sobre el port⁶⁵, a l'hiperrealisme de Joan Reurer o Kiku Poch⁶⁶ sobre els molls i l'aigua en primer terme, fins

a lectures molt més impressionistes com les de Zulema Bagur⁶⁷, on el teló escenogràfic es confon, amb la tècnica emprada, amb el traç de la mateixa aigua.

També impressionista, Josep Delgado juga a ser John Turner quan dibuixa la cornisa urbana des de Sa Colàrsega, que sembla dissipar-se enmig de la calitja de primera hora del matí. D'entre els que més s'apropien de l'arquitectura portuària, la primera etapa de l'obra d'Anna Bagur, en una interpretació gairebé cubista dels paisatges urbans de la cornisa. Però, especialment, ens interessa la mirada alegre i ràpida d'Antoni Moll, per qui ciutat, moll, infraestructures, vehicles, fanals, vaixells, cotxes, persones i indústria estan representats, expressament, en un confluència coral sense jerarquies⁶⁸. Finalment, serà Maria Torróntegui qui, amb el seu realisme serè, no es quedi tan sols amb la recurrent vista dels volums concatenats de la cornisa, amb els darreres d'Isabel II, si no que dibuixa l'altre costat de la vall portuària: es Cós Nou i el seu llenguatge indústria i logístic, també compta.

En paral·lel a aquest viatge, des de principis del segle XX la fotografia, traslladada específicament a la postal, ha anat evidenciant el seu interès recurrent sobre el port de Maó. No és un fet menor, per la lliçó d'interpretació urbana que en puguem extreure, com molt bé ha exposat Jordi Sardà:

"[...] Per totes les seves propietats; per la capacitat de generar informació de molts llocs alhora i poder-ne multiplicar la difusió i els efectes sense límits -només constreta a l'interès del comprador-; per la capacitat de

⁶¹ Arxiu d'imatge i So. Fons Salvador Almirall Codina. <http://www.aism.cat/Contingut.aspx?idpub=12473>

⁶² *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg*. Veure Ref, 102. Pàg 221.

⁶³ Les dolces són un dolç característic de les Festes de Gràcia a Maó, elaborats amb sucre colorejat.

⁶⁴ Vives Campomar, Josep. *Menorca. Port de Maó*. Oli sobre tela, 60 x 48 cm. 1984

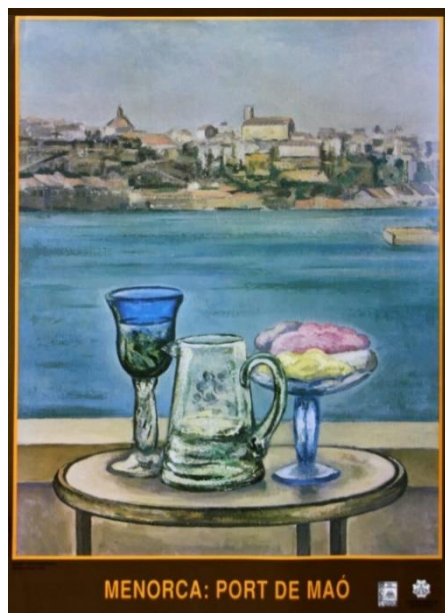
⁶⁵ Shiraiva, Mitico. Sant Francesc I, II, III. 1989. Museu de Menorca. També disponible a la col·lecció online:

<https://www.museudemenerca.com/ca/colleccio/legir/sant-francesc-i-ii-iii-mitico-shiraiva/96>

⁶⁶ Poch, Kiku. Port de Maó. Còpia disponible a: <https://www.pinterest.es/pin/56506170310856140/>

⁶⁷ Bagur, Zulema. *Port de Maó*. Col·lecció Bàrbara Vidal.

⁶⁸ Moll, Antoni. *Vista de Baixamar*. Col·lecció Vidal-Cuadros.



42 Vives Llull, Joan. *El port de Maó*.

43 Vives Campomar, Josep. *Menorca: Port de Maó*. Cartell promocional. 1984.

44 Successió de marines i vistes en el temps. Muntatge de l'autor.



1900 - 1920 circa



1970 - 1980 circa



1900 - 1930 circa



1980 - 2000 circa



1960 - 1970 circa



2000 - 2015 circa



port de maó. menorca _ reserva de biosfera

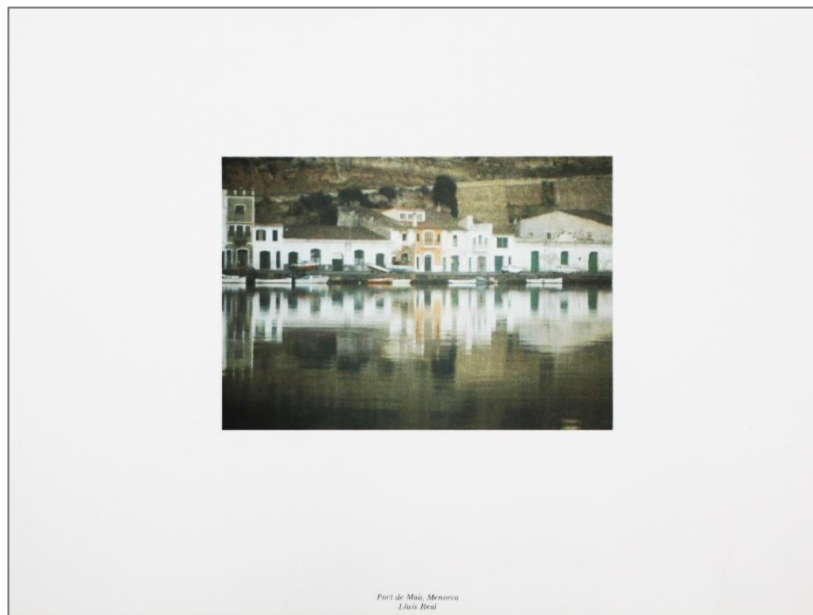
45 Successió de postals en el temps. Muntatge de l'autor

mourre la informació gràcies al sistema eficaç del correu i a les seves condicions genètiques de mesura, pes, forma i cost, que la postal, de naixement, porta associades; per la seva condició democràtica que li permet fer arribar a tothom -sobretot, la nova classe urbana i sigui quin sigui el sector d'edat i gènere- la informació i la imaginació; per anar associada a missatges breus, sovint establerts, 'Hem arribat bé', 'Felicitats', 'Salutacions', 'Records' associant imatge i text en dosis molt estrictes; sobretot, per produir una imatge calidoscòpica, barrejada, fragmentada, complexa, de qualsevol tema o lloc, la postal ha qüestionat, des de la seva multiplicitat, la veritat absoluta.

Per totes aquestes propietats, m'agradaria poder confirmar que, com la sociologia, la cartografia, l'estadística, la fotografia, el cinema, la literatura i d'altres tècniques si ciències reconegudes fins ara com medis imprescindibles per estudiar i conèixer la ciutat, la targeta postal és un vehicle de coneixement urbà perfectament homologable i comparable [...]"⁶⁹.

L'esplèndida tesi de Sardà justifica el rigor que en puguem treure de la mirada comparada d'allò que, en cada moment, les postals s'han preocupat de mostrar sobre el port en cada moment al llarg del temps. Si als primers anys del segle XX, entre 1900 i 1920, les postals són captures molt generals del seu paisatge, principalment de la cornisa urbana de Maó, gairebé casuals, els deu anys següents col·leccionem imatges molt més ben estructurades des d'un punt de vista formal, posant l'accent en racons més pintorescos, alhora que construïts, com la Cala del Fonduco o el conjunt harmònic de Cales Fonts.

Entre 1960 i 1970, amb l'arribada del turisme i els moments de desenvolupament econòmic, les postals ens



mostren les architectures que acompanyen aquesta nova etapa: es fotografien noves fàbriques i hotels, com l'Agamennon⁷⁰, el Carlos III de Mateu Seguí⁷¹, l'Hotel Rocamar de Pedro L. Mercadal⁷², o el Port Mahon de Josep Claret. Testimoni d'un procés urbanitzador i propi d'un *desarrollismo* portuari que, a la dècada següent, representa un interès per emprar, com a motiu, una imatge aèria de les noves urbanitzacions.

Als anys 80, i abans de l'ampliació dels molls de Baixamar⁷³, fotògrafs com Lluís Real permetran generar postals que barrejaran una mirada costumista, serena i, alhora, lluminosa. La postal, fins i tot, explota la decadència

46 Port de Maó. Lluís Real, fotògraf. 1988 circa. Fons Foment del Turisme de Menorca. Arxiu d'imatge i So de Menorca.

⁶⁹ Sardà, Jordi. *Només imatges. La targeta postal, vehicle de coneixement urbà*. Tesi Doctoral. DUOT, Universitat Politècnica de Catalunya. 2012.

⁷⁰ *Atlas del port de Maó. Volum 1*. Catàleg. Veure Ref, 161. Pàg 338

⁷¹ *Ibidem*. Veure Ref, 152. Pàg 318

⁷² *Ibidem*. Catàleg. Veure Ref, 124. Pàg 260

⁷³ *Ibidem*. Catàleg. Veure Ref, 207. Pàg 428



d'aquells molls (Fig. 46). Els darrers 30 anys, i especialment des de 2000, la postal mostra la imatge més comercial, cridanera i efectista del port de Maó: sovintegen les captures nocturnes, on la il·luminació mira de treure llustre d'una escena mil vegades mostrada. Es vol evidenciar un món sofisticat, recreatiu, on el port és l'excusa per a coses cada vegada menys marítimes. El port es mostra com un lloc d'oci, animat. Es consoliden les dues vistes recurrents: Cales Fonts, més nocturna que mai, i la riba Sud de Maó des de diferents angles portuaris. Una cosa resta, com sempre, invariable com a recurs. El teló de fons d'una escena urbana generada per una vall; però portuària.

LA CIUTAT, DES DEL PORT

Paradoxalment, que el port es projecti cap a la ciutat i que la ciutat es visualitzi des del port, entenen la seva condició d'escenari, no és habitual. Malgrat això, el PGOUM de Maó de 1986, redactat per Enric Serra, Lluís Vives, Amador Ferrer, Joaquim Sabaté i Isabel Castiñeira⁷⁴ recupera una vella tradició, girar el plànol del port i la ciutat. Una decisió que no és menor. El simple gir posa tot el focus en la condició marítima de la ciutat: el mar, des de baix, justifica la ciutat; i no al revés. Una ciutat que s'explica per l'existència d'un mar, a baix, des del que s'organitza. El peu de la imatge, literalment, és el fonament dels seus dalts: el mar, fonament de la ciutat.

Abans que l'equip liderat per Serra i Ferrer, altres havien dibuixat el territori portuari i la ciutat de la mateixa manera. Els britànics i francesos, al segle XVIII, giraven el plànol amb

el Nord a baix, en una doble clara referència, implícita o voluntàriament explícita: la colònia es concep - i dibuixa - des de la metròpoli; el territori es pensarà - i dibuixarà - des del port, raó de les dominacions. Ho veiem en les cartografies franceses de Beaurain (1706, Fig. 47) britàniques de Basire (1730-1751, Fig. 48)), Le Roche (1756), o l'espanyola de Juan de Aguirre (1730-1760, Fig. 50), de la mateixa manera que els britànics gravaven l'illa sencera també amb el Nord a baix.

Excepte al dibuix de Santiago Moncada (1864), al segle XIX s'imposen les convencions cartogràfiques estàndards, i ja no trobem gaires casos de representacions del port amb el Nord girat. De fet, Vicente Tofiño, a l'*Atlas Marítimo de España*⁷⁵, ja recuperava la representació ortodoxa del port, com també l'aixecament de 1894 de la Comisión Hidrogràfica, gravat per Fungariño. "[...] El Nord a dalt és una convenció funcional. Al Laboratori d'Urbanisme de Barcelona, liderat per Manuel de Solà-Morales, sempre s'havia discutit. Girar el plànol, amb el Nord a baix, significa pensar la ciutat des del port. S'entén així, tot, com una unitat orgànica: ciutat + port + S'Altra Banda, consolidant el paradigma de la 'ciutat port'", afirmava Enric Serra el març de 2018.⁷⁶ El precedent recent de girar el plànol, però, no era de l'equip que lideraven Serra i Ferrer.

Onze anys abans, el 1975, un llavors prometedor estudiant d'arquitectura, Miguel Barca, culminava el seus estudis amb el Projecte de Final de Carrera d'un Club Marítim a Cala Figuera⁷⁷ -com veurem, un tema recurrent en els darrers anys-. El primer plànol del PFC, però, com era previsible, era una plànol de la part urbana del port; el que no ho era tant, que el dibuix novament estés girat, amb el Nord apuntat a baix, i la ciutat a dalt. Al marge de l'àmbit

⁷⁴ *Ibidem*. Catàleg. Veure Ref, 203. Pàg 418

⁷⁵ Tofiño, Vicente. *Atlas Marítimo de España*. 1789. Biblioteca Digital Hispànica. Disponible a:

<http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000000294> (Darrera visualització, Abril de 2019)

⁷⁶ Entrevista a Enric Serra, Lluís Vives i Jordi Cartagena, socis de Serra-Vives-Cartagena, arquitectes, en relació a la seva experiència en la co-redacció del Pla General d'Ordenació Urbana de Maó de 1986, i la resta de projectes d'espai públic, encarregats sota l'alcaldia de Borja Carreras. Barcelona, 21 de Març de 2018.

⁷⁷ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg*. Veure Ref, 186. Pàg 380

47 Beaurain. Biblioteca Digital Hispànica - BDH.

48 Isaac Basire. BDH.

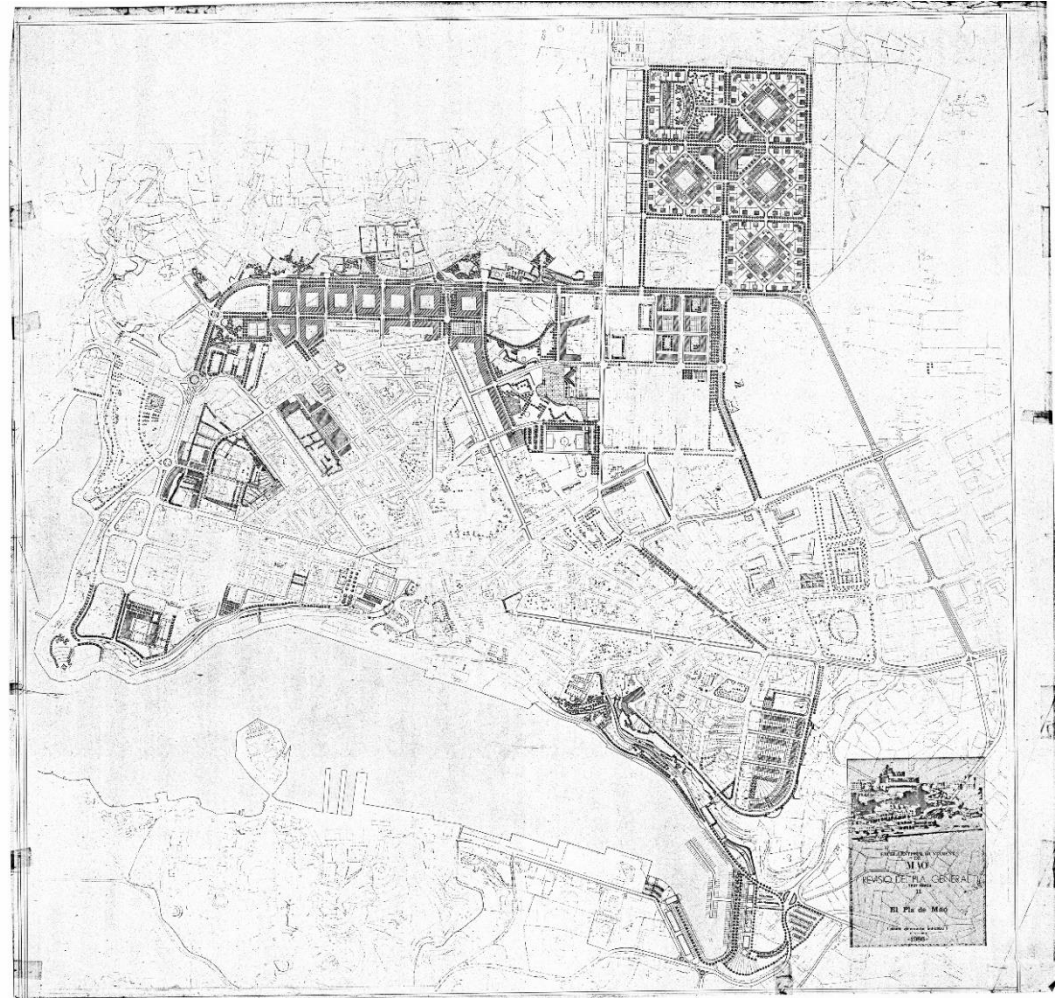
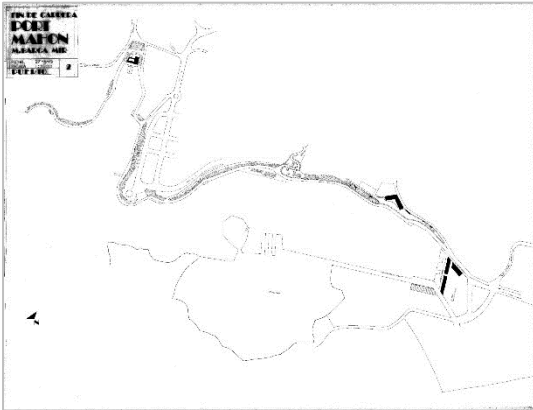
50 Juan de Aguirre. BDH.

final d'actuació, el dibuix mostrava una empena ambiciosa, assenyalant dues zones més de possible intervenció -s'entén que amb programes complementaris-, com si d'un document d'ordenació es tractés.

Es dona la circumstància que Miguel Barca i Borja Carreras eren companys de curs a l'Escola d'Arquitectura de Barcelona. Poc després, en tornar a Menorca, enceten la seva relació professional. Borja Carreras apartarà, l'any 1982, la seva activitat com a arquitecte liberal per entrar en política. L'alcalde arquitecte, com diem, encarrega Serra-Vives-Ferrer-Sabaté-Castiñeira el PGOUM (Fig. 52): devia suggerir que atenguessin a les reflexions dibuixades, pocs anys abans, per Barca?

51 PFC Miguel Barca. 1975. Arxiu Miguel Barca.

52 Pla General de Maó 1987. Ferrer-Sabaté-Casitñeira-Serra-Vives. AMM

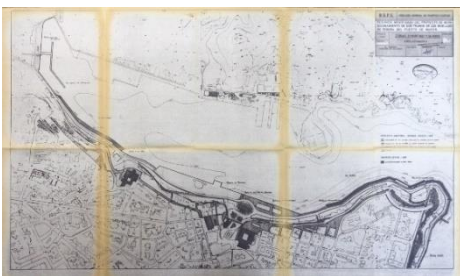


53 Projecte de Millora dels molls de Baixamar. R. Soler i MBM arqtes. 1987. AHAPB

54 Baixamar. Fotografia de l'autor

55, 56, 57 Hort Nou per Sant Pere, 2014. Fotografia de l'autor

58 Excursió S'Altra Banda. 1905 circa. Fons Salvador Almirall. Arxiu d'imatges i So de Menorca.



Quan el 1985 l'avanç del Pla que ordenarà la ciutat es presenta en exposició pública Dalt la Sala, això és, a la planta noble de l'Ajuntament, l'acte s'anuncia amb un cartell il·lustrat per una gran fotografia. Un gran fotoplà, en rigorós blanc i negre, del centre de la ciutat arribant al mar. El mar, a baix, peu d'imatge idoni per al títol del cartell.

UN PARC URBÀ

Amb l'aigua al mig i la ciutat a banda i banda com una unitat orgànica que reconeix i entén la idea de la vall portuària urbana, arreplega la idea del port com un espai públic de màxima centralitat. Respecte de la ciutat, però també de tot el llevant de l'illa. Ara bé, aquesta concepció no és nova. Malgrat molts dels avatars i les dinàmiques econòmiques de la ciutat de Maó i l'illa han vingut donats i justificats, durant segles, pel que ha generat el port, no sempre la ciutat ha entès el que passava als molls com un fet propi, com un fet urbà. Aquesta percepció ha estat així en pocs moments; en bona mesura, el port, el seus magatzems i Baixamar eren una dimensió a banda; militar, industrial, comercial i logística, però al marge de la ciutat. La diferència de cota explica la dificultat d'apropiar-se com a propi un espai que es troba entre 18 i 30 m, per sota. Això ha fet del port, per moments, un lloc residual.

Si les notícies de l'opinió publicada dels darrers 10, 15 anys, com apuntàvem a la Introducció, es refereixen a un port en relativa decadència, també és important assenyalar que no és la primera vegada que ens trobem davant símptomes de certa manca d'impuls, a Baixamar. Com

molt bé relata Marta Marfany, al final del primer quart del segle XIX, el port pateix un sotrac important:

"[...] En efecte, el 1820 el Govern espanyol, pressionat per interessos econòmics castellans, prohibí amb un decret la importació de cereals i llegums de l'estranger, i aquesta fou la causa principal de l'ensorrament de l'activitat comercial menorquina de l'època: nombrosos vaixells menorquins comerciaven amb ports de la Mar Negra i amb el d'Alexandria, entre d'altres, i importaven blat al Mediterrani occidental, especialment a la Península Ibèrica. Tota aquesta gent es quedà sense feina, i també d'altres que pertanyien a sectors econòmicament lligats a l'activitat marítima. [...]"⁷⁸

Aquest és un moment força acreditat, del que en tenim prou referències. Un altre, el període que transcorre entre els anys 50 i 80 del segle XX, referenciat per diversos testimonis orals: *"[...] eren temps en que el moll estava buit, amb els antics magatzems de Baixamar tancats, desocupats [...]".* Cristina Andreu i Jaume Murillo es refereixen a aquest darrer moment, pel que fa a l'ofici dels antics mestres d'aixa del port: *"En la centúria actual aquestes empreses han minvat a causa del canvi experimental en la fabricació naval; existint alguns mestres, molts d'ells ja retirats de l'ofici [...]"⁷⁹.*

Efectivament, cau l'activitat industrial, lligada a petites drassanes comercials dels antics magatzems de Baixamar. Les noves drassanes es traslladen al Polígon Industrial, o tancarà la Sociedad General del Alhumbrodo, això és la *Fàbrica de Gas*⁸⁰, el 1968. Amb l'arribada de la democràcia, quan s'encetarà un nou canvi de paradigma comercial i econòmic del port, lligat al consum i un model liberal del lleure, aquells vells magatzems entre mitgeres

⁷⁸ Marfany, Marta. *L'emigració menorquina a Algèria al Segle XIX*. 2015. Palma: Edicions Documenta Balear. Pàg. 23

⁷⁹ Andreu, Cristina; Murillo, Jaume. *L'ofici de mestre d'aixa a l'illa de Menorca*. Maó: Conselleria de Cultura, Educació i Esports. Govern Balear. 1989 Pàg 7.

⁸⁰ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg*. Veure Ref, 57. Pàg 162

esdevindran perfectes locals de restauració: es comencen a obrir restaurants, cafès i bars nocturns. De cop, el port agafa una nova dimensió. Sobtadament, el port passa ser un lloc d'oci i de lleure.

L'Administració municipal se n'adona. Observa el potencial de la nova dinàmica d'ocupació amb aquests nous usos i decideix impulsar, des de la seva posició externa a la gestió del port, els molls de Baixamar com un gran espai públic; un espai urbà, un nou passeig. El port ja no serà subsidiari, un lloc a banda, al marge de caràcter industrial. Però els molls són insuficients: tot just generen una petita vorera davant els magatzems, dos carrils per vehicles en cadascun dels sentits, i un cantil de límit del moll tant ample com una vorera. Per això el Consistori, que liderarà el nou alcalde Borja Carreras-Moysi, fomentarà que la Comisió Administrativa del Grupo de Puertos de Baleares, precursora de l'actual APB⁸¹, escometi la millora dels molls.

El *Proyecto de Acondicionamiento de dos tramos de los muelles de ribera del Puerto de Mahón*⁸² serà una obra cabdal que consolidarà un canvi de transformació absolut dels molls. L'Ajuntament té molt clar que l'ampliació no comporta -només- una millora logística de la seva seguretat, o de l'operativitat dels molls. És la gran oportunitat per fer d'ells un gran passeig urbà. Interessa que els ciutadans de Maó davallin el port, s'hi apropin, el trobin atractiu i confortable.

Per això l'Ajuntament, presidit per Carreras-Moysi, aconsegueix la incorporació a l'equip redactor de l'estudi Martorell-Bohigas-Mackay per a definir tot allò relatiu al nou

espai públic i urbà de l'obra. Un dels millors estudis d'arquitectura de l'Estat, amb gran recorregut en matèria d'espai públic, i responsable de bona part de la fesomia urbanística de la Barcelona olímpica, darrera del control urbà -i municipal- de l'operació. Aquest fet denota la transcendència de la transformació per a la ciutat, que es qui fa l'aposta principal per entendre l'oportunitat per fer de Baixamar un espai urbà, un "parc ciutadà".

Amb anterioritat, pocs moments havien concebut el port com un espai de lleure. Segurament, l'operació impulsada sota el Govern de Juan de Silva y Pacheco, Comte de Cifuentes -Governador Civil de Menorca des de 1782-, encarregant a l'enginyer militar Francisco Fernández de Angulo l'elaboració del projecte del "Passeig de l'Alameda" a la zona de l'Hort Nou, n'és el principal precedent.

Vinculada a l'operació de la Costa Nova o Costa de Ses Piques, concebuda com a nova davallada, de rasant molt més suau, des del Convent de Sant Francesc a la zona de Sa Colàrsega, en terrenys dels mateixos franciscans, la nova urbanització farà d'aquella zona del port, entre la costa i els molls, una primera zona de lleure i esbarjo (Fig. 55). Un lloc per anar-hi el diumenge, ben mudats, protegint-se del sol sota la filera d'àlbers plantats, o d'una bona ombrel·la. Els gravats de Font i Vidal de l'èxit de la urbanització, més de mig segle després, ens mostren que molts ja pensen en el port com un parc urbà.

De manera semblant, les fotografies de lleure de finals del segle XIX i principis del XX, de Salvador Almirall, on apreciem famílies relaxades, de bereneta els diumenges o



⁸¹ La Comissió Administrativa de Grup de Ports és l'antecedent de govern i gestió del port a l'Autoritat Portuària de Balears. Depenent també del Ministerio de Obras Públicas i Urbanismo - MOPU (antecedent, entre 1977 i 1991) de l'actual Ministerio de Fomento.

La Comisión Administrativa del Grupo de Puertos de Baleares, qui assumeix en un inici l'encàrrec es dissoldrà, segons RD de 23 de Desembre de 1988, de manera que es constitueix la Junta del Puerto de Palma de Mallorca, Alcúdia, Maó, Eivissa i La Sívina. Aquesta canviarà de nom, per RD de 9 de Març de 1990, denominant-se Junta de los Puertos del Estado en Balears.

Finalment, per la Ley de Puertos del Estado 27/1992, de 24 de Novembre, la Junta dels Ports de les Balears canvia el seu nom, definitivament, per l'actual Autoritat Portuària de Balears. S'extingueix així la Comissió Administrativa de Grup de Ports (Soler Gayà, 2002).

Soler Gayà, Rafael. 2004. *Crònica Dels Ports Balears*. Palma: Edicions Documenta Balear.

⁸² *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg*. Veure Ref, 207. Pàg 428



de passeig en diferents indrets del port (Fig. 58). També, instantànies de la Festivitat de Sant Pere: vaixells, bullici i garlandes. La idea del port com un lloc sense complexes, on els tragins comercials i marítims eren perfectament compatibles amb una idea recreativa, es consolidava a l'imaginari popular.

Durant el segle XX, i fins a l'esmentada reforma dels molls i l'entrada en vigor de la Llei de Ports 27/1992, el port era el lloc del bany dels joves maonesos. Es davallava per les costes fins a Ses Piques, fins al llenegall den Reynés, o fins a Sa Punta de Cala Figuera, on nens i jovenets convivien amb els primers testimonis de la indústria nàutica recreativa. En una de les seqüències més conegudes del documental alemany, de promoció turística, *Die Eiersauce von Mahon*⁶³ aquesta condició es posa de manifest; quan veiem, per exemple, a una joveníssima Ana M. Montañés lliscant sobre l'aigua del port, practicant esquí aquàtic des d'una llanxa motora de les d'abans, de fusta (Fig. 59).

I de fons, els nens, des del moll, xipollejant, excitats davant del fenomen tant singular d'una filmació. A la pel·lícula hi

acabem veient els mateixos turistes pioners de l'Hotel Port Mahon, davallant per les escales per arribar al Club Marítim i al mateix moll. Algunes imatges de l'Arxiu Sturla també reflecteixen moments semblants, al voltant de Sa Punta. Com també és sabut que *“Les famílies des Castell, alguns estiuejants des de Maó, davallàvem a la punta de Cala Corb, per nedar; de fet, allà hi vaig aprendre a nedar. D'altres, davallaven al Moll den Pons, per exemple. Després, alguns dies en que fèiem un dinar o una bereneta a s'Altra Banda, en Joan el Roig ens travessava, i varies famílies, veïnes del mateix carrer Gran o del carrer Cala Corb, carregàvem cadires, balancins i vaixelles per passar el dia a una de les cases de vorera*⁶⁴.

Altres testimonis, com Margarita Caules, acrediten aquesta apropiació del port:

“Los domingos, o festivos, se cruzaba el Puerto de Mahón con una de las embarcaciones a motor, desembarcando en el muelle de Villa Ignacia, en la Bona Nova, en el pequeño desembarcadero de Cala Rata, el muelle de la familia Moysi. [...] En julio y agosto el itinerario llegaba hasta la caseta que se hizo aquel grupo de amigos del 22, dando

59 Wilmenrod, Clemens, Director. *Die Eiersauce von Mahon*. 1959. Fotogrames. Muntatge de l'autor.

60 Exercicis d'optimist davant San Antoni. 2014. Fotografia de l'autor.

⁶³ Wilmenrod, Clemens, Director. *Die Eiersauce von Mahon*. 1959. Hamburg: Kaiser Film KG. Juan Victory Manella, Matías i Mercedes Montañés Marino, Ramón Rico Uribari, Antonio Morté Casado, Domingo Natta Tutzò, col·laboradors

Disponible on-line a l'edició digital del Diari Menorca, Menorca.info (Darrer accés, Abril de 2019):

<https://www.menorca.info/menorca/local/2014/09/18/485609/asi-era-mao-anos-50.html>

⁶⁴ Testimoni oral de Maria Mercè Jordi. Estiu de 2016.

nombre al desaparecido Plus Ultra. [...] De elegir San Antonio para pasar la jornada, se debía hacer desde muy temprano, otros provistos de una barquichuela habían llegado la tarde anterior, yendo a pescar con el alba. [...]

Esta misma cala frecuentada por familias y grupos de amigos, ocupando espacios que les ofrecían ses mates, tamarells, con sus correspondientes sombras. Los mayores quedaban cobijados en el lugar destinado, mientras los que deseaban dedicarse a la captura de escopinyes, coms, pitjallides, gozaban de un buen espacio. [...] Llegada la hora de comer, las familias se distribuían tal cual habían hecho la noche anterior, tras la cena y jugar a las cartas, alguno de ellos rasgaba la guitarra, mientras le acompañaban con romanzas, y fragmentos de conocidas óperas o zarzuelas⁸⁵.

Nedar al "parc marítim" del port de Maó. Com veiem, cosa ben habitual durant anys, que fins fa ben poc, l'estiu de 2014, podíem acreditar a Cala Figuera, o a Cala Padera, però que ara, senzillament, no està permès. No ho està a conseqüència de la catalogació de totes les aigües del port com a Zona 1 segons APB, això és, zona marítima operativa. Aquesta catalogació, segons la legislació vigent, és incompatible, per motius de seguretat, amb activitats com la natació. Activitat que, per exemple, només es pot donar en curses autoritzades, travessies al port, que solen coincidir amb les festes patronals de Maó, al setembre, per la Mare de Déu de Gràcia, o amb la festivitat de Sant Pere.

Festivitat per a la que, per exemple, es recupera el tradicional *joc del capellet*, o podem veure mostres de vela llatina. Són dies, el de Sant Pere el 29 de Juny; el 16 de Juliol, per la Mare de Déu del Carme; o el dia 9 de Setembre, quan es tanquen les Festes de Gràcia de Maó, i bona part dels molls del port, a la riba Sud de Maó, es solen tancar al trànsit rodat. Aquells dies, l'afluència de persones augmenta i tothom pot passejar lliurement per les

⁸⁵ Caules, Margarita. *Recorriendo el Puerto de Mahón*. 2013. Maó: Associació Port Sostenible.





vorerer, però també per la calçada, assistint als diferents actes i actuacions previstes al llarg dels molls.

Aquesta costum, la de puntualment tancar el port, inaugurada pel govern socialista de Carreras-Moysi una vegada finalitzades les obres d'ampliació del moll, el 1990, accentuà la idea del moll com a passeig. I el darrer govern municipal d'Ara Maó i PSOE, el primer amb una regidoria específica dedicada al port, conscient de les capacitats urbanes de jornades com aquesta, va llençar, l'estiu de 2018, la campanya "*Estiu al port*" que pretenia, amb una periodicitat aproximada de 10 dies, tancar més jornades el trànsit al port. En aquest cas, per a implementar-hi activitats d'oci diverses, com exhibicions eqüestres, mostres d'art, o actuacions musicals.

Una iniciativa que s'engegava amb la complicitat de restauradors i comerciants de Baixamar, amb la idea de reforçar la dimensió cívica, urbana i ciutadana, recreativa i de lleure, dels molls. El port com a parc urbà. Podem, llavors, fer l'analogia d'aquesta vall marítima, urbana, amb el d'altres parcs urbans? És el port de Maó comparable a d'altres àmbits urbans, tancats a banda i banda, definits per més d'una façana, com a recipients d'activitat? És Maó comparable al Central Park de Manhattan, o a la transformada Ria de Bilbao?

La comparació possiblement sigui agosarada, amb dos referents de tanta entitat (Fig. 61). En canvi, entendre l'espai portuari com un parc marítim, i urbà, per viure el lliure de manera plenament vinculada a la potencialitat del l'aigua, no és un fenomen nou. En els darrers anys, diverses ciutats europees amb relació amb els mitjans portuaris, o fins i tots fluvials, han fet d'aquesta relació un espai d'enormes possibilitats per a la ciutadania. Parlem de casos com la *Plage Paris*, on s'han habilitats milers de metres de platja per gaudir del bany a la vora del riu Senna; o del complex de piscines naturals, d'aigua salada, del port urbà d'Helsinki (Fig. 63). Els mundials de natació de Barcelona de 2013, amb l'ús del Port Vell com a esplèndid escenari per a la competició de salts, esdevé, també, un

bon referent per a aquesta redimensió de l'espai portuari com a parc urbà. Això sí, sempre des de la seva marítimitat (Fig. 62).

En el cas de l'operació fina, és innegable el seu èxit d'afluència. Senzillament, està ple. A Helsinki, però, ha estat necessària la construcció d'una gran plataforma flotant de fusta, per habilitar tres piscines, terrasses, i un restaurant, equipat dels necessaris canviadors. A Maó, en canvi, l'edifici ja hi és: a Baixamar es disposa de la flamant - i en desús - antiga Estació Marítima. Centenars de metres quadrats que podrien albergar les instal·lacions de servei per a un bany reglat i permès, ara impossible en tota la Zona 1 portuària. Les piscines i terrasses, fàcilment aconseguibles: bastaria buidar metres de llosa de formigó exitents entre pilotis guanyats sobre el mar. Seria fàcil, una zona de bany, en un fantàstic parc marítim i urbà.

UN PARC NATURAL

Podrem dir que el port de Maó és un parc urbà, una vall urbana que conté un fet portuari però alhora eminentment cívica. És això, però alhora, i encara, un parc natural.

I si el port, conserva encara una gran dimensió natural, a la riba Nord, és gràcies a que durant segles, i ara encara, gairebé tota la vessant ha estat en mans d'una sola propietat, Binisermenya, a la que pertany el lloc de Sant Antoni. Una propietat que s'estenia des de Sa Colàrsega fins als Freus, i des de la riba Nord del port fins a la línia de costa, pel Nord, de l'Illa. Una sola propietat de la que s'havia expropiat, a principis del s. XVIII, l'àmbit de l'Arsenal Naval, i que no era titular, per exemple, de la península de La Mola; però sí, encara, de la meitat del l'Illa del Llatzeret no ocupada per la fortalesa sanitària.

⁸⁶ Contracte d'arrendament entre la família De Vigo - Delás, i els Srs. Juan Mus i Fraterno García, per a la casa Miramar de Cala Partió. Maó, 1957. Arxiu família García-Roca.

Que tota la finca pertanyés a la família De Vigo va suposar un fre important a la construcció en el territori. Tant és així, que el fenomen de la construcció de les cases de vorera, cases d'estiueig que, des de principis del segle XX van començar a sovintejar a la vorera de la riba Nord, en règim de gairebé auto-construcció, es gestionava, directament entre els promotors de la caseta i la família De Vigo, en règim d'arrendament. Ho podem acreditar en el cas de la caseta Miramar, que va aixecar la família Garcia, i que el contracte de 1957, ratificava:

*"D^a. Camila de Vigo y Fabra, autorizada y asistida de su Consorte d. Ramón de Delás, dueña de los predios San Antonio y Binisemeña situados a la parte Norte del Puerto de esta Ciudad dá en arriendo a D. Juan Mus Olives y D. Fraterno García Riudavets una porción de terreno del predio San Antonio, contigua al mar, de Veinte (20) metros de ancho por Treinta (30) de fondo, en el punto conocido como Cala Partió (Este) con obligación de dejar libre una faja de seis metros contados desde el mar para las servidumbres legales cuyo arriendo se hace por el precio y las condiciones siguientes [...]"*⁸⁶.

No serà fins l'any 1968 quan s'urbanitzi una tros important de la Riba, amb la promoció de la Urbanització Cala Llonga, operació lligada a les mateixes inversions immobiliàries de la família De Vigo. El latifundi com a garant de la preservació natural del port.

Un altre gran propietari, en aquest cas el Ministeri de Defensa, preserva la condició natural d'un important nombre d'hectàrees. D'una banda, la península de La Mola, de dimensions tant extenses que, tot i edificada de manera parcial al seu perímetre, és encara una bona peça gairebé natural. D'una altra, l'enderroc del Castell de Sant Felip⁸⁷, i la colonització per part de la natura dels talussos i les seves galeries subterrànies, fan de l'extrem oriental de la Riba Sud un gran parc natural. Des del límit de la

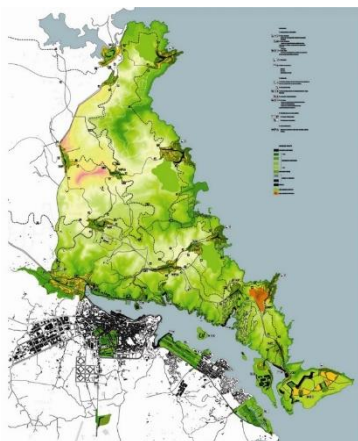
⁸⁷ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref, 6. Pàg 52*



61 Maó, Central Park (NYC), Bilbao. Comparació Escala. Fonts i GEarth i Art Panorámico. Muntatge de l'autor

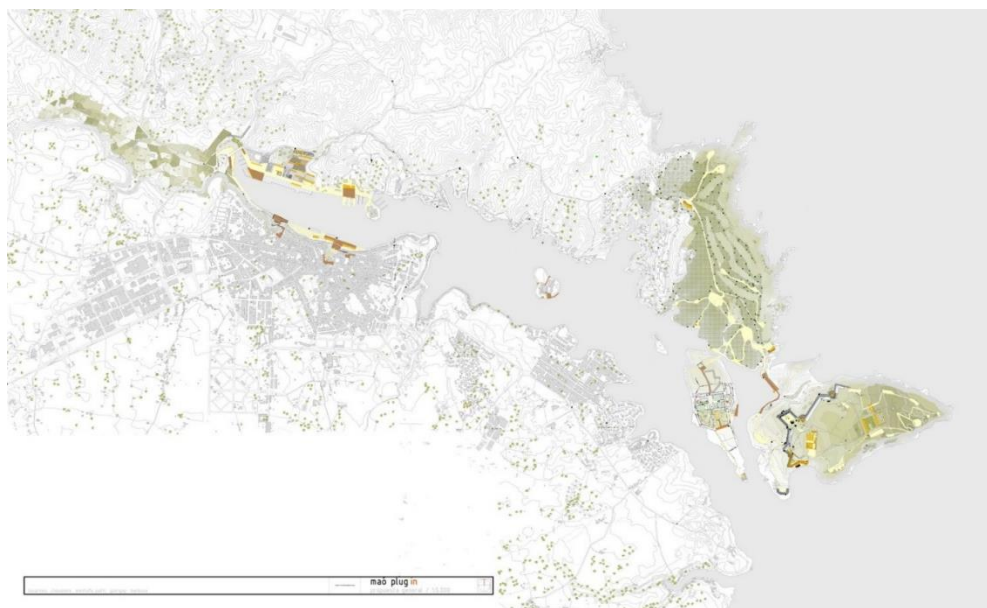
62 Competició de salts High Diving, mundials de natació FINA BCN 2013. Foto, Javier Soriano. El País.

63 Complex de piscines de bany al port de Helsinki. Fotografia de l'autor.



urbanització Sol del Este s'estén un espai immensament verd. Sobre les runes del castell, un àmbit només visitable en horaris limitats; un àmbit de possible lleure públic, natural, desaprofitat. Podria concebre's tot l'entorn del Castell de Sant Felip com un parc natural, obert al públic permanentment?

Una altra gran peça que es manté no urbanitzada, el Repòs del Rei, entre Maó i Es Castell, sobre el penya-segat. Un espai que persisteix, tot i les temptacions urbanitzadores del PGOUM des Castell de mitjans dels anys 80, que es recollien al Pla d'Ordenació del Port de Maó de 1983⁸⁸, de Cantallops-Roca, o al Pla Especial del Port de 1990⁸⁹, de Rafael Soler Gayà. Persisteix sense urbanitzar i defineix una gran bossa verda entre les poblacions de Maó i Es Castell.



De la mateixa manera, no es pot deixar d'entendre el port de Maó sense la gran bossa verda i humida que representen els Vergers de Sant Joan. Com a riu que, geomorfològicament, és la vall urbana del port de Maó, compleix amb el requisit d'estar alimentada per un torrent, el de Sant Joan.

El rierol que rega d'aigua les hortes, en aquest cas vergers de Sant Joan, travessa un espai que no pot deixar d'esser concebut com a part del port de Maó. El penya-segat que tanca els vergers a Sud és, de fet, el mateix que limita la façana portuària de Maó. Aquests espais humits, irrigats d'aigües i de petites edificacions, són també port, gairebé fins a l'inici, a ponent, del Camí d'en Kane.

Una doble interpretació, la del port com a gran taca natural i els vergers com a part del seu sistema, que faran també els estudiants del Màster La Gran Escala, dirigits l'any 2006 per Aquiles González⁹⁰. Una mirada, en part trencadora, que posen de manifest les propostes *Plug-in*, i *Biosphere Network* (Fig. 64, 65). Una apropiació de la possible realitat del port que, en continuïtat, fins i tot des del parc natural de l'Albufera fins a la Mola, i aglutinant també els Vergers, Repòs del Rei i les immediacions de Sant Felip, així com també les sinies de l'interior de Maó, emmarquen el port en una nova dimensió verda, en confluència amb la declaració de l'illa, l'any 1993, com a Reserva de la Biosfera per part de la Unesco. Un parc natural que es superposa i conviu a una vall urbana.

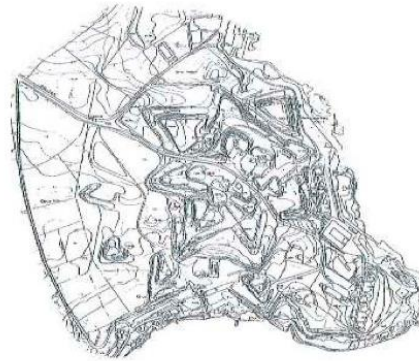
⁶⁴ Aquiles Gonzales, Director. Master la Gran Escala 2008. Propostes *Plug-in* i *Biosphere Network*.

⁶⁵ El port, un parc natural. Muntatge.

⁸⁸ *Ibidem*. Veure Ref, 200. Pàg 412

⁸⁹ *Ibidem*. Veure Ref, 227. Pàg 466

⁹⁰ *Ibidem*.. Veure Ref, 268. Pàg 550



VORES. Descomponent l'escenari

Ens interessa entendre els matisos d'aquesta vall portuària, i fins on arriba. Els límits i vores de la vall urbana -també natural- adulterada en bona part per la seva condició d'infraestructura. Infraestructura logística, militar i urbana. Volem descompondre l'escena del teatre portuari. Per això, ens interessa afinar el concepte de vora, de límit. Fins on arriba el límit del port? Quines són les seves dimensions interpretables? Què passa en les seves vores; són espais de tensió? És aquesta tensió, física o de gestió?

CIUTAT DE MIRADORS

Amb freqüència, la visió del port és fragmentada. No és contínua. Quan el port és ciutat, i allò urbanitzat, construït, arriba a la vora del que entenem com a port, la mateixa ciutat interromp la percepció del port. Tant, que la fragmentació d'aquesta relació entre el carrer i la vall proporciona situacions qualificades. L'arribada dels carrers al penya-segat, els centres de Maó i Es Castell generen un conjunt d'esclatxes sobre el port. Moments puntuals de percepció, visions creuades i parcials, que ens proporcionen un conjunt de miradors. Es pot explicar la cornisa del port des de la successió dels seus miradors, des de cadascuna de les seves finestres.

"[...] El vaixell, el barco, com l'anomenàvem ben malament, en temps d'escriure només en castellà, era la nostra referència diària i l'esdeveniment que aportava certa novetat a les monòtones hores de dies inevitablement iguals.

¹ Gomila, Joan J. *El mirador. A Entorn de la ciutat. Maó: Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears, Demarcació de Menorca. 2017. Pàg. 109.*

Article publicat inicialment a l'edició impresa de Diari Menorca, 19 de Desembre de 2012.

- Anau al mirador a veure si ha arribat el vaixell- anunciava ma mare, quan estava farta de fiets.

l tot d'una se'ns obrien els ulls, fiblàvem cap al carrer i baixàvem, deveres, deveres, la curta costa que separava la placeta del mirador. [...] Però, de la mateixa manera que el passejador portuari camina animós per tots els molls arran de mar, [...] el passejador de ciutat es disposa a recórrer el perímetre alt i gaudir de les vistes sobre el port, del vent que umpl d'emocions el seu cervell i de la varietat d'edificis i espais que caminar sobre la cornisa li proporciona. Aleshores, s'adona, inevitablement, que Maó és una ciutat de miradors¹.

Efectivament, Joan J. Gomila entén els dalts de la ciutat com una successió de miradors. A un visitant que no conegui Maó i el seu port, i disposi de poc temps per a fer-se'l seu i entendre'l, el recorregut sobre la cornisa portuària tot resseguint els miradors, i abocant-s'hi, és un excel·lent manera de practicar aquesta aprehensió.

Aquest recorregut pot començar al penya-segat, sobre l'arribada de la Costa de Ses Piques² als darreres del Claustre de Sant Francesc³. Allà, sobre la plaça mirador de l'Hotel del mateix nom -projectat per Miguel Barca l'any 1986-⁴, entenem com una peça dissenyada a la vora, al límit del port, es concep des del seu potencial per gaudir de la vista marítima. T'encarreguen un hotel, regales un mirador, devia pensar l'arquitecte. En efecte, el menjador i bona part del hall i altres serveis comuns, es desenvolupen en dues plantes sota una plaça, que es regala a la ciutat.

La plaça, de perfecta geometria quadriculada, de formalització clàssica, postmoderna, com el mateix hotel,

² *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref, 24. Pàg 102*

³ *Ibidem. Veure Ref, 9. Pàg 60*

⁴ *Ibidem. Veure Ref, 211. Pàg 436*

1 Vista del port i Sant Francesc des de l'esplanada pública i terrat de l'Hotel Mirador. Fotografia de l'autor.





esdevé un espai que el qualifica. Ahora, explica el projecte, justifica l'accés sota rasant, des del carrer, i fa tremendament interessant una operació que, vista l'aparença de la volumetria sobre aquest nou sòcol urbà, fins i tot podria semblar vulgar. Només les columnes de triple alçada, a la façana que s'aboca a la plaça, semblen reconèixer que ens trobem davant d'una operació gairebé infraestructural: es construeix una coberta que és, en part, el coronament d'un penya-segat, amb un cos que sembla emergir de la mateixa cornisa.

En la mateixa lògica d'inserció sobre el paisatge, uns metres cap Ponent, i al mateix carrer Fornells, l'observador podrà fixar-se en la -gairebé desconeguda- casa Trafford⁵ (Fig. 2). La casa entén la seva condició de mirador i, alhora, d'inserció en la lògica infraestructural del penya-segat. La seva coberta, plana i arrodonida, es situa gairebé a la cota de la vorera del carrer, conseqüència de l'operació paisatgística de Passeig de Cornisa en aquest punt, darrer extrem del projecte de definició urbana de la cornisa de Martorell-Bohigas-Mackay⁶. La casa sembla així una delicada inflexió del propi penyal; una delicada, alhora que precària, joia, que es desplega amb un semi cercle que denota una modernitat, a principis dels 60, heroica i valenta. Fins i tot ingènua.

Voltant cap a la Clota, i pujant cap a Sant Francesc, comença la successió de miradors tancats, generats per l'arribada abrupta, sense concessions, dels carrers sobre

el límit del penya-segat. Primer trobem el propi mirador de Sant Francesc, definit entre la paret que tanca el pati de l'absis de l'església, i l'Edifici Milà⁷; avançant pel carrer d'Isabel II⁸ cap al centre de la ciutat, a mà esquerra trobem l'arribada de la Costa des General que genera, de facto, un nou mirador.

Un mirador d'aproximació pausada i successiva que, entre arcbotants i contraforts que ressegueixen el límit de la segona murada, avui absorbida pel mur de ponent del Palau del Governador⁹, no està desproveïda d'una certa aura de misteri. Seguint per la mateixa vorera, un altre mirador s'obre sobre la cornisa, entre la Rectoria¹⁰ i el Convent de les Concepcionistes¹¹. Després, dues de les traces de l'antic Pont del Castell de Maó¹², al voltant de la Plaça de la Conquesta¹³, ens regalen dos miradors més, flanquejant, a banda i banda, l'Edifici Marès¹⁴. Des de cadascun dels miradors, en funció de la directriu de l'arribada del carrer, el port que es "mira" agafa diferents amplades, dimensions, matisos o caràcter: un port diferent, a cada mirador.

Circumval·lant la Costa de Ses Voltes¹⁵ des de la Casa Mir Lafuente¹⁶ fins a la Peixateria¹⁷, el barranc de la vella cala, testimoni de S'Esquinza Colzos o la Rampa de l'Abundància, es manifesta com un enorme mirador; aquest no és tranquil ni solitari, si no profundament carregat de vida urbana i arquitectura. La quietud torna al

2 Casa Trafford, Dalt Sant Joan. Fotografia de l'autor

3 Casa Mir- Lafuente des del Mirador del Claustre del Carme.. Fotografia de l'autor

4 Successó de miradors, des de Sant Francesc fins l'Hotel Port Mahon. Fotografies i muntatge de l'autor.

⁵ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure Ref. 148. Pàg. 312

Segons el testimoni de Joan Enric Vilardell, la casa va ser promoguda, o habitada pel Sr. Keith Trafford. Al referit article Mirador (Gomila, 2012, op. Cit), Joan J. Gomila, en l'única referència escrita de l'habitatge documentada, exposa que va ser construïda pel Sr. Compton, bus de la Junta d'Obres del Port, a principis dels anys 60.

⁶ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure Ref. 204. Pàg. 422

⁷ *Ibidem.* Veure Ref. 266. Pàg. 546

⁸ *Ibidem.* Veure Ref. 8. Pàg. 58

⁹ *Ibidem.* Veure Ref. 12. Pàg. 70

¹⁰ *Ibidem.* Veure Ref. 30. Pàg. 114

¹¹ *Ibidem.* Veure Ref. 07. Pàg. 56

¹² *Ibidem.* Veure Ref. 03. Pàg. 46

¹³ *Ibidem.* Veure Ref. 116. Pàg. 248

¹⁴ *Ibidem.* Veure Ref. 236. Pàg. 494

¹⁵ *Ibidem.* Veure Ref. 110. Pàg. 236

¹⁶ *Ibidem.* Veure Ref. 93. Pàg. 206

¹⁷ *Ibidem.* Veure Ref. 98. Pàg. 214





5 Pèrgola del Bar Mirador. Gomila-Enrich arquitectes. Fotografia de l'autor

6 Galeria de la casa Mir- Lafuente des de l'interior. Fotografia de l'autor

carreró que, a llevant del Mercat del Peix, condueix a la terrassa del Bar Mirador. Mirar des d'allà és tant agradable que la pèrgola de galvanitzat i fusta que la cobreix, de Gomila i Enrich, amplifica el mirador (Fig. 5).

Les obres de rehabilitació del Claustre del Carne van obrir el carreró que el separa de la vella Nau SEAT, fent del conegut bar El Trueno un cafè que es caracteritza, avui, per disposar d'un dels millors miradors de la ciutat. Voltant

el Claustre del Carne¹⁸, la plaça de la Miranda projecta la seva arribada al límit del port amb una lògica d'alliberament de la vista i de focalització cap a S'Altra Banda. Cap a la dreta, i fins a l'Hospital Verge del Toro, el mirador esdevé un *bellvedere* continu que es confon amb el Passeig de Cornisa de Martorell-Bohigas-Mackay -que no deixa de ser una mena de passeig-mirador. Entenem, així, que el mirador es genera quan la vista és limitada per la trama de la pròpia ciutat: Potser aquesta és la raó del seu èxit relatiu: *"De tota manera, aquí comença l'espai que va ser adequat com a passeig marítim per Bohigas, Martorell i Mackay, els anys vuitanta, i que mai ha tingut gaire atractiu per als maonesos"*¹⁹.

Des de llavors, la sensació de mirador només la trobem en les escaletes cap a la vall portuària que ens proporcionen els finals dels carrers del sentit Nord-Sud de la trama de les Tanques del Carne, o els carrers de la directriu Ponent Llevant que arriben al primer tram del Moll de Llevant, entre Sa Punta i Cala Figuera.

Quan s'enfila l'Av. Port Maó, o el c. de Sant Sebastià des del carrer Madrid, que gaudeix d'una rasant elevada respecte la vora del penya-segat, la visió del mar, l'Illa del Rei i la Fortalesa de la Mola, al fons, fan d'aquests dos carrers esplèndids miradors. La seva alçada, la rasant en pendent del carrer i la seva focalització, apropen els Quarters. Situacions semblants en l'arribada del c. Església des Castell a la barana que limita sobre el penya-segat. El port des de la visió fragmentada. Definitivament, *"Maó és una ciutat de miradors"*²⁰.

¹⁸ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure Ref. 14. Pàg. 70

¹⁹ Gomila, 2012. Op. Cit.

²⁰ Gomila, 2012. Op. Cit.

FINESTRA AL PORT

Moltes de les arquitectures que s'aboquen al port reconeixen el valor paisatgístic d'aquesta vall. I han entès, al llarg del temps, que han de mirar al port. Per tant, la arquitectura de la ciutat portuària és també una arquitectura de finestres: *"En el fondo, las calles están hechas de ventanas, lo que equivale a decir que están hechas de habitaciones. Las habitaciones, a través de las ventanas, se vuelcan a la calle como si fueran palcos. Asomarnos a la ventana desde nuestra habitación es asomarnos a la vida"*²¹.

Xavier Monteys ja ho avisava a *La Habitación. Más allá de la sala de estar*. La finestra com a vehicle de percepció de la vida des de la ciutat. Monteys es refereix a la finestra cap al carrer; aquí ens referim, alterant lleugerament una mateixa lògica, al paisatge. Tota la façana marítima del carrer Isabel II està plena de finestres a la recerca d'aquesta vida. Un carrer, singular, que la seva posició relativa respecte el port fa excepcional, i potser explica el motiu de la seva concatenació de cases burgeses, o de seus del poder, eclesiàstic, com la Rectoria de Santa Maria²²; o militar i civil, com el Palau del Governador, també conegut com *Cas General*, avui seu del Govern Militar²³.

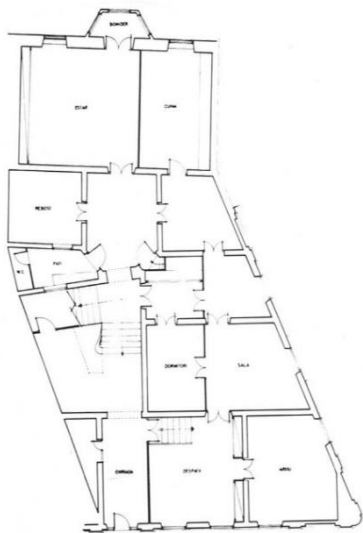
Que moltes d'aquestes cases, autèntics palauets, es disposin aquí, arran de mar, fa assaltar-nos un dubte raonable. Valorava el poder dels segles XVIII i XIX el fet paisatgístic? Estem parlant de la gènesi d'una subjectivitat? O, senzillament, aquests influents ciutadans es situaven sobre la cornisa per visualitzar i controlar el trànsit de les seves mercaderies, mariners o soldats? Segurament, la necessitat - i oportunitat - de poder percebre i controlar tot



²¹ Monteys, Xavier. *Las calles y la casa. A La habitación, Más allá de la sala de estar*. 2014. Barcelona: Ed. Gustavo Gili.

²² *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg*. Veure Ref. 30. Pàg. 114

²³ *Ibidem*. Veure Ref. 12. Pàg. 70



el que arribava al port explica la importància estratègica d'aquest carrer, i perquè va ser conquerit per aquests estaments.

Però abunda el fenomen de la tribuna, com a la Rectoria - al núm. 4 - (Fig. 7), a la Casa Pons i Soler²⁴ - al núm. 6 -, o, unes finques més enllà, al Palau del Governador - Cas General. Tribunes, més que *boinders*, que denoten la singularitat de mirar cap al port. "De entre todas las ventanas hay unas especiales que se escapan literalmente de la habitación a la que pertenecen; las tribunas y los miradores. Puede tratarse desde ventanas que parecen 'sopladas', balcones cerrados con vidrio o elaborados miradores, todos ellos fuera del plano de la fachada. [...] Las tribunas son excepcionales y puntúan el espacio público tomando de forma permanente el papel de altares o tribunas conmemorativas de algún acontecimiento"²⁵. Monteys insisteix; un dels teòrics que més ha explotat la qüestió del llinar entre el domèstic i el públic, entre la darrera crugia -l'habitació-, la seva finestra, i l'escena que es contempla des d'ella.

L'espai públic no és aquí el carrer, si no la vall: el port. I aquesta successió de finestres excepcionals, miradors des d'on contemplar-lo. Que el mirador era un fet construït, generat *ad hoc* per admirar des de l'excepcionalitat i, per tant, sotmès a la seva valoració subjectiva, ho evidencia el gravat des del pati mirador del Palau del Governador, de l'Arxiduc Lluís Salvador, al tom "Menorca" del seu conegut *Die Balearen*²⁶ (Fig. 9). Un moment de repòs i de contemplació entre la solitud donada per l'austeritat del mur de contenció que s'insereix sobre la vora del penya-segat, i la immensitat del recipient portuari.

El fenomen de la finestra singular al port entesa com a tribuna no és, però, exclusiu del carrer Isabel II. Una altra antiga casa noble sobre la cornisa portuària, Can Mercadal, que Claret rehabilitarà com a Biblioteca Municipal sota el mandat municipal de José Codina, acaba manifestant-se així sobre el límit del penya-segat (Fig. 10). Ben a prop, el recent edifici d'habitatges Marès, projectat l'any 1998 per Josep Crivillers i promogut per Port Panoràmic SA, entre el carrer del Pont del Castell i d'Alfons III, és projectat des de la lògica de l'edifici mirador (Fig. 11).

La façana del restaurant que s'alberga a la vessant Nord de la planta baixa, gairebé una façana vidrada i correguda, precedida d'una terrassa porticada que fa alhora de galeria, no deixa d'estar concebuda com una façana mirador. Les tribunes lleugeres i d'alumini dels habitatges, que es superposen a sobre, com a manifestació fins i tot excepcional, d'ordre aleatori, també. Així com la terrassa retirada, regalada al restaurant, que integra l'antic mercat municipal, s'aboca al port com un mirador privat.

Però per tribuna, o galeria, excepcional, la de la Casa Mir Lafuente, que s'aixeca lleugera i majestuosa sobre la Costa de Ses Voltes i l'antiga barana de s'Esquinaça Colzos. Projectada l'any 1919 per Francesc Femenías en col·laboració del seu promotor, Jaume Mir²⁷, la lògica d'aquesta fotografiadíssima façana, que la fa propera a una mena de noucentisme menorquí trufat de referències britàniques -i madrilenyes, segons documenta Joan J. Gomila- rau, precisament en què no és només una tribuna.

La intervenció de Femenías és la de la reconstrucció parcial de la façana de les -avui- cases Mir - en haver-se



7 Rectoria de Santa Maria. Planta. La Ciutat des del Carrer.

8 Façana portuària del c. Isabel II. Fotografia de l'autor

9 Arxiduc Lluís Salvador. Mirador de cas General.

²⁴ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure Ref. 29. Pàg. 113

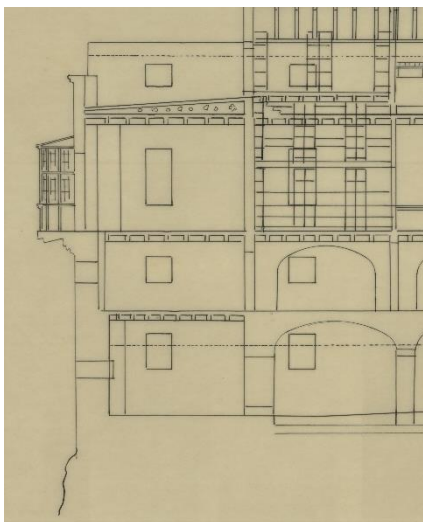
²⁵ Monteys, Xavier. *La calle y la casa. Urbanismo de interiores.* 2017. Barcelona: Ed. Gustavo Gili.

²⁶ Arxiduc Lluís Salvador. *Menorca. Las Baleares. Descritas por la palabra y el dibujo (Die Balearen).* 2001: José J. De Olañeta, Editor. Títol original: *Die*

Balearen Geschildert in Wort un Bild. Traducció de Mateu Grimalt i Antonia Vigó.

²⁷ Gomila, Joan J. *Devora s'Esquinoxcolzos.* A *Entorn de la ciutat.* 2017. Maó: Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears, Demarcació de Menorca. Pàg. 52-54 Article publicat inicialment a l'edició impresa de Diari Menorca, 27 d'Octubre de 2010.





practicat una divisió horitzontal de l'original- amb motiu de l'enfonsament, l'any 1917, de l'esmentada barana de S'Esquina Colzos, que comportà l'enderrocament de la darrera crugia de la casa original. Com es pot apreciar, fixant-nos en la discreta façana que es mostra a la Pl. de la Conquesta, la casa original no era més que una casa que seguia, fil per randa, tots els arquetips de les cases entre mitgeres de Maó. Murs massius, finestres. Poca cosa més. En intervenir per resoldre el remat d'una casa recolzada sobre una vora amenaçada, l'arquitecte no es complica: projecta una galeria en biaix, que segueix senzillament el límit -diagonal- estable del penyal.

Una de les representacions construïdes al port més exagerades, de manera implícita, de la idea de límit. La diagonal sobre el límit estable, pesat. I consolidada aquesta estabilitat, una nova façana que es genera des de la màxima lleugeresa, la màxima sensibilitat. Són destacables la cura i l'ofici de Femenías a l'hora de definir encaixos, galzes, vidrieres i contraforts. Pura reflexió de la galeria, la finestra, sobre el límit del port.

Com hem vist abans, Miguel Barca força bastant la posició de la seva arquitectura a l'Hotel Mirador, per fer de la Bellavista la lògica que organitza el propi hotel i el seu encaix urbà. Tot i tallar el penya-segat per fer-hi unes escales de davallada, Claret no apura tant pel que fa l'hotel, i una bona avinguda el separa de la terrassa mirador -elevada respecte el carrer- del restaurant a l'Hotel Port Mahón; intervencions recents han col·locat precisament les suites principals de l'establiment dirigides i orientades com a mirador, terrassa particular inclosa. Pedro L. Mercadal, el 1964, amplia el Restaurant i Hotel Rocamar²⁸ tot construint un delicat, i avui desaparegut, mirador vidrat d'alumini. Fa ben poc, Nicolás Faedo converteix el desig de mirar en expressió abstracta i formal, portada al límit, en la lògica geomètrica de la seva casa Koster²⁹, entre

²⁸ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure Ref. 124. Pàg. 260

²⁹ *Ibidem.* Veure Ref. 259. Pàg. 534

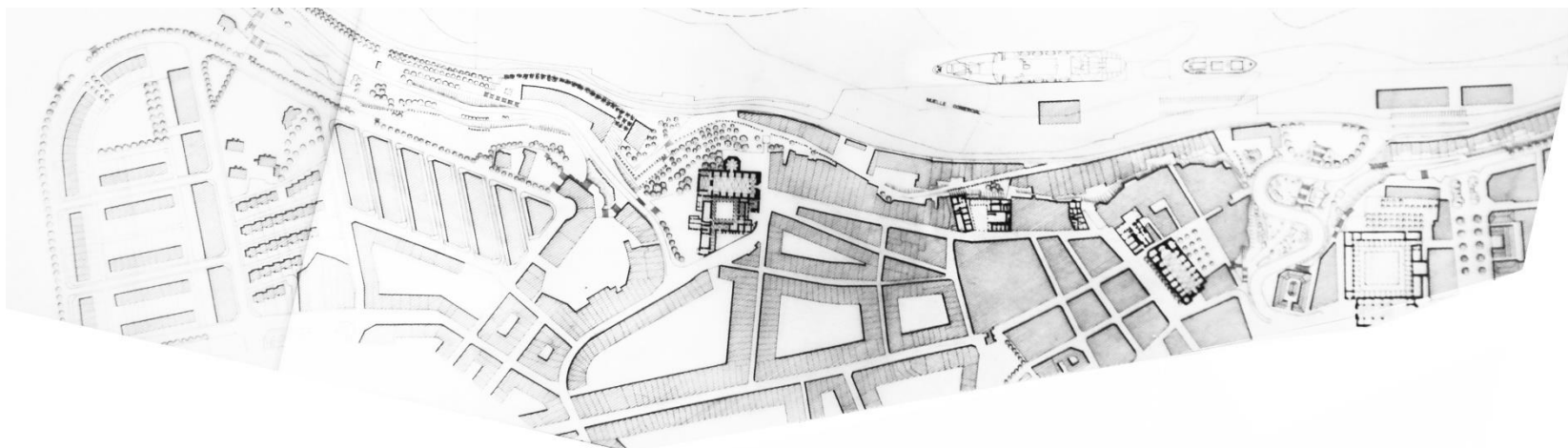
Venecia i Cala Partió. La musclera que s'arregla Alfonso Milà a La Solana l'any 1981, en canvi, torna a apurar, i generant un mirador perfecte, consolida l'artifici de la nova vora. Construeix al límit.

CONSTRUCCIÓ DEL LÍMIT

L'espai d'allò associat a un límit, a banda i banda, és de caràcter conflictiu, ambigu, per naturalesa. *“Los romanos llamaban limitanei a los habitantes del limes. Constituían el sector fronterizo del ejército que acampaba en el limes del territorio imperial, afincado en dicho espacio y dedicándose a la vez a defenderlo con las armas y a cultivarlo. En virtud de ese doble trabajo militar y agricultor, el limes poseía plena consistencia territorial, definiendo el imperio como un gigantesco cercado que esa franja habitada y cultivada delimitaba, siempre de modo precario y cambiante. Más allá de esa circunscripción se hallaba la eterna amenaza de los extranjeros o extraños, bárbaros.”*³⁰

Eugenio Trías ens explica que el *limes* condiciona els d'aquí, però també els d'allà. Allò que hi ha a una banda de la línia virtual és condicionat pel propi límit; i no pot deixar d'estar pendent del que passa, o fa, qui gestiona i governa l'altra banda. Paradoxalment, el límit no separa, si no que vincula. Atorga complexitat i, com exposa, multiplica funcions. La reflexió porta directament a la idea de “gruix”. Josep Bohigas, Director General de Barcelona Regional (2015-2019), des de la seva aportació al Pla Estratègic del Litoral de Barcelona, parla en termes gruix, enlloc de límit i separador, quan es refereix al que s'organitza al voltant dels límits portuaris: *“El puerto es una ciudad en sí misma, tiene sus leyes, su policía, sus vallas. El puerto, el espacio litoral, es un espacio fronterizo. También un lugar de oportunidad, porque en los lugares donde no sabes quién*

³⁰ Trías, Eugenio. *Lógica del límite.* 2003. Barcelona: Círculo de Lectores. Pàg. 21



manda... a veces tenemos policías - guardia urbana - que están dentro del puerto, y a veces policías del puerto que están fuera, en la ciudad. Esa relación, es grueso que no se puede definir nunca con un valla, con una línea, si no como un grueso; ese espacio de relación entre las dos realidades, entre dos ciudades, entre dos propietarios, dos realidades que tienen muchas presiones económicas... En este caso, en dos ciudades, Barcelona y A Coruña, que tienen una presión urbanística tremenda; creo que, en esto, Barcelona y A Coruña también se parecen, son ciudades muy densas, y esa densidad hace que cualquier pequeña oportunidad que esté precisamente en este lugar de disputa hace que se convierta en un discusión pública fundamental³¹.

Com molt bé apunta Bohigas, els ports estan exposats a la idea del límit. I així, a la línia -existent legalment i virtual- que separa el domini de la ciutat del domini del gestor por-

tuari. La línia, com a element de frontera i frontissa. Aquesta línia a Maó, com a port d'interès general de l'Estat, també existeix; i no exempt d'un nombre important de paradoxes. En el marc legislatiu vigent, la *Ley 27/1992, de 24 de novembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, i la posterior *Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificació de l'anterior*, més enllà de plans directors, especials o estratègics, bàsicament els ports estatals es regeixen per la seva "delimitació". Això és, un document que estableix fins on arriba i acaba el port -i és competència exclusiva de l'Autoritat Portuària de torn-, i una relació d'usos genèrics dins d'aquesta delimitació.

Així, és fonamental fixar-nos en el rol que ha jugat a Maó, des de 2006, el PUEP - Plan de Usos i Espacios Portuarios, i la seva posterior actualització, des de 2016, mitjançant el DEUP - Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Aquest instrument de delimitació defineix amb

10 Claret, Josep. Secció a mar de Can Mercadal. AMM

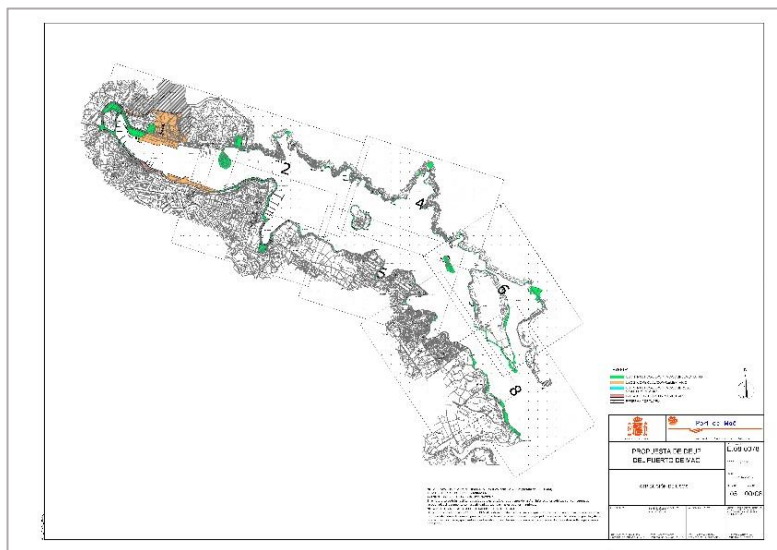
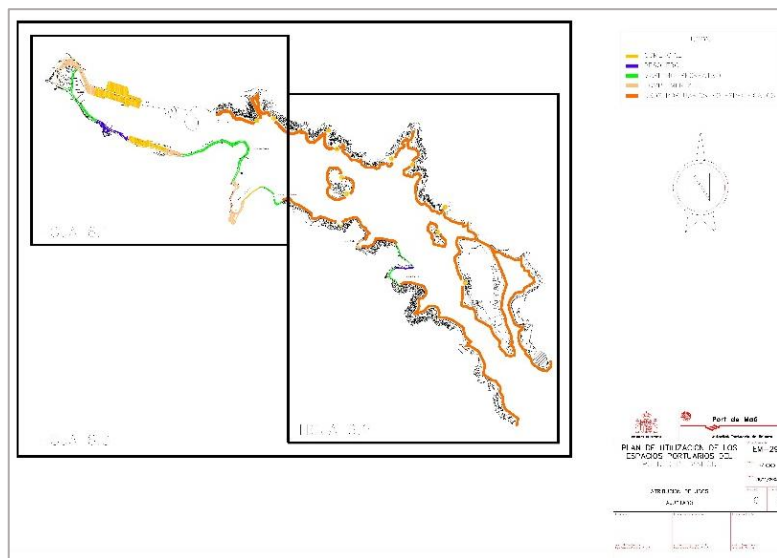
11 Crivillers, Josep. Edifici Marès. Fotografia de l'autor.

12 Cantallops - Roca. Pla d'Ordenació del port de Maó. Fragment de la cornisa portuària d'Isabel II. AHCOAC

³¹ Bohigas, Josep. Intervenció a l'entrevista conjunta a Josep Bohigas i Toni Vidal a càrrec de la periodista Mayte González del programa *Hoy por Hoy* de Radio La Coruña Cadena Ser, amb motiu de la intervenció d'ambdós al Foró

Ciudadán Tecendo Litoral, organitzat per l'Ajuntament d'A Coruña. Palexco, A Coruña, 27 d'Abril de 2018. Disponible a (darrera consulta, Maig de 2019):

https://play.cadenaser.com/audio/1524839282_082491/



absoluta precisió el que és port, del que no ho és, a efectes jurídics, administratius i de gestió. La franja de sòl que es troba entre la delimitació i l'aigua és de domini exclusiu, en aquest cas, d'Autoritat Portuària de Balears - APB; el que està fora de la delimitació, és domini de la ciutat; això és, als municipis de Maó i d'Es Castell, amb algunes particularitats pròpies de la presència de propietaris singulars en algunes situacions, com seran el Ministeri de Defensa o Endesa. Sense més. L'objectiu del DEUP no és més que això: delimitar i definir, inequívocament, on arriba el govern del port. Dit d'una altra manera, en quin espai poden i han de circular els vehicles de la Policia Portuària, depenent d'APB.

La seva missió és tant objectivament clara, com limitada. Tant, que la revisió del document de delimitació ha fet caure, per les directrius legals dels darrers decrets i lleis aplicables, la paraula "Plan", en detriment de la de "Delimitació". I pla remetia a projecte, a proposta i concepte, d'alguna manera. Amb el nou DEUP, no hi ha -gairebé- projecte: Quina càrrega de projecte pot tenir una "delimitació"? Aquesta realitat de gestió es manifesta de manera objectivament excloent: no admet matisos, el que està dins és port; a fora, una altra cosa. I aquesta delimitació objectiva ha generat algunes situacions contradictòries.

Una d'elles, el penya-segat. Com hem exposat, el port de Maó es percep com a aquesta vall urbana, marítima, perquè les vores, naturals i urbanes, generen un recipient que ens el permet admirar i percebre com ho fem. A una banda, al Sud, el penya-segat i la ciutat que el colonitza, carregat d'arquitectures, algunes inserides, les altres dipositades; a l'altra, al Nord, un vessant de topografia suau que arriba fins a la carretera que -gairebé- ressegueix la seva carena. El penya-segat, el teló escenogràfic que defineix i materialitza aquesta façana representativa.

El penya-segat, però, es troba al vessant del port definit per geologia de pedra calcària, en aquest cas, de marès.

Una pedra tova i porosa, amb important tendència a disgregar-se. Risc de disgregació que ha suposat, els darrers 30 anys, caigudes notòries de roques cap als molls, o als darreres de les cases i magatzems que ocupen la façana de Baixamar. Roques diaclasades que es separen i es desfan, i que requereixen d'un manteniment i controls de seguretat constant i permanent.

El perill és tant evident, i el cost d'evitar-lo tant gran, que el titular del sòl on es troba el penya-segat, l'Ajuntament de Maó, es va veure obligat a promoure l'any 2002 la constitució del Consorci del Penya-Segat del Port de Maó. L'objectiu, poder fer front a una problemàtica de conseqüències exponencialment creixents, i de costos imprevisibles. El consorci va restar així integrat pel mateix Ajuntament, el Consell Insular de Menorca i el Govern Balear, dues institucions amb més capacitat d'aportar recursos econòmics pel manteniment i reparació del penyal³².

La qüestió no era menor, i no només comportava el bon manteniment des d'un punt de vista geomorfològic del conjunt del penya-segat, si no que incidia en dos aspectes claus per a les activitats que es desenvolupen als magatzems, habitatges o locals del moll: la seguretat i la seva activitat econòmica. La seguretat, quan una roca d'elevades dimensions, i de tones de pes, pot caure sobre un pati o una construcció, una qüestió evident; no requereix justificació ni argumentació. Però a més, l'eventual caiguda d'aquests elements, o el risc del seu despeniment, va començar a amenaçar la pròpia solvència econòmica de les activitats de Baixamar.

³² "[...] El Pla Director del Port de Maó, elaborat l'any 2002, descriu aquelles accions necessàries per garantir l'estabilitat del penya-segat, que es calculava que necessitarien una inversió de 20,4 milions d'euros. L'any 2007 es va dividir el port en 10 zones, i cadascuna d'elles estava a la vegada fragmentada en diverses unitats d'actuació. Per a cada unitat es van definir les actuacions necessàries, així com el pressupost de les obres. La zona 8 és una de les que es considera prioritàries, i té una extensió de 4.896 metres quadrats. L'espai s'ha dividit en tres unitats d'actuació, amb les següents característiques:

- Unitat d'Actuació 1 (1.176 m²): 682.583 €



El Consorci va començar així la seva activitat amb l'empenta inicial que requerien determinades actuacions urgents. Una empenta que comportà la dotació de personal tècnic estable, com la incorporació de l'Enginyera de Camins, Canals i Ports, Ana M. Fernández, com a encarregada de gestionar els projectes i obres d'actuació, i amb l'elaboració d'un Pla Director d'Intervenció. La constitució del Consorci, al marge de la dimensió pràctica i operativa que comportava la participació col·legiada de diferents administracions, i encara que fos per l'imperatiu de la necessitat econòmica, llençava, de retruc, un missatge important: la reunió concertada de diferents agents que participen - de part- d'un paisatge, per a gestionar-lo.

L'arribada de la forta crisi econòmica 2007-2015, començarà a minvar la capacitat d'aportació de recursos de les tres administracions participants, fins a la pràctica

- Unitat d'Actuació 2 (2.730 m²): 1.979.112 €
- Unitat d'Actuació 3 (990 m²): 643.405 €

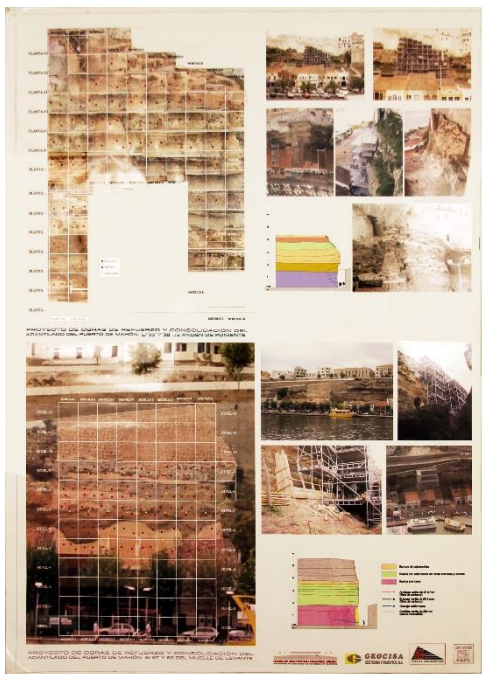
El cost total calculat de la intervenció a la zona (segons les estimacions fetes l'any 2007) és de 3.305.100 euros [...].

Ajuntament de Maó. Signat un protocol que compromet l'Autoritat Portuària de Balears en la consolidació del penya-segat del port de Maó. Nota de premsa. 1 d'Abril de 2019. Disponible a (Darrera consulta, Maig de 2019):

<http://www.ajmao.org/Publicacions/VerPub.aspx?Id=17199>



15, 16 Penya-segat a Isabel II i Costa Llarga. Fotografies de l'autor.



17 Panell gràfic del Consorci del Penya-segat. AMM

El consorcio del acantilado de Maó estará ‘aletargado’ al menos un año más

En 2016 se prevé consolidar el tramo del nuevo ascensor, pero a cargo de Autoridad Portuaria

inactivitat, entre 2010 i 2018, del Consorci: “El Consorcio del Acantilado del Puerto de Maó se tomará 2016 como otro año sabático, de letargo, de hibernación. La entidad en la que participan el Ayuntamiento, el Consell y el Govern lleva así, solo con las constantes vitales, desde mediados de 2011. En estos casi cinco años, únicamente paga créditos contraídos y abona los gastos imprescindibles para su supervivencia. Ni una sola actuación propia se ha llevado a cabo, ni de prevención ni de urgencia, ya que cuando esta se ha producido (otoño de 2014, por ejemplo) quien abona la factura es el Consistorio mahonés. No hay otro remedio”³³. En aquests termes en parlava, el gener de 2016, la premsa local. La incapacitat d'aportacions econòmiques del Consell Insular de Menorca i el Govern Balear deixava l'Ajuntament de Maó com a única entitat amb aportacions líquides al Consorci; bàsicament per fer front a les càrregues financeres contretes els primers anys de funcionament.

La situació resultava, però, paradoxal: l'Ens que més es beneficiava de la façana portuària, consolidada sobre un penya-segat en risc de disgregació -física i econòmica-, Autoritat Portuària de Balears - APB, no participava del Consorci. L'admirava, en treia un rendiment, però no hi contribuïa: el penya-segat és fora del seu domini, fora del seu límit. No en té competència; llavors, no hi podia partici-

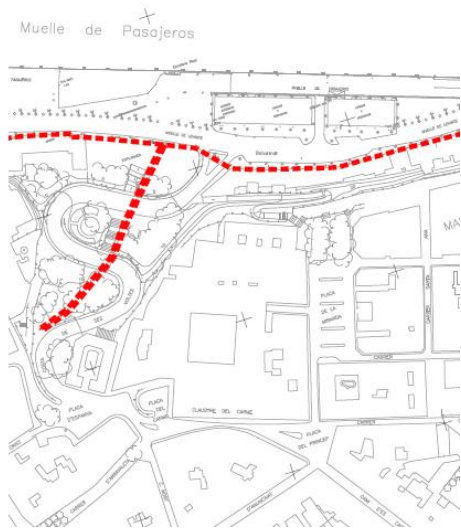
participar. Ahora, a ningú se li escapava que APB és una de les administracions públiques amb més capacitat econòmica. La vessant positiva de la paradoxa no va venir donada, però i d'entrada, pel penya-segat. L'arquitecte Joan Enric Vilardell, ho feia notar, públicament el 2014:

“Davant la manca d'estabilitat dels paraments de la Costa de Ses Voltes, és prioritari restablir la seguretat de les persones i dels bens immobles. Tal i com indica el Pla Director elaborat pel Consorci del Penyasegat, que és l'organisme creat al efecte, la col·laboració institucional no pot ignorar la urgència d'afrontar el repte de destinar els recursos necessaris per la definitiva consolidació d'aquest espai de ningú, en posició intermèdia entre la ciutat i el port. Un consorci que compromet a Govern, Consell i Ajuntament i on, tot sigui dit, resulta inexplicable l'absència de la pròpia Autoritat Portuària en qüestió. Hores d'ara, qui posa en dubte la incidència del penya-segat en el descens de l'activitat comercial del port? Tal vegada fora millor reconduir l'assumpte i, en benefici de tots, convidar al organisme portuari dins la tasca comuna d'evitar el progressiu enderroc de la cornisa marina de Maó”³⁴.

Sorprenentment, una qüestió aliena, la de la connectivitat i mobilitat a banda i banda del límit portuari, ha comportat la nova dinàmica que apuntava Vilardell: l'equip de govern

³³ Mir, Pep. *El consorcio del acantilado de Maó estará 'aletargado' al menos un año más*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa, 10 de Gener de 2016.

³⁴ Vilardell, Joan Enric. *Per un segon ascensor*. Menorca, Diario Insular, Edició impresa del 21 de Març de 2014. També disponible a Vilardell, Joan Enric. *Mirades Compromeses*. 2017. Maó: Institut Menorquí d'Estudis - IME



20 Concessió demanial i modificació temporal de la DPMT prevista per al projecte de les escales mecàniques

per a les escales, d'obra, de la Riba Nord, que entre casetes i carrerons d'urbanització, permeten davallar fins a la vorera. Una manera d'estalviar-ne el manteniment, en favor de Ports.

Amb l'ascensor licitat i les obres engegades, a finals de 2018 l'Ajuntament de Maó s'adona de la idoneïtat de la fórmula, amb el compromís i complicitat de la nova Presidència d'APB: "L'alcaldeessa Conxa Juanola; el conseller de Territori, Energia i Mobilitat del Govern de les Illes Balears, Marc Pons; el president de l'Autoritat Portuària de Balears, Joan Gual de Torrella; i la presidenta del Consell de Menorca, Susana Mora; acompanyats del primer tinent d'Alcaldia de Cultura, Festes i Port, Héctor Pons; han signat un protocol a través del qual l'APB es compromet a finançar les actuacions necessàries per reforçar la zona 8 del penya-segat del port de Maó, que correspon a la costa des Muret i els voltants de Sant Francesc, i que és considerada com una zona d'intervenció prioritària per a la seguretat de l'espai.

Conxa Juanola ha subratllat la importància d'aquest protocol pel que fa al manteniment del penya-segat, i ha explicat que respon 'a gairebé quatre anys de negociacions, en els quals hem demandat la participació del Govern central a través de Ports de Balears [...]'.³⁸

Per la seva banda, Héctor Pons ha remarcat que la signatura d'aquest protocol 'és un fet important, ja que hem aconseguit el compromís del Govern d'Espanya, a través de l'APB, d'assumir el cost de les obres de consolidació del penya-segat en el tram de la costa des Muret, un accés port-ciutat que està tancat des de fa molts anys', i ha recordat que 'és la primera vegada que hem aconseguit que hi hagi una implicació de Ports de Balears amb el penya-segat'³⁹.

³⁸ Ajuntament de Maó. Op. Cit.

³⁹ Ajuntament de Maó. Op. Cit.

⁴⁰ Ajuntament de Maó. Op. Cit. Més informació al vídeo de Canal 4 TV:

La segona, li mancaria afegir, si s'assumeix que l'operació de l'ascensor comporta implícita una primera gran actuació de consolidació del penyal de la mà d'APB. Amb la signatura d'aquest nou, per original, Protocol, l'Ajuntament mira d'arrossegar la vinculació permanent d'Autoritat Portuària amb el penya-segat. Si no pot ser jurídicament, via Consorci, ho serà externament, amb un protocol de recolzament continu a l'Ens: "El conseller de Territori, Energia i Mobilitat del Govern balear, Marc Pons, també ha volgut destacar la importància 'd'incorporar a l'Autoritat Portuària a les tasques de consolidació del penya-segat, una petició que s'havia reiterat en diverses ocasions i que ara per fi és possible'³⁹.

D'altra banda, APB començava a entendre la distòpia entre la línia virtual i la línia física, alhora que les limitacions del marc jurídic vigent; i la lògica de que el penya-segat és per a ells, també, port. El seu President, liderava l'aplicació al gestor portuari d'aquesta evidència, alhora que era l'únic representant de les quatre administracions implicades que recordava l'excepcionalitat del nou conveni: "Joan Gual de Torrella ha assegurat que, tot i que l'àrea d'actuació no correspon específicament a les competències de l'ens estatal, "és totalment lògic que ens fem càrrec d'aquesta intervenció, que acaba influïnt en l'avenir de tot el port de Maó i en la seva activitat"⁴⁰.

Davant la manca de competències, imaginació. Una nova manera d'operar, mitjançant aquests convenis directes. Convenis, protocols, que volen superar situacions estranyes, passades, com amb el tram del penya-segat de la Punta des Rellotge; un tros de penyal que sí entrava dins el límit del -llavors- PUEP. "Dit d'altra manera: es pot pensar la ciutat sense pensar el port? Es poden deslligar aquests dos espais urbans? Qui dissenya la ciutat (amb el port)? Sembla que a baixamar, qui resol és APB, i les seves

<https://canal4diario.com/2019/04/01/la-apb-destina-33-millones-a-consolidar-el-acantilado-del-port-de-maio/>

actuacions a terra ferma (no en parlem de les que es fan dins de la làmina d'aigua, de moment) són arbitràries i sense sentit urbà. L'exemple de la petita rotonda baix sa Punta des Rellotge ho demostra àmpliament. [...]

I ve APB, i ben tranquil·lament, escapça el penyal i tots ben contents. A més a més, altra vegada, una actuació d'APB estèticament desafortunada. Algú es va preocupar per com quedaria formalment l'escapçada? Si l'ajuntament no pot intervenir en aquestes qüestions, qui vigila l'harmonia arran de mar?⁴¹. Amb la duresa d'aquestes paraules, i la contundència d'un enunciat com "Part 1: L'escapçada de la Punta del Rellotge", a l'article "El port, aquest lloc fora de control...", Joan J. Gomila denunciava una operació sobre un dels trams del penya-segat a la banda d'APB del límit portuari, justificat per la necessitat d'una nova rotonda als molls; una intervenció de secció del penyal sense cap criteri paisatgístic i que, a més, desnaturalitza la morfologia del penya que dona, a aquell indret, identitat popular: Punta del Rellotge. Unes poques palmeres, plantades al davant, difícilment amagaran el desgavell (Fig. 22)..

La manca de consens sobre el que passa a banda i banda del límits comporta operacions com la de Cala Figuera, on un bon conjunt d'antic magatzems i habitatges entre mitgeres, al nivell del moll, va ser comprat -o expropiat- i enderrocat per la previsió de l'Ens portuari de convertir la Cala en una marina de iots de gran eslora. Sense concretar l'operació, sense concurs ni sobre certesa sobre com es gestionaria la futura marina, APB enderroca preventivament, davant l'oposició i alarma dels veïns que els habiten. L'any 2008, els veïns es fan ressò de que el PUEP 2006 proposa l'afectació del primer tram de magatzems i habitatges. Els més propers a l'antiga

instal·lació de emmagatzematge d'hidrocarburs de CLH, hereva de l'antiga CAMPSA⁴². S'ensuma el seu trasllat i desmantellament⁴³. I el potencial del seu solar. Un passat industrial, primer com a emplaçament de La Industrial Mahonesa⁴⁴, després logístic per a la ubicació de la descàrrega dels petrolis que arriben a l'illa. Els nous paràmetres de seguretat desplacen l'activitat entre el Cós Nou i l'aeroport. Oportunitat - o excusa- perfecta per a un potencial recreatiu i comercial d'un dels darrers racons per desenvolupar al port.

Una nova activitat, prevista al PUEP 2006, que afectarà la filera de cases per disposar, a terra, de més superfície per al nou vial i els molls. Davant l'estupefacció, sorprèn, a més, la manca de concreció per APB. "Para este propietario, uno de los principales impulsores de la campaña reivindicativa sobre Cala Figuera, es conveniente conocer exactamente cuáles son los planes para este rincón de la rada mahonesa. 'Los movimientos que está realizando Autoridad Portuaria responden a un proyecto antiguo relativo a grandes cruceros y a una estación de autobuses que implicaba una gran ocupación de terrenos, pero quizás ésta no sea necesaria si lo que se plantea es una instalación náutica y una marina seca'⁴⁵, arribava a destacar, l'any 2010, un -encara relativament optimista- Raúl Pérez, un dels propietaris afectats.

Fins i tot les institucions menorquines membres del Consell d'Administració s'hi oposen, i recolzen el veïnat. El President del Consell Insular, Marc Pons, mostrava davant APB la posició de recolzament explícit de la Institució als afectats: "Queremos que Autoridad Portuaria estudie alternativas que hagan posible la máxima rentabilidad de la zona de Cala Figuera sin que ello suponga la expropiación

⁴¹ Gomila, Joan J. *El port, aquest lloc fora de control... Un menú a Baixamar amb aperitiu i tres plats, ens haurem d'engolir*. A *Entorn de la Ciutat*. 2017. Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears. Demarcació de Menorca. Publicat inicialment a Menorca, Diari Insular. Edició impresa, 24 d'Abril de 2013.

⁴² *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg*. Veure Ref. 139. Pàg. 222

⁴³ *Ibidem*. Veure Ref. 285. Pàg. 588

⁴⁴ *Ibidem*. Veure Ref. 44. Pàg. 144

⁴⁵ L.M.F. 'Salvem Cala Figuera' se reunirá el viernes con Marc Pons. Menorca, Diari Insular. Edició Digital del 23 de Maig de 2010.

Entorn de la ciutat

El port, aquest lloc fora de control...

Un menú a baixamar amb aperitiu i tres plats, que ens haurem d'engolir

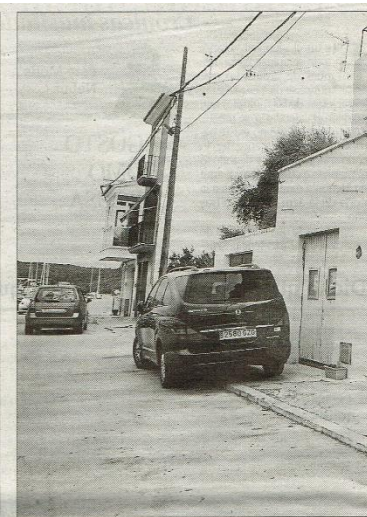
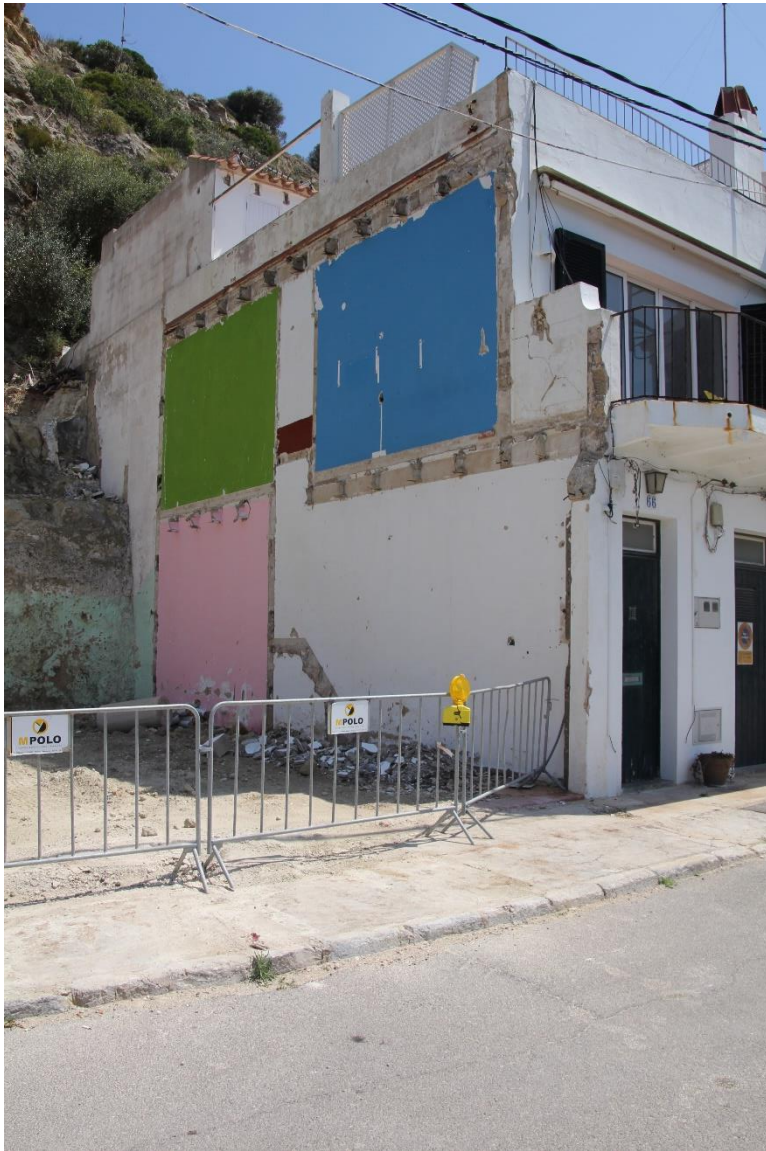
Joan J. Gomila 24/04/2013

"...la costa a Barcelona és una ratlla antidemocràtica. És a dir, hi ha una ratlla i cap a l'interior hi ha la democràcia, que no és gaire florecent, però és la democràcia catalana i, a baix d'aquesta línia, hi ha la dictadura dels ministres de Madrid." Aquestes són les paraules de l'arquitecte Oriol Bohigas (1925) pronunciades, fa pocs dies, en una taula rodona sobre la modernitat de la ciutat antiga. La primera conferència del cicle Lligons sobre Barcelona, s'està desenvolupant a l'Ateneu barcelonès, en homenatge a Manuel de Solà-Morales i Rubió, el gran urbanista que fa un any ens va deixar. Just escoltar aquestes paraules d'un dels arquitectes més lúcids del nostre temps que, a més a més, va ser el dissenyador de l'actual moll al llarg del port de Maó (també del Passeig Marítim), en un temps, curt temps, en què l'ajuntament de Maó va saber reconduir les decisions d'Autoritat Portuària de Balears cap a la millora de la ciutat. Just acabar de sentir aquesta afirmació, no vaig poder evitar meditar sobre les grans connexions que hi havia entre el que deia Oriol Bohigas i els fets que ara mateix estan passant a la nostra ciutat.



21 Gomila, Joan. *El port, aquest lloc fora de control...* Diari Menorca, 24 d'Abril de 2013

22 Base del penya-segat a la Punta des Rellotge. 2013. Fotografia de l'autor.



«Sé lo que hay, pero no me van a requisar la casa»

► Raúl Pérez se resiste a vender y Fomento le insta a que agote los trámites administrativos

PEP MIR

Es un verano distinto en Cala Figuera, más triste y con un cierto aroma a resignación. Los vecinos que se resisten a vender sus propiedades a Autoridad Portuaria, o que han vendido pero no han dejado aún sus casas, conviven con parcelas despejadas por excavadoras y propiedades deshabitadas. Raúl Pérez no ha vendido. Ni tiene intención de hacerlo. «Sé lo que hay, no soy Juana de Arco, pero quiero quedarme y no me van a requisar».

Lleva ya muchos años de lucha, a pesar de que la suya no es su casa habitual, sino de descanso. La disfruta estos días junto a su familia. Por el camino, otros vecinos han cedido, «y lo entiendo, es agotador». También vino en mayo a pasar unos días, «pero nos alojamos en un hotel, habían caído piedras en el patio y las paredes de la parcela de al lado amenaza-

ban con caer. No quise poner en riesgo a mi familia. He pasado la factura a Autoridad Portuaria y ni me han contestado», afirma Raúl Pérez.

Un vecino con el que compartió hombro con hombro la batalla acaba de vender su domicilio habitual y en septiembre se marcha. Niega que solo queden dos por firmar, como informó en su día Puertos. «Al menos son tres, dos casas y una parcela». De otra, duda. A la suya le tiene un gran apego. «La heredé de mi abuelo», Dosteo Pérez, quien regentaba una tienda de máquinas de coser en la Plaça Bastió.

Raúl Pérez ha entrado en el proceso de negociación, de tasaciones. Propuso una, en virtud de la ley vigente, afirma, pero le pidieron otra «recomendada» por Puertos, que a su vez hizo dos. Asegura que le ofrecieron la cantidad

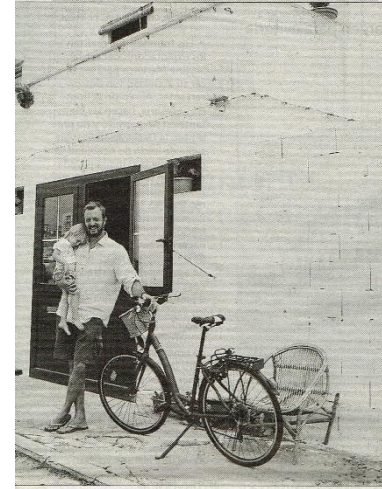
Continúa en la página siguiente >>

«Es Diari» • MENORCA
MIÉRCOLES, 17 DE AGOSTO DE 2016

TEMA DEL DÍA



VALOR SENTIMENTAL. Raúl Pérez, residente en Madrid, se desplaza cuando puede a Cala Figuera para disfrutar de la casa que fue de su abuelo Dosteo. • FOTOS JAVIER COLL



>> Viene de la página anterior

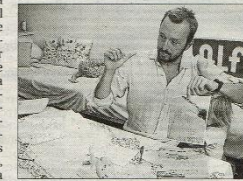
de la tasación más baja, la mitad de la suya y un 70 por ciento inferior a la primera. «No dan alternativas, ni permisos como los propone ni nada».

Su voluntad de resistir para frenar lo que considera un atropello injustificado («ni siquiera sabemos lo que quieren hacer aquí, esto va a acabar en manos de un inversor privado») ha recibido un apoyo desde las altas esferas. Salvem Cala Figuera pidió amparo al Ministerio de Fomento. La respuesta, firmada por un secretario de Estado, le insta a esperar a que Autoridad Portuaria responda a sus alegaciones a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, por las que solicita su exclusión del dominio público,

lo que inhabilitaría a Puertos. Abogado e ingeniero de Caminos, sabe bien lo que tiene entre manos. «Yo haré lo que dice el secretario de Estado».

La carta indica además que el Ministerio de Fomento se puso en contacto con Autoridad Portuaria para obtener una justificación de la compra de estas propiedades. La respuesta fue, literalmente: «La ejecución de un vial

de acceso al Fonduco, que permita la ampliación de los muelles de ribera colindantes para un adecuado servicio a embarcaciones menores o de recreo en esta zona». Es decir, nada de megayates ni similar. «Además mienten», dice. Denuncia que desde 2004 no les dejan realizar reforma en su casa, pero que, por contra, las demoliciones se han realizado en una zona BIC y con riesgo de desprendimientos. Echa de menos el apoyo de las instituciones públi-



Lleva ya varios años de lucha por su propiedad.

cas, que en 2010 se mostraron activos en la defensa de los vecinos pero que ahora se han sometido también a la resignación, y de la sociedad insular. «El alcalde de Es Castell ni me recibe».

«Me metí en esto por ayudar a mis vecinos, y me niego a ser requisado. A algunos ya los han expulso, conmigo no lo tendrán tan fácil». Al menos, escuchando a Raúl Pérez, no lo parece.

de ninguna vivienda" ⁴⁶. La mateixa posició del següent President del Consell: *Tadeo traslada su apoyo a los vecinos de Cala Figuera* ⁴⁷. Tot i colors polítics diferents, la posició és coincident i transversal.

Passen cinc anys. Temps en què sembla que s'ha arribat a un consens a banda i banda del límit que separa ciutat del port, a Cala Figuera, fins l'arribada de la nova versió del PUEP, en forma d'avanç del DEUP, l'any 2015. *La Asociación de Vecinos Salvem Cala Figuera, que agrupa a los residentes en la zona, ha enviado una carta a la ministra de Fomento, Ana Pastor, en la que se le solicita que se incluya la desafectación de sus propiedades en la nueva Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Maó, que tramita Autoridad Portuaria de Balears, órgano dependiente del citado ministerio.*

*En la misiva, los vecinos relatan su larga relación con APB y su situación actual, que califican como «atropello» que 'vulnera los derechos de propiedad privada y a la vivienda gravemente'. Exponen que sus viviendas son compatibles con los usos que se quieran dar a Cala Figuera, y aseguran que Puertos está llevando a cabo 'una operación que calificamos de especulativa', ya que 'está claro que nuestros terrenos y viviendas obtenidos a posible precio público servirán para un lucrativo uso para futuros concesionarios privados'*⁴⁸. L'excepcionalitat de l'apel·lació directa al Ministeri no revertirà una dinàmica que el 2016

⁴⁶ L.M.F. Pons pedirá que se respeten las viviendas de Cala Figuera. Menorca, Diario Insular. Edició Digital del 28 de Juliol de 2010.

⁴⁷ B.G.C. Tadeo traslada su apoyo a los vecinos de Cala Figuera. Menorca, Diario Insular. Edició Digital del 26 de Juliol de 2011.

⁴⁸ Mir, Pep. Los vecinos de Cala Figuera recurren a la Ministra de Fomento. Menorca, Diario Insular. Edició digital de 20 de Novembre de 2015. També disponible a:

<https://www.menorca.info/menorca/local/2015/11/20/499316/vecinos-cala-figuera-recurren-ministra-pastor.html>

⁴⁹ Redacció. Menorca contará con un museo naval en la isla Pinto del puerto de Maó. Menorcadario. Edició Digital, 30 de Maig de 2015.

arribarà a un punt de no retorn. El febrer d'aquell any comencen els enderrocaments. El mateix avanç del DEUP de 2015 que condemna a l'enderroc aquests habitatges, també traspassa fronteres en altres punts del port.

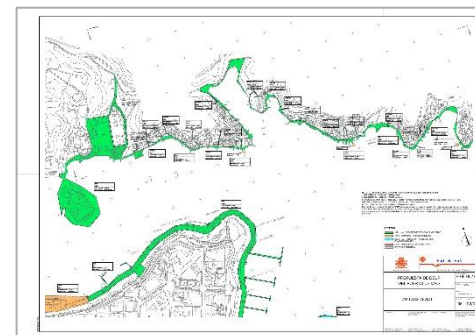
Si el domini portuari es limita a una estreta vora a les diferents illes del port - que n'exclou l'interior-, la nova proposta afecta com a espais portuaris la Illa Pinto sencera, a l'Estació Naval, i bona part de la seva àrea en desús, a la Riba Nord. La proposta d'afectació englobarà, per sorpresa, les dues grans àrees de l'Armada que presenten edificis en avançat estat d'abandonament. Alguns, de notabilíssim interès, com el conjunt en Doble T i naus a dues aigües de l'Illa Pinto, construïts durant la dominació britànica com a infraestructura per a l'Arsenal. O el Quarter de Marineria, i el seu interessant poliesportiu de la dècada dels 50. Al Ministeri de Defensa li balla pel cap la idea d'un Museu Naval a l'Illa Pinto, tot i no coincidir amb la idea de la ciutadania de proposar-hi un Museu Marítim; s'assembla, però no és exactament el mateix (Fig. 25).

Darrera aquesta proposta, un principi d'acord o conveni, el mateix 2015, abans d'elections autonòmiques, amb el Consell Insular. *"El Consell Insular de Menorca y la Fundación Museo Naval han firmado un Protocolo de Intenciones para la creación del futuro Museo Naval de Mahón en la isla Pinto, en la Estación Naval"*⁴⁹. Ni Consell ni Ministeri, però, semblen disposar dels recursos

"Menorca ha ganado la partida a Palma en la carrera por tener un museo marítimo. El Consell Insular de Menorca y la Fundación Museo Naval han firmado un Protocolo de Intenciones para la creación del futuro Museo Naval de Mahón en la isla Pinto, en la Estación Naval. El presidente del Consell, Santiago Tadeo, y el Presidente de la Comisión Ejecutiva de la Fundación Museo Naval, el almirante José Antonio González Carrión, han firmado el documento en la sede de la institución insular.

Este acuerdo sienta las bases de colaboración para la rehabilitación de los edificios existentes en la isla propiedad de la Armada Española y la futura creación del Museo Naval, uno de los proyectos promovidos desde el Plan de Desarrollo del Producto Turístico [...]

La Armada, a través de la Fundación Museo Naval, se compromete a sufragar los gastos de proyectos arquitectónicos, de ejecución y de elaboración, mientras que el Consell se ha comprometido a obtener la financiación para la ejecución del proyecto así como los trámites de licitación



23 Cases enderrocades per a la nova ordenació de Cala Figuera. Fotografia de l'autor.

24 Mir, Pep. Diari Menorca. 17 d'agost de 2016.

25 APB. DEUP 2016. Sector Sa Punta i Base Naval.

econòmics necessaris. Cedir el sòl a APB, que sembla que en té, i ampliar els límits del seu domini, la solució, una vegada més.

EL LÍMIT INTERPRETABLE

Efectes de la dissociació entre parts administratives d'un mateix port; o necessitat d'arribar a imaginatius convenis, també protocols. Les conseqüències legals - i reals - de traçar una fina línia virtual que ens proporcional un límit. Una línia que no s'estableix fins l'entrada en vigor de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado: *"El cantell o vora del moll del Port de Maó (de la mateixa manera que a la resta de ports d'interès general) era la línia divisòria de les competències de la Junta de Ports de l'Estat a les Balears i la Comandància de Marina, que desenvolupaven les competències atribuïdes, respectivament, al Ministeri d'Obres Públiques i Transports en matèria de ports (l'execució i la conservació de les obres, les operacions de càrrega i descàrrega, la circulació en els molls i en la zona de servei i tot el que afecta l'ús de les diverses obres vinculades amb les operacions comercials del port) i a la marina mercant (moviment general d'embarcacions, entrades, sortides, ancoratge, amaratge, atracada i desatracada als molls, remolc i auxilis marítims).*

La Llei de ports té com a novetat el principi de gestió unitària per a totes les activitats marítimes i terrestres, de tal manera que l'Autoritat Portuària concentra totes les competències i responsabilitats relatives a la gestió dels serveis del port, tant si es fan a la zona terrestre com si es fan a la zona marítima. Tot i aquest tractament unificat, la Llei no elimina

del mismo, su ejecución y seguimiento, con la colaboración de la Armada y la Fundación Museo Naval.

La gestión del futuro centro correrá a cargo de la Fundación Museo Naval, aunque ésta irá alineada con las indicaciones y la estrategia (de producto y destino) del órgano de promoción turística del Consell Insular de Menorca. [...]

*absolutament les diferències que hi ha entre les funcions marítimes i les responsabilitats portuàries*⁵⁰. Fa 27 anys, l'ordre i posició del límit es va alterar, amb l'entrada en funcionament d'una nova lògica de gestió. El límit es va moure d'acord amb un "tractament unificat" entre dos àmbits de gestió, fins llavors, jurídicament - i operativament- dissociats. Es pot parlar de nous límits? Es van moure les vores l'any 1992; hi caben més interpretacions, noves lògiques? Davant això, val la pena un ingenu exercici: dibuixar-lo. Una qüestió que ens ha interessat força, en la recerca dels darreres anys⁵¹. Tres dibuixos, tres ports; tres realitats possibles i ben diferents.

Del primer (Fig. 26, A) en surt el port normatiu. Parteix del port legalment vigent i aprovat - fins a dia d'avui - de manera definitiva, mitjançant el Pla d'Usos i Espais Portuaris de 2006. El port que defineix el límit portuari per a Autoritat Portuària. Inclou com a "sistema port" els molls, comercials, pesquers o recreatius, i un petit marge de la vorera de s'Altra Banda. En el cas de Baixamar, el port acaba en el pla de façana dels antics magatzems, avui restaurants, comerços i habitatges. Hi observem absències ben destacades, entre d'altres, com la Central Tèrmica de GESA, la Base Naval o Sa Colàrsega, les tres peces, autèntiques illes en blanc enmig del port. Com si no existissin. La Illa Pinto i tota l'Estació de l'Armada no hi són; i entre el vial del moll de la Colàrsega i la carretera de La Mola, domini -continu- de Ports, no sabem què hi ha. Com tampoc al Llatzaret i altres conjunts històrics lligats al que entenem per port, com les runes del Castell de Sant Felip, o la Fortalesa de La Mola.

⁵⁰ Pons Cánovas, Ferran. *Incidència de les infraestructures portuàries en l'ordenació del territori. Els cas del port de Maó*. 1994. Maó: Ed. Consell Insular de Menorca.

⁵¹ Vidal, Toni. *Tres dibuixos, la paradoxa d'un límit*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa de l'1 de Novembre de 2016.

El segon dibuix (B) respon a un criteri força immediat, una interpretació subjectiva però que pot resultar útil: la del que podríem anomenar “escenari portuari”, allò que qualsevol navegant que arribi per mar entengui que és el port de Maó. Fins allà on hi arriba la seva vista. El límit visual de la vall portuària. Concretament, dibuixa allò que aquest viatger creurà que és el port, limitat pel prat de St. Felip, Repòs del Rei, o les façanes urbanes de gairebé primera línia, dalt dels penyals d'Es Castell i Maó, a la riba Sud; i per la carena dels turons que limiten la nostra vista a la Riba Nord. Bona part de les cases de vorera i dels habitatges de Cala Llonga s'hi inclouen, com tota la superfície de les illes del port. GESA o La Base Naval, segons aquest criteri, ja no esdevenen “fora del port”.

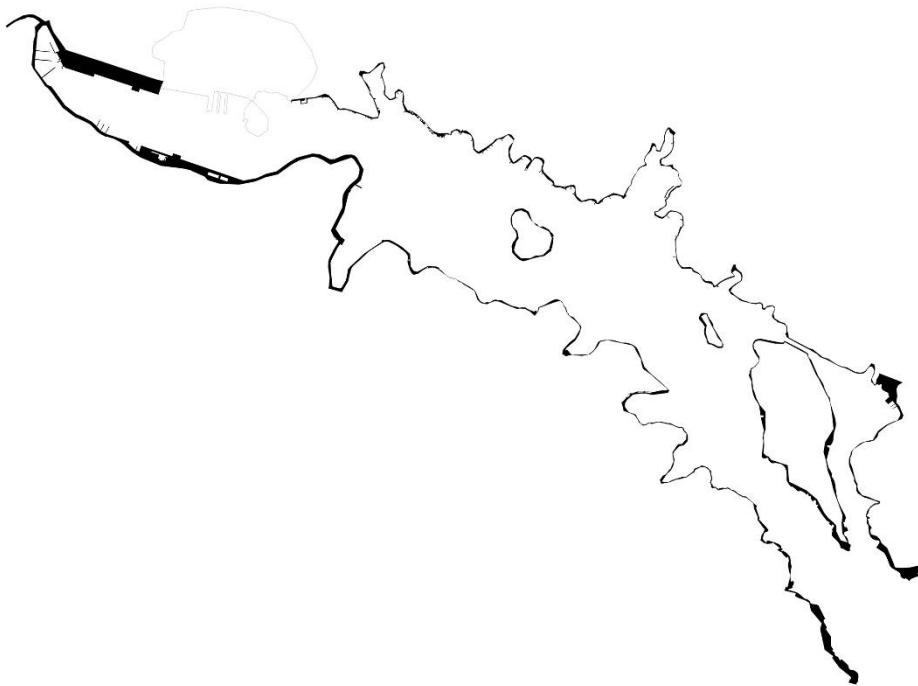
Davant el risc de que algunes peces restessin fragmentades pel criteri anterior, un tercer dibuix (C) pretén abraçar tot allò que de manera prou clara s'entén lligat al port. Senzillament, perquè pren com a límit els vials principals que es necessiten per moure's amb comoditat d'un lloc a l'altre de la vall: la carretera de La Mola pel Nord, i la carretera d'Es Castell i les rondes de Maó, pel Sud. També peces territorials inqüestionablement lligades al sistema portuari i la seva logística, com ara el polígons industrials: d'on arriben, si no, la major part de les seves mercaderies? Són tres dibuixos, i podrien ser-ne més. El port, englobant la seva dualitat funcional de fluxos de passatgers amb l'Aeroport de l'Illa; el port vinculat als fluxos de mercaderies fins a cadascun dels polígons “industrials” - més aviat de serveis i comercials- de l'illa. O el port que es vincula, via el cordó umbilical de la Carretera General (Me-1), al Port de Ciutadella; des de l'entrada en funcionament del dic de Son Blanc, dos ports, dos vasos comunicants, estretament vinculats per lògiques econòmiques inqüestionables. “*La coordinació con el Puerto de Ciutadella es esencial*”⁵², ja puntava l'any 2014

Joaquim Coello, amb motiu del VI Foro Menorca Illa del Rei, *El Puerto de Maó en la encrucijada*.

En canvi, el port de Maó duu 27 anys perfectament delimitat. En una societat actual que premia l'especialització, el “límit” com a concepte es valora. Es recomana acotar, precisar i especialitzar. Decantar, en definitiva. Amb la seguretat, de vegades, com a excusa. El límit, per definició, comporta de manera elemental una inclusió i una exclusió. Legalment, el que està a dins del que s'entén per “sistema port”, hi pertany; el que n'està a fora és, senzillament, una altra cosa. La Llei de Ports dota a les Autoritats Portuàries d'un instrument per acotar l'àmbit del seu govern. En conseqüència, el DEUP no és altra cosa que una “delimitació”, l'establiment d'un contorn competencial dels responsables del port, en el cas dels d'interès general, l'Estat. El DEUP no és projecte. Defineix, acota; gairebé una acta notarial gràfica d'on arriben les responsabilitats. Es pot arribar a entendre aquest model per una qüestió pràctica, de governabilitat i eficiència econòmica. Un instrument legal de gestió, però que acaba simplificant el que entenem per port, en una situació de màxima especialització fins a la pràctica negociació -a la força- del que hi pugui haver més enllà del límit.

Com es poden atendre tots els matisos i necessitats d'un port que, representat d'acord al DEUP, ens costa reconèixer? La neutralitat d'aquest primer dibuix fa paleses les dificultats de treball conjunt entre ciutat i port. Es fa difícil la “osmosi portuària”. Això evidencia la paradoxal injustícia amb la qual sovint es jutgen les accions d'Autoritat Portuària. Com volem que pensi en termes urbans si, per llei, l'Ens disposa d'un instrument -un dibuix- fragmentat? Només la millor conjuntura política troba solucions -de vegades imaginatives - per superar aquest parany. Hem vist el cas del penya-segat, on, dissolt el Consorci, s'ha signat un “Protocol” que esdevindrà “Conveni”, per a

⁵² Mir, Pep. Entrevista a Joaquim Coello, ponent del VI Foro Menorca Illa del Rei, edició dedicada al port amb el títol *El Puerto de Maó en la encrucijada*. Menorca, Diario Insular, Edició impresa del 27 de Juliol de 2014.



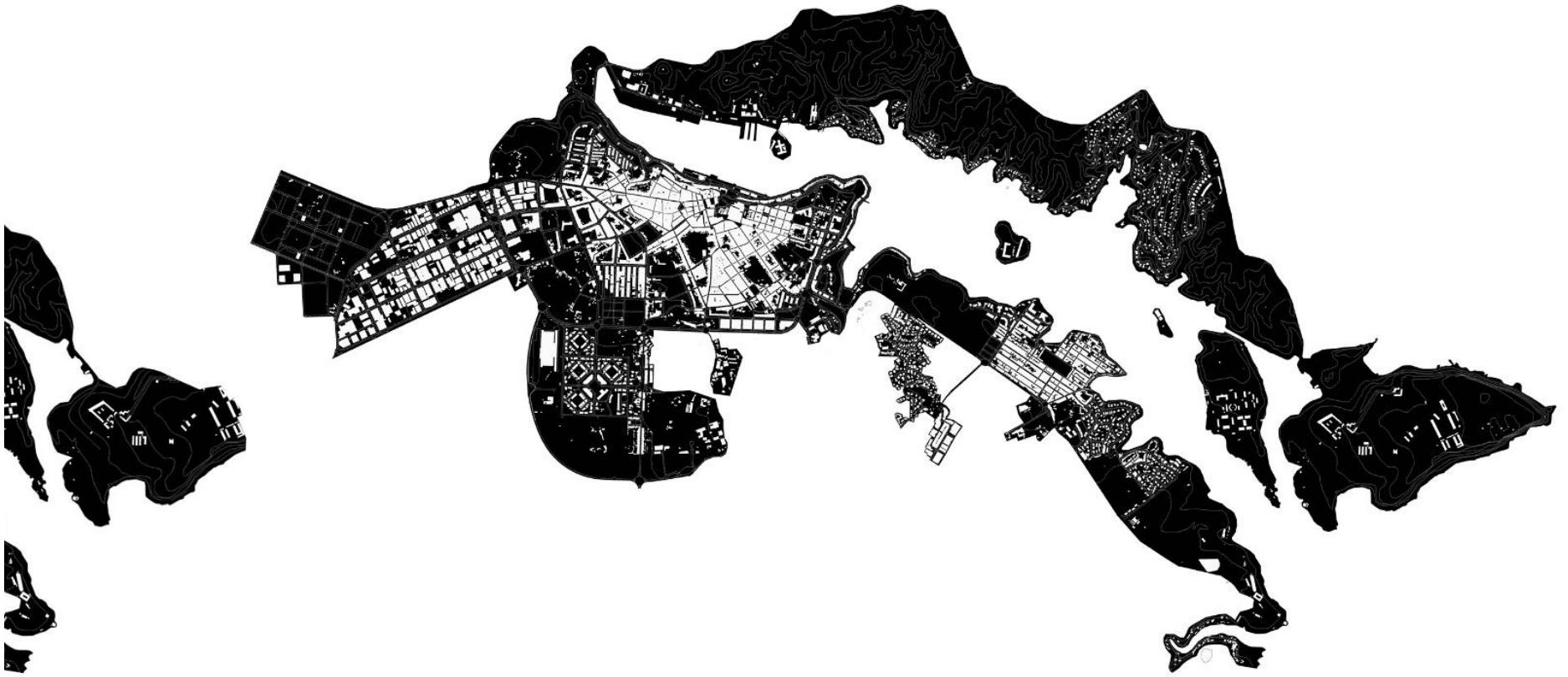
Tres límits, tres ports possibles

26 - A El port d'Autoritat Portuària

27 - B El port segons el criteri "escenari"

28 - C El port dels ens urbans lligats al sistema portuari

A



B

C

resoldre la vinculació d'APB en el manteniment del *limes* físic del port. És, per tant, la legalitat vigent, i no el gestor, la responsable d'aquesta operativitat del port en termes només comercials.

Eugenio Trías desenvolupa un raonament interessant i aplicable a la discussió sobre el que és frontera. La paradoxa del que passa, del que habita el límit, continuant amb l'exemple de l'Imperi Romà:

"El limes, en consecuencia, es un territorio habitable desde el cual se abre la posibilidad del sentido y la significación (logos, pensar-decir). Como tal marca 'límites' en relación con el mundo mismo, a lo que desde él se defiende o se pretende preservar, y en relación con lo que, desde fuera de él, lo acosa y cerca [...].

Se perfilan por tanto, tres cercos: los que propiamente constituyen el mundo mismo (el centro imperial, burocrático-estatal y metropolitano), la colonia que instituye el limes y, por último, el ámbito externo que acosa y cerca a ese limes, a esa franja amplia, densa y positiva que distingue y permite comunicar al cerco que puede llamarse 'el mundo propio' y el cerco que debe llamarse 'el extranjero'. Los tres cercos, de hecho, se presionan, se embisten, se 'cercan' y se acosan entre sí, sólo que uno de ellos ocupa esa posición privilegiada de la zona de en medio"⁵³.

Habitar i ocupar el límit, la paradoxa positiva; les conseqüències enriquidores del límit. El lloc de conflicte,

on es poden donar les millors oportunitats; l'aprofitament de les energies d'ambdós costats.

El primer dibuix, com a representatiu del tancat burocràtic; els dominis d'APB com la dimensió administrativa de l'Imperi; APB "és Roma". El tercer dibuix mostra la influència dels que són fora del límit; els territoris locals, municipals, "l'àmbit extern que pressiona i assetja el poder establert". Al mig, el *limes*. Al mig, el segon dibuix, l'espai, el gruix - més que línia- de la confluència. Al mig, tot el port. Serà possible un govern compartit del *limes* portuari?

EL LÍMIT DESDIBUIXAT

Sovint, però, el límit s'ha desdibuixat. S'ha desbordat, s'ha esquivat o reduït la lògica de confrontació. Una lògica que s'ha instal·lat a mesura que es consolidava el marc legal, com bé explicava Pons Cánovas, des de 1992. Abans, i fins tot després d'aquell moment, Ajuntaments i gestors portuaris han trobat fórmules per a projectar conjuntament operacions urbanes portuàries.

Hem vist com des de 2013, Ajuntament de Maó i Autoritat Portuària han trobat una fórmula imaginativa via la figura de la concessió demanial⁵⁴ - temporal, mentre durin les obres- dels terrenys municipals per a generar una mobilitat vertical; primer, amb unes escales mecàniques, després amb un ascensor, opció finalment executada. En totes dues opcions, la línia del DEUP es movia temporalment per a incloure els terrenys objecte de les obres, assumides per APB: segons el marc legal, el gestor portuari no pot

29, 30 Soler, Rafael. Axon mètrica i planta de la proposta d'un port esportiu a Cala Rata. 1970 circa.

Murillo, Andreu. *Mahón, Fiestas de Ntra. Sra. De Gracia*. 1970.

⁵³ Trías, Eugenio, 2003. *Op. Cit.* Pàg. 25

⁵⁴ Daniel I. Ripley (2004) ens aproxima a la naturalesa jurídica de la figura de la concessió demanial:

"De acuerdo con esta regulación, pues, la concesión demanial puede ser definida como aquel acto administrativo por virtud del cual la Administración titular confiere a un tercero un derecho de uso privativo y temporal de una porción del dominio público o un derecho de uso común especial de duración superior a cuatro años, conservando aquélla en todo caso su

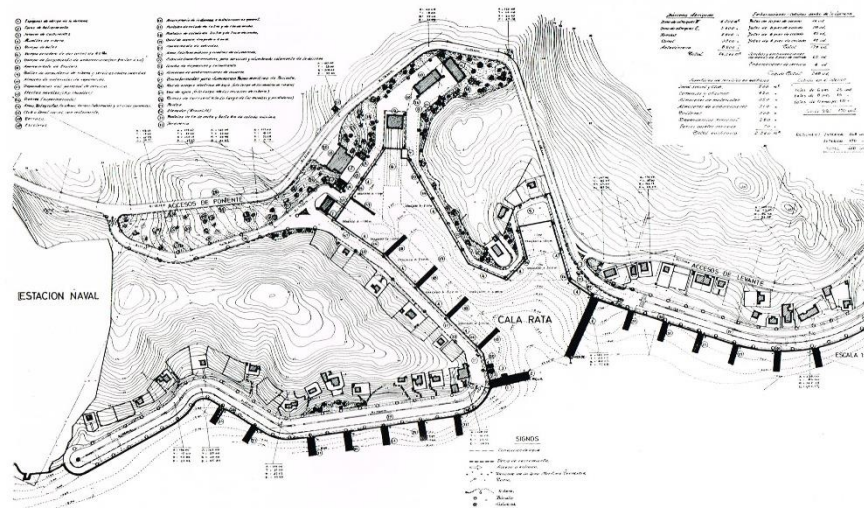
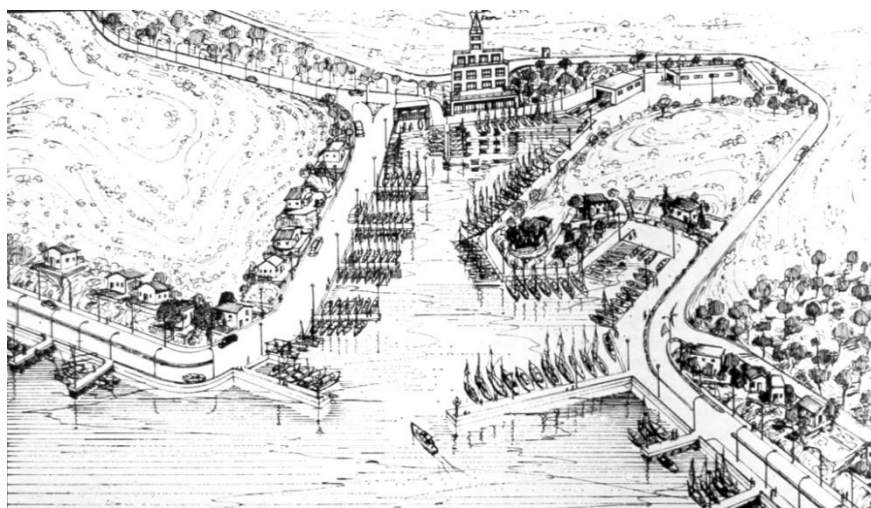
titularidad, así como las potestades de policía necesarias para asegurar el cumplimiento de las condiciones de la concesión y la indemnidad del bien concedido".

Ripley, Daniel I. *La utilización privativa de los bienes de dominio público: Las concesiones demaniales en la nueva Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas*. 2004. Barcelona: Ed. Actualidad Jurídica Uría y Menéndez, núm. 8/2004. Pàg. 29-30.

assumir despeses o inversions sobre sòls que no són de la seva titularitat. Tot i que encara es desconeix el procediment jurídic final de la col·laboració, "És probable que s'adopti una fórmula semblant per a la Consolidació del tram de penya-segat de sa Costa des Muret, objecte del recent Protocol, a quatre bandes, entre Ajuntament de Mao, Consell Insular de Menorca, Govern Balear i la pròpia Autoritat Portuària. Una concertació d'esforços al marge del propi Consorci del Penya-Segat, però amb les mateixes institucions participants, sumant-hi APB"⁵⁵.

Temps enrere, però, les intervencions i projectes al port que han desdibuixat aquest límit virtual han estat diverses, i ben interessants. Malgrat no disposar encara de cap llei de ports de l'Estat, que no arribarà fins l'any 1882, un segle abans, el projecte del Passeig de l'Alameda a S'Hort Nou, encomanat pel Comte de Cifuentes, Governador espanyol de l'illa a l'enginyer militar Francisco Fdez. De Angulo suposa el desenvolupament d'un projecte urbà en àmbit portuari d'abast complet. El Govern de l'illa és titular d'aquell espai o l'assumeix *de facto* - desconeixem el marc jurídic real del moment, just després de la recuperació de l'illa per a la corona d'Espanya el 1781, conseqüència del desembarcament a Sa Mesquida i setge al Castell de Sant Felip-, amb el vist i plau de la Universitat de Maó, precedent de l'actual Ajuntament.

Més recentment, podem trobar altres precedents d'aquesta transgressió. L'any 1968, en sessió plenària del 4 de Setembre, l'Ajuntament presidit per Gabriel Seguí aprova la promoció d'un port esportiu a Cala Rata. La iniciativa s'havia engegat tres anys abans mitjançant la cessió d'una part de terreny de la Riba Nord, al voltant de la cala. Aquesta iniciativa parteix de l'Ajuntament: és el consistori, i no el Grupo de Puertos de Baleares, qui la planteja. Presumim que és Rafael Soler Gayà, director fins l'any 1994 de l'Ens, qui ho especifica en la memòria, ben tècnica, i que Andreu Murillo, senzillament, incorpora



⁵⁵ Entrevista a Héctor Pons, 1er Tinent d'Alcalde de l'Ajuntament de Maó i Regidor de Port. 14 de Maig de 2019.



-intuïm que sense alteracions- al programa de Festes Patronals de 1970: “El Excmo. Ayuntamiento de Mahón, [...], y con el fin de fomentar y desarrollar las actuales actividades náuticas, comenzó el estudio y las gestiones encaminadas a lograr un puerto deportivo y así solicitó, en principio y a este fin [...]”⁵⁶. És l'Ajuntament qui proposa, i lidera, una iniciativa portuària (Fig. 29, 30).

“Para el acceso a toda la ladera norte de nuestro puerto se solicitó del Ministerio del Ejército la concesión de la carretera militar de La Mola para el Municipio; el curso de la tramitación ha sido: formulación de las condiciones por parte del Ministerio del Ejército; aceptación de estas condiciones por parte del Municipio; pase de Ejército a Patrimonio Nacional, confirmación de condiciones -de Patrimonio Nacional a Municipio, aceptación de éstas, y por último acuerdo del Consejo de Ministros cediendo la referida carretera [...]”⁵⁷ Tothom reunint: Ajuntament, Exèrcit,

Patrimoni Nacional i Consell de Ministres, per a una empena municipal. I mancava, Ports: Des de l'Ajuntament, “[...] Con fecha 11 de enero de 1969 se elevó petición a la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas una orden por la que se disponía que el Grupo de Puertos de Baleares redactara el correspondiente proyecto.

El día 8 de noviembre de 1969, el Grupo de Puertos de Baleares ultimaba dicho proyecto y lo remitía a esta Corporación para informe”⁵⁸. De l'Ajuntament a Ports, passant per l'Exèrcit i el Consell de Ministres. Amb el seu rigor argumental i generositat de detalls habituals, Soler Gayá s'assegura d'explicitar, una mica més, que es tracta d'una infraestructura del Grup de Ports, però on l'Ajuntament hi juga un paper clau: “El orden - de les obras - que se ha previsto es muy lógico. Ahora bien, es evidente que el Ayuntamiento debe disponer de la flexibilidad suficiente para adoptar el ritmo y orden de ejecución a las

31 Cantallops-Roca. Pla d'Ordenació del Port de Maó. 1983. AHCOAC.

⁵⁶ Murillo, Andreu. Mahón - 70. Fiestas de Nuestra Señora de Gracia. 1970. Programa de les festes patronals. Maó. Ajuntament de Maó.

⁵⁷ Ibidem.

⁵⁸ Ibidem.

diversas circunstancias, especialmente económicas. Por ello debe hacerse constar en la memoria esta facultad del municipio". Un port esportiu a dues bandes, des de l'Ajuntament, i amb Ports.

Encara amb Soler Gayà com a màxim responsable de Ports a Balears es donaran altres situacions de traspàs de la vora portuària, projecte en mà. L'any 1983, els arquitectes Lluís Cantallops Valeri i Estanislau Roca, co-redacten el Pla Director del Port de Maó⁵⁹, que signen de manera conjunta amb Fernando Moscardó, enginyer habitual del Grup de Ports (Fig. 31). Destaca com en un esplèndid plànol de més 6 m de llarg (a escala 1:1000) dibuixa amb força detall totes les noves infraestructures portuàries previstes aleshores; entre elles, l'ampliació dels molls del Cós Nou, o el Moll de descàrrega de granells del Fonduco, i el seu accés des de Repòs del Rei.

Però especialment destaca el dibuix, concret i rigorós de l'arquitectura a l'altra banda: planejaments municipals - o avenços de pla- de Maó i Es Castell, incorporats; la cornisa portuària maonesa dibuixada també fins on arriba l'escena portuària, representada com si un dibuix de Nolli es tractés, amb les plantes baixes dels edificis més representatius i importants inserides enmig de la trama urbana. Un dibuix - més que un "document de planejament"- que identifica i assenyala futuribles operacions portuàries de caràcter infraestructural; però, especialment, un dibuix que emana arquitectura. Realitats físiques dibuixades a banda i banda del límit portuari.

Que dos dels seus redactors fossin arquitectes, al marge de l'enginyer que signa també el Pla, explica la manera de representar, ordenar i proposar, en aquell singular dibuix. Així ho explica Estanislau Roca, recentment⁶⁰. La seva presència, juntament amb Cantallops, en l'equip redactor d'un document del Grupo de Puertos de Baleares segura-

⁵⁹ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 200. Pàg. 412*

⁶⁰ Entrevista a Estanislau Roca. ETSAB, Barcelona, Març de 2016.

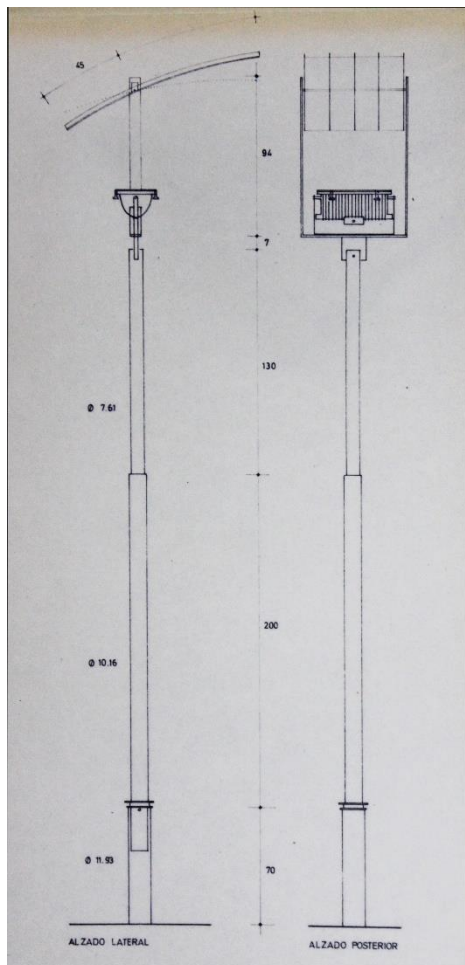
**Para la redacción del presente proyecto Euroestudios, S.A. ha -
contado con la colaboración de MARTORELL/BOHIGAS/MACKAY, Arquitectos
como responsables de la concepción global del espacio a proyectar y
de las precisiones de diseño en lo relativo al tratamiento de acaba-
dos de los espacios urbanos.**

ment la deurem a l'arribada a l'alcaldia de Maó, dos anys abans, el 1983, de l'arquitecte Borja Carreras-Moysi. És ell, qui -amb el vist i plau de l'Ajuntament des Castell-, coneixedor dels principals estudis d'ordenació urbanística de Barcelona, on havia acabat la carrera només vuit anys abans, i emparat per les recomanacions del llavors director del Laboratori d'Urbanisme de Barcelona del DUOT de l'ETSAB, Manuel de Solá-Morales, aconsella i proposa les millors figures professionals. Ho hem vist quan Carreras-Moysi conformava l'equip del PGOUM de Maó, l'any 1985.

La mateixa capacitat d'influència de l'alcalde-arquitecte es reproduïx amb l'ampliació dels molls de Baixamar⁶¹, que desenvoluparà la Comisión Administrativa del Grupo de Puertos de Baleares, i que aquesta adjudicarà la redacció del projecte a l'empresa Euroestudios; l'empresa Huarte SA n'executarà les obres. Com consta a la Memòria del projecte, Carreras-Moysi, malgrat no tenir cap domini legal o formal sobre l'àmbit de gestió i govern del port, farà servir la seva influència política per aconseguir la introducció de l'estudi Martorell-Bohigas-Mackay (MBM) arquitectes en l'equip de l'enginyeria adjudicatària, per a definir, a l'obra, sobre el suport infraestructural, tot el que és arquitectura. Tot allò relatiu a la dimensió urbana, al nou espai públic i urbà: *"Para la redacción del presente proyecto Euroestudios, S.A. ha contado con la colaboración de MARTORELL/BOHIGAS/MACKAY, Arquitectos como res-*

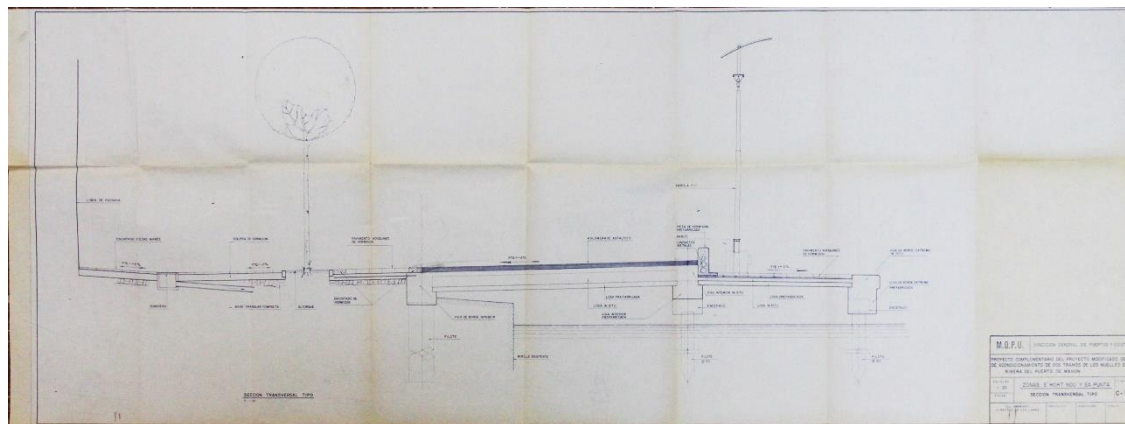
³² Europrincipia. Fragment de la memòria del projecte de redacció de l'ampliació dels molls de Baixamar en què s'acredita la incorporació d'MBM a l'equip.

⁶¹ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 207. Pàg. 428*



33, 34 Projecte d'ampliació dels molls de Baixamar. Secció tipus i detall de la farola *Lamparaalta*. AHAPB- Maó.

35, 36 Inauguració dels molls. Diari Menorca. 13 de Juliol de 1990.



ponsables de la concepció global del espai a projectar y de las precisiones de diseño en lo relativo al tratamiento de acabados de los espacios urbanos"⁶²(Fig. 32).

Un dels millors estudis d'arquitectura de l'Estat, amb gran recorregut en matèria d'espai públic, i responsable de bona part de la fesomia urbanística de la Barcelona olímpica, darrera del control urbà -i municipal- de l'operació. D'una operació, en principi, de Ports, gestionada i licitada des de Ports (Fig. 34). Col·laboració plena entre Ajuntament i gestor portuari: el límit desdibuixat. A més, en el marc d'aquesta col·laboració, Josep Martorell serà l'encarregat de dibuixar acuradament la famosa secció transversal del moll.

El context, el de l'ampliació de la secció original del moll, de només 8 metres d'amplada entre les façanes dels magatzems i el cantell del moll. Assumeix la superposició d'una llosa pilotada que munta sobre el cantell del moll per gravetat original -això és, una decisió estrictament infraestructural, enginyera- però alhora en proposa la seva dislocació aprofitant un pòrtic central del pilotatge, que permetrà un canvi de secció. Un canvi de secció que serà una de les principals contribucions al fet urbà del moll: la

zona rodada que, tant propera al nou passeig del moll, es dissocia mitjançant un canvi de secció assumit per un expressiu mur de formigó continu.

El mateix formigó serveix a Martorell per dissenyar els bancs, en una esplèndida demostració de maduresa, i atreviment alhora. Uns bancs prefabricats ad hoc. El conjunt es remata amb la farola *Lamparaalta*, disseny de Màrius Quintana i Beth Galí, arquitectes ben propers a l'òrbita d'MBM (Fig. 33). Una operació absolutament exitosa, que revoluciona el port de Maó en un moment esplendorós com seran els 10-15 anys immediats, en plens anys noranta.

Una operació conceptualment conjunta de Ports, i per tant, de l'Estat, amb l'enèrgic Ajuntament de Maó del moment. Se li donarà tant de relleu, que el Consistori no dubtarà en obrir el Catàleg de l'Exposició *Arquitectures per a Maó*, celebrada del 5 de Desembre de 1990 al 5 de Gener de 1991, al Claustre del Carme de Maó⁶³ amb el Projecte d'Ampliació dels Molls: és un "projecte de l'Ajuntament". Un projecte transversal, que persegueix tres objectius que desborden el límit portuari i la lògica estricta de les obres d'enginyeria. Vilardell i Sánchez, comissaris de l'exposició ho detallen: "*Era de tot punt impensable que el propi moll*

⁶² Euroestudios, SA + MBM Arquitectos. *Proyecto de Acondicionamiento de dos tramos de los muelles de ribera del Puerto de Mahón*. 1985. Comisión Administrativa del Grupo de Puertos de Baleares, Promotor. Pàg 1.

⁶³ Vilardell, Joan Enric; Sánchez, Esther. *Arquitectures per a Maó*, Catàleg de l'exposició. 1991. Maó: Ajuntament de Maó, Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears.

complís tres funcions, és a dir: en primer lloc, sevir d'embarc i desembarc de passatgers o tripulants de vaixells i d'embarcacions d'oci i de pesca, i per a embarcar i desembarcar mercaderies i captures; en segon lloc, suportar la circulació general per a relacionar la zona de llevant de Maó amb la de ponent, amb independència que el vehicle tengui funció al port; i, per últim, donar satisfacció a la continuada demanda d'espais dedicats a terrasses o activitats de tipus lúdic, conseqüència de la transformació dels paratges portuaris en llocs d'oci, amb el seu aparcament [...]⁶⁴.

La importància de l'obra per a la ciutat comporta fins i tot la invitació del Ministre d'Obres Públiques, Javier Sáenz Coscolluela, el 13 de Juliol de 1990, a la inauguració de les obres d'ampliació dels molls. "La inauguración oficial esta tarde de dos tramos del muelle del Puerto de Maó inspira la satisfacción general que desprende la realización de un proyecto largamente esperado. Porque hace años que Maó demandaba una ribera portuaria acorde a la evolución que la ciudad y su vida marítima han ido experimentando. [...] Es asimismo válida la crítica de quienes lamentan la pérdida de lámina de agua, el recorte de una rada majestuosa en beneficio de lo que convencionalmente se llama progreso pero, desgraciadamente, hemos de convenir y asumir que el precio inevitable del progreso hoy es el hormigón"⁶⁵, publicava, el mateix dia de la inauguració, l'editorial del Diari Menorca.

I, efectivament, l'ampliació dels molls es produí guanyant metres a l'aigua, construïnt des de la vora cap al mar. El port, s'estreny. Conseqüències d'actuar en un port tancat. "Las obras del Puerto de Maó, iniciadas en enero de 1988 - un año después de lo previsto inicialmente-, se han realizado a lo largo de una longitud total de 1.900 metros,

⁶⁴ Vilardell, Joan Enric; Sánchez, Esther. Op. Cit. 62. Pàg 6.

⁶⁵ Editorial. Una obra importante. 1990. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 13 de juliol de 1990.

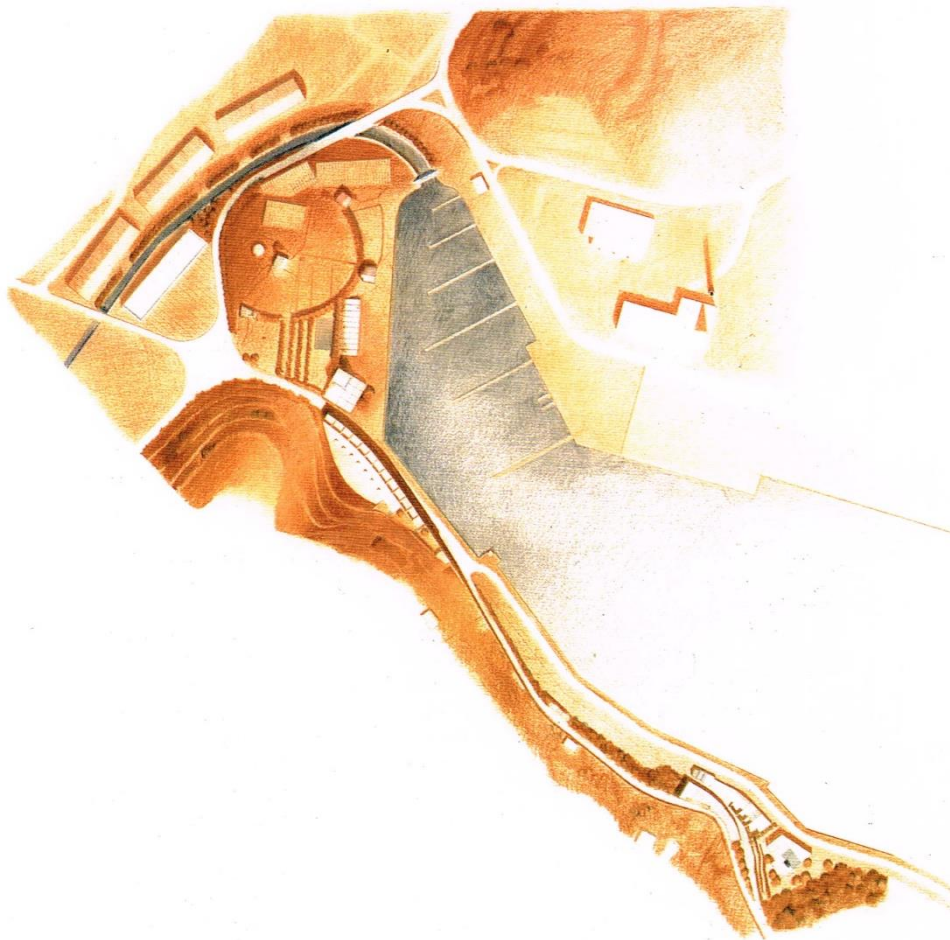


de los cuales 1.200 corresponde a muelles. Los trabajos reformados permitirán, gracias a un tren de fondeo continuo, el atraque de punta de un total de 276 embarcaciones menores de distintos tipos, 90 de ellas a lo largo de los 450 metros de longitud de S'Hort Nou, y 186 en los 750 metros de Sa Punta.

La magnitud de la obra ha supuesto la utilización de un total de 10.500 metros cúbicos de hormigón vertido y 1.200 toneladas de acero en armaduras. Una buena parte de la estructura de hormigón se sustenta por encima del nivel del mar sobre 2.100 pilotes de extracción y 5.200 pilotes hincados⁶⁶.

⁶⁶ Ruiz, M.A. Hoy se inauguran las obras del Puerto con una inversión de 564 millones. 1990. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 13 de Juliol de 1990.





37 Garcés-Sòria. Estudi de Detall per a sa Colàrsega. Planta i perspectives. Revista D'A 1989

⁶⁷ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 226. Pàg. 464*

⁶⁸ *Garcés, Jordi; Sòria, Enric. Estudio del Puerto de invernada y alrededores de la Colàrsega. Apartat del capítol Sa Colàrsega. A D'A 3 Davant la Mar - Estiu 1989. 1989. Palma: Ed. Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears. Pàg. 6.*

I si l'ampliació dels molls del port representen l'obertura del catàleg de l'exposició Arquitectures per a Maó, el segon projecte que hi trobem, és el de l'Estudi de Detall per al Port d'Hivernada⁶⁷, de Jordi Garcés i Enric Sòria (Fig. 37). *"Para la redacción de este estudio, se ha dibujado todo el fondo del Puerto de Mahón, integrando el paseo de S'Hort Nou o Alameda en el conjunto, a fin de obtener una visión más completa de una unidad natural de mayor tamaño y existencia real comprobada"*⁶⁸, afirmen els arquitectes a la revista D'A 3, Davant la Mar, editada pel COAIB l'estiu de 1989; *"una unidad natural"*, posant l'accent en què el port va més enllà de la línia que separa de la Zona Marítima i Terrestre. Una altra dissipació del límit; un altre intent de travessar fronteres entre el que s'hi proposa a banda i banda, entre Ajuntament i gestor portuari. Borja Carreras-Moysi no dubtarà en acudir a la seva llarga llista d'estudis d'arquitectura de prestigi, vinculats a l'escola de Barcelona, per a proposar port, però sense el port. I el mateix alcalde - com a arquitecte- ho argumenta a la mateixa revista, *"Lo más destacable del proyecto que se presenta en este núcleo sea quizás, la actitud frente al contexto.*

*Su capacidad para integrarse, articulando sabiamente cada una de las edificaciones al entorno, a los elementos naturales preexistentes, los volúmenes que completan el programa, se funden en la difícil topografía, creando espacios intermedios donde la naturaleza es la protagonista. [...] Una intervención voluntariamente en dialogo con el puerto"*⁶⁹.

L'Ajuntament consolida així la seva presa d'iniciativa en el debat sobre el port. Un lideratge que explicita, directament, mitjançant propostes. La del Port d'Hivernada, una marina esportiva que persegueix diversos objectius de segon ordre. El primer, la disposició dels pantalans en pintura des

⁶⁹ *Carreras-Moysi. Mirando al Mar. Apartat del capítol Sa Colàrsega. A D'A 3 Davant la Mar - Estiu 1989. 1989. Palma: Ed. Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears. Pàg. 6.*

del Cós Nou, que pugui amagar la façana i xemeneia de la Central Tèrmica de GESA. Exquisits dibuixos dels arquitectes, aquarel·les i plànols il·lustrats que, més enllà de la distribució dels nous molls, suposen una reflexió global per tot l'àmbit de Sa Colàrsega (Fig. 38, 39). Es desenvoluparà una primera idea per a la peça de terreny que engloba el turó del fons del port, entre el moll i el -que llavors es comença a proposar- nou vial d'accés a la Carretera de La Mola i el Cós Nou, per darrera de la que el Pla General de 1986 definirà com UA9 - UA10 Sa Colàrsega⁷⁰. També, una delicada primera aproximació d'un equipament o edifici d'habitatges que entendrà la lògica terrassada del penya-segat a l'àmbit del Coll des Vent; una proposta que distarà força dels apartaments finalment executats per Silarmax SL el 2010, a la peça definida com UA8⁷¹.

Molt més recentment, el Pla d'Acció per al port de Maó, oficialment anomenat *El Port de Maó. Motor Econòmic i Cultural*⁷², representa una altra situació on el límit legal entre port i ciutat es desdibuixa: El document, de 40 mesures immediates per a reactivar el dinamisme portuari, encarregat i licitat per APB, és assumit com a propi pel mateix ens, però també per els ajuntaments de Maó i Es Castell. *"Moltes persones creiem que ha arribat l'hora de recuperar el vigor i les prestacions que en un temps s'originaven a l'espai portuari. Fruit d'aquesta reflexió en el darrer any s'ha seguit un camí iniciat a finals del passat mandat d'apropament molt significatiu amb Autoritat Portuària, amb qui es va acordar impulsar una anàlisi que permeti avançar en la consecució dels objectius marcats amb la participació de tots els sectors"*⁷³, apuntaven la

⁷⁰ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 257. Pàg. 530*

⁷¹ *Ibidem. Veure Ref. 284. Pàg. 586*

⁷² Balaguer, Oriol; Cusó, Silvana; Pageo, Agapito (NEARCO. Estrategias de posicionamiento y crisis). *El port de Maó. Motor Econòmic i Cultural*. Maó: Ed. Autoritat Portuària de Balears, Ajuntament de Maó, Ajuntament des Castell. 2016. Veure també:

Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 299. Pàg. 610

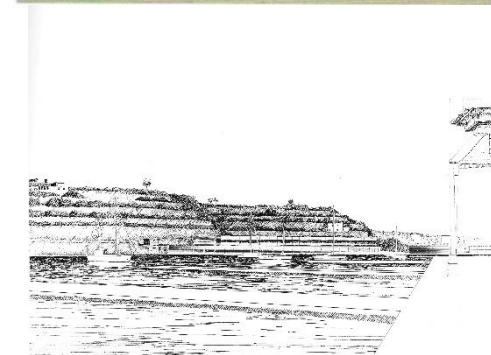
Batlessa de Maó, Conxa Juanola, i el seu Regidor de Port, Vicenç Tur, a la presentació del document. Al mateix document, Joan Gual de Torrella, President d'APB, insistia en la idea de concertació: *"El recull d'aquesta reflexió, s'ha consensuat per part de l'Autoritat portuària, amb l'Ajuntament de Maó i de Es Castell"*.

Només dos anys més tard, el Març de 2018, com a procediment derivat de l'esperit de concertació del Pla d'Acció, Autoritat Portuària de Balears decidia sotmetre a un Concurs Públic d'Idees la iniciativa, engegada 10 anys abans, als volts de 2008, de desenvolupar una marina per a grans eslores a Cala Figuera i el Moll de Fonduco. S'aprofitava, de manera definitiva, el solar alliberat de CLH al fons de la cala, que l'avanç de DEUP de 2015 hem vist que ja afectava com a domini públic portuari. Aquesta vegada, els Ajuntaments des Castell i Maó estaran vigilants, tot exigint paràmetres a la proposta que seran recollits al Plec de Bases del Concurs: *"Maó quiere que la zona de tierra de Cala Figuera tanga también vertiente social. Héctor Pons pide cautela con la oferta comercial y dar cabida a distintos servicios náuticos"*. La premsa local recollia així els explícits requeriments del Regidor de Port de la ciutat, el Setembre de 2017 que, a la mateixa notícia, desenvolupava: *"El Ayuntamiento de Maó considera un acierto combinar en Cala Figuera amarres para embarcaciones pequeñas con una zona de atraque para los atractivos yates de grandes esloras. Hay que tener en cuenta la oportunidad económica que supone el proyecto, pero también dar respuesta a las necesidades de la gente de aquí"*, comenta Héctor Pons⁷⁴.

⁷³ Juanola, Conxa, Batlessa de Maó; Tur, Vicenç, Tinent de Batle Responsable de Port de Maó. Balaguer, Oriol, et aliter, *Op. Cit.* Pàg 5.

⁷⁴ Mir, Pep. *Maó quiere que la zona de tierra de Cala Figuera tanga también vertiente social*. 2017. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 20 de Setembre de 2017. La notícia es desenvolupava de la manera següent,

"El edil asegura que desde Autoridad Portuaria existe la voluntad de afrontar el proyecto de forma consensuada, y que la voz del Consistorio se tiene que



38, 39 Garcés-Sòria. Estudi de Detall per a sa Colàrsega. Planta i perspectives. Revista D'A 1989.

Maó quiere que la zona de tierra de Cala Figuera tenga también vertiente social

► Héctor Pons pide contar con la oferta comercial y dar cabida a distintos servicios náuticos
Menorca 20/09/17

PEP MIA

El Ayuntamiento de Maó considera un acierto combinar en Cala Figuera amarres para embarcaciones pequeñas con una zona de playa para los usuarios más grandes eslores. «Hay que tener en cuenta la oportunidad económica que supone el proyecto, pero también dar respuesta a las necesidades de la zona», comenta Héctor Pons, presidente de alcaldía responsable del puerto.

El edil asegura que desde Autoridad Portuaria existe la voluntad de afrontar el proyecto de forma consensuada, y que la vez del Consistorio se tiene que ir dando el momento preciso que es así, porque además urbanísticamente tiene cosas que decir en el desarrollo de la zona, como la finalidad del solar de la estación de botes.

La postura municipal es que este espíritu más social que agremiación el lunes Joan Gual de Torrella, existirá en la distribución de los amarres también se percibe en la mesa de obra. «Estamos alerta con la oferta de ocio y restauración que se ha anunciado, pedimos que haya un cierto equilibrio para no perjudicar a otras zonas del puerto», explica Pons. Por este motivo, se ha descartado ya la opción planteada en su día de un imponente centro comercial de varias plantas. Ahora se trabaja en el formato, como línea general, de locales más reducidos en tamaño.

«Queremos que se incluyan en el proyecto servicios náuticos, como almacenes para dejar los eslores. También hemos planteado que haya un embarcadero para



Cala Figuera ofrece numerosas perspectivas económicas y de servicios para los ciudadanos.

Aparcamientos, movilidad alternativa, agua depurada y fuente accesible

► El Ayuntamiento de Maó quiere que Autoridad Portuaria tenga en cuenta varias cuestiones a la hora de concretar el proyecto de desarrollo de Cala Figuera. Por una parte, pretenden que haya un volumen significativo de aparcamientos y que se favorezca la movilidad alter-

nativa al vehículo particular. También consideran necesario que se contemple la opción futura de que llegue hasta Cala Figuera agua depurada apta para uso turístico, que podría emplearse, por ejemplo, para la limpieza de las embarcaciones de la zona.

«Es importante vigilar de cerca la redacción del proyecto final porque es el único gran espacio pendiente de desarrollar que queda en el puerto de Maó... Sobre la idea de convertir Cala

Otro asunto que preocupa al Ayuntamiento de Maó es que se garantice el acondicionamiento de la fuente romana que se encuentra en el solar que antiguamente ocupaba CLH con una serie de actuaciones que permitan que este bien histórico sea visitado por la ciudadanía. El lunes, el presidente de puertos del Estado, José López, animó a acometer esta acción a través del I+D+i por ciento cultural de Formentor.

Figuera es un polo de atracción de gran eslores. Héctor Pons entiende que es positivo que venga gente que pueda generar riqueza, y que lo pueda hacer en temporada baja».

Sense embuts, l'Ajuntament de Maó interpel·la Autoritat Portuària per a definir, de manera conjunta, el programa i el caràcter de la proposta que es desenvoluparà a la cala. L'Ajuntament desdibuixa, de nou, el límit. Vol matisar el perfil de la nova marina. Per això introdueix una sèrie de requeriments al programa del concurs, que no seran menors: atracaments per a petites eslores; una gran "esplanada", oberta a la ciutadania, que no resti tancada en la seva operativitat diària; serveis náutics populars, amb magatzems i panyols de suport a les petites eslores; connectivitat superior amb la ciutat, a través del penya-segat.

La proposta guanyadora, *Marina de Trast* (La Mar d'arquitectes -Lis Figueras i Toni Vidal-, Ramón Ulldemolins, eccp; Simón Abellán, arq)⁷⁵ (Fig. 41, 42), guanyarà el concurs assumint d'entrada el buit d'aquesta nova gran plaça oberta al mar, flanquejada per dos cossos lineals que repliquen la lògica del tipus parcel·lari, amb magatzems entre mitgeres d'un trast d'amplada, de tot Baixamar. També, introduint petits magatzems, suport de les petites eslores; una escola de vela, per a traslladar l'actual del Club Marítim de Maó, a més, evidentment, dels serveis de la marina original per iots de major eslora. A la làmina d'aigua, pretén recuperar la idea del mar com a espai de lleure, generant una zona delimitada i protegida per al bany. S'hi introdueix també un Institut de Formació Professional d'orientació marítima que complementi

oir (hasta el momento parece que es así), porque además urbanísticamente tiene cosas que decir en el desarrollo de la zona. [...]

La postura municipal es que este espíritu más social que, según anunció el lunes Joan Gual de Torrella, existirá en la distribución de los amarres también se perciba en la zona de tierra. «Estamos alerta con la oferta de ocio y restauración que se ha anunciado, pedimos que haya un cierto equilibrio para no perjudicar a otras zonas del puerto», explica Pons. Por este motivo, se ha descartado ya la opción planteada en su día de un imponente centro comercial de varias plantas. Ahora se trabaja en el formato, como línea general, de locales más reducidos en tamaño.

«Queremos que se incluyan en el proyecto servicios náuticos, como almacenes para dejar los eslores. También hemos planteado que haya un embarcadero para dar opción a los vecinos de Maó a salir al mar sin tener que ir hasta la Colàrsega, por ejemplo. Esto tiene que venir acompañado de plazas de aparcamiento», comenta el concejal. Héctor Pons considera

l'existent, ben lluny del mar, a Bintaufa; i un Centre d'Estudi i Interpretació del Mediterrani i la condició litoral del nostre entorn. La proposta es completa amb la integració d'un nou ascensor i escales que connectaran l'enclavament amb els dalt del penya-segat, a l'inici de la Ctra. Maó - Es Castell, la recuperació dels -abans- esplendorosos Hotels Rocamar i Miramar, i la introducció de 18 habitatges protegits, socials, sobre el cos de magatzems i escola de vela.

Habitatges que volien introduir de nou el fet de viure a Cala Figuera, després del procés de compra o expropiació forçosa per dur a terme, precisament, la mateixa marina. Habitatges que podrien permetre la tomada de les famílies desplaçades, ser destinats als treballadors de la marina o als estudiants del centre de formació. Resolent així la dificultat d'accés a l'habitatge en moments de forta estacionalitat. Habitatges i ascensor públic, disposats, estratègicament, al marge del solar de la cala, en contacte amb la ciutat: la impossibilitat legal, via Llei de ports, d'executar sostre residencial en sòl portuari, resolta fàcilment mitjançant la rectificació del DEUP, o la concessió demanial en favor de l'Ajuntament de Maó. El límit, de nou, desdibuixat.

importante vigilar de cerca la redacción del proyecto final porque «es el único gran espacio pendiente de desarrollar que queda en el puerto de Maó». Sobre la idea de convertir Cala Figuera en un polo de atracción de yates de gran eslora, Héctor Pons entiende que es positivo que venga gente que pueda generar riqueza, y que lo pueda hacer en temporada baja».

El Ayuntamiento de Maó quiere que Autoridad Portuaria tenga en cuenta varias cuestiones a la hora de concretar el proyecto de desarrollo de Cala Figuera. Por una parte, pretende que haya un volumen significativo de aparcamientos y que se favorezca la movilidad alternativa al vehículo particular. [...]

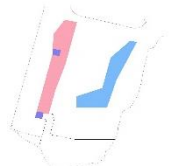
Otro asunto que preocupa al Ayuntamiento de Maó es que se garantice el acondicionamiento de la fuente romana que se encuentra en el solar que antiguamente ocupaba CLH [...]

⁷⁵ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 309. Pàg. 634*



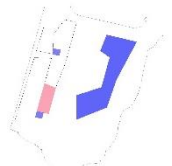
PLANTA 0. NIVELL -1.00

ÀMBIT MARINA	632.10 M2
SERVISIS COMPLEMENTARIS	487.80 M2
COMUNICACIONS VERTICALS	43.25 M2
CIUTAT CALA FIGUERA	44.45 M2
BAR MOLL	5.158.80 M2



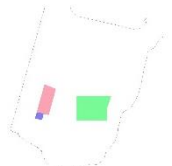
PLANTA 1. NIVELL -5.00

ÀMBIT MARINA	658.35 M2
HABITATGE SOCIAL	790.50 M2
COMUNICACIONS VERTICALS	46.65 M2
CIUTAT CALA FIGUERA	



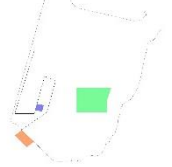
PLANTA 2. NIVELL -8.00

ESCOLA NÀUTICA	1013.55 M2
HABITATGE SOCIAL	130.10 M2
COMUNICACIONS VERTICALS	46.65 M2
CIUTAT CALA FIGUERA	



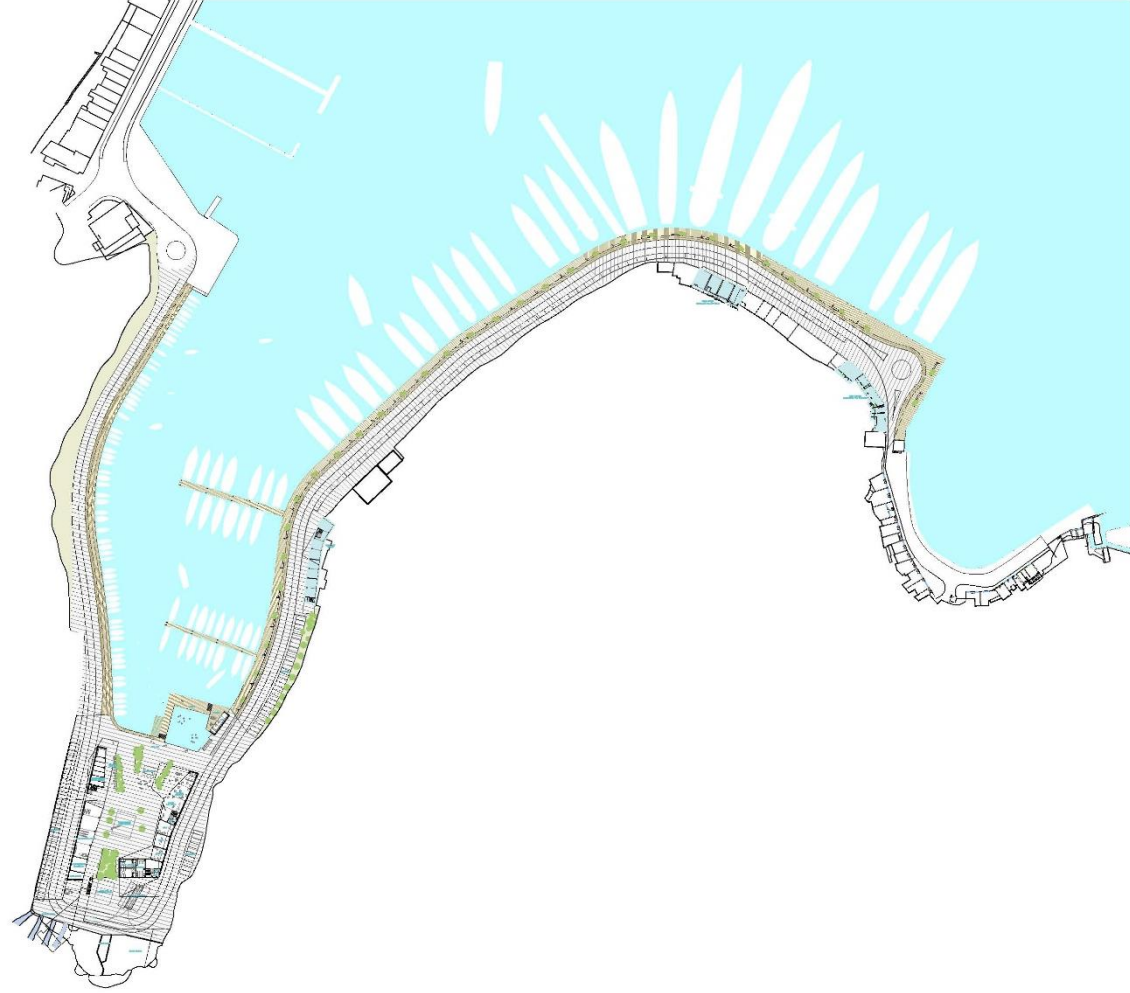
PLANTA 3. NIVELL -12.00

ESPAI MEDIAMBIENTAL	431.90 M2
HABITATGE SOCIAL	130.10 M2
COMUNICACIONS VERTICALS	23.30 M2
CIUTAT CALA FIGUERA	



PLANTA 4. NIVELL -16.00

ESPAI MEDIAMBIENTAL	431.90 M2
COMUNICACIONS VERTICALS	23.30 M2
CIUTAT CALA FIGUERA	23.30 M2
RESTAURANT	150.40 M2





LA RELACIÓ VERTICAL

La relació entre els dalt i els seus baixos, penya-segat pel mig, és al port de Maó una relació vertical. Un fet topogràfic ineludible. No estem davant del paradigma de la ciutat, a dalt, i el port a baix. Si no d'un port sencer; com hem vist, un recipient, una vall portuària plena, un teló escenogràfic des del bell mig de les aigües fins a l'arquitectura que el corona.

Una situació que ens apropa al paradigma de la "ciutat-port", o "ciutat portuària", lluny del molt explotat, en els darrers 30 anys de "relació port-ciutat". No interessa entendre un port "de costat" d'una ciutat. És que "ciutat" i "port" són, aquí, la mateixa cosa. Una entitat plena i contí-

nua. *"La permanencia del puerto productivo en el casco antiguo ha sido víctima del rechazo absoluto por parte de los ciudadanos que reivindican la totalidad del frente marítimo como espacio urbano, sin embargo, supone la oportunidad de recuperar la verdadera identidad de la ciudad, de acercar ciudad, puerto y mar a través de la integración, no solo de aquéllos muelles liberados para uso urbano, si no de la propia actividad portuaria [...] El puerto debe permanecer en la ciudad. Los espacios son espacios, no por su formar, dimensión o color, si no que adquieren su valor absoluto por la actividad que se desarrolla en ellos. Por lo que para que el puerto siga siendo puerto, su actividad debe permanecer. Para que una ciudad sea portuaria debe mantener un puerto activo"⁷⁶*: una ciutat amb el port - i actiu - per allunyar-se

43 Font i Vidal, Joan. *Panorama del puerto y Ciudad de Mahón*. Centre d'Art Ca n'Oliver.

44 Diagrama de costes i accessos a Maó.

⁷⁶ Andrade, María José. *Hacia la Ciudad Puerto*, apartat del seu mateix article *Málaga, el puerto industrial como paisaje urbano*. A *Portus* 21. Abril 2011. Venècia: Ed. RETE, Alemany, Joan; Brutomesso, Rinio, editors. Pàg. 46.

de l'estereotip dels antics espais portuaris, buidats de contingut, i generar un "waterfront" urbà que negui la condició portuària de la ciutat, segons Maria José Andrade.

La condició vertical de la vall portuària, com a mirall en el que es reflecteix l'activitat marítima, reforça aquesta evidència. I si una cosa és el port de Maó, és un port de costes. Una ciutat, de costes, que davallen a Baixamar. Perquè a Maó, no "es davalla al port", sortosament; "es davalla a Baixamar". Això és, a una "part" del port. L'altra, sobre el penyal la podríem anomenar "Dalt la mar", genèricament, com també s'empren els topònims "Dalt Vilanova" ó "Dalt Sant Joan". L'etimologia i la toponímia, per posar llum i objectivar realitats. Precisament, les costes que davallen des dalt als molls han estat sempre presents en la iconografia de la ciutat. Joan J. Gomila ho té clar, *"el penyal i les baranes de les costes són dos elements urbans importantíssims en la definició de Maó. Són claus en la imatge que la ciutat transmet cap a l'exterior"*⁷⁷.

Joan Font i Vidal ho va entendre així, en les nombroses marines que, sobre el port, va pintar representant les costes, amb les seves baranes emblancades com a protagonistes. Un conjunt de diagonals enormement visuals, que defineixen aquesta dimensió vertical del port. Ho veiem a la coneguda *Panorama del Puerto y Ciudad de Mahón. Del natural*, o a la representació del comiat d'Isabel II quan va visitar la ciutat. En aquesta darrera, hi veiem la Costa de Ses Piques, que el Comte de Cifuentes, l'any 1785, ha manat construir per fer més còmoda la davallada des dels terrenys dels franciscans. La Costa des Muret és massa empinada; s'imposa un nou pendent, més suau per a consolidar una nova sortida de la ciutat cap a Ponent.

El poder sempre ha identificat, fins ben entrat el segle XX, la importància per a la ciutat de les costes que davallen a Baixamar. Com en el cas de Ses Piques, o quan aquestes

han d'incorporar el trànsit rodat, com en la nova Costa de l'Abundància -Costa de Ses Voltes- entre 1942 i 1951, la Costa de Ronda, construïda l'any 1970, o la Costa de Corea, a mitjans de la mateixa dècada. Així, el port de Maó, des de la dimensió urbana a la Riba Sud, es pot explicar, senzillament, des de la successió de les seves escales i costes:

Costa de Ronda (1970); Escales de Sant Joan - Coll des Vent; Costa dels Franciscans - Ses Piques (1785); Costa des Muret (1600 circa); Costa des General (1600 circa); Costa de l'Abundància (1300 circa) - Costa de Ses Voltes (1942-1951); Costa de la Consigna (1825 circa); Costa Llarga, d'Enmig o de la Independència - Costa den Reynés (1814); Escales del 225 (1988); Escales Claret (1955); Costa de Corea (1975 circa); Costa de Cala Figuera (1850 circa); Escales del Fonduco (1890 circa); Costa de Fontanilles; Carrer de Cala Corb (1771), Costa del Moll den



⁷⁷ Gomila, Joan J. *El mirador*. 2017 (2013, Menorca, Diario Insular), *Op. Cit.*



Pons (1771); Costa de Cales Fonts (1771); Escalles de Cala Pedrera (1968 circa) (Fig. 44, 45).

El nombre d'accessos i petites escales des de la Riba Nord, gairebé incomptables. Al manco, podem identificar les que el DEUP 2015 incorporava, denotant una dimensió i entitat suficients: 24. La darrera costa, projectada al port, el controvertit nou vial d'accés a la zona logística del Cós Nou (Fig. 46). “[...] El nou vial que prest ens arribarà, canviarà la fisonomia de l'altra banda en aquest indret clau per les vistes que la ciutat gaudeix ara mateix. La transformació que ens arribarà de la zona vora la Base, crearà un impacte que ningú ha mesurat. Com que no sabem el que s'hi farà realment, no és públic, no ha seguit tràmits de discussió, no podem opinar gaire, de moment [...]”⁷⁸. Gomila s'inquietava, amb el vial plantejat, i amb les formes de la seva tramitació, l'any 2013.

La batllessa Àgueda Reynés, un any després, ho veia millor, exposant les condicions d'un mínim consens, segons les seves afirmacions, gràcies a les esmenes del mateix Ajuntament: “[...] La nueva propuesta de Autoridad Portuaria de Balears para la construcción del vial de acceso al Cós Nou gusta al Ayuntamiento de Maó, no tanto por las características técnicas del trazado, sino porque, previsiblemente, será la definitiva tras más de seis años de tramitación administrativa. Como mínimo, incorpora todas las recomendaciones del Consell y del Ayuntamiento”, dijo ayer la alcaldesa Àgueda Reynés al ser preguntada al respecto [...]”⁷⁹.

La darrera de les costes del port, i segurament la que ha generat més debat, controvèrsia, i necessitat de consens:

⁷⁸ Gomila, Joan J. *El port... aquest lloc fora de control*. 2017 (2013, Menorca, Diario Insular), Op. Cit.

⁷⁹ Ferri, M.J. *Reynés ve en el nuevo acceso la puerta al desarrollo del Cós Nou*. 2013. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 15 de Maig de 2013. La notícia continuava detallant les condicions dels consens:

infraestructura, planejament, àrea natural amenaçada, afectació paisatgística... Un debat justificat, si considerem que les costes, antigues i noves, autèntica infraestructura urbana. Fent de la diferència de cota, autèntica virtut. El mateix passa, per exemple, a Alger, on les rampes construïdes per la colonització francesa, des de 1840, resolen la diferència d'alçada entre el centre de la ciutat, la kasbah, i els molls, i són, de fet, el tret més característic del seu port, i de la seva pròpia façana.

Rampes que són del tot artificiali, amb la enginyeria al servei del fet urbà. Són infraestructura, perfectament projectada. Una innumerable successió d'arcs d'obra que, més enllà de la seva condició viària - 1770 metres en sis trams de 295 metres, segons Solà-Morales-, generen espais, magatzems. Fet urbà. Generen ciutat.

“Soportada por arcos de mampostería, su alzado resulta modularse al tamaño de porches urbanos, y su aprovechamiento con almacenes, bodegas, refugios y comercios portuarios convierten la infraestructura en fachada activa, y a todo el ámbito del puerto (120 ha) en un escenario de belleza y carácter únicos. No es de extrañar que fascinara a Le Corbusier en su llegada a la Ciudad por mar en 1931, y su consiguiente proyecto obús tomara de esa determinación de las rasantes como artefacto de dominio formal sobre las laderas, el punto de partida para la extensión Oeste de la ciudad sobre las colinas. [...] El plano inclinado no es solo un artificio funcional: es también, como la escalera, un objeto arquitectónico propio que, en sus angulaciones

“En efecto, la cuarta alternativa recoge las indicaciones que ambas administraciones hicieron llegar a APB para que adaptara el proyecto a las prescripciones contenidas en el Plan Territorial Insular y el Plan General de Ordenación Urbana y evitar así que tuvieran una afectación excesiva en áreas protegidas colindantes, especialmente en el Área Natural de Especial Interés, catalogada también con las figuras LIC y ZEPA, ubicada al norte de la carretera de La Mola.”



45 Successió de costes. Fotografies i muntatge de l'autor.

46 Nou vial del Cós Nou. Fotografia de l'autor.



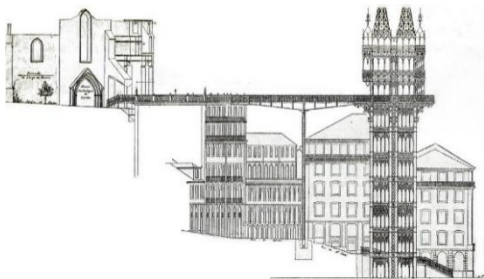
*triangulares y paralelismos oblicuos confiere atributos especiales a la complejidad formal de las ciudades.*⁸⁰ (Fig. 47)

Les rampes de Maó -les seves costes-, són també infraestructures construïdes. No són fets naturals. Són per tant artificis que s'han construït a la vora de la ciutat, al costat o retallant el penya-segat. Autèntics reblerts de sorra compactada, consolidats amb murs de contenció, sovint de pedra de marès. És el cas de la Costa de Ses Piques, la Costa Llarga, i més recentment, la Costa de Ses Voltes o la Costa de Ronda, que enllaça la rotonda de Sa Colàrsega i els Vergers de Sant Joan amb Dalt Sant Joan, el Polígon Industrial i la Carretera de Ciutadella. 1300 m, i 32.500 m² de façana portuària.



Sorpren, però, l'abandonament i poc profit que se'n treu. Sorpren que la Costa des General, per exemple, estigui tant poc aprofitada, tant a prop com està, per exemple del centre: l'invent dels 80 i 90, una costa per anar-hi de copes, no sembla reeixir, en el temps. Una costa suau i agradable, com la Costa den Reynés, no té la sort de disposar de magatzems encastats que permetin donar-li activitat i servei; com passa, exitosament, a la davallada a Cales Fonts, també al port de Maó, o les dues costes que porten fins al moll, a Ciutadella. Allà, al manco, el turisme n'ha sabut treure profit. Tampoc s'aprofiten gaire per la mobilitat.

Sense anar més lluny, Francesc Magrinyà proposava a les VI Jornades d'Arquitectura i Urbanisme, Reocupar el Port, de 2016, emprar el moll de Baixamar i les costes d'en



⁸⁰ Solà-Morales, Manuel de. "1. Las rampas de Argel. Apartat del seu article ¿Infraestructura? ¿Arquitectura?: Dos ejemplos". Torres Tur, Elias, coordinador. *Arquitectura e infraestructuras*. 2011. Barcelona: Ed. Fundació Esteyco.

⁸¹ La carrera de l'actor Michael Douglas es va consolidar protagonitzant, juntament a Karl Malden, la sèrie policíaca *The streets of San Francisco*:

Coben, Scherrer, creador; Hale, William, et alter, direcció; Schmerer, James, guió. Martin, Quinn, productor; Malden, Karl i Douglas, Michael, repartiment

Reynés, de Ses Voltes i Ses Piques, per a generar un circuit que, desenvolupant una forma de gairebé un vuit, generés una mobilitat nova, pública i sostenible al port. Fent fàcil l'accés al port; i rendibilitzant un patrimoni, les davallades, fins avui poc aprofitades. Perquè el port de Maó no es pot explicar sense les seves costes. Com Alger. Com San Francisco.

A Alger i Maó les rampes són plans inclinats ben expressius que apreciem en la seva dimensió longitudinal. A San Francisco, la costa la apreciem transversalment, quan es davalla de qualsevol dels seus turons fins al perímetre de la península i la badia. D'això el cinema en sap prou, que ha explotat la seva potència escenogràfica amb fruïció. Preguntem-li, si no, a Michael Douglas (Fig. 48). Podríem explicar la seva carrera sense la càrrega simbòlica i cinematogràfica que recorre, cotxe amunt, cotxe avall, a la ciutat californiana?⁸¹ Una situació, la de les costes com a rampes transversals als molls, semblant al cas de Lisboa, on porten del Chiado a la Baixa.

EL PARADIGMA MECÀNIC

Precisament, per resoldre la transició entre la Lisboa alta i la baixa, trobem un dels primers i exitosos exemples del paradigma mecànic, l'ascensor, per resoldre situacions urbanes amb forts desnivells. L'Elevador de Santa Justa de Raoul Mesnier du Ponsard, construït entre 1900 i 1902, mostra l'aplicació de les més alta tecnologia de principis de segle XX per, d'entrada, resoldre una qüestió de mobilitat (Fig. 49).

protagonista. *The Streets of San Francisco*. 1972-1977. Warner Bros Television.

Més endavant, es confirmaria com un dels principals actors de Hollywood amb el seu paper com a inspector Nick Curran a *Basic Instinct*, de Paul Verhoeven. L'acció també transcorre amb les costes de San Francisco com a co-protagonistes:

Verhoeven, Paul, direcció. Eszterhas, Joe, guió. Kassar, Mario; Marshal, Alan. *Basic Instinct*. 1992. Columbia Pictures.

Un ús de la tècnica del ferro tant heroica com, fins i tot, ingènua. El resultat, un artefacte, senzillament. Un artifici mecànic, però deliciós. Inserir a l'estreta trama que connecta el Chiado amb la Baixa Pombalina de la ciutat, l'objecte és autònom. És refereix només a ell mateix, amb una decoració, també amb ferro, neogòtica, que poc té a veure amb l'arquitectura que l'envolta. És igual. Amb el temps ha esdevingut una de les fites de la ciutat, un reclam turístic conegut internacionalment.

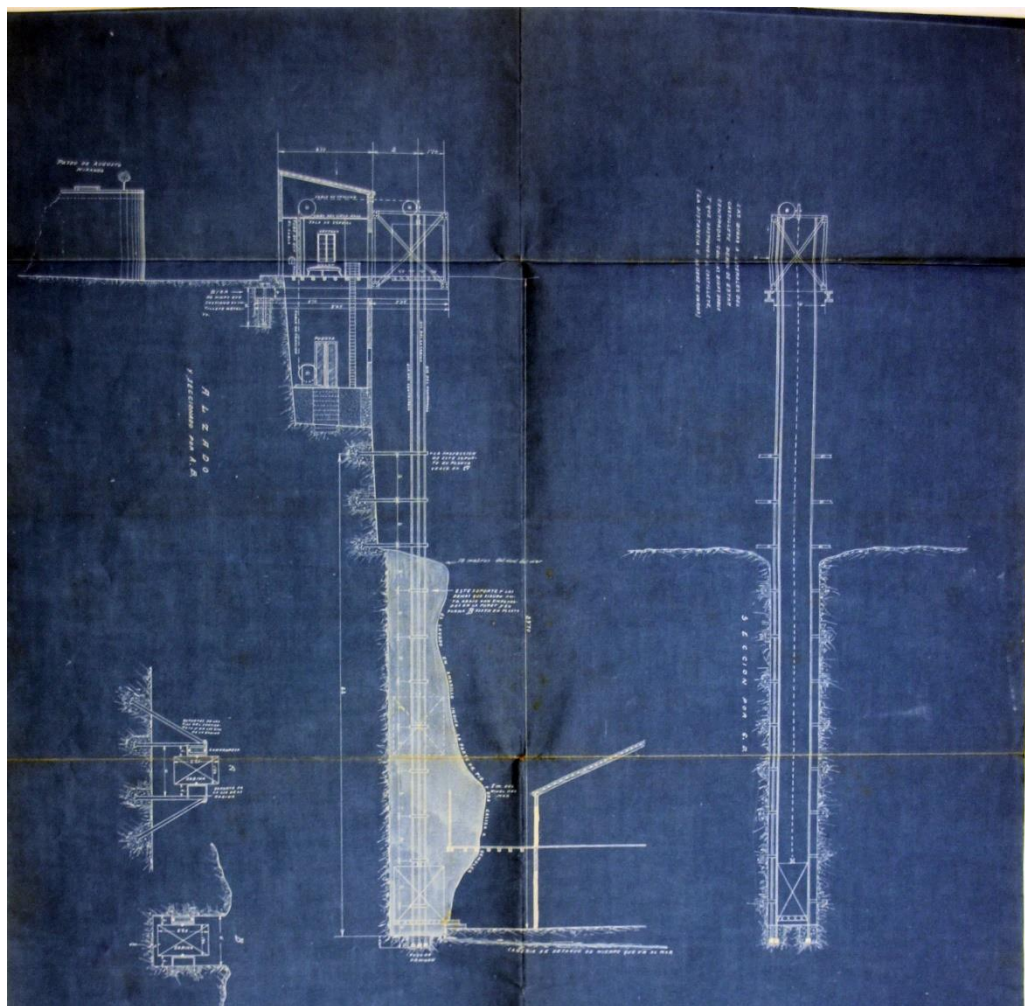
Segurament el devia tenir present l'alaiorenc Pedro Montañés Villalonga quan aprofita el seu Projecte de Fi de Carrera com a enginyer tècnic industrial, per presentar a l'Ajuntament de Maó el seu projecte d'un ascensor a la Miranda⁸², al costat de la Costa de la Consigna⁸³, just davant d'on hi havia el Consolat Holandès⁸⁴. L'artefacte mecànic de Montañés entén la dimensió vertical del port de Maó. I el seu autor no el presenta a l'Ajuntament de passada, aprofitant que ja el té fet (Fig. 50).

Tot el contrari. El jove enginyer el presenta com a promotor de ple dret, tot sol·licitant llicència, acompanyant-lo d'un compte d'exploració. Montañés ho entén com una aposta seriosa; va de debò. També sol·licita l'exempció d'impostos i arbitris, el compromís de l'Ajuntament de no concedir cap llicència per a dispositius semblants al port els següents vint anys, i una subvenció per a garantir l'èxit de l'operació. "[...] Además por ser una mejora urbana que como otras varias lleva en proyecta esta digna corporación suplico la favorezcan con igual beneficio tomando el acuerdo de no dejar instalar otro aparato de análoga naturaleza en un plazo no inferior de veinte años y además librándola de impuestos municipales, que podrían ser gravosos para los múltiples esfuerzos para el prove -sic- de esta ciudad. [...]"⁸⁵.

⁸² *Atles del port de Maó*. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 100. Pàg. 219

⁸³ *Ibidem*. Veure Ref. 38. Pàg. 127

⁸⁴ *Ibidem*. Veure Ref. 33. Pàg. 122



⁸⁵ Montañés Villalonga, Pedro. "Proyecto de Instalación de ascensor para la unión perfecta del muelle con la Ciudad de Mahón". Sol·licitud de Llicència Municipal d'Obres. 1928, Arxiu Municipal de Maó.

47 Rapses d'Alger.

48 *The Streets of San Francisco*. Fotografia.

49 Elevador de Santa Justa. Alçat lateral

50 Montañés, Pedro. Ascensor a la Miranda. 1929. AMM



51 Barca, Miguel. Club Marítim de Maó. Fotografia de l'autor.

52 Faedo, Nicolás. Ascensor de Sa Punta. Fotografia de l'autor.

53, 54 Faedo, Nicolás. Ascensor de Sa Punta. Planta i Seccions. ANFA

Mitjançant l'informe favorable de l'arquitecte municipal, Francesc Femenías, el projecte obté la corresponent llicència. I tot i que el projecte està ben resolt tècnicament, encastant part del recorregut en la secció del propi penya-segat, l'Ajuntament observa algunes possibles millores: *"Sin embargo conviene observar que la parte estética no guarda relación con la importancia de la obra con el emplazamiento proyectado, y especialmente las salas de espera tendrían que resultar algo artísticas, sobre lo cual el autor del proyecto hace algunas indicaciones en el artículo 6º del capítulo 1º de la Memoria explicativa del proyecto del ascensor"*, assenyala l'informe de Femenías.

L'Ajuntament accedirà a totes les peticions de Montañés. Fins i tot, la Comissió d'Hisenda municipal accedeix a una subvenció, com es demanava. Aquesta però, no s'atorgarà per a la inversió inicial, com era la petició del promotor, si no repartida en diverses anualitats. Potser aquest factor, sumat a la dificultat de trobar finançament, expliquen que el projecte no s'acabés executant. Segurament, aquesta devia ser una de les raons; de fet, Montañés ja avisava de que aquesta podria ser la clau de volta de l'operació: *"[...] Y además, dadas las dificultades de orden financiero, que son la valla que desde hace quince años no han podido pasar los múltiples proyectos efectuados para tal objeto; solicito se me conceda una subvención por una sola vez de diez mil pesetas [...]"*⁸⁶. Una iniciativa, però, que veiem com l'Ajuntament de Maó havia beneït i celebrat. Zero oposició. El propi Femenías, argumentava la importància de l'obra i el lloc on es proposava, en plena façana marítima de la ciutat. Malgrat la bona disposició, la idea fracassa.

No serà, però, fins setanta anys després, a l'any 2000, quan el port disposarà finalment d'un ascensor per salvar el desnivell del penya-segat. Paradoxalment, la solució no

serà expressa, si no que vindrà donada per la reconstrucció de la nova seu del Club Marítim de Maó⁸⁷ (Fig. 51). En una aposta força liberal, econòmicament i social, del club nàutic de referència al Llevant de l'illa, per a renovar la seva seu i garantir l'estabilitat econòmica de la Institució, s'enderrocarà la seu del club consolidada a mitjans dels anys cinquanta⁸⁸. Al mateix emplaçament, s'hi bastirà un edifici de bell nou que preveurà l'explotació en concessió, a la nova tercera planta, d'un Casino.

Casino Marítim S.A. serà la societat adjudicatària pel concurs convocat per la Conselleria d'Economia del Govern Balear, l'any 1999, per a l'explotació d'un casino de joc a l'illa de Menorca. Serà representada per Carlos A. García, del grup gallec Comar. Qui serà, de fet, qui contactarà amb l'arquitecte Miguel Barca per a trobar la millor ubicació, a Menorca, per a la nova iniciativa comercial. Amb Miguel Barca com a intermediari, i el seu germà Luis com a president, en aquell moment, del Club Marítim, l'opció va quallar amb facilitat. Un inversió important que permetia la renovació de les instal·lacions del club, i un bon lloguer del Casino que li garantia una solvència permanent.⁸⁹

El nou club i casino marítim, projectat també per Miguel Barca, incorporarà la novetat d'un ascensor panoràmic, totalment vidrat, a l'extrem dret de la seva façana. El nou elevador, connecta la planta baixa del local, a peu del moll, amb la 3a planta i el terrat que, alhora, permetia arribar, des d'un badalot d'arquitectura acurada -que juga a la mímesis amb els motius mariners- al nou carrer de servei de la institució que enllaça amb el Passeig de Cornisa de Bohigas, Martorell i Mackay. Sense necessitat de permetre l'accés al Casino superior, el club va obrir durant algun anys l'ascensor al públic. I el resultat va ser ben rebut.

⁸⁶ Montañés, Villalonga, Pedro. 1928. *Op. Cit.*

⁸⁷ *Atles del port de Maó. Volum 1.* Catàleg. Veure Ref. 241. Pàg. 532

⁸⁸ *Ibidem.* Veure Ref. 132. Pàg. 276

⁸⁹ Entrevista a Miguel Barca, arquitecte. Maó, Juny de 2016.

Permetre l'ús d'aquell ascensor - a la fi, particular- per a un ús públic, no era més que la bestreta d'una de les importants clàusules del Conveni de Col·laboració Urbanística subscrit entre l'Ajuntament de Maó i Casino Marítim S.A., el 17 de juny de 1999, una vegada adjudicat el casino a la societat pel Govern Balear, i com a condició de la llicència d'obres. I que recollia, alhora, les mateixes millores urbanístiques proposades per l'adjudicatària a la licitació. La clàusula no era altra que la de millorar la relació dels dalt i els baixos del penyal mitjançant un ascensor. Al Conveni, Ajuntament i Casino Marítim, SA, manifestaven:

"II.- Que dins de la seva oferta, la concessionària va formular un estudi/proposta, complementària a la pròpia del projecte (Club Marítim), relativa a la realització de millores urbanístiques i mediambientals, i de dotacions turístiques en el sector del seu emplaçament i corresponent bàsicament, a tres aspectes diferents:

A) Creació d'un sistema de circulació vertical mecànic, entre el nivell inferior del passeig del port i el nivell superior del passeig marítim.

B) Creació d'un gran aparcament d'ús públic.

C) Ordenació i urbanització de l'espai lliure públic de "Sa Punta" (mirador de cornisa, amfiteatre a l'aire lliure i serveis complementaris...)"⁹⁰

Tres clàusules que comportaven, de fet, la reordenació de tot l'àmbit de Sa Punta. Connectar dalt i baixos, i aclarir tota una zona pendent de desenvolupar des de que, llavors 10 anys abans, s'hagués finalitzat el Passeig de

Cornisa⁹¹. Sembla evident que la millora introduïda per Casino Marítim SA a la seva licitació devia ser suggerida, en trobades prèvies, pel mateix Ajuntament. El govern municipal era el primer interessat en construir aquest ascensor.

Un ascensor, però, que no entraria en funcionament fins prou anys després, l'estiu de 2014. Abans, la societat de joc havia de comprar la finca assenyada per enderrocar-la i ubicar-hi l'elevador; o bé l'Ajuntament de Maó l'havia d'obtenir -i cedir a l'empresa- via expropiació forçosa. També, el Consistori s'havia compromès a consolidar el tram de penya-segat contra el que s'adossaria l'elevador. Masses dificultats, que van demorar l'operació més del que la ciutat desitjava. Els treballs de consolidació i enderroc previs van ser adjudicats, finalment, per l'Ajuntament, a l'empresa Inaccés Geotècnia Vertical⁹².

Tot i el perill de que, finalment, l'obra no es materialitzés, en cessar Casino Marítim durant un temps -l'any 2011- la seva activitat, en davallar la demanda de negoci, finalment l'ascensor es construeix. Així, el "sistema de comunicació vertical mecànic", curiosa nomenclatura que es recollia al conveni de 1999, inclourà també una escala, i la societat l'encarregarà a l'arquitecte Nicolás Faedo⁹³ (Fig. 52-54). L'operació, esdevindrà un èxit: "Fruit d'aquest empeny, fa uns mesos es va inaugurar en el Moll de Llevant el primer ascensor d'ús públic de la ciutat. Malgrat els coneguts entrebancs de la seva posada en servei i de la posició allunyada respecte del centre històric, cal assenyalar l'èxit de l'operació realitzada. Revelat a la població com un mecanisme segur i eficient, el elevador urbà sembla el instrument apropiat per facilitar la relació entre els dos assentaments i, per a tant, esdevenir la millor eina per

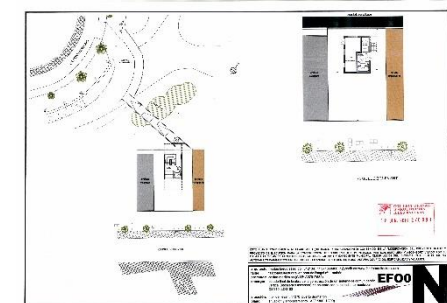
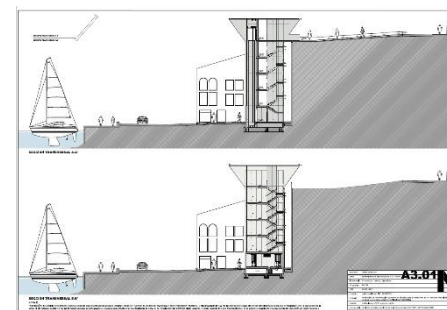
⁹⁰ CONVENI DE COL·LABORACIÓ URBANÍSTICA AJUNTAMENT DE MAÓ - CASINO MARÍTIMO SA. Ajuntament de Maó. 17 de Juny de 1999. Edicte d'Aprovació inicial del conveni de col·laboració urbanística entre l'Ajuntament de Maó-Mahón i la societat Casino Marítim, SA. Ajuntament de Maó, Expedient CM2114CO0003. 27 de novembre de 2014. També disponible a:

<http://www.ajmao.org/Documents/Edictes/8edi.pdf>

⁹¹ *Atlas del port de Maó*. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 204. Pàg. 422.

⁹² R.D. *Maó adjudica la instal·lació del ascensor panoràmic del puerto*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 21 de Novembre de 2010.

⁹³ *Atlas del port de Maó*. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 288. Pàg. 599.



*resoldre altres punts de connexió al llarg de la ribera del port*⁹⁴, sentenciava l'arquitecte Vilardell.

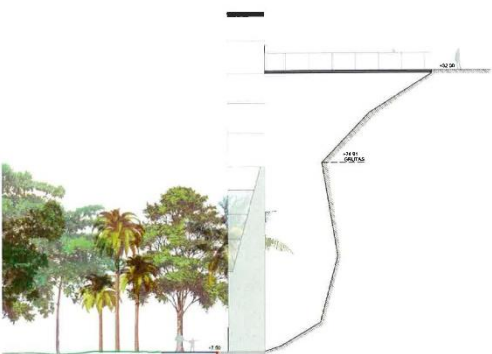
Faedo concebrà el conjunt d'ascensor i escales com una peça de gran autonomia formal, basada en l'ús expressiu del formigó vist. Sense cap concessió material, més enllà de l'envidrament a la cara marítima d'un ascensor que també serà panoràmic, el cos sencer del petit edifici serà resolt amb únic llenguatge. Un rigor conceptual que s'agraeix. Però sorprèn, en canvi, la simetria del conjunt, observant la mateixa formalització superior a la vessant mar, que a la trobada amb el penya-segat. També assalta el dubte de la necessitat de manifestació de la contundència formal del formigó, en un lloc força compromès, on magatzems i cases de baixamar s'han mostrat sempre emblancades.

El mateix dubte sobre la idoneïtat de la manifestació formal sorgeix respecte de la proposta arquitectònica per al nou ascensor de Rochina, en construcció des d'Abril de 2019: *"Les cintes transportadores son un medi de desplaçament que incorpora un cert risc, car ni resulten aptes per infants o persones amb mobilitat reduïda, ni permeten baixar de la ciutat als molls. D'altre part, convé no oblidar que les condicions climàtiques arran de mar sota els efectes de l'exposició als vents de Tramuntana no son les mateixes que les de Barcelona, Cartagena, Toledo o Vitoria, per citar indrets on s'han instal·lat escales mecàniques, sovint sota cobert [...] Es clar que, si no més es tracta de canviar peres per pomes, sempre hi ha la possibilitat de gestar alternatives i revifar els vells projectes dels anys setanta. Temps era temps que, amb visió del futur, un battle de nom Timoner cercava finançament per connectar la Plaça Miranda amb uns terrenys, encara públics, amb l'ajut d'un*

*aparell elevador. Més que unes polèmiques escales mecàniques, crec que Maó agrairia un segon ascensor*⁹⁵. Hem vist com les escales mecàniques, projectades el 2014 mitjançant conveni entre Ajuntament de Maó i APB van resultar descartades pel nou govern municipal sortit de les eleccions de 2015. Opinions com les de Vilardell devien ser escoltades. El "segon ascensor", s'obria camí.

L'empresa adjudicatària, Tragsatec - Innovia, presenta fins a 5 solucions al Consistori⁹⁶ (Fig. 55). L'escollida, un prisma vertical de planta quadrada, i absolutament vidrat, excepte en el tram que l'ancora a terra. L'ascensor parteix d'una part del jardí de Rochina englobada entre els seus dos trams rodats; no arriba, així, al moll, i caldrà pujar un tram de la darrera volta de Claret per arribar a la cota d'arrencada. Virtualment adossat al penya-segat, però físicament exempt, una passera pretesament lleugera connecta la seva arribada amb el Mirador del Claustre del Carme, a l'avantsala de l'antiga -i recentment adquirida- antiga Nau SEAT. És aquesta, però, la millor opció d'arquitectura i paisatge per a resoldre l'ascensor? És el prisma de vidre, la materialitat adequada? És el vidre, una aposta immediata? És, la solució global del projecte, una proposta immediata?

Joan Enric Vilardell ataca de nou el tema al seu segon conegut article sobre la qüestió, *"Un ascensor a Rochina"*⁹⁷. En ell, celebra altra vegada que, de retruc, l'ascensor impliqui la col·laboració, finalment d'APB, en la consolidació de part del penya-segat. Fins i tot, suggereix alguna ubicació alternativa que, segons apunta, relacionaria millor les dues cotes extremes, la del moll i la



⁹⁴ Vilardell, Joan Enric. 2014. *Op. Cit.*

⁹⁵ Vilardell, Joan Enric. 2014. *Op. Cit.*

⁹⁶ *Atles del port de Maó. Volum 1.* Catàleg. Veure Ref. 298. Pàg. 609.

⁹⁷ Vilardell, Joan Enric. *Un ascensor a Rochina.* Menorca, Diario Insular, Edició impresa del 21 de Novembre de 2016. També disponible a Vilardell, Joan Enric. *Mirades Compromeses.* 2017. Maó: Institut Menorquí d'Estudis - IME



del penyal; però ell mateix reconeix que aquest no és el tema que farà resoldre la llavors enconada polèmica ciutadana, que decantava des de feia anys, govern i oposició municipal, vers escales o ascensor: “[...] La veritable qüestió roman en trobar el millor emplaçament pel nou ascensor en atenció a la funcionalitat i a l’impacte ambiental. [...] El fons de la polèmica ciutadana és el previsible impacte d’una torre com la projectada sobre un entorn amb tanta càrrega simbòlica per a la ciutat. A dreta o esquerra, en vidre o formigó, de planta circular, triangular o en rectangle, la imatge de la nova instal·lació arrisca trencar per sempre la romàntica harmonia del lloc.

[...] Tot plegat ens porta a la conclusió que l’escenari escollit per a la construcció de l’elevador parteix d’un error d’apreciació inicial. El dilema no és l’elecció entre escales i ascensor, com l’oposició municipal insisteix en proposar als ciutadans. En una illa proclamada reserva de la biosfera, on la conservació del paisatge esdevé el valor principal, la lògica de la integració de les noves infraestructures, la correcta interpretació del context, ha de

ser posada en primer pla, per damunt d’altres possibles i justes consideracions⁹⁸. Enric Taltavull, també arquitecte,

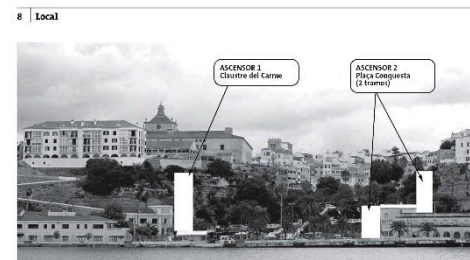
incidia en el mateix sentit només una setmana abans: “També està clar que la integració de la torre, com es veu a les propostes dibuixades, deixa que desitjar. Es poden pensar altres materials, i la possibilitat d’incloure total o parcialment l’estructura de la torre dins del terreny del penyal”.⁹⁹

Tothom ho té clar: un lloc compromès, un instal·lació de primer ordre. Recordem, si no, les paraules de Francesc Femenias, amb motiu de la solució proposada l’any 1928 per a l’ascensor de la Miranda per Montañés: “Conviene observar que la parte estética no guarda relación con la importancia de la obra con el emplazamiento proyectado”¹⁰⁰. Efectivament, d’un projecte com aquest se n’espera molt. I sabem que l’Ajuntament de Maó, al llarg del temps, ha vist amb bons ulls la iniciativa de l’ascensor. Per això, el mateix PGOUM de 1986, en un preciós dibuix de l’escena portuària (Fig. 57), ja proposava dos ascensors, a banda i banda de Rochina. I si una cosa semblava, era que aquelles dues torres, que s’intuïen d’una estructura metàl·lica de presència important, volien ser representatives: un objecte, conscient, de millora de la ciutat. Dues torres que, si fa no fa, es situaven on la premsa

⁹⁸ Vilardell, Joan Enric. 2016. Op. Cit.

⁹⁹ Taltavull, Enric. “Ascensor”. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 26 d’Octubre de 2016.

¹⁰⁰ Montañés Villalonga, Pedro. 1928. Op. Cit.



El nuevo ascensor del puerto de Maó conectará con el Claustre del Carme

► El Ayuntamiento espera que esté listo antes del verano y prevé un segundo al otro lado de Ses Voves

JAVIER GILABERT
El Ayuntamiento de Maó ya ha ocupado el terreno para las obras de un ascensor que conectará el puerto y la ciudad en la remodelación del Puerto de Maó. El proyecto, que se ejecutará en colaboración con el Ayuntamiento de Maó y el Ayuntamiento de Ses Voves, prevé un primer ascensor que conectará el puerto con el Claustre del Carme y un segundo que conectará el puerto con la Plaza Conqurta (2 Torres). El proyecto, que se ejecutará en colaboración con el Ayuntamiento de Maó y el Ayuntamiento de Ses Voves, prevé un primer ascensor que conectará el puerto con el Claustre del Carme y un segundo que conectará el puerto con la Plaza Conqurta (2 Torres). El proyecto, que se ejecutará en colaboración con el Ayuntamiento de Maó y el Ayuntamiento de Ses Voves, prevé un primer ascensor que conectará el puerto con el Claustre del Carme y un segundo que conectará el puerto con la Plaza Conqurta (2 Torres).

57 Alçat de la Riba Sud del PGOUM 87, amb la previsió de 2 ascensors.

58 Gilabert, Javier. Diari Menorca. 10 de Setembre de 2015.



local les emplaçava, i les publicava amb prou èmfasi, el setembre de 2015¹⁰¹.

Fins i tot, al projecte del Passeig de Cornisa de Martorell-Bohigas-Mackay, que volia ser una reflexió total sobre el coronament de la façana portuària, s'hi incloïa una enorme passera que connectava els dos ascensor proposats a banda i banda de Ses Voltes (Fig. 59, 60). Un pont penjat, de fet, d'estructura metàl·lica triangulada, recolzat en les dues torres que representarien els ascensors. Una tria valenta i decidida, on el vidre ni s'ensumava.

Sembla, en canvi, que la tria d'aquest acabat denoti les reserves i l'enorme respecte amb que Ajuntament i APB afronten l'operació. Algunes crítiques sobre l'excessiva contundència formal del primer ascensor, a Sa Punta, semblen suggerir un ascensor de "mínim impacte visual". És força discutible, però, que el vidre sigui la solució a aquesta voluntat, una volta la incidència solar li atorga importants reflexos i evidencia la volumetria. A més, en un clima plenament mediterrani com el de Maó, sembla, al manco, que un segon estrat material generador de protecció solar, no seria una mala aportació. Evitaria el sobre-escalfament interior del prisma, i potser convidaria a una millor encaix en el paisatge, com reclamava Taltavull, sense restar-li la representativitat que es mereix un artefacte com aquest. Exemples, i bons, arreu de tot això, n'hi ha uns quants.

L'ascensor dissenyat per Carles Enrich a Gironella (Berguedà, Catalunya), que resol la trobada entre la cota del poble i la riba del riu Llobregat, també davant d'un penya-segat, és, d'entrada, també vidrat i parcialment panoràmic (Fig. 61). Però mostra l'encert d'interpretar amb elegància, i discreció, la necessitat de revestir-lo de protecció solar, amb l'ús del maó calat, de cantell, i amb aparell a trenca-junt. El material tendeix a confondre



l'elevador amb el seu paisatge, el penya-segat i l'arquitectura del darrera. Entronca, a més, amb la tradició industrial del poble i replica la imatge de les xemeneies de les seves bòbiles ceràmiques. Tot això, amb un pressupost de 114.500 €. Un èxit rodó.

Les escales mecàniques de pujada a La Granja, a Toledo, són també un altre dels exemples recurrents de quan la millor arquitectura resol situacions ben semblants: un artefacte confrontat a un penya-segat. No és un ascensor, però serveix la referència. Com és sabut i conegut, a Toledo, Elies Torres i José A. Martínez Lapeña repliquen l'artifici del penya-segat sobre la que es disposen les escales amb un conjunt de lloses de formigó que generen un escalet serpentejant i que, enjardinades, es confonen amb el penya-segat. L'efecte, a bot gros, que les escales s'han encaixat en el penyal, mitjançant un tall a ganivet. Amb un penyal tant a prop, i la necessitat associada a l'obra de consolidar-lo -ja no serem capaços de destriar si la ubicació de l'ascensor ve donada per l'oportunitat de comptar amb l'aportació d'APB per finançar la consolidació del tram del penya-segat-, sembla que jugar amb la roca hagués estat una opció interessant. Al manco, de ser explorada.

I si l'ascensor ha d'estar exempt, potser la manifestació de la seva lògica estructural, sense embuts, és un altre camí. Aquest és el cas de l'Elevador de Santa Justa de Lisboa que, si fa no fa, a més, es presenta d'una alçada semblant al nou ascensor del port de Maó o el de Gironella, al voltant dels 25 metres d'alçada. D'una altra escala, 75 metres d'alçada és, en canvi, l'Elevador Lacerda que connecta la Cidade Alta i la Cidade Baixa de Salvador de Bahía, tot i que d'identica tipologia formal al de Maó: prisma - en aquest cas petri- amb una passera superior que connecta

¹⁰¹ Gilabert, Javier. "El nuevo ascensor del puerto de Maó conectará con el Claustre del Carme". Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 10 de Setembre de 2015.



amb un edifici a l'arriba; potser, la rèplica a la Nau SEAT maonesa.

Dues referències ben diferents que han esdevingut fites iconogràfiques de les seves ciutats i que han estat, de retruc, eines al servei del seu turisme. Turisme i ciutat. Canalitzar i facilitar l'afluència de passatgers dels creuers cap a la ciutat? O convidar a la ciutadania de Maó a fer més fàcil l'arribada als molls i a viure -més- la vora del mar? El rol que, definitivament, jugui l'ascensor, mostrarà probablement, en el futur, l'aposta pel tipus de port que es pretengui implementar.

LA VORA ADULTERADA

Quan l'escenari és objecte de projecte, les vores es transformen. Es cisellen, tallen, amotllen. O es suplementen, emplen. Es treballa amb allò tectònic, massiu. La construcció, entre 1942 i 1951 de la Costa de Ses Voltes¹⁰², projectada per Josep Claret per a substituir l'empinada Costa de l'Abundància, flanquejada pel desaparegut barri de Sant Pere, representa una d'aquestes dimensions de treball.

L'emplaçament era -és, encara- una gran cala; un enorme barranc, el des Freginal, que arriba al mar. De s'Esquinza Colzos, en avall, allò era un gran buit. Van ser necessàries tones i tones d'aportació de terres per omplir. Es van necessitar quantitats ingents de metres cúbics de terraplenat i in comptables viatges de camions per a aportar-les. Es tractava de generar una nova topografia, reblint, adulterant la vora. Tota una obra d'enginyeria que va obligar Claret a realitzar precisos aixecaments previs, i acurats documents de replanteig, concretant cotes i rasants com si d'un enginyer es tractés. Una operació descomunal que s'aprecia, encara més, amb les fotografies i postals de què disposem amb l'obra recentment acabada, sense vegetació; o amb les imatges de la costa blanca, emblanquinada per la recordada nevada de 1956.

Per fer-ho, Claret parteix de l'avantprojecte de Francesc Femenías de l'any 1914. En ell, el llavors també arquitecte municipal dibuixa també una solució sinuosa, lligada al replantejament del Mercat del Peix, que acabarà construint l'any 1929. Un enorme operació que abasta gairebé 40 anys, fins la finalització de les obres, l'any 1951. D'enorme complexitat: caldrà un precís replanteig de l'estat original (aixecat per la Junta de Obras del Puerto l'any 1934), l'enderroc de tot un barri pescador -i el seu trasllat a la prolongació del carrer del Carne- i buscar la millor



¹⁰² *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 110. Pàg. 236.*

Pàgines anteriors:

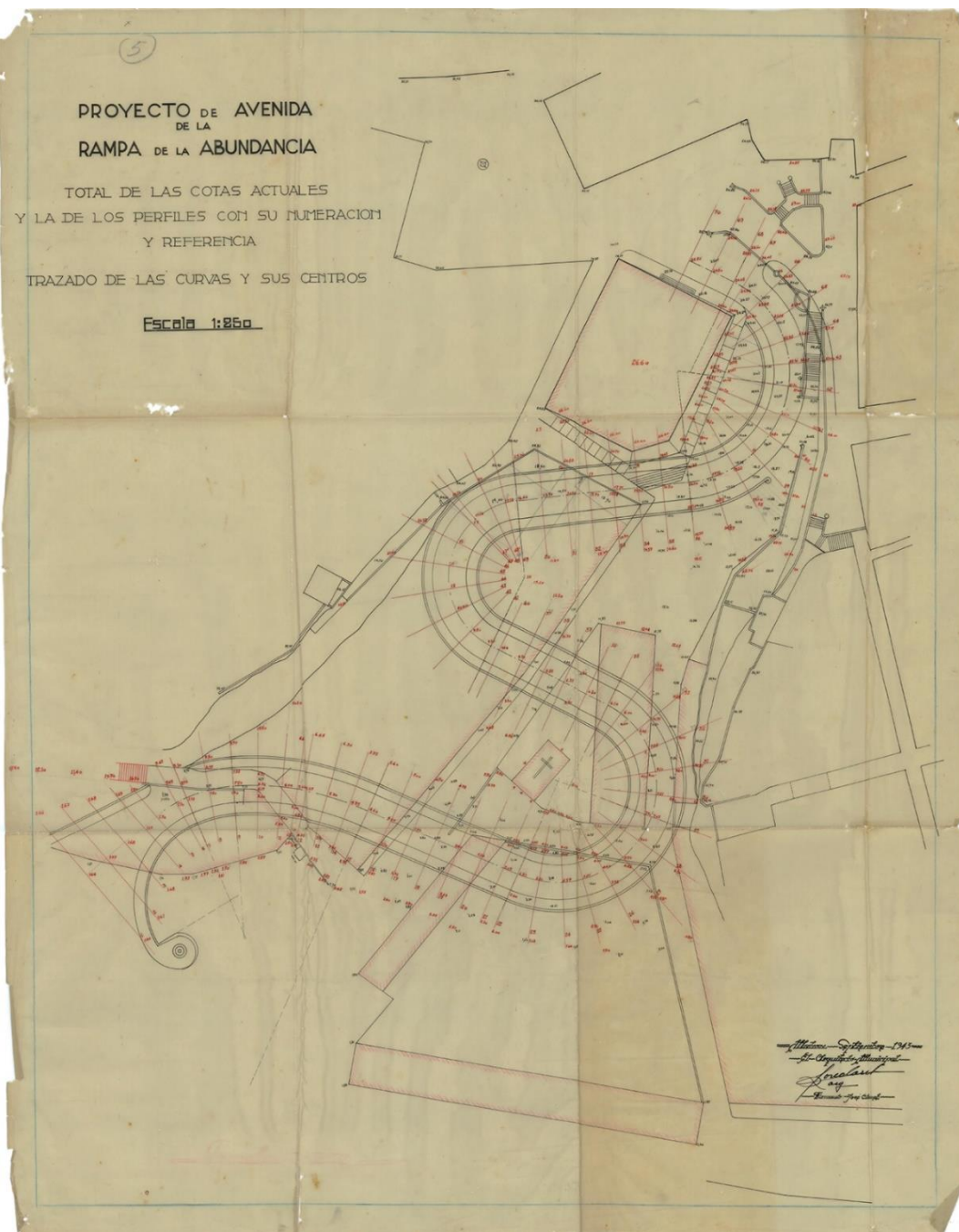
59, 60 MBM. Perspectives per al Projecte de Cornisa. *Arquitecturas BIS* núm. 50

61, 62 Enrich, Carles. Ascensor a Gironella. Fotografia, Carles Enrich Studio.

63 Comparació a escala dels ascensors de Maó, Santa Justa, Gironella i Salvador de Bahia



64, 65 Claret, Josep. Projecte de l'av. de la Rampa de l'abundància. Aixecament d'estat actual i replantejament.



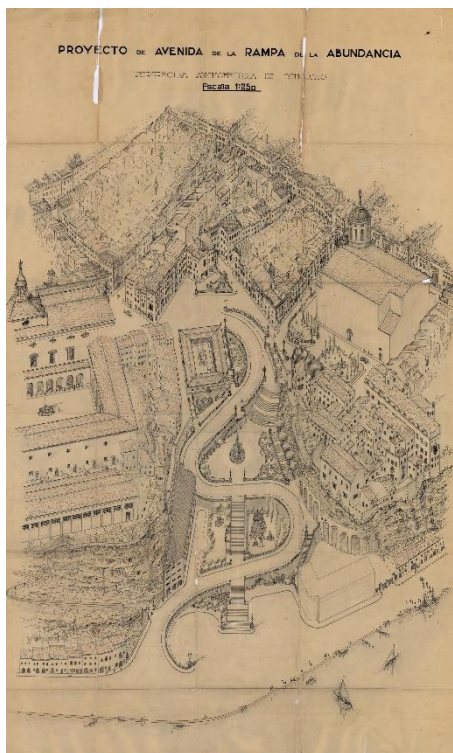
Pàgines Següents:

66 Rampa de l'abundància, abans de 1944.
Fotos Antiguas de Menorca.

67 Rampa de l'abundància, després de
l'execució de la nova costa. Fotos Antiguas de
Menorca.



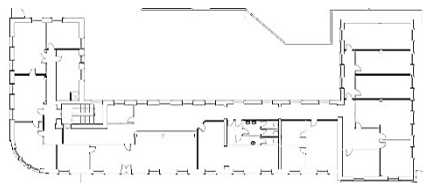
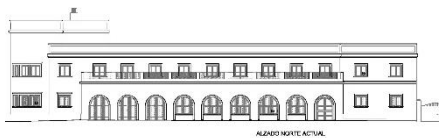




geometria, la millor rasant i la millor trobada amb el pla de baix. Claret necessitarà pensar-s'ho. Sospesar bé la millor solució a desenvolupar. Per això, n'arriba a plantejar fins i tot cinc. La primera i la cinquena, les més diferents al projecte finalment construït, on bona part de la rasant discorre adossada, longitudinalment, a la vora del penya-segat del costat de Llevant, i la costa desemboca cap a Ponent, just davant d'on hi planteja la nova seu de la Duana. Les opcions dues, tres i quatre seran força més semblants entre si, i semblants al resultat final, si bé la quarta descompensa un dels trams de la vessant de Ponent, fent-lo més llarg (Fig. 64-68).

L'opció número dos serà la finalment desenvolupada, i només distarà de la tercera en el suggeriment de la implantació i volumetria del nou edifici de la Duana¹⁰³ (Fig. 69, 70), que substituirà el britànic. La nova seu, per tant, del que avui és Hisenda, projectada per Miguel Ródenas l'any 1955, respondrà a l'habitual arquitectura espanyola de postguerra: modernitat tècnica parcial -ús de formigó en els pòrtics centrals i els sostres, de manera combinada amb els murs de càrrega de les façanes- i nou classicisme d'estat, a la recerca d'una identitat per al Règim de Franco:

"La Duana és un edifici que ja apareix dibuixat en els plànols de la ciutat de l'any 1943, però no es va construir fins als anys cinquanta. L'alcalde Victori demanava a l'Estat l'any 1948 la construcció d'un edifici en substitució de l'emblemàtica duana anglesa de final del segle XVIII [...] tot aprofitant les obres de la nova costa que deixaven lliure un solar a la banda de ponent per a aquest ús. [...] L'edifici segueix les pautes de l'arquitectura franquista a l'illa: línies senzilles, plantes funcionals, una gran racionalitat en la distribució d'obertures i quasi cap concessió a la decoració de façanes"¹⁰⁴. Una arquitectura ben semblant a la



¹⁰³ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 138. Pàg. 290.*

¹⁰⁴ Gomila, Joan J. *Nus de lloc i temps. A Entorn de la ciutat*. 2017. Maó: Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears. Publicat inicialment a Menorca, *Diario Insular*. Edició impresa del 18 de Març de 2009.

projectada a l'altre extrem de la costa, on hi trobem l'antic edifici de Correus, al port. En continuïtat amb els magatzems de Baixamar, l'edifici resol amb intel·ligència la nova situació d'arribada de la costa de la Consigna, o la Miranda, que necessita ser retallada amb unes escales finals per a adaptar-se a la nova rasant que imposa el darrer traçat de la nova costa de Claret.

L'operació de l'arquitecte municipal ve representada per una preciosa, treballadíssima -i coneguda¹⁰⁵- axonomètrica, que mostra amb tot detall l'operació arquitectònica proposada. La nova vora no és un document de planejament; és un document de desenvolupament ple de l'arquitectura, de la vida que es projecta des del moll fins al centre de la ciutat. Fins a dalt del port: *"Puede decirse que, no existe avenida de unión o enlace entre el muelle y la ciudad, dado que las cuestras existentes, por sus extremos, del muelle, lo son para el tráfico rodado y unen puntos aislados de la población con el muelle, pero la avenida central y directa, desde el puerto en que se realizan todas sus operaciones y la de llegada y salida de viajeros no tiene decente acceso, tal como se merece la ciudad.*

La actual Rampa de la Abundancia, con su exagerada pendiente, sus empedrados, su aspecto ruin de las casetas que lo enmarcan, no pasa de ser una rampa que cumplió su misión en una determinada época.

*La entrada a la ciudad, al descender a los barcos, que ha de ser acogedora, decente y también agradable, dado que es un elemento importante para causar una buena impresión a los visitantes y para satisfacción de los mahoneses."*¹⁰⁶

¹⁰⁵ El dibuix original es troba exposat a l'Ajuntament de Maó, a les escales que condueixen al Dep. d'Urbanisme.

¹⁰⁶ Claret, Josep. *Proyecto de Avenida de la Rampa de la Abundancia*. Memòria del Projecte, Apartat "Razones que motivan el proyecto". 27 d'Agost de 1943. Arxiu Municipal de Maó.

Claret complementa la vora; hi afegeix volum. D'altres, però, la cisellen. Aquest és el cas del potent i decidit projecte pel Passeig de Cornisa¹⁰⁷ (Fig. 71-73), de Martorell-Bohigas-Mackay (MBM), encarregat per l'Ajuntament presidit per Borja Carreras-Moysi al reconegut estudi català. En la seva aposta pel port, l'alcalde i arquitecte sap que no n'hi ha prou amb l'actuació dels molls, ampliació que s'està gestant des de principis dels anys 80, i hem vist com s'acaba materialitzant l'any 1990, amb la implicació del mateix estudi MBM en el disseny de la seva condició urbana. Cal actuar arreu del port, i la seva vora superior és una oportunitat que no es pot desapropitar. Per això, Carreras-Moysi no dubtarà en acollir-se a la convocatòria estatal del Programa de "Bordes Urbanas Marítimas y Fluviales" que, l'any 1985, havia llençat la DG d'Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas - MOPU.

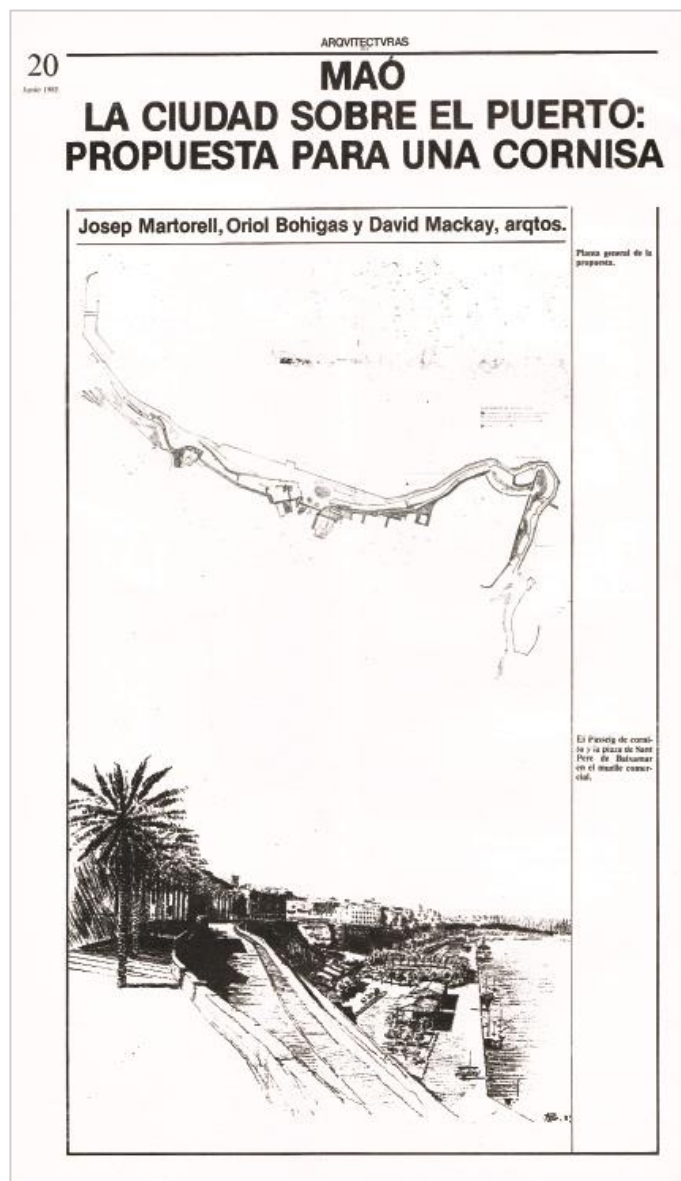
"Las ideas del prediseño y determinaciones formales en esa área son las siguientes:

- tratamiento del borde de la cornisa (de cotas entre los 18 m y 30 m.) para establecer en él, y en lo posible, un recorrido visual sobre el puerto e intentar abrir la ciudad sobre el puerto [...].

- tratamiento de los andenes junto al espejo de agua y las edificaciones inmediatas adosadas al acantilado para alcanzar una amplia gama de posibilidades de conexión entre la ciudad establecida en la cornisa y los muelles a pie de agua [...].

Según la propuesta, cornisa, muelles y conexiones entre una y otros deben constituir un todo homogéneo. No obstante, para mejor describirlas parece correcto analizarlas por separado [...]"¹⁰⁸

¹⁰⁷ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 204. Pàg. 422.*



68 Claret, Josep. Axonometria de la nova Rampa de l'Abundància. AMM

69, 70 Ródenas, Miguel. Projecte de la Duana. Arxiu Enric Taltavull

71 MBM, arqs. Propuesta para una cornisa. Arquitecturas Bis núm. 50..

¹⁰⁸ Martorell, Josep; Bohigas, Oriol; Mackay, David. Maó. *La Ciudad sobre el puerto: propuesta para una cornisa*. Arquitecturas BIS, núm. 50. Juny de 1985. Pàg. 22.

72 Cornisa portuària. 2014. Tram Sa Punta. Fotografia e l'autor.

73 MBM, arqs. Propuesta para una cornisa. Arquitecturas Bis nú. 50.. Tram Sa Punta.



A la memòria de la seva proposta, reproduïda al núm. 50 d'Arquitecturas BIS, MBM incideix en dos conceptes que entenem claus: la idea de "vora" ("tratamiento del borde"); i la necessitat de, en un context de globalitat, estudiar aquest límit amb una connotació: "*Parece correcto analizarlas por separado*". La vora té entitat pròpia. El port és una peça conjunta, escriu Martorell, però admet un projecte que lluirà una pròpia singularitat.

Efectivament, la proposta de Passeig de Cornisa, o "passeig marítim", com és conegut popularment a Maó, és una obra de recorreguts delicats, de ramificacions i petits desnivells precisos que pretén, més enllà d'urbanitzar una vora i generar una connexió de mobilitat que no existia, crear un espai. Un espai, un parc urbà, a la límit superior del port.

Amb una encertada interpretació de la lògica material local, però gens folkòrica, MBM farà servir murs de pedra seca, coronats per peces de marès de tall triangular, per generar petites davallades des del recorregut principal que busquen la seva millor adequació topogràfica darrera els magatzems de Baixamar. Racons enjardinats, connectats per expressives escales, també empedrades. Un recorregut intimista i d'un urbanisme molt personal, flanquejat per una successió de palmeres i faroles de globus blancs i rodons. Una repetició sense concessions pintoresques, que faran de la intervenció un projecte tant deliciosament estrany, com radicalment modern.

Modernitat ben entesa, sobre segles d'història. I, sobre tot, atenent a l'espectacle de la recreació sobre el port: els arquitectes proposen que es gaudeixi del recorregut sobre la cornisa; amb temps. Per això, des del pla de Sa Punta i fins arribar a l'Hospital Verge del Toro¹⁰⁹, per gaudir de la vista sobre el port, s'ha de deambular per una de les ramificacions topogràfiques del passeig, on s'hi troben

¹⁰⁹ *Atles del port de Maó. Volum 1, Catàleg. Veure Ref. 131. Pàg. 272.*

bancs i replans arbrats. Circulant per la via rodada principal i continua, la vorera és a l'interior del carrer.

La proposta, a més, garanteix noves connexions amb el moll: es construeixen noves escales públiques, darrera de l'antiga fàbrica de gas -ara ocupades per el conjunt d'apartaments del 225- i enllaça, amb una nova petita escala, amb la Costa d'en Reynés, a l'alçada del CAP Verge del Toro.

El projecte també comporta l'altra vessant de la Cornisa, des de Sant Francesc fins a Dalt Sant Joan (Fig. 74). Tot i la conservació del mateix esperit -petits descensos i recorreguts ramificats des d'un passeig principal- s'aprecia com la formalització última de l'obra, dirigida des dels mateixos SSTT municipals, no ofereix el mateix rigor conceptual: el coronament dels murets ja no és de marès, si no amorterat, i les palmeres.

Una barreja de contundents rampes i murs de formigó, alguns folrats d'aparell de pedra seca, acabats de fusta i expressives escales, també de formigó, que mostren el seu encofrat retallat, conforma el darrer conjunt d'accessos construïts des de la cornisa portuària per davallar al moll, des de Sant Francesc fins al peu de la Costa des Muret¹¹⁰. El conjunt, projectat per l'arquitecta Roser Román, és notable en l'esforç per l'arquitectura proposada, moderna i atenta als detalls, però es mostra relativament excessiva. Es planteja, però, com una davallada transversal; no pot ser longitudinal, com la seva veïna Costa de Ses Piques, fet aquest que obligarà a l'aprofitament màxim de l'espai disponible, fent i anar els trams de banda a banda, en un exercici plàstic destacable, no exempt d'una càrrega formal contundent.

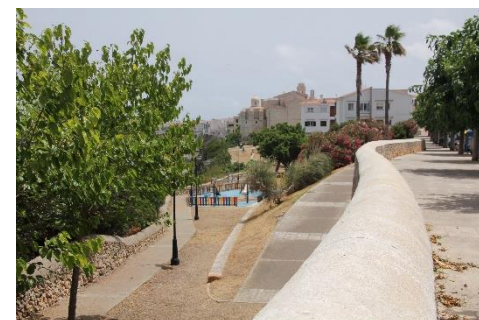
¹¹⁰ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 287. Pàg. 591.*

¹¹¹ *Ibidem. Veure Ref. 223. Pàg. 458.*

El marès i la pedra calissa blanca són també els elements que regeixen la intervenció d'Enric Serra, Lluís Vives i Jordi Cartagena per a la recuperació de les costes de la Consigna -o la Miranda-¹¹¹ i la Costa des General¹¹². Una derivada, als volts de 1987, de la idea que els co-redactors del Pla General de Maó de l'any anterior tenien per al port. Dues intervencions semblants, i ben mínimes. Gairebé dues operacions de neteja (Fig. 76). L'obra no consistirà més que en pavimentar de nou una petita franja adossada a les baranes emblancades. Les singularitats, ben poques: a la Miranda, el divertit joc amb els graons que giren entre els dos primers trams inclinats, mentre que a la Costa des General, una divertida grada, també de pedra calissa, que apuntala el muret d'arribada al moll i esdevenia, així, un lloc per seure i estar. També per beure, sortint dels bars i locals que, al mateix temps, apareixien a la zona.

L'encàrrec denota l'interès de l'Ajuntament per les seves vores portuàries; l'Ajuntament entén que les costes són també importants. Si es vol potenciar els nous molls - per cert, eixamplats i rehabilitats - cal facilitar les millors condicions per anar-hi. La intervenció a la Miranda s'havia de culminar amb la construcció d'un restaurant - mirador que aprofités el canvi de secció entre el pla de la Miranda i l'inici de la costa de la Consigna (Fig. 75). Amb l'arribada, així, de la plaça com a coberta, Jordi Cartagena proposava un edifici petit i modern que, evidenciant el moment arquitectònic, amb algunes concessions simbòliques pròpies del postmodernisme tant estès els anys 80, anunciava ja l'abandonament del moviment: les arquitectures de Bonell, Gil o Navarro Baldeweg ja eren aquí.

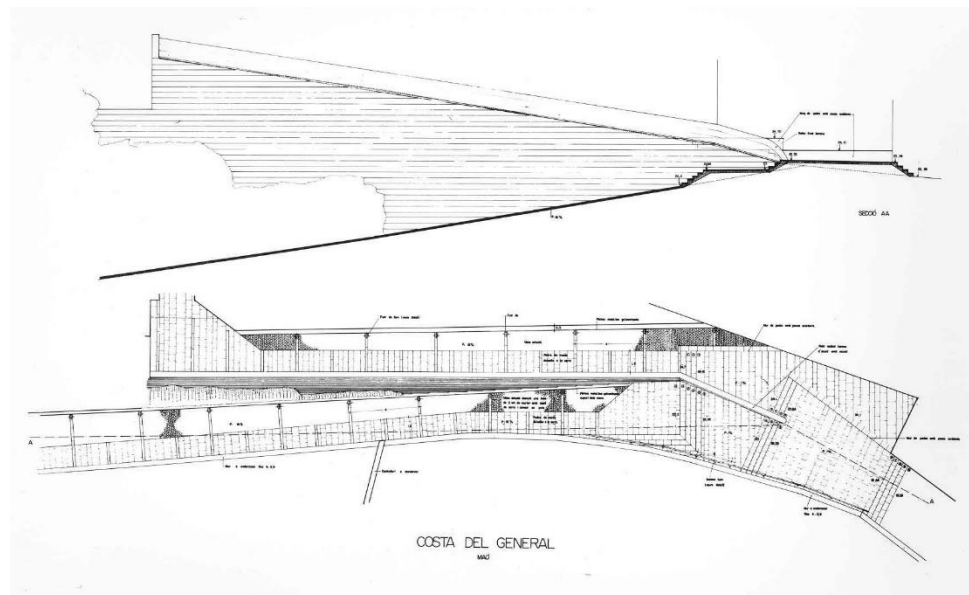
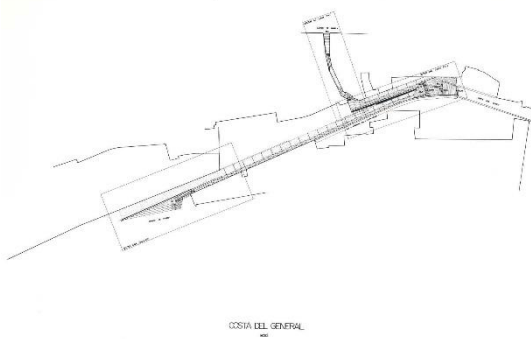
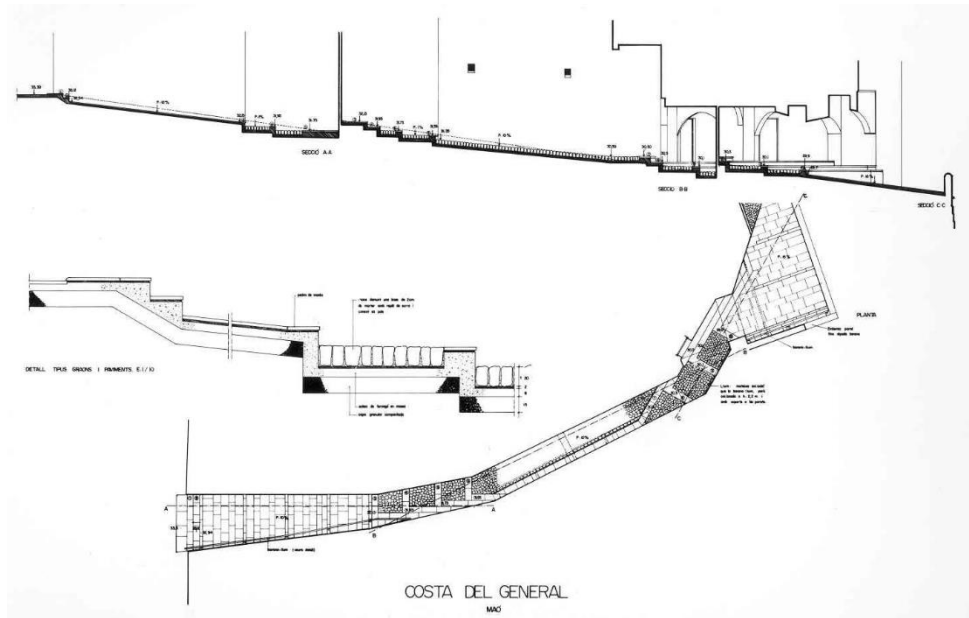
¹¹² *Ibidem. Veure Ref. 224. Pàg. 460.*



74 Cornisa portuària. 2016. Tram Dalt St. Joan. Fotografia e l'autor.

75 SVC arquitectes. Proposta de restaurant a la Miranda.

76 SVC arquitectes. Projecte per a la costa des General. 1989. Arxiu SVC arqs.



Amb el PGOUM aprovat, els molls eixamplats, el Passeig de Cornisa gairebé acabat, i tantes altres obres a Maó i el port, el restaurant de la Miranda, però, no s'acabà construir. "[...] Després de tanta i bona feina, just després dels Jocs de Barcelona del 92, l'energia, a Maó es va acabar. També hi va ajudar la crisi; però l'energia, es va acabar..."¹¹³.

L'energia bolcada entre 1983 i 1991 va ser tanta, que en va mancar, també, per aixecar un altre suggeridor edifici, un restaurant sobre el pla de Sa Punta de Cala Figuera, projectat per Anna Barceló i Nando Pons (Fig. 77). Estructura lleugera i delicada, gairebé una marquesina, que per la maqueta fotografiada al catàleg d'Arquitectures per a Maó, sembla que repliqui arquitectures com la proposada, els mateixos anys, per Carlos Ferrater per al Club Nàutic de l'Estartit.

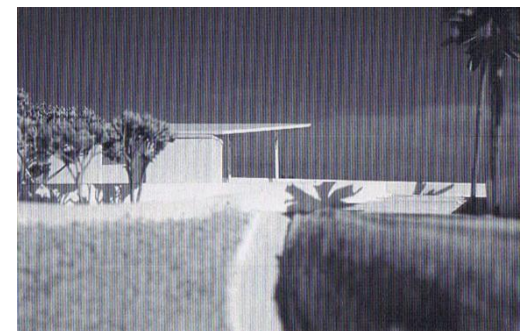
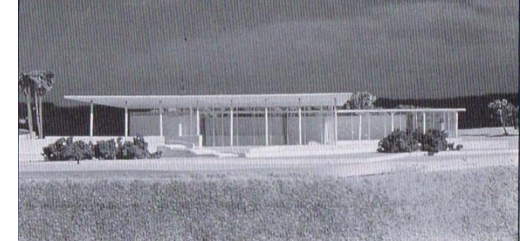
Aquesta zona del pla de Sa Punta va esdevenir sense desenvolupar, prou anys. Casino Marítim SA sembla que en va tenir prou amb l'ascensor, sense capacitat per abordar la segona clàusula del seu conveni municipal. Tampoc la van urbanitzar Vicenç Jordi i Enric Taltavull, com a peça associada al - també fracassat - hotel que, al solar del costat, havia de desenvolupar la societat Lombardos. Finalment, l'any 2014, amb l'ascensor ja construït i el panorama dels voltants, per tant, una mica més definit, la Regidora d'Urbanisme Ana Lía Noval, en col·laboració amb la Demarcació de Menorca del Col·legi d'Arquitectes, aprofitarà el sistema de concursos ràpids, d'idees, *Arquitectes en Acció*, per a llençar una enèsima iniciativa d'ordenació i urbanització de la zona. El pressupost d'obra, 40.000 €.

Tot un repte arquitectònic. Al concurs s'imposarà la proposta de l'arquitecta Elisabet Quintana, amb la superposició d'un ordre geomètric que vol portar el fet urbà, d'una manera màxima, al mirador (Fig. 78); la

proposta que obté la segona puntuació, de Lis Figueras i Toni Vidal, arquitectes, fa el recorregut invers (Fig. 79): una intervenció de mínims, just un encintat de formigó que condueix a una zona pavimentada, en convivència amb la massa arbustiva pre-existent. Un debat interessant sobre l'abast i articulació dels artificis que adulteren les vores. Cap de les dues, però, va ser la finalment construïda.

77 Pons, Nando i Barceló, Anna. Restaurant a Sa Punta. Arquitectures per a Maó

78, 79 Concurs per a Sa Punta. Propostes d'Elisabet Quintana (Guanyadora, Esq) i Lis Figueras i Toni Vidal, (2on classificat. Dreta)



¹¹³ Entrevista a Enric Serra, Lluís Vives i Jordi Cartagena, Serra-Vives-Cartagena, Arquitectes. Barcelona, 24 d'Abril de 2018.

ARTIFICIS. Noves vores, fortaleces i recintes

L'illa Pinto, avui integrada a l'Estació Naval i part de l'arsenal britànic del XVII, no era com és. Era més petita i arrodonida, i estava totalment exempta de la vora. Era, per tant, una illa de ple dret. És conformada com la coneixem, perquè els britànics la van redefinir. Consumat el trasllat del primigeni arsenal de la riba Sud, als peus del Castell de Maó, a l'illa del davant i la riba Nord, la Royal Navy necessitava optimitzar la superfície d'atracament.

El port de Maó era la base de la seva flota al Mediterrani Occidental i, en conseqüència, requeria reparar i deixar a punt el màxim número d'embarcacions en el mínim temps possible: netejar, calafatejar el casc, etc. Per a fer-ho, els vaixells s'han de varar; això és, tombar d'un costat, actuar en la meitat del casc, girar-los d'eslora, i reproduir l'operació. Amb els vaixells amarrats en punta al moll, això es fa molt complicat, perquè s'ha d'actuar des d'una altra embarcació; amb els vaixells amarrats longitudinalment, es consumeix molta longitud de moll, que no permetia allotjar els que no eren tractats. Solució: aprofitar el perímetre de l'illa Pinto -anomenada pels britànics *Saffron Island*-, geometritzar-la amb una figura hexagonal, optimitzant-la, i poder varar així 6 vaixells alhora, que no interrompen l'operativa de la resta de bots de l'arsenal, als molls de la riba¹. Un projecte enginyós de l'Oficial Naval Milbourne Marsh, de l'any 1764² (Fig. 2). Un artifici d'enorme precisió.

L'ARTIFICI, OBJECTE DE PROJECTE

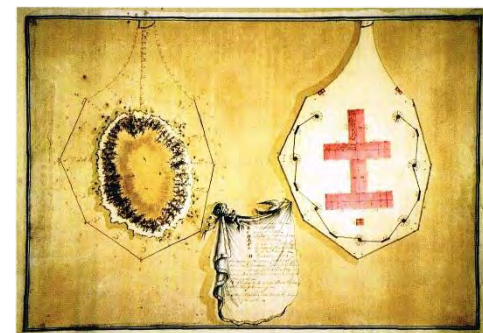
La transformació artificial de vores, illes i penínsules ha estat recurrent en la conformació del port rebut fins avui. El port, contínuament, ha estat eixamplat, retallat, perfilat. Una successió d'artificis, en forma de molls, però també de

fortaleses i altres perfils construïts que configuren el port que físicament podem apreciar avui.

Més enllà de la transformació poligonal de l'illa Pinto que hem avançat, amb la seva configuració poligonal a partir de la redefinició del seu perímetre, i rebaixant l'enorme penya central que l'ocupava, la implementació de l'artifici derivat de l'entrada en funcionament de l'Arsenal britànic comporta, abans, refer artificialment el moll de la Riba Sud.

Tot i que l'interès comercial de l'Armada Britànica pel port de Maó es remunta al segle anterior, 1621 (Fornals, 2010), és sabut que l'ocupació de l'illa en virtut d'un interès militar, amb el port com a seu de la Base Naval de la Royal Navy al Mediterrani, no arrenca fins el 1708, atacs al Castell de Sant Felip i al fort de Fornells inclosos. El que avui coneixem com a Moll de Ponent es comença a eixamplar set anys després, el 1715, per a desenvolupar les feines de carenat dels vaixells. *"Baker, una vez aprobado su proyecto por el Navy Board, inició la prolongación del muelle, de 600 pies -184 m- a 1.400 pies -390 m-, y dobló su anchura excavando treinta pies -8.35 m- en el peñal inmediato, debajo de la villa, ampliando el muelle hacia el puerto, permitiendo así que los navíos del segundo orden pudieran aproximarse al muelle, donde la sonda marcaba seis pies, 1.67 m. A esa profundidad se construyó una plataforma, con grandes piedras de 2 o 6 toneladas, sobre las que los albañiles construyeron una pared de piedra a una altura de 5 pies -1,4 m- como límite del muelle"*³.

Molls, pedres, plataformes. Com segueix documentant Fornals, la construcció d'un moll que permetia l'atracament de 16 vaixells en línia i 9 d'eslora menor que, contínuament, empraven els serveis de la infraestructura; segons l'autor, l'any 1745 ja s'hi atracaven 34 vaixells. L'esquadra britànica agafava rellevància: els molls requerien d'ampliació i millores i, aquestes, una vegada executades,



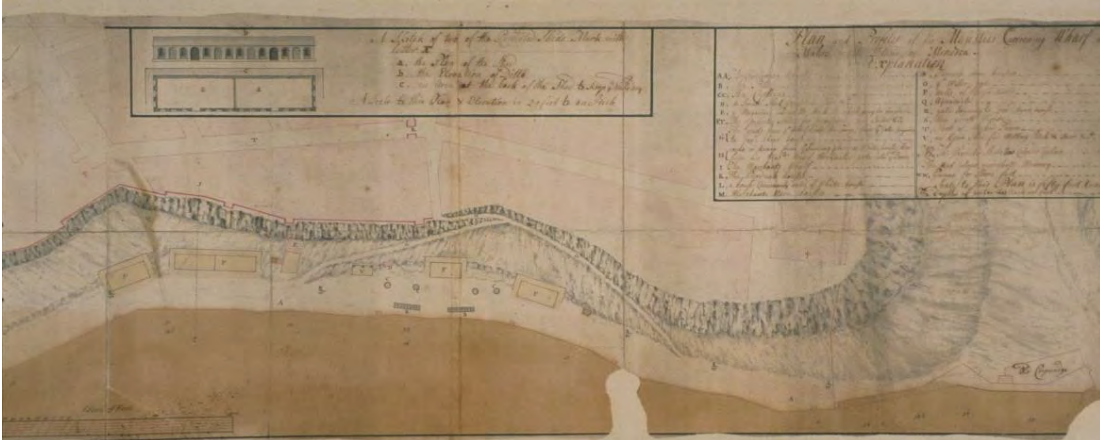
1 Vista de la Base Naval. Public Record Office

2 Milbourne Marsh, projecte. A Fornals, Francisco. *La Base Naval del Puerto de Mahón*.

¹ Entrevista a José Ignacio Seguí Chinchilla. Maó, 6 d'Agost de 2014.

² Fornals Villalonga, Francisco. *La Base Naval del Puerto de Mahón*. Maó: Ed. Consorcio del Museo Militar de Menorca. 2010.

³ Fornals Villalonga, Francisco. 2010. *Op. Cit.* Pàg. 32



otras maniobras últimamente construidas por los ingleses (1760-1769)⁶ (Fig. 4), l'autor ens explica detalladament la construcció d'aquesta artificialitat: "La Isla de Pinte era inútil; pero se extendió ácia el Norte, comunicandose por un Puente de madera, por bajo del qual solo cabe una lancha, que demuestra la letra A; y han construido recientemente muchos almacenes, y otras maniobras para carenar cinco navios à un tiempo, lo que demuestra la letra B. Otra para desarbolarlos, como lo indica la letra C".

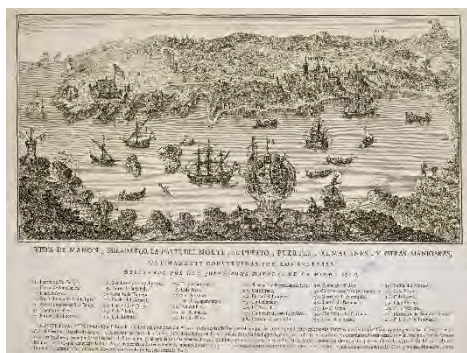
potenciaven les capacitats operatives de l'armada. A més, segons documenta Alemany, a terra, al mateix moll de ponent, s'hi van construir les dependències de suport necessàries, com fons de pa pels mariners, dipòsits i habitatges per als operaris de la drassana⁴. El pas definitiu es produeix el 1763, després de l'inici de la segona dominació, conclòs el domini francès.

"Después de la Guerra de los Siete Años, [...] se hizo mucho para mejorar los servicios del arsenal, y gran parte se aprecia aún hoy [...] La mayor empresa fue la llevada a cabo en la Isla Saffron -Pinto-, que permitió que todos los Servicios que estaban en el muelle de poniente de la orilla sur del puerto se trasladaran a la orilla Norte. Fue la obra proyectada por Millbourne Marsh, el Oficial Naval de Menorca, cuya propuesta fue estimada en 6.348 libras esterlines, aceptada por el Navy Board en 1764. La isla Saffron hasta entonces fue un islote rocoso, a poca distancia de la orilla Norte. [...] A principios de 1774, el proyecto de la isla Saffron estaba casi acabado, la isla nivelada y unida por un puente"⁵. Perfecta crònica de Fornals.

A la carta nàutica de José Pons, *Vista de Mahón, Mirada por la parte del Norte, su puerto, Fuertes, almacenes, y*

Regularitzada i anivellada l'illa i construït el rellotge que n'ocupava la centralitat, els magatzems en forma de doble T vindrien després. Magatzems, quaters per allotjar la marineria, cases per als oficials, o sales per als artificers, que trobem documentats en un preciós dibuix dels enginyers de la Royal Navy que custodia la Public Record Office britànica. Un dels magatzems, conformat per tres crugies paral·leles, era la drassana principal. De planta i secció gairebé basilicals, i una sola coberta, Pablo de la Fuente el defineix com un "edifici arquitectònicament mucho más acorde con las atarazanas mediterráneas que con los arsenales metropolitanos británicos"⁷. Anys després, però, donarà lloc a la deliciosa habilitació, per l'Armada Espanyola, de l'església de -l'avui- Estació Naval. Una mostra de com només el revestiment interior pot generar espai; revestiments prims, no estructurals. Una apropiació de la lògica d'un espai per un altre que la disfressa; la distorsiona. L'arquitectura, com una escenografia interior. Una agradable falsedat: una arquitectura dins d'una altra. Ple artifici (Fig. 6-8).

Paral·lelament, un altre definia el perímetre de l'Arsenal. Parlem de la tanca que l'envoltava i en garantia la seguretat interior com a instal·lació militar. Un perímetre que es manté



3 Arsenal Britànic al Moll de Ponent. Public Record Office

4 Pons, José. *Vista de Mahón...* Biblioteca Digital Hispánica

5 Escribano, Librería de. *Última vista del Castillo de San Felipe...* Biblioteca Digital Hispánica

⁴ Alemany, Joan. *Los grandes puertos de Las Baleares En El Siglo XXI: Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa, La Savina*. Palma. Autoritat Portuària de Balears. Lunwerg, 2001.

⁵ Fornals Villalonga, Francisco. 2010. *Op. Cit.* Pàg. 37-38

⁶ Pons, José. *Vista de Mahón, Mirada por la parte del Norte, su puerto, Fuertes, almacenes, y otras maniobras últimamente construidas por los ingleses*. 1760-1769. Biblioteca Digital Hispánica.

⁷ De la Fuente, Pablo. "El arsenal británico de Mahón". *A Guerra i Pau*, núm. 21. 2013. Pàg 53



més o menys inalterat des de l'inici de l'Arsenal fins finals del s. XIX, i que creixerà de manera important entre 1915 i 1918, quan s'estableix la Base Naval, com grafia el mateix Fomals. Una tanca, ben emblancada i, ahora, ben protagonista en les múltiples marines de Font i Vidal. De fet, el pintor maonès la fa servir a la seva sèrie de marines i gravats *Panorama del Puerto y Ciudad de Mahón. Del natural* com l'element que puntua i qualifica les seves vistes en primer terme.

La construcció d'aquest tipus d'artificis s'intensifica des de finals del segle XVIII i, especialment, al segle XIX, quan el port ja disposarà de la Junta de Obras del Puerto, una comissió encarregada de dirigir i coordinar, de manera específica, l'adequació dels molls. Una d'aquestes intervencions més curioses la trobem documentada a *Ultima vista del castillo de S. Felipe y Mahon con la salida de los Ingleses, el Desembarco, Campo de los Franceses y Nuevas Disposiciones, segun ultimas Noticias Espresadas en las Gazetas de Madrid*, de la Librería de Escribano (Madrid)⁸, d'una data aproximada entre 1780 i 1789, segons la font. Segurament, la procedència del do-

cument, una carta espanyola, ens fa pensar en la seva redacció després de la presa de 1782 pel Duc de Crillon.

Al gravat, una mena de perspectiva general del port a vista d'ocell, hi trobem la cadena, física, que s'ha construït entre la punta de Cala Felipet, a l'extrem de la península que allotjarà el Llatzeret, i Cala Pedrera. Un element que tanca, literalment, quelcom tant poc concret com la massa d'aigua de la boca d'un port.

Un dels primers projectes que tenim documentats de la Junta de Obras del Puerto és, precisament, el "*Proyecto de renovación de cadenas y muerto*", d'Honorato Manera, de l'any 1875. Són moments en que documentem com es comença a intervenir, de manera molt activa, en l'adequació del port com a element logístic. S'hi actua amb totes les capacitats tècniques del moment, per fer del port un espai plenament operatiu. Els vaixells són cada vegada més grans, i farà falta més calat.

Per això, a finals del segle XIX, podem trobar la documentació dels primers projectes de dragat del port. Una operació que s'ha repetit, periòdicament, des de



6 Magatzems de la base, avui capella. Detall. Public Record Office

7,8 Imatges exterior i interior de la capella de la Base naval. Fotografies de l'autor

9 Font i Vidal. *Panorama del puerto y Ciudad de Mahón*. Col. Hdez. Sanz- Hdez. Mora. Centre d'Art Ca n'Oliver, Maó.

⁸ Escribano, Librería de. *Ultima vista del castillo de S. Felipe y Mahon con la salida de los Ingleses, el Desembarco, Campo de los Franceses y Nuevas*

Disposiciones, segun ultimas Noticias Espresadas en las Gazetas de Madrid. 1780-1789. Biblioteca Digital Hispánica.



10 Manera, Honorato. *Proyecto de Limpia del Puerto de Mahón*. 1879. Plànol general. Col. Benjamí Carreras.

11 Gilabert, Javier. *Diari Menorca*. Edició digital del 14 de gener de 2016.

llavors, fins el darrer de 2014, com hem exposat als primers capítols, ben polèmics. “[...] De dragats se n’han fet molts. A la zona polèmica, contaminada, que jo recordi, se n’han fet quatre. Ningú deia res, llavors. Després, però, va sortir una normativa europea. Els dragats de fa vint anys eren iguals, més contaminants que ara, fins i tot. I s’abocaven al mateix lloc, davant de Rafalet. Sorpren que sigui ara quan els pescadors es queixin per primera vegada; però és millor així. Està bé que s’ho estudiïn, i s’ho mirin; que siguem més exigents en les garanties dels mediambientals dels dragats, avui⁹. Amb aquesta contundència, ens posava en situació l’Octubre de 2013 Benjamí Carreras, tècnic d’Autoritat Portuària de Balears a Maó durant més de 40 anys.

Així, trobem el “*Proyecto de Limpia del Puerto de Mahón*”, signat per l’enginyer Honorato Manera, de 1879¹⁰ (Fig. 10); o el “*Proyecto de Dragado del Puerto de Mahón*”, de Bernardo Calvet, enginyer de 1916, expedient d’obres que necessitarà de fins a dos projectes reformats. “*El segundo*

Proyecto reformado de Dragado del Puerto de Mahón”¹¹, serà signat per l’enginyer Eusebio Pascual. Culmina l’antiga trilogia sobre la qüestió del dragat al port de Maó “*El Proyecto de Habilitación del Puerto para Amarraderos de Grandes Buques*”¹², redactat per l’enginyer menorquí Juan Seguí. Aquest és un projecte que tindrà continuïtat entre la II República i la Dictadura, d’enorme complexitat i que, amb la necessitat de dos projectes reformats redactats per el mateix Seguí, s’iniciarà l’any 1932, i es finalitzarà l’any 1944.

Aquesta trilogia de projectes sobre allò gairebé invisible del port, la seva batimetria o fondària, ens conviden a pensar que aquesta vall urbana i marítima és un lloc, alhora, de màxima precisió. Amb l’excepció de l’acció performativa dels britànics a l’Illa Pinto, per optimitzar un arsenal llavors en expansió, fins l’arribada de Manera, Calvet, Pascual o Seguí, sabem del port com d’un lloc de confluència de vaixells, batalles, preses de castells i altres avatars que poden arribar a configurar una imatge romàntica, fins i tot bucòlica, del que havia d’arribar a ser el port. Les representacions fins i tot costumistes de Chiesa, Font i Vidal o Schranz podrien donar peu a aquesta interpretació. Però el port deixava enrere la seva exclusiva dimensió militar. Començava a entendre’s, i a ser exigít, com una autèntica infraestructura. Una infraestructura civil.

“[...] El tràfic marítim té ja certa regularitat i el 1868 es disposa d’un correu a vapor cada dimecres horabaixa; ja el 1854 s’havien establert línies de vapors entre Barcelona-Alcúdia-Maó i Maó-Palma. [...] Per això hi ha certa alarma quan, en promulgar-se la Llei de ports de 1880, no es classifica el port de Maó com a d’interès general, circumstància que mou les autoritats locals a interessar aquesta declaració, amb l’exposició que el port ja

⁹ Entrevista a Benjamí Carreras Font. Topògraf dels SSTT del Grupo de Puertos de Baleares, delegació de Maó, primer, i d’Autoritat Portuària de Balears, Delegació de Maó, després. 1965 circa - 2010 circa. Maó, Octubre de 2013.

¹⁰ *Atles del port de Maó. Volum 1*. Catàleg. Veure Ref. 51. Pàg. 174.

¹¹ *Ibidem*. Veure Ref. 90. Pàg. 202.

¹² *Ibidem*. Veure Ref. 106. Pàg. 226.

Oceana rechaza el nuevo dragado, que solo evita el vertido del 12% de los lodos

Los ecologistas revelan que el proyecto prevé volver al mar el 88% del fango exhumado. Manifiestan su oposición y demandan la «insostenible» reducción de la contaminación en los últimos análisis

14 de octubre | 16:01 (2014)



Los ecologistas creen que el movimiento de los barcos no puede haber hecho disminuir la contaminación

15 de octubre | 14:05

Las medidas introducidas por la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) en el proyecto de dragado del puerto de Maó no son suficientes para Oceana. La organización ecologista internacional dirigida por Xavier Pastor mantiene su rechazo frontal a pesar de acercamiento de gestiones intentando por el momento, que finalmente ha accedido a no vertir al mar los lodos con mayor concentración de contaminantes.

Según reveló ayer Oceana en un comunicado, el nuevo proyecto de la APB solo evitará el vertido a una única planta de San Lluís del 12 por ciento del fango extraído, que será trasladado al vertedero de Es Mèia. El 88 por ciento seguirá el

disposava de prop de cinc mil metres lineals de molls i d'un llatzeret, petició que prospera [...]"¹³. Rafael Soler Gayà, una vegada més, clarivident.

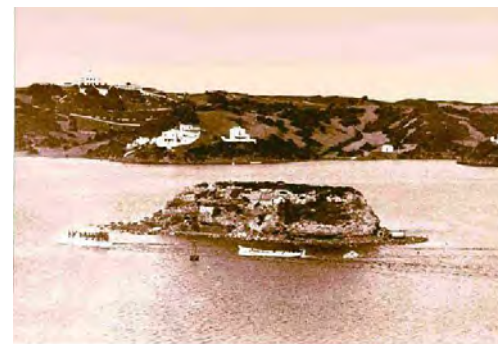
De la mateixa manera que avui puguem entendre un aeroport, o una autopista, el port venia a dotar-se de tot el que una infraestructura amb mínims -o òptims- estàndards operatius requereix. I el cos d'enginyers així ho entenia. Com documenta el mateix Soler Gayà, organitzat al voltant d'una institució civil com la Direcció de Obras Públicas, mitjançant el RD de 24 de Desembre de 1857, al servei d'un altre cos civil com la Junta de Obras del Puerto, constituïda amb l'empenta de la primera Ley de Puertos, de 1880. Aquests primers projectes de dragat i neteja destaquen per les precises seccions transversals del port que, una darrera l'altra, successivament, acrediten la secció batimètrica a retallar. Fins arribar a un projecte, en principi derivat del d'"*Amarradero de Grandes Buques*", de Seguí, com serà el "*Proyecto de Voladura de la Isla de las Ratas*"¹⁴, 1934-1936, del mateix autor. En aquest projecte, el sector tramat a desmuntar, de les seccions, emergeix de l'aigua: serà terra emergent la que desapareixerà.

Un aixecament topogràfic perfecte, per facetes successives d'una illa que s'ha perdut, i que es trobava compresa entre l'Illa del Rei i Repòs del Rei de la Riba Sud, en una aproximada diagonal en direcció cap a la Cala del Fonduco. Però el projecte de Seguí comportava també l'ampliació de molls i guanyar, artificialment, terreny al mar. Petites operacions d'aquest tipus s'havien desenvolupat el darrer terç del segle XIX. Operacions en les que la creació del servei d'Obras Públicas a l'Estat, l'any 1847, primer; l'ordenació legal dels ports mitjançant RD de 14 de Novembre de 1849¹⁵ en segon terme; i el RD de 17 de

Desembre de 1851¹⁶, després, suposaran una empenta important: "[...] El port mereix una especial atenció d'Obras Públicas a partir de 1863, en el qual comença el condicionament de molls i andanes de llevant fins a la consigna i la duana amb caire de pedra picada; aquesta reforma i ampliació dels molls va continuar de 1870 a 1888, en què es guanyen espais al mar per donar una amplada al moll o andana de cinc a deu metres en un longitud de molls de ribera, aleshores extraordinària i no vista a altres ports, d'uns tres quilòmetres, de de la Costa de Cala Figuera fins a la colàrsega. [...] Un port dotat d'una inusual longitud de molls, i en gran part, donada la seva antiguitat i gènesi, en precari estat [...]"¹⁷.

Efectivament, els molls s'havien anat consolidant i perfilant des de 1708, amb la primera dominació britànica que instal·la les seves drassanes a la Riba Sud, en el que avui coneixem com Moll de Ponent, sota el Castell de Maó i en direcció cap a la Costa des Muret. La posada en marxa de *La Industrial Mahonesa*¹⁸, l'any 1856 (Fig. 13), portà associat, en la mateixa operació, el reblert de terres del fons de Cala Figuera per a ubicar-hi la fàbrica, a peu de moll: la matèria primera i el gènere que en sortia -teixits de cotó- ho havien de tenir fàcil per descarregar i carregar als vaixells. D'una altra manera, carregar carruatges fins al penya-segat, en una època en que encara no disposàvem de vehicles amb motor d'explosió, no semblava, certament el més òptim des d'un punt de vista industrial.

Un primer gran artifici de rebliment que, juntament amb el mateix edifici industrial, es mostrarà a la rebuda d'Alfons XII pintada per Joan Font i Vidal. El pintor maonès representa com a l'any 1877 els molls estaven força definits des l'Abundància, fins a Cala Figuera on, en prou bon estat, al



12 Illa de les Rates. 1930 circa. Arxiu Sturla

13 Font i Vidal, Josep. *La Industrial Mahonesa*. 1870 circa.

¹³ Soler Gayà, Rafael. *Crònica dels ports balears*. 2004. Palma de Mallorca: Edicions Documenta Balear. Pàg 140.

¹⁴ *Atles del port de Maó. Volum 1*. Catàleg. Veure Ref. 106. Pàg. 226.

¹⁵ Soler Gayà, Rafael. 2004. Op. Cit. Pàgs. 139-140.

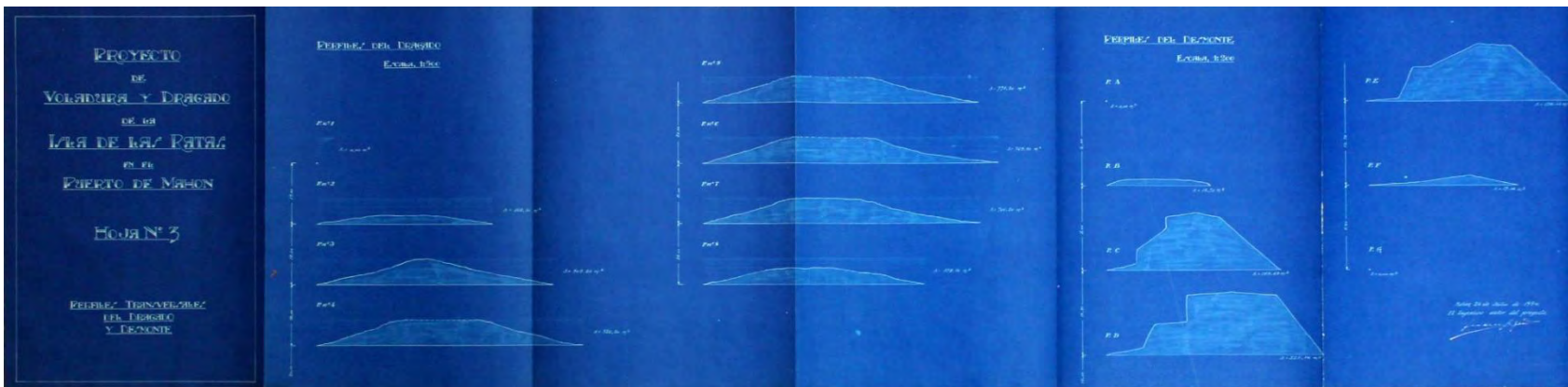
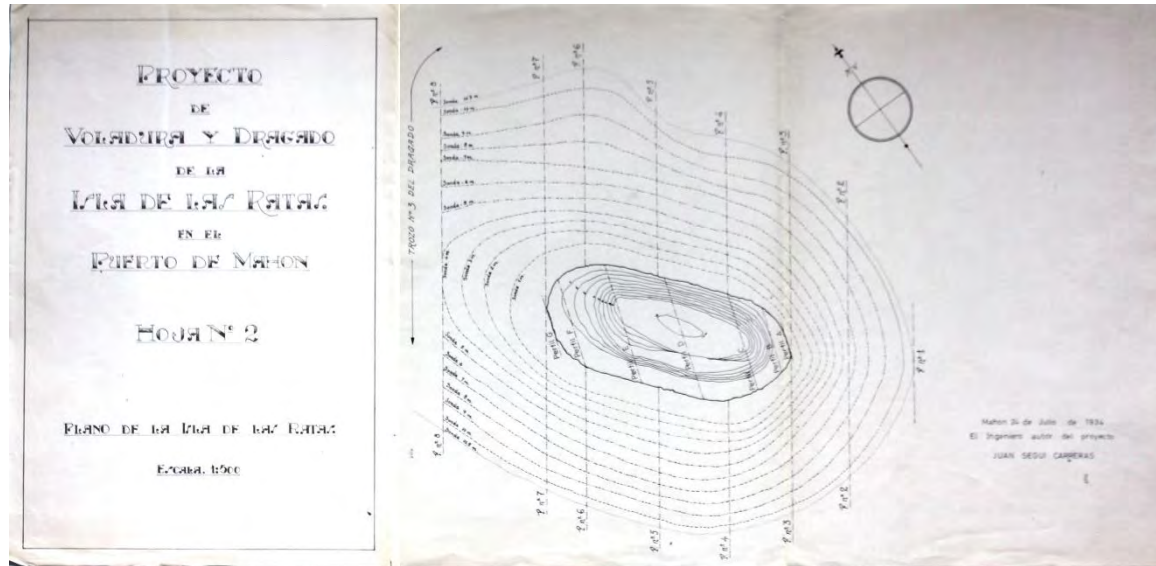
¹⁶ Alemany, Joan. 2001. Op. Cit.

¹⁷ Soler Gayà, Rafael. 2004. Op. Cit. Pàgs. 139-140.

¹⁸ *Atles del port de Maó. Volum 1*. Catàleg. Veure Ref. 44. Pàg. 144.

14 Juan Seguí. *Proyecto de Voladura y Dragado de la Isla de las Ratas. Hoja 2.* Col. Benjami Carreras

15 Juan Seguí. *Proyecto de Voladura y Dragado de la Isla de las Ratas. Hoja 3.* Arxiu Autoritat Històric d'APB- Maó.



manco, per rebre una Majestat tant important: el pali real de benvinguda es situa al Moll de Llevant, tombant des de l'extrem de Sa Punta cap a la Cala. Amb pintures contemporànies del mateix Font veiem com, en canvi, altres zones del port, com el Moll d'en Pons s'assemblaven més a la condició de rocalla, sense un moll perfilat.

Gairebé 30 anys després, el 1905, es produiria un dels artificis més determinants de la configuració física del port, el Canal del Llatzeret¹⁹ (Fig. 16): el tall de l'istme que cosia la -fins llavors- península del Llatzeret²⁰, que havia estat construït un segle abans, entre 1786 i 1817 pels enginyers Francisco Fdez. de Angulo i Manuel Pueyo. L'operativitat del Llatzeret, prèvia al Canal en gairebé un segle, no serà una qüestió menor. El canal no es construeix per aïllar, encara més, l'hospital de quarantena que representa la instal·lació de la -des de 1905- nova illa portuària, com sovint es presenta incorporat a l'imaginari popular. El canal serà necessari per a garantir un accés més abrigat, per mar, fins a Cala Teulera i el moll de desembarcament de la Fortalesa de la Mola²¹. A la Fortalesa, finalitzada només escassos 45 anys abans, s'hi arribava per mar. El camí de terra que volta la riba passant per Sant Antoni, avui una carretera asfaltada, amb carruatges o a peu, era feixuc i extraordinàriament lent respecte el creuament per mar. I traslladar la tropa de servei en botes comportava voltar la península del Llatzeret fins gairebé la boca del port, un punt força exposat pels vents de llevant i xaloc²². S'imposava un *by pass*, i aquest va ser el Canal.

Una autèntica obra d'enginyeria, amb dinamita, i pic i pala, que genera una illa de bell nou. Una obra de buidat, precisa, que, malgrat els esforços de recerca, no s'ha pogut documentar gràficament, més enllà del testimoni valuósíssim de les fotografies de l'Arxiu Sturla. Dos molls per gravetat, perfectament rectilinis, en un canal de 20 m

d'amplada, 145 m de llargada, i 3.163 m² de làmina d'aigua.

En sentit invers, l'any 1929, omplint i consolidant ferss sobre l'aigua, documentem el projecte de Pont de Sa Colàrsega, també signat per l'enginyer Juan Seguí. El mateix autor de la primera obra de consolidació de ferss i ampliació del molls de la que en tenim testimoni, com és el "*Proyecto de Ensanche del Muelle de Poniente*"²³, de 1932 (Fig.18). Un projecte de petit eixamplament de molls, per gravetat, davant dels magatzems que s'entreguen a la Costa des Muret. Al mateix any, l'ambiciós projecte d'"Habilitación del Puerto para Amarraderos de Grandes Buques", 1932-1944, a més d'anticipat la voladura de l'illa de les rates, que seria objecte finalment d'una separata pròpia, suposa, a la fi, la construcció d'un gran i nou moll.

Dotze anys abans de que s'iniciïn les obres de la Costa de Ses Voltes, als peus de l'encara Costa de l'Abundància i del mariner barri de Sant Pere, el projecte de Seguí proposarà reomplir la petita cala existent als peus de la Costa de la Consigna i la zona on avui hi trobem el Cafè La Marina. Aquesta intervenció consisteix en el primer gran emplenat de terres per a operativitat marítima comercial, després de l'industrial de Cala Figuera, i deixant de banda els enumerats d'origen militar a l'arsenal britànic de la Riba Nord i l'Illa Pinto. Un enorme reblert de terres, amb molls per gravetat, que permetrà regularitzar la zona i, a Llevant de l'edifici de la Duana, habilitar una gran esplanada. Un nou artifici, que revolucionarà l'arribada als molls de la ciutat, tot configurant de nou una vasta superfície de 5.780 m².

Una plataforma que permetrà, així, redefinir l'espai urbà d'arribada a Baixamar: no s'entendrà el projecte de la nova costa de Ses Voltes, que Femenias comença a cuinar molt



¹⁹ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 82. Pàg. 194.*

²⁰ *Ibidem. Veure Ref. 27. Pàg. 106.*

²¹ *Ibidem. Veure Ref. 42. Pàg. 132.*

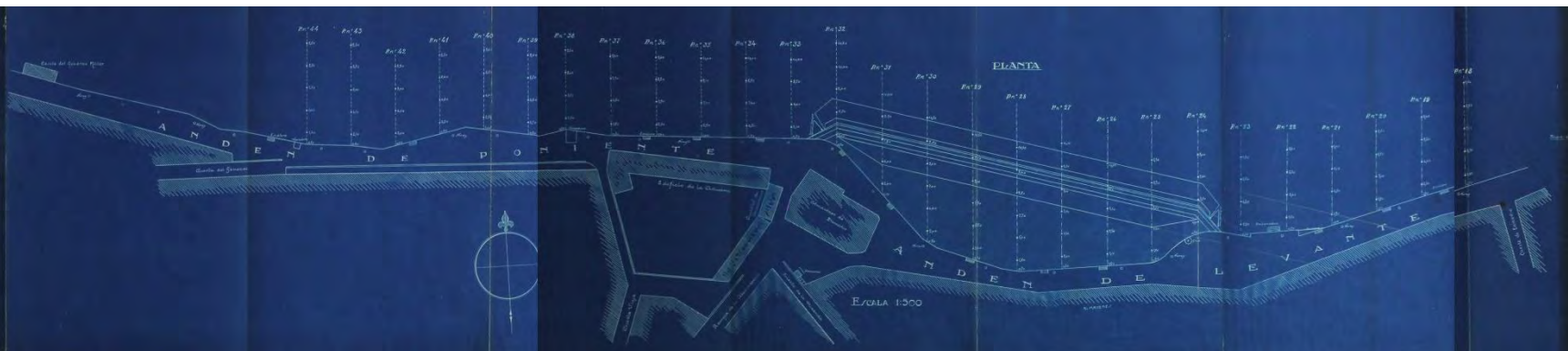
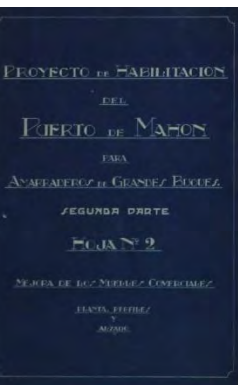
²² Entrevista a José Ignacio Seguí Chinchilla. Maó, 6 d'Agost de 2014.

²³ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 107. Pàg. 230*

16 Obertura del Canal del Llatzeret. 1905 circa. Arxiu Sturla.

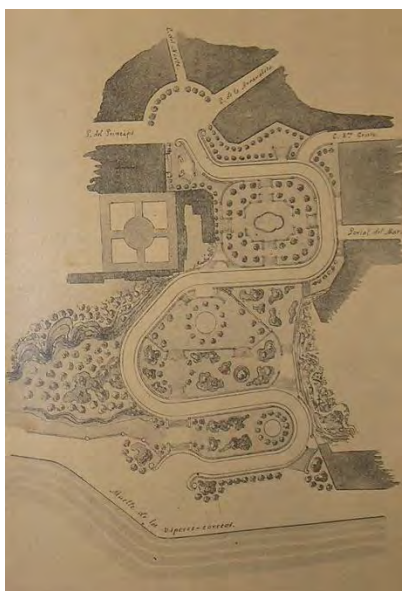
17 Imatge del port comercial o pla de Baixamar. 1955 circa. Arxiu Sturla

18 Juan Seguí. *Proyecto de Ensanche del muelle de poniente.*, Detall. 1932. AHAPB - Maó.



19 Juan Seguí. *Proyecto de Habilitación del puerto de Mahón como amarradero de grandes buques*. 1932-1944. AHAPB.

20 Avantprojecte per a la Rampa de l'Abundància. Francesc Femenías, 1911-14. Arxiu Alfons Méndez.



abans de la guerra²⁴, sense les capacitats que oferirà la nova arribada. Dos projectes, nova costa i nou gran moll comercial, que no es poden entendre per separat. Sense anar més lluny, Claret no només partirà, l'any 1942, dels esbossos de Femenías de 1914 (Fig. 20), si no que tindrà al seu abast l'aixecament topogràfic que realitzarà la Junta de Obras del Puerto l'any 1934. La nova plataforma perseguirà disposar d'un àmbit suficient per a la construcció d'una estació marítima. L'avió de passatgers no és encara una opció, i la comunicació amb Palma i Barcelona és cada vegada més intensa i necessària. Cal dotar aquesta nova fluència de la infraestructura necessària.

Sobre aquesta plataforma projectada per Seguí (Fig. 19) s'hi bastirà un magatzem de suport a l'activitat comercial, de planta i secció basilicals, amb una estructura sorprenentment de murs de càrrega, atesa l'època que corria en construir-se, mitjans dels anys quaranta. A Maó ja hi havia exemples d'arquitectures lleugeres i porticades

²⁴ Entrevista a Joan J. Gomila, arquitecte. Maó, Octubre de 2013. El mateix autor recull el primer plantejament de Femenías, de 1914, a partir del que treballarà Claret, a

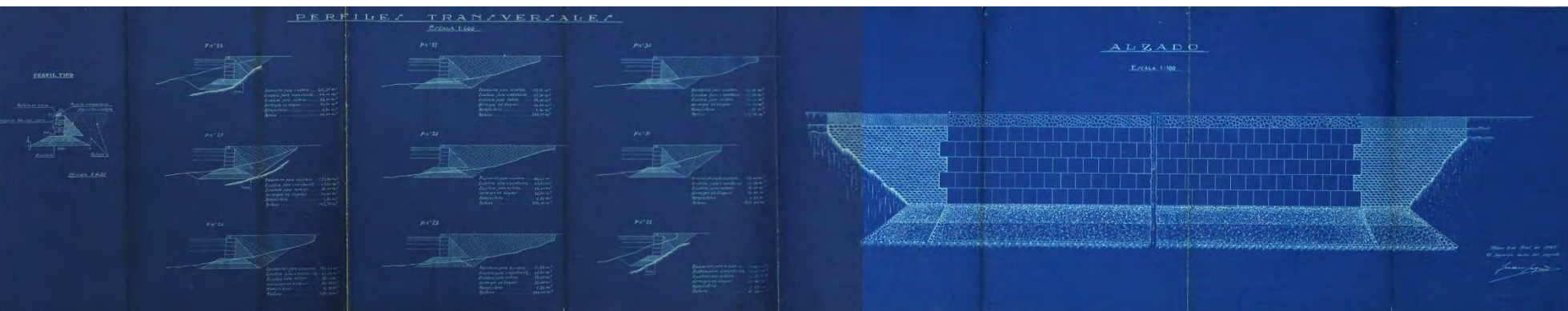
Gomila, Joan J. *Menorca. Guia d'arquitectura*. 1998. Maó: Col·legi d'Arquitectes de les Illes Balears. Pàg. 93

de grans llums, com la Fàbrica de Gomes de Can Codina, construïda l'any 1918 pel mateix Francesc Femenías. Aquest magatzem servirà a Rafael Soler de preexistència sobre la que construir la primera estació marítima del port, a peu del moll que rebrà el "correu"²⁵ (Fig. 17). Un edifici sense pretensions, amb una ampliació que no serà la més encertada, i que trencarà l'harmonia formal de l'original. Trets de modernitat tècnica, sobreposats sobre un edifici de lògica murària i diafragmàtica.

Però amb això no n'hi haurà prou. El moll comercial és encara insuficient. I entre 1968 i 1974 s'escometrà la primera ampliació del gran moll comercial començat per Seguí. Rafael Soler projectarà "*El proyecto de ampliación del muelle comercial de Mahón*"²⁶, una petita operació d'extensió de l'anterior - 741 m² -, de geometria propera a la triangular, en planta, que representarà un canvi de paradigma tècnic, al port. Per primera vegada es deixaran de banda els molls per gravetat; Soler Gayá introduirà la llosa volada sobre el mar, que comportarà l'ús per primer

²⁵ *Atles del port de Maó*. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 150. Pàg. 314

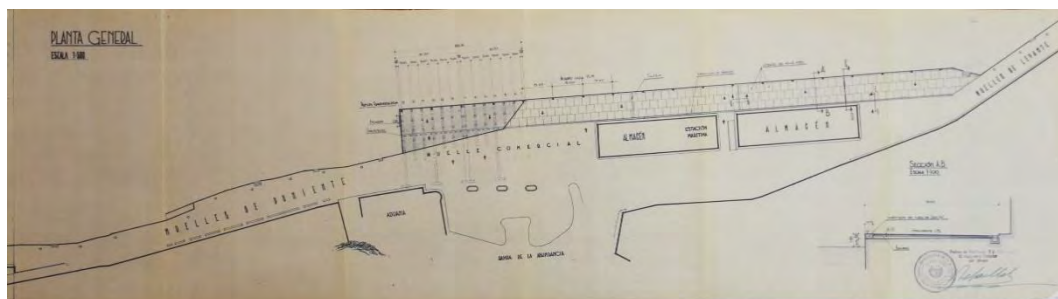
²⁶ *Atles del port de Maó*. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 173. Pàg. 358



cop del sistema de pilons, que restaran envoltats d'aigua sota el pla de formigó (Fig. 21 i 22).

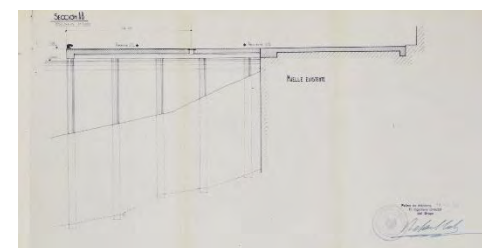
El projecte no estarà exempt de complicacions i necessitarà de fins a tres projectes reformats per a liquidar-lo. Servirà, però, de pauta de definició tècnica, i també d'alineació, de la segona i molt més gran ampliació del moll, signada 6 anys després, el mateix 1974, quan s'acaba la primera. Aquesta vegada, el projecte s'externalitzarà, i s'encarregarà a l'enginyeria IBERINSA (Fig. 23-26). L'obra es concep com un gran taulell de formigó, d'enormes dimensions - 11.306 m² -, en bona part reblert però amb superfícies importants, aixecat sobre pilons que s'ancoren al mar. La revolució tècnica definitiva al port. Però, a més, l'actuació incorporarà, recolzada sobre aquest nou taulell, la construcció d'una nova estació marítima.

Una estació, ara ja sí, tècnicament ben avançada, que sembla acomplir amb tots els canons que se li suposen a l'arquitectura de l'ortodòxia moderna en un moment, precisament, en que aquesta modernitat ja comença a ser revisada i posada en qüestió. Som a l'any 1975, i hi trobem pòrtics de formigó; una estructura que es manifesta en façana; una gran planta diàfana; i finestres corregudes: els murs ja no són portants. Segurament, el tret que més

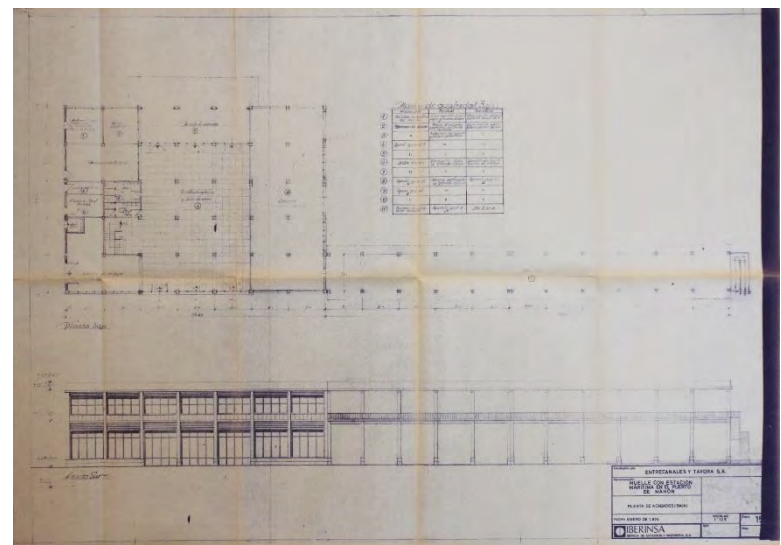
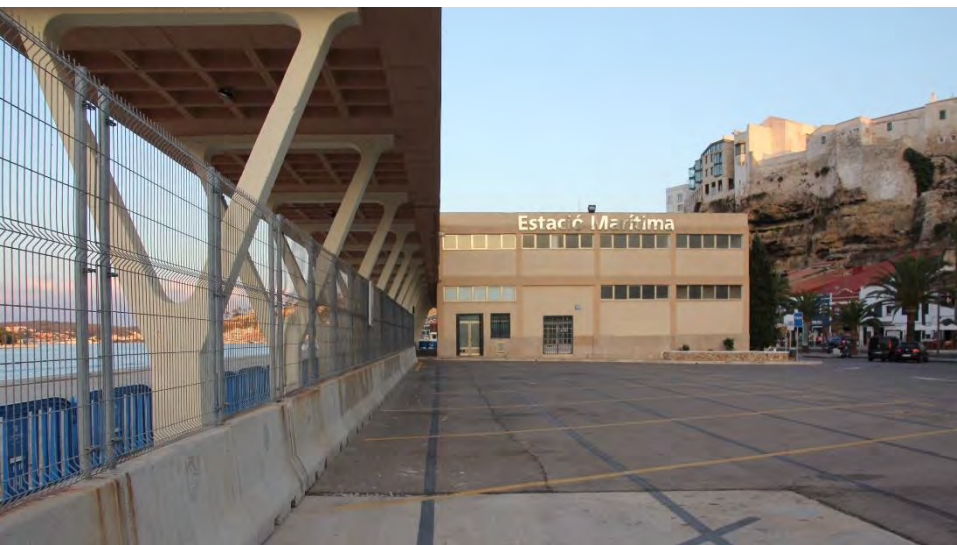
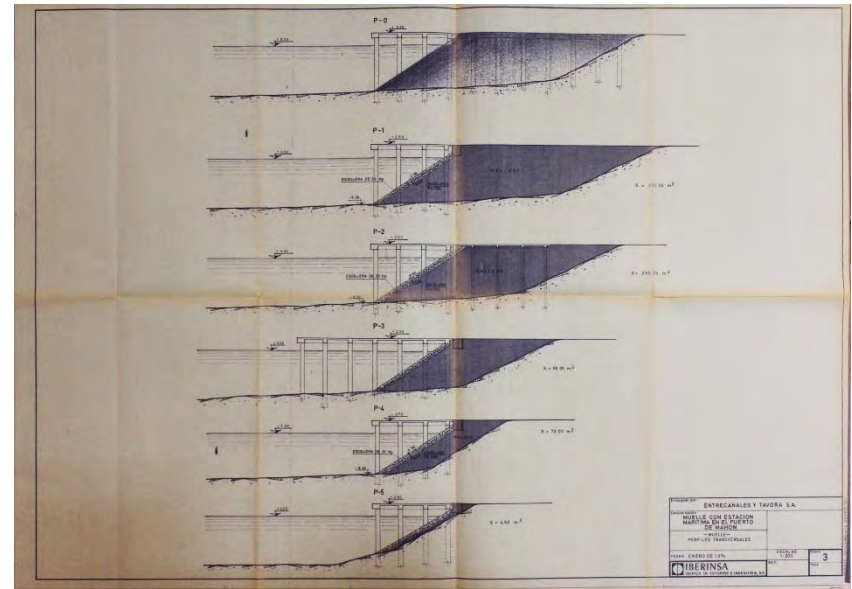
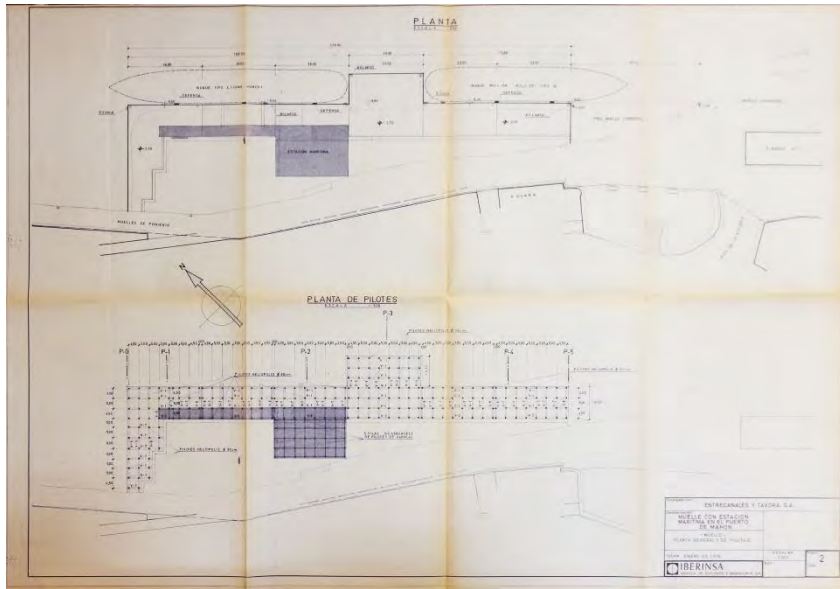


s'alineja amb la modernitat revisada seran els expressius i contundents pòrtics de formigó en forma d'Y grega que suporten la passera lliscada d'accés a l'embarcament, i el porxo d'entrada.

Modernitat brutalista. Sense ser la millor arquitectura possible, es planteja una arquitectura contundent que voldrà demostrar la importància que el Grupo de Puertos de Baleares atorga al fluxos comercials de passatgers: s'aposta finalment pel trànsits mitjançant sistema *roll-on roll-off*, com incorporen els nous ferris, amb entrada de vehicles per popa. L'obra comporta una platja important i suficient per a la seva espera i embarcament i, el que és ben important, un taló al moll que permet, precisament, el



21, 22 Rafael Soler. Proyecto de ampliación del muelle comercial. Planta general i secció tipus. 1968. AHAPB.



23, 24, 25 IBERINSA. Projecte de Moll comercial i nova estació marítima. 1974. AHAPB.

26 Imatges de l'estació marítima projectada per IBERINSA. 2016, fotografia de l'autor.

gir de cotxes i camions que podran, d'aquesta manera, entrar a l'embarcació i permetre l'amarrament dels vaixells alineats amb el moll.

Molt més lluny d'aquesta nova gran esplanada, i gairebé al mateix temps que la Junta de Obras del Puerto projectava la creació del primer gran moll comercial a baix de l'Abundància, l'any 1936 i just abans de l'esclat de la Guerra Civil, el mateix Juan Seguí redacta dos projectes complementaris a la zona de la Punta del Rellotge, com seran el "Proyecto de Muelle para Submarinos"²⁷ i el "Proyecto de Varadero en Cala Figuera"²⁸ (Fig. 27). Dues operacions d'eixamplament de molls; el primer, lligat a la iniciativa de fer del port de Maó un estació de referència nacional per a l'atrancament de submarins, en temps de la II República, que l'inici del conflicte, probablement, van desbaratar.

Sí, en canvi, que un dels projectes iniciats per Seguí abans de culminar el seu servei a la Delegació de Maó del Grupo de Puertos de Baleares, la seva intervenció al Cós Nou, tindrà continuïtat²⁹. L'any 1954 es proposa asfaltar de nou el vial d'accés a la zona del Cós Nou, això és, fins a l'Estació Naval i la zona precedent on, a finals del segle XIX, s'hi havia instal·lat La Maquinista Naval - La Sociedad Anglo-española³⁰. Es comença a parlar del Cós Nou com una zona logística de ple dret, on traslladar-hi activitats comercials de càrrega i descàrrega, fins ben entrats els anys 60 barrejades, als molls i vaixells, amb passatgers i vianants. Tant era transportar persones, que granells o automòbils. Tot descarregava precàriament als molls de la



Riba Sud i, després, a la gran plataforma guanyada al mar amb el projecte de Seguí. De manera tant precària com atractiva.

També es projectava traslladar al Cós Nou la nova fàbrica d'electricitat que, promoguda per l'INI i projectada per Ferragut entre 1956 i 1960, esdevindria, llavors sí, una autèntica Central Tèrmica. No serà, però fins l'any 1976, quan documentarem la primera gran operació d'eixamplament de molls del Cós Nou per a generar la plataforma logística que alliberaria de la càrrega i descàrrega els baixos de la ciutat, i en milloraria l'operativitat. Coincideix amb el moment en què comencen a tragar-se les mercaderies mitjançant el -llavors- ben nou sistema de contenidors TEU³¹, i el també novell sistema *roll-on roll-off*, que permet el trànsit rodat de mercaderies als vaixells: arriba l'època dels ferris, amb aquest embarcament per popa, i caldrà també habilitar grues que pugui descarregar les noves caixes estandarditzades.

"[...]La entrada en servicio de varios buques ro-ro de mercancías en el puerto de Mahón y su incremento en el



²⁷ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 111. Pàg. 240*

²⁸ *Ibidem. Veure Ref. 113. Pàg. 242*

²⁹ *Ibidem. Veure Ref. 133. Pàg. 278*

³⁰ *Ibidem. Veure Ref. 66. Pàg. 172*

³¹ El sistema TEU (Twenty-feet equivalent unit) és el sistema normalitzat per al transport de mercaderies, ideat per al navilier Malcom McLean l'any 1956,

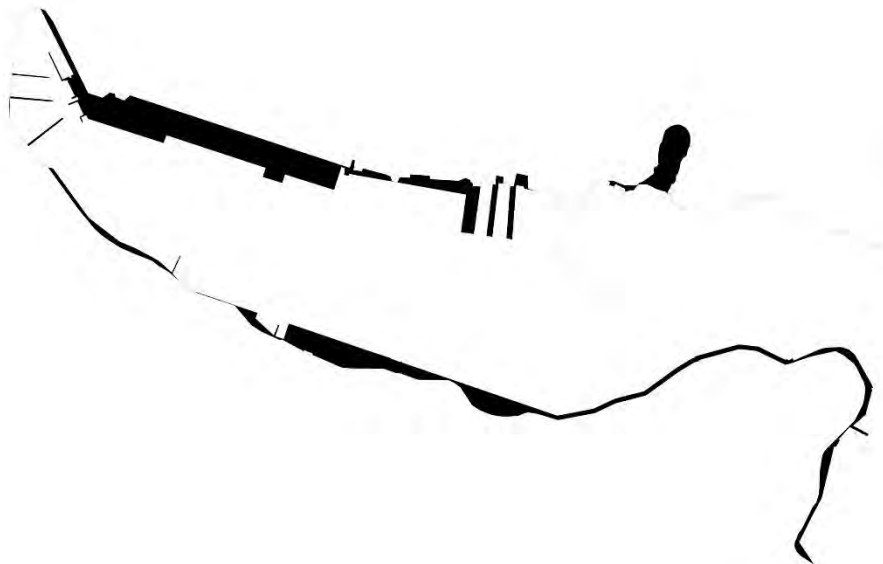
i optimitzar així els temps de càrrega i descàrrega dels camions als vaixells, i després altra vegada als camions en arribar a destí, en un procés que, fins llavors, es realitzava manualment pels mateixos estibadors, tot col·locant-los els embalums a la bodega. El primer viatge el va realitzar l'ideal-X entre Newark i Houston, tragnant 58 contenidors (Marí Sagarra, Martín Mallofré, Rodrigo de Larraucea, 2007)

Marí Sagarra, Ricard; Martín Mallofré, Joan; Rodrigo de Larraucea, Jaime. *Transporte en contenedor*. 2007. Barcelona: Marge Books.

²⁷ Juan Seguí. *Proyecto de varadero en cala Figuera*. 1936. AHAPB.- Maó

²⁸ Juan Seguí. *Proyecto de asfaltado del muelle del Cós Nou*. 1954. AHAPB - Maó

²⁹ Fernando Moscardó. *Proyecto de ampliación del muelle del Cós Nou*. 1976.. AHAPB - Maó



30 Artificis construïts a la part interior del port.
Dibuix de l'autor.

transporte de mercancías, hacen aconsejable la construcción de un nuevo muelle para dicho tráfico ya que, en la actualidad, tienen que efectuar las operaciones fondeando de proa y adosando la popa a los muelles actuales que se encuentran, sobre todo durante el verano, completamente saturados, debido principalmente a los buques correos de la Trasmediterránea, produciéndose además interferencias entre pasajeros y mercancías con el consiguiente perjuicio para ambos tráficos”³². El projecte

³² Moscardó y Ramis de Ayreflor, Fernando. *Proyecto de muelle para el tráfico roll-on roll-off en el puerto de Mahón*. 1976. Comisión Administrativa de Grupos de Puertos. Grupo de Puertos de Baleares. Referencia MOP: 52a-25-1. Referencia Grupo: 701, Memòria del Projecte, apartat Antecedentes. Arxiu Històric d'Autoritat Portuària de Balears - Delegació de Maó.

³³ Alemany, Joan. 2001. *Op. Cit.* Pàgs. 255-257.

³⁴ Es pren com a referència l'evolució del PIB espanyol segons l'Institut Nacional de Estadística INE.

de Fernandó Moscardó (Fig. 29) es farà necessari per reordenar els trànsits a Baixamar: els passatgers, a la Riba Sud, les mercaderies, al Cós Nou. Una ordenació força racional, en paraules de Joan Alemany³³. El nou moll del Cós Nou serà, precisament, dentat, amb tres trams longitudinals, per permetre l'entrada de popa de cotxes i camions en els vaixells del nou sistema *roll-on roll-off*. Una enorme superfície guanyada al mar. 35.794 m2 de formigó que s'aconseguiran en diverses fases.

El projecte de Moscardó en necessitarà tres, la darrera, amb un projecte reformat que signarà el mateix director tècnic del Grup de Ports de Balears, Rafael Soler Gayá, *“Proyecto de Terminación del Muelle del Cós Nou”*, l'any 1987. Els molls de la zona logística s'acabaran ampliant, finalment, entre 2003 i 2005, en un escenari de previsió d'augment lineal del trànsits de mercaderies que, gairebé simultàniament, la construcció del dic de Son Blanc per a la generació del port exterior de Ciutadella, i la crisi econòmica espanyola i europea 2008-2014³⁴, virtualment 2007-2017, mostrarà com a excessiva. *“El puerto de Maó sigue en caída, el año pasado perdió el 6% de tráfico total”³⁵, 2015; “La entrada y salida de mercancías cae otro 7.3 % en el puerto de Llevant”³⁶, 2016; “Primer semestre. El tráfico de mercancías desciende un 10 por ciento”³⁷, 2017*, es succeeixen els titulars de la premsa, els darrers anys.

“El puerto de Maó ha experimentado hasta el mes de septiembre una nueva caída interanual en el tráfico de mercancías. En los nueve primeros meses del año -2016-

³⁵ Ortego, Juan Carlos. *El puerto de Maó sigue en caída, el año pasado perdió el 6% de tráfico total*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 14 de Febrer de 2016.

³⁶ JGA. *La entrada y salida de mercancías cae otro 7.3 % en el puerto de Llevant*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 14 de Novembre de 2016.

³⁷ Mir, Pep. *Primer semestre. El tráfico de mercancías desciende un 10 por ciento*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 19 de Setembre de 2017.

han pasado por la rada mahonesa un total de 383.586 toneladas, lo que supone un descenso del 7.3 por ciento en relación al mismo período de 2015. [...] De hecho, desde el año 2006, la rada mahonesa tan solo ha experimentado un año de aumento, el 2014, mientras que el resto de la serie histórica es el relato de un puerto que ha ido perdiendo peso específico de forma drástica, agravado a partir de 2011 con la apertura del nuevo dique de Ciutadella. Tomando como referencia el último año de subida, a parte de la excepción de 2014, se observa como al cierre de septiembre de 2006, el puerto registraba el paso de 801.599 toneladas de mercancías. La caída en este período es del 52,1 por ciento³⁸.

Una caiguda sostinguda de trànsits de mercaderies que no va evitar, però, la mantinguda operació de creixement de la plataforma logística. Cap al mar, amb els projectes de Moscardó i Soler; cap a terra, amb les expropiacions del PUEP 2006, que comportaran un rebaix de terra considerable i un talús d'alçada i impacte paisatgístic important; avui pràcticament buit. I mitjançant les incorporacions que assenyala l'avanç de DEUP 2016. Aquesta darrera, l'afectació de bona part de l'Hort den Murillo, a l'altra banda de la carretera de la Mola i la Central Tèrmica -en plena ANEI- requisit de la propietat de la finca perquè APB pogués fer-se amb els terrenys immediats a la nova Estació Marítima del Cós Nou.³⁹

Una operació que es contradiu amb les recomanacions d'una nova orientació per al port, que la mateixa presidència d'APB es veu obligada a assumir públicament el 2017: "[...] El puerto de Maó está dejando de ser un puerto de mercancías, pero esto no es algo perjudicial,

brinda una oportunidad para plantear el futuro del puerto con mayor libertad, por optar por opciones más competitivas'. De este modo, Joan Gual de Torrella aludía a las estadísticas del primer semestre del año -2017- según las cuales el puerto de Maó ha perdido un 10 por ciento de volumen de mercancías respecto al mismo periodo del año anterior, en contra de las evoluciones al alza de otras ciudades próximas como Eivissa o Palma. [...] Las cifras van a la baja en Maó en paralelo al aumento de la actividad en Ciutadella [...]"⁴⁰

Les paraules d'Autoritat Portuària no deixen lloc a dubtes. Les dinàmiques de vasos comunicants entre Maó i Ciutadella semblen força irreversibles, i no sembla aconsellable remar contracorrent. S'imposa una reformulació del futur -al menys des del gestor- del port. Molt alliberat el moll del Cós Nou de trànsits de mercaderies, tot i un modest repunt de 2018⁴¹, es decideix traslladar-hi també el trànsit de passatgers per alliberar la façana portuària de la ciutat per una via d'explotació a la que, cada vegada, s'hi dedicaran més esforços: el trànsit de creuers.

D'una banda, l'any 2009 es planteja una nova terminal de passatgers al Cós Nou⁴². El concurs el guanyen, ex-aequo, dues propostes, *Capifort* (Toni Montes, Lluís Ortega, Santi Ibarra arquitectes et alter) (Fig. 33), i *Nui* (APPIA XXI i Bernardo García de la Torre, arquitecte) (Fig. 31, 32). Les dues, ben diferents. La primera, des d'una arquitectura de superfícies parametritzades, que voldrà inserir-se a la topografia i, per moments, semblarà emergir d'ella. La segona, un edifici ben racionalista i disciplinar,

³⁸ JGA. Edició impresa del 14 de Novembre de 2016. Op. Cit.

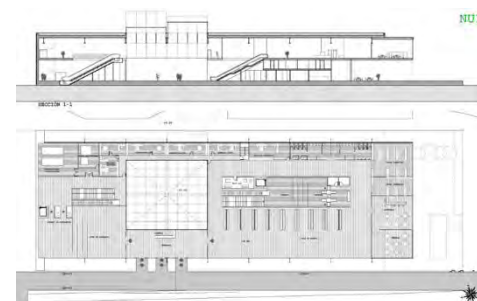
³⁹ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure Ref. 215. Pàg. 446; Veure Ref. 282. Pàg. 580

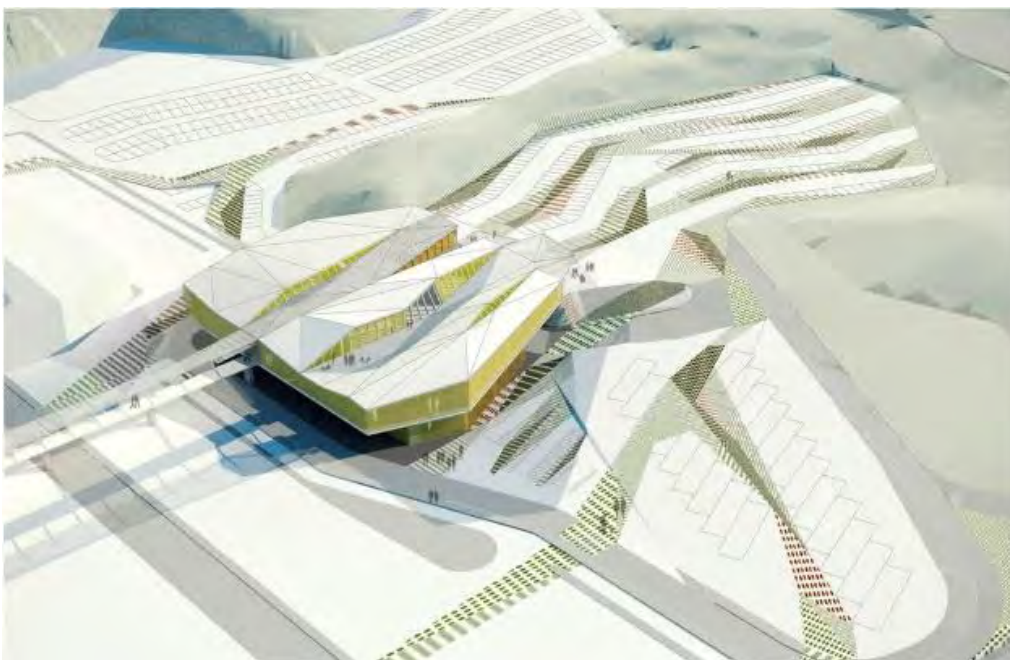
⁴⁰ Mir, Pep. Menorca, *Diario Insular*. Edició impresa del 19 de Setembre de 2017. Op. Cit.

⁴¹ Gilibert, J. *El puerto de Maó registra 3 años después un aumento de la llegada de mercancías. El repunte, del 6.3 por ciento, responde al mayor tráfico de bienes de consumo y combustibles.* Menorca, *Diario Insular*. Edició impresa del 7 de febrer de 2019.

⁴² *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure Ref. 282. Pàg. 580

31, 32 Bernardo García de la Torre i Appia XXI. *NUI*. Projecte guanyador, ex-aequo, del concurs de nova estació marítima al Cós Nou. Perspectiva, secció i planta. 2009.





ordenat i sense gaires concessions formals; un edifici concebut des de l'ordre de la seva geometria.

L'arribada de la crisi econòmica i la rebaixa d'expectatives de fluxos de passatgers, farà abandonar les ambicions del projecte. Finalment APB no tindrà inconvenient en acabar habilitant uns vells magatzems del Cós Nou⁴³, projectats l'any 1987 per Rafael Soler, per adaptar-los com a nova i modesta terminal (Fig. 37, 38). Un edifici original que revesteix un interès arquitectònic important, amb la proposta de tres voltes de canó lleugeres, concatenades, que defineixen els tres vans principals de l'espai -i volen a l'exterior amb una petita inflexió, i tallades a baix-, i es recolzen sobre pilars de formigó de secció variable. El millor arquitecte apareix en l'enginyer Soler. La reformulació del

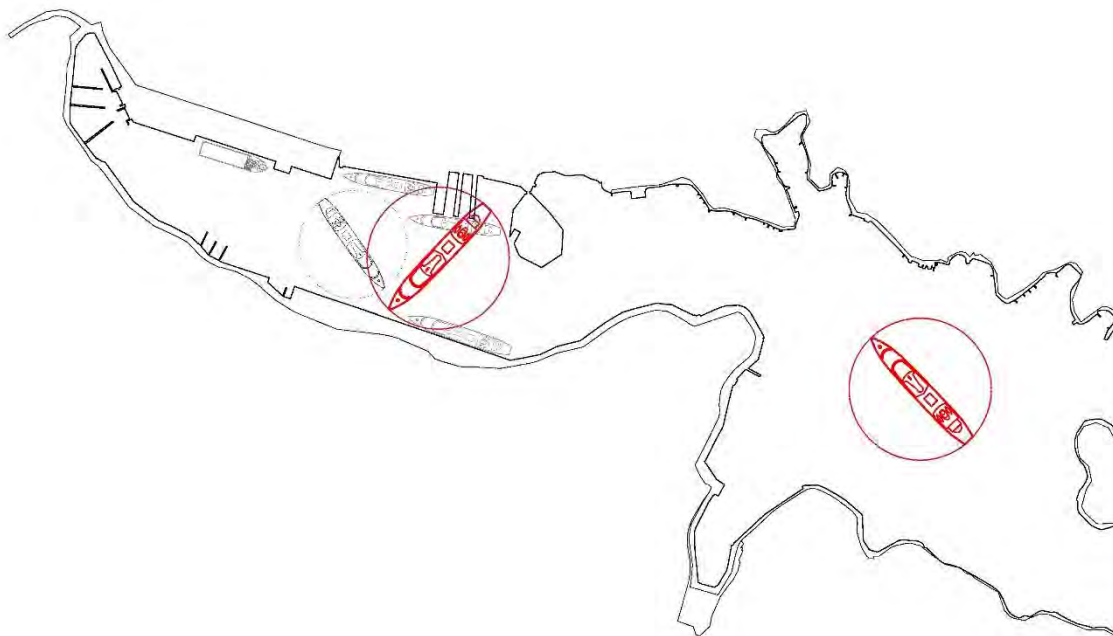
⁴³ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 215. Pàg. 446*

petit cobert per part de DRAGADOS no serà capaç, en canvi, de mantenir el modest atractiu de l'obra original; completar l'estació -entre provisional i permanent- amb una carpa plàstica, farà la resta.

D'altra banda, el trasllat del trànsit de passatgers a la riba Nord anirà associat al foment de les condicions d'amarraments del trànsit de creuers a la riba Sud. Si el port ha d'apostar pel fet diferencial del paisatge portuari maonès per fomentar els creuers, caldrà afavorir-lo i dotar-lo de les millors condicions. És la tesi que s'imposa. A Autoritat Portuària, i al mateix Ajuntament de Maó. Per això, ambdues administracions no tindran inconvenient en posar-se d'acord per enderrocar el taló del moll comercial del Pla de Baixamar, que impedia l'atracament de creuers d'eslores grans o, en cas d'eslores mitjanes, la convivència simultània de més d'una escala (Fig. 34).

Una aposta decidida. Un port per als creuers. Un petita alteració de l'artifici, gairebé no publicitada. Sembla menor, una petita adequació per facilitar la millora dels atracaments dels creuers. Però, en canvi, una decisió tremendament condicionant que impedirà, des de 2015, qualsevol possibilitat d'atracament al vell moll comercial de la Riba Sud dels ferris, en anular l'element del projecte original d'IBERINSA que permetia als vehicles girar i accedir, per popa, als vaixells. I condemnarà al desús, en bona mesura, a la flamant estació marítima projectada l'any 1974: els creuers sovint no necessiten estació, si el port ho és només escala, i no punt d'arribada o de partida en aquest circuit.

Una decisió que ha abocat a una dinàmica irreversible. Ni que es desitges, a curt termini no és possible el retorn de l'atracament dels ferris de trànsits comercials regulars al moll del pla de Baixamar; la senzilla absència del taló ho impedeix. Concedint el privilegi de l'arribada, a peu de la ciutat, només als passatgers dels creuers. Un privilegi que,



33 Toni Montes, Lluís Ortega. *Capifort*. Projecte guanyador ex-aequo del Concurs de nova estació marítima del Cós Nou. Font, Toni Montes

34 Enderroc del taló del moll comercial. Maig de 2015. Fotografia de l'autor.

35 Radis de gir dels creuers de majors dimensions. Elaboració pròpia

36 Pep Mir. Diari Menorca. Edició impresa del 25 de Maig de 2018

tot sigui dit, no és a l'abast de tots els ports. Una decisió estratègica, al servei d'un model de negoci lligat a grans concentracions de capital que, en un port que és, de moment, només escala de creuers, molts estudis conclouen que deixa poc rèdit a la ciutat: *"Ports d'escala. Inconvenients: En ports petits els esforços per aconseguir creuers no compensen amb els ingressos que comporten"*⁴⁴.

Joan Alemany i Sergi Marí ja apuntaven, l'any 2006, les dificultats a les que s'enfronten els ports que només aspiren a ser escala de creuers. I afegien, respecte dels inconvenients: *"En ports petits hi ha competència per les línies d'amarratge entre els vaixells comercials i els creuers; els creuers son un tràfic estacional (generalment al*

Mediterrani entre abril i octubre)". Efectivament, l'arribada de creuers, a Maó, ha desplaçat els trànsits comercials de passatgers. S'ha donat una competència que ha primat els interessos macroeconòmics darrera del negoci dels creuers, vers els menys lucratius del passatge ordinari. Els 360 m i 176 m de longitud d'amarrament al gran taulell d'artifici planificat per Rafael Soler l'any 1974 no han bastat, perquè qui arribi a la ciutat, pugui gaudir de davallar als seus peus. Un enderrocament d'una part de l'artifici que no permet, igualment però, que hi atraiqui, a Maó, un creuer més llarg de 275 m d'eslora, com l'*MSC Armonia* (color negre, al gràfic). Està clar que, el creuer més llarg del món, el *Symphony of The Seas*, de 362 m d'eslora (color vermell, al gràfic), només podrà fondejar davant de Cala Figuera i el Fonduco, la zona més ampla del port. Els artificis de la

⁴⁴ Alemany, Joan; Marí, Sergi. *El turisme de creuers al port de Maó*. Maó: Ed. Institut Menorquí d'Estudis, Ajuntament de Maó. 2006.





37 Rafael Soler. Proyecto de Cobertizo en el Cós Nou. 1989. AHAPB - Maó

38 Reaprofitament del cobert del cós nou com a estació marítima. 2015, fotografia de l'autor.

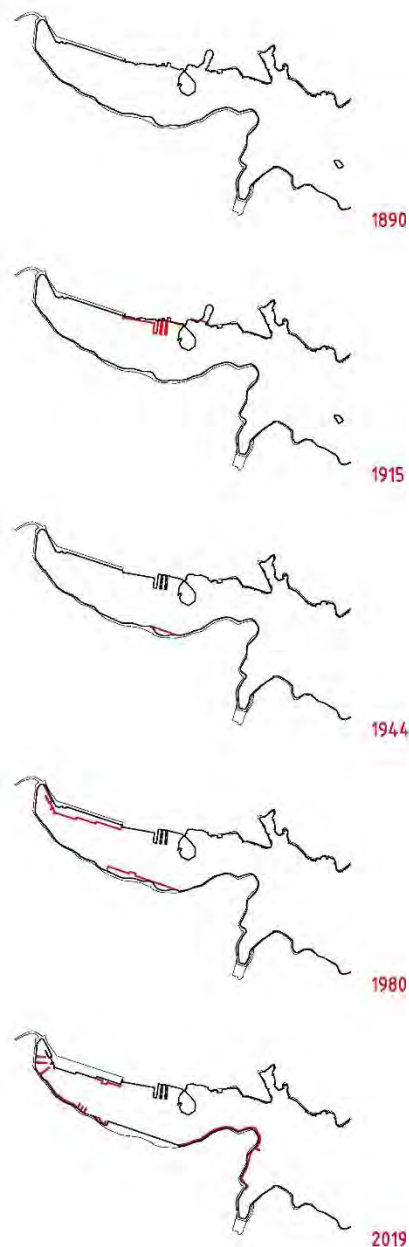
Base Naval, tres molls perpendiculars, no ho permeten, de moment (Fig. 35).

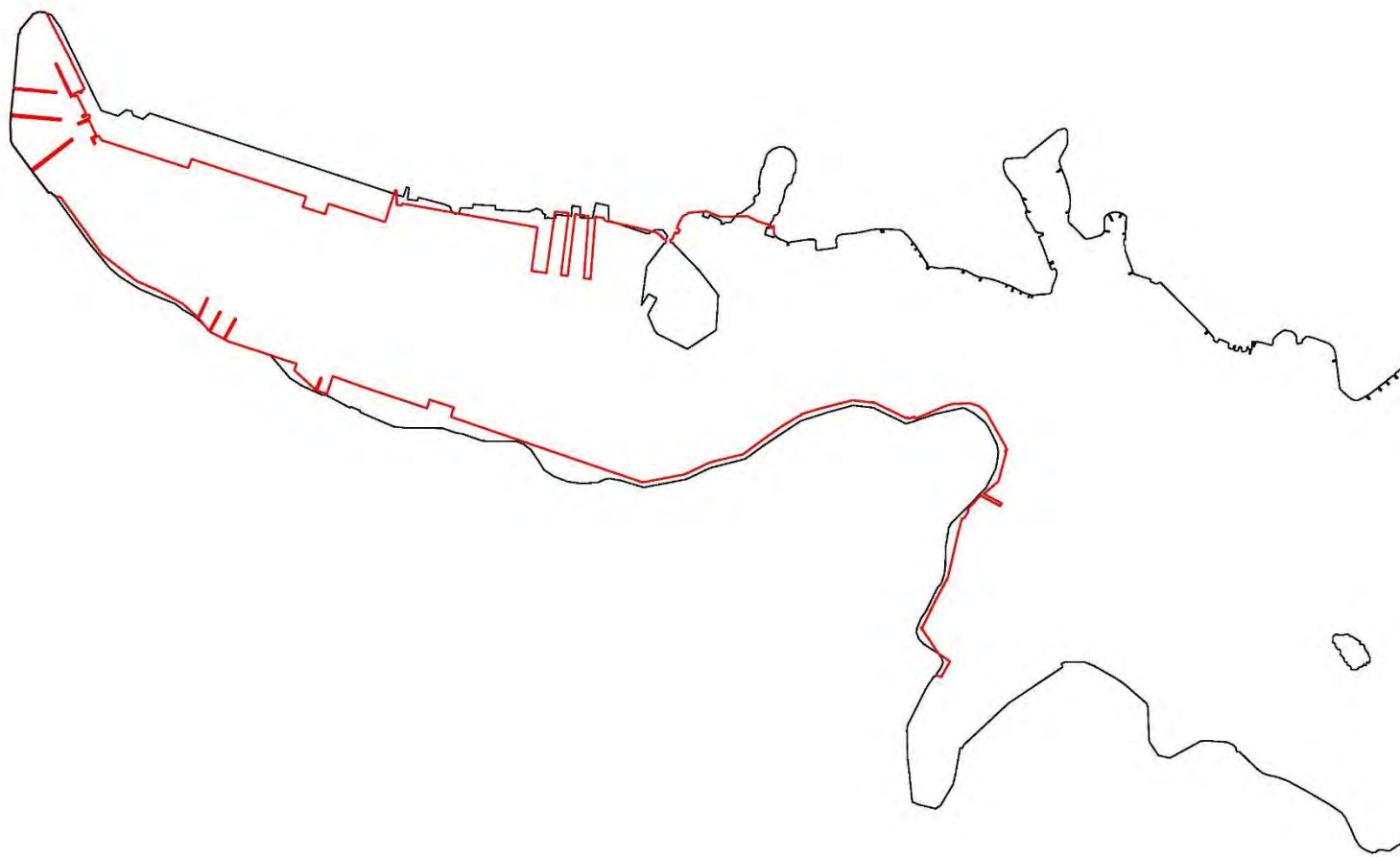
Artificis que, des de 1915, representen 84.754 m² de sòl al port guanyats al mar. 16.497 m² a l'entorn de l'Estació Naval; 36.391 m², al Cós Nou; 2.751 m², als molls de Baixamar de s'Hort Nou; 17.937 m², al pla de Baixamar; 11.178 m², als molls de Sa Punta. 84.754 m² de làmina d'aigua perduts en els darrers 100 anys (Fig. 39). Mentrestant, i tot i aquest esforç, el trànsit de mercaderies és el 46% dels volum de 2006, i el de creuers no aixeca el vol, en tant que l'aposta pels creuers de petita i mitjana eslora tampoc es consolida: "Las dudas de los profesionales de la compañía a la hora de afrontar la maniobra de entrada al puerto de Maó y los inconvenientes de fondear en la bocana han llevado al crucero 'Costa Victoria' a desviar a Ciutadella sus siete primeras escales de la temporada. [...]"

De hecho, su eslora (253 metros) es sensiblemente inferior a otros cruceros que han entrado en el puerto de Maó, com o el 'MSC Opera', que alcanza los 275 metros. [...] No obstante, desde la compañía Costa no ven clara la maniobra (la eslora no es el único factor a considerar) y por ello ya avisaron de que optarían por fondear en sus 18 escalas inicialmente programadas esta temporada en Maó. [...] Pero el fondeo acarrea no pocos inconvenientes para un barco que transporta 2000 pasajeros. El recorrido, explican desde la consignataria Federico J. Cardona Trémol, entre el crucero y la Ciudad se considera demasiado largo, más de tres millas. Además, la operativa para realizar los traslados es lógicamente complicada, imposible con un mínimo oleaje⁴⁵.

Ni mercaderies, ni creuers; i pocs passatgers. Tot sembla indicar que els artificis del port de Maó s'hauran de dedicar a una altra cosa.

⁴⁵ Mir, Pep. El crucero "Costa Victoria" cambia Maó por Ciutadella en siete escalas. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 25 de Maig de 2018.





1890
2019

39 Evolució dels molls a la part interior del port.
1890-2019.

40 Superposició de la dimensió dels molls 1890-2019
Dibuixos de l'autor.



41 Giuseppe Chiesa. 1756. Museu de Menorca. Detall

42 Font i Vidal. *Panorama del puerto...* Detall. 1860. Centre d'Art Ca n'Oliver

43 Façana del c. Isabel II sobre el port. 2015. Fotografia de l'autor

44 Mercat del Peix. 2014. Fotografia de l'autor.

45, 46 Francesc Femenías. Mercat del Peix. 1929. AMM

47 Anton Schranz. Sant Felip i la Mola des de la Cala de St. Esteve. Museu Militar de Menorca.



FORTALESES. LA VORA CONSTRUÏDA

Si observem amb deteniment la façana urbana de la Riba Sud al *Panorama del Puerto y Ciudad de Mahón. Del natural* de Font i Vidal, de 1860 (Fig. 42), i la comparem amb la vista, ben semblant, que Giuseppe Chiesa representa del mateix motiu just un segle abans, l'any 1765 (Fig. 41), veurem com una altra vora s'ha consolidat, arquitectònicament. Parlem, precisament, com el penya-segat s'ha geometritzat, en bona mesura. El penya-segat es mostra més o menys inalterat entre la Costa de l'Abundància i el Convent de les Concepcionistes. Des d'allà, però, fins a l'església de Sant Francesc, la nova arquitectura s'ha consolidat sobre un conjunt de murs de contenció que defineixen una nova cota, constant i uniforme per a la rasant del carrer de Sant Cristòfol, avui d'Isabel II. Les cases penjen, es recolzen i es bolquen, sobre un mur amb vocació de murada.

Conscient també de que actuava contra un mur, fent arquitectura sobre la vora, el primer arquitecte maonès titulat, Francesc Femenías, s'hi troba quan ha de fer front a un dels primers projectes de la seva carrera, l'any 1905, els Magatzem Vila de Cales Fonts⁴⁶. Un modest, però ben característic, exemple del que representa construir en els límits. Habilitar uns simples magatzems, però partint d'unes coves a reforçar, i d'una primera crugia afegida que, parcialment, haurà de fer de contrafort del mur i del talús posterior i, per tant així, d'element de contenció del carrer superior de la Font, obligarà Femenías a dibuixar una secció transversal ben interessant. Una secció que arribarà des del moll fins al pla de façana de les cases del carrer de baix. Es fan uns magatzems, però es dibuixa una infraestructura.

De la mateixa manera, quan Femenías fa els primers esbossos per a la que serà la nova rampa de l'Abundància, als voltants de 1911⁴⁷, segueix abordant infraestructura.

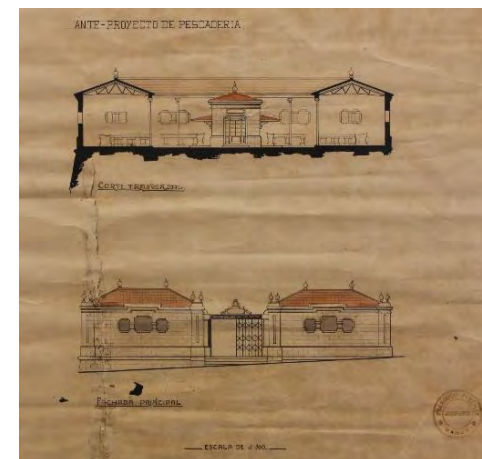
⁴⁶ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 80. Pàg. 190.*

⁴⁷ Gomila, Joan J. 1998. *Op. Cit.*

Un de les actuacions que van lligades a l'operació és la de la nova seu del Mercat del Peix⁴⁸ (Fig. 44-46). Del mercat se n'ha parlat molt de la delicadesa dels -llavors, a Menorca- ben innovadors sistemes d'arquitectura de ferro; encavallades, tirants i pilars reblonats que el mateix Femenías, i de manera gairebé simultània, implanta a la Fàbrica de Gomes de Can Codina, que Carles Buxadé i Joan Margarit rehabilitaran amb elegància l'any 1989 - en un altre encàrrec de Borja Carreras a l'elit arquitectònica de la Barcelona del moment.

Però del que menys se n'ha parlat, és de l'operació d'infraestructura que va lligada a fer possible el nou mercat: en previsió de la nova actuació d'enderroc, reblert i buidatge del barranc de Rochina per a construir la nova costa, Femenías es veu obligat, primer, a construir una nova plataforma. Un nou artifici atalussat, un nou podi sobre el que podem fomentar la nova arquitectura de la peixateria (Fig. 44). Un expressiu talús de pedra i morter, sense el que l'edifici no hagués estat possible, en una topografia complicadíssima, de pendents i rasants impossibles i pronunciades. La mateixa topografia que fa de la barana de l'Esquinza Colzos de Femenías i Claret un moment de delicadesa urbana màxima a l'hora d'abordar infraestructura i que, com hem vist, condiciona la resposta del primer a l'hora de refer la nova façana de la Casa Mir Lafuente. Femenías agafa ofici a la vora: li encarreguen arquitectures i -de manera obligada- regala afinades sutures infraestructurals.

Si Font i Vidal representava aquestes infraestructures urbanes, els seus coronaments i les seves trobades amb les arquitectures que s'hi recolzen, l'austriac Anton Schranz, en una de les seves marines que té per motiu la boca del port i el Castell de Sant Felip, vist des del Sud, ens mostra com tot l'exercici d'ampliació de la fortalesa és



⁴⁸ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 98. Pàg. 214*



una celebració de la capacitat tècnica de recrear topografies. Inventar-les, fer-les de bell nou. L'ampliació del desaparegut castell en època de dominació britànica, mitjançant la implantació successiva de tot un conjunt de baluards i revellins, que es solapen i concatenen, generarà una espectacular planta estrellada. Aquesta nova geometria militar, com es mostra en l'aixecament alemany de Homann⁴⁹ (Fig. 48), o representa el mateix Schranz (Fig. 47), no és més que una nova topografia.

Perfectament integrades, avui, les seves runes en el paisatge, en un testimoni més proper a la imatge de la runa elogiada de Ruskin, la gran característica d'aquesta fortalesa era -i és- precisament, la hibridació d'antics murs, fossats i talussos amb la natura. Encara hi podem recórrer les seves galeries, reconèixer el pati d'armes o identificar on es trobava la capella, principals fites, aquestes, de la seva visita. O identificar, des de mar, els murs perfectament aparellats que van restar sense enderrocar, el 1802, per deixar la boca del port mínimament guardada per una successió de bateries que, arrencant des de la punta de la Cala de Sant Esteve, s'endinsen diversos centenars de metres: Bateria de la Princesa, de Sant Carles o Felipet. Però el principal reclam que ens arriba del Castell de Sant Felip és la nova topografia heretada de la colonització natural de la vella construcció. Un vast artifici. 24,2 hectàrees de noves geometries del paisatge, on 7,9 (79.144 m²) corresponen a la primera unitat estrellada del castell.



⁴⁹ Homann. 1756. *Wahrer und Accurater Plan der Vestung Saint Philippe auf der Balearischen Ins. Minorca: wie solcher von einem Französischen Ingenieur des Königs mit allen herumliegenden Werkern und Forts, nebst denen Minen, unterirdischen Gaengen, und Bonben freyen Galerien, entworfen und aufgezeichnet worden*. Biblioteca Digital Hispánica.

Còpia disponible també a la Col·lecció Hdez. Sanz - Hdez. Mora del Centre d'Art Ca n'Oliver, Maó.

⁵⁰ Ben present, estava l'any 1848, el propi precedent de les tropes espanyoles de 1781, quan van ocupar l'illa i assetjar i rendir el Castell de Sant Felip desembarcant a la propera platja de Sa Mesquida, al Nord de l'illa, i

una percepció semblant s'obté de l'observació de la Fortalesa d'Isabel II, a la Mola. Des de Maó, a l'Av. Port Mahón, o el Passeig de Cornisa; o des de Trepucó, la Mola se'ns apropa per la important i contundent presència de les façanes de pedra dels seus *Cuarteles Altos*; una imatge que, per contundent, distreu. No és aquest, però, el tret més característic del conjunt. Des de la Riba Sud, el perímetre de la Fortalesa gairebé no s'aprecia, aixecat en una treballada successió de talussos i fossats. Però a més, la gran aportació dels enginyers que van dissenyar la fortalesa la trobem en la seva intel·ligent lectura de la pre-existència natural i orogràfica, entenent que la topografia era més de mitja murada.

Per això, el perímetre de la fortalesa recorre, en zig-zag, un quilòmetre i mig, per ajuntar els dos extrems del penya-segat de la península que ja són segurs per un atac des del mar: els murs principals de la fortalesa són les vores de la seva península, això és, el penya-segat. I la vora construïda amb treballadíssims aparells i voltes de canó de marès no és més que la defensa de la fortalesa davant un hipotètic atac per terra⁵⁰.

A mitjans del segle XIX, a les portes de noves disputes geo-estratègiques entre Anglaterra i França arrel de la conquesta francesa d'Alger l'any 1830, el port de Maó torna a escena. La nova ruta Nord - Sud que creua Toló fins Alger, tallarà la ruta longitudinal Oest - Est que els britànics havien consolidat al llarg d'un segle i mig, Gibraltar-Maó-Malta-Suez. José Luis Terrón Ponce ho

atacant la fortalesa de la Riba Sud del port des de terra. Per mar era pràcticament inexpugnable.

"Al abordar esta idea y una vez decidido que aquel era el lugar idóneo para establecer una fortificación permanente, hubo que plantearse de nuevo los mismos criterios de siempre: coordinar la traza para defender el puerto de un ataque marítimo, con la posibilidad de sufrir también un sitio formal por tierra. Esta sería, pues, la doble función de la fortaleza de la Mola"

Terrón Ponce, José Luis. *La Fortaleza de Isabel II en el puerto de Mahón. Estudio arquitectónico y análisis táctico*. 2002. Maó: Ed. Consorcio del Museo Militar de Menorca. Pàg. 89

explica amb el tinent Coronell Gautier com a font: "Estuvimos hablando del cruce de líneas estratégicas y comerciales francesas y británicas en el Mediterráneo y da la casualidad que el punto donde se cruzaban éstas era, precisamente, el puerto de Mahón, que así quedó situado de nuevo en el punto de mira de las potencias europeas del momento, como lo había estado en el siglo anterior. Desde luego esta situación no escapaba a los analistas españoles de entonces. Así el teniente coronel Gautier escribía en 1849: "

[...] Desde el momento en que estalle la guerra entre Inglaterra y Francia, es evidente que donde primero se encontrarán y se decidirá la suerte de su marina y con ella otros intereses vitales para ambas naciones, será en el Mediterráneo; y para convencerse de esto basta observar que en aquel mar se encuentran Gibraltar, Malta y las islas Jónicas, como otras tantas estaciones o etapas de la línea que sigue hoy el inmenso comercio de Inglaterra con la India, y que esta línea es atravesada por la que une a Tolón con Argel (...). En la intersección, próximamente, de las líneas que van de Gibraltar a Malta y de Tolón a Argel, está el puerto de Mahón, cuya importancia queda demostrada por esta sola circunstancia"⁵¹.

I les noves tècniques defensives importades, en aquell context, des d'Alemània, faran aconsellable el nou sistema de casamates -perpendiculars a flancs poligonals més llargs- d'una alçada o vàries, recobertes finament de terres, perfecte sistema per esmorteir l'impacte de morters, segons Terrón Ponce. Noves vores artificials, en forma de tenalla, que pretendran la generació d'un perímetre artificial mitjançant la tipologia de la barbata, però essencialment el de casamates: "es en la defensa próxima (formada por cañones medianos de tiro rápido con granada de metralla y fusilería), donde los proyectistas se plantearon una mayor protección, construyendo profusión de casamatas y bóvedas, sobre todo en aquellos puntos donde pudiera

pensarse que se iba a dirigir el enemigo para batir en brecha. Se supone que en esos sectores las defensas debían permanecer intactas hasta el momento de máxima aproximación enemiga, precisamente para repeler los ataques prácticamente a pie de foso, característicos de las últimas fases de un sitio formal cuando se supone que el sitiador ya ha desmontado la artillería pesada de la plaza. Esa es pues, la causa del acasamatado protector del conjunto de baterías proyectadas para la defensa próxima"⁵².

Una tenalla, una nova vora, una nova geometria artificial que s'explica amb la superposició del seu perfil sobre la planta dels estrats geològics de la península. Efectivament, la tenalla empalma els penya-segats del Nord de la península amb els penya-segats que arrenquen, al Sud, al Clot de La Mola. Però pel camí, a l'hora de cobrir el flanc de Ponent que havia de protegir davant una hipotètica invasió per terra, la geometria de les noves murades i fossats s'ajustarà, perfectament, als canvis geològics del subsòl. Els enginyers acaben adaptant, amb precisió, les inflexions a les dificultats tècniques d'excavació (Fig. 51).

La tàctica importa, i el nou perfil hi respon. Però tant, o més, la capacitat tècnica de construir aquest nou artifici, ocult, en la mateixa geografia. 1.543 m lineals i 46.175 m² de superfície, de murades, fossats, casamates sobreposades i galeries que representen, segurament, l'artifici conservat més notable del port. Hi destaca la *galería espillera*, una successió de cambres de voltes de canó de marès, amb una espillera a cadascuna. I concatenades en una llargada de 268 m, que la successió de les portalades amb arc de mig punt en un passadís per moments interminable fa, del seu recorregut, una experiència simplement emocionant.

Un artifici orgànic, que vol ser part de la topografia; i confondre-s'hi. Ben diferent és, però, la lògica artificial



48 Homann. 1756. *Wahrer und Accurater Plan der Vestung...* Biblioteca Digital Hispànica

49 Zona d'Es Pouet, entre el castell de St. Felip i el Cementiri des Castell. Fotografia de l'autor

50 Fortalesa de la Mola des de Maó. Fotografia de l'autor

51 Fossats i casemates de la fortalesa de la Mola. Fotografia de l'autor

52 Aixecament de la Fortalesa de la Mola. 1960 circa. Museu Militar de Menorca

⁵¹ Terrón Ponce, José Luis. 2002. *Op. Cit.* Pàg 85-86

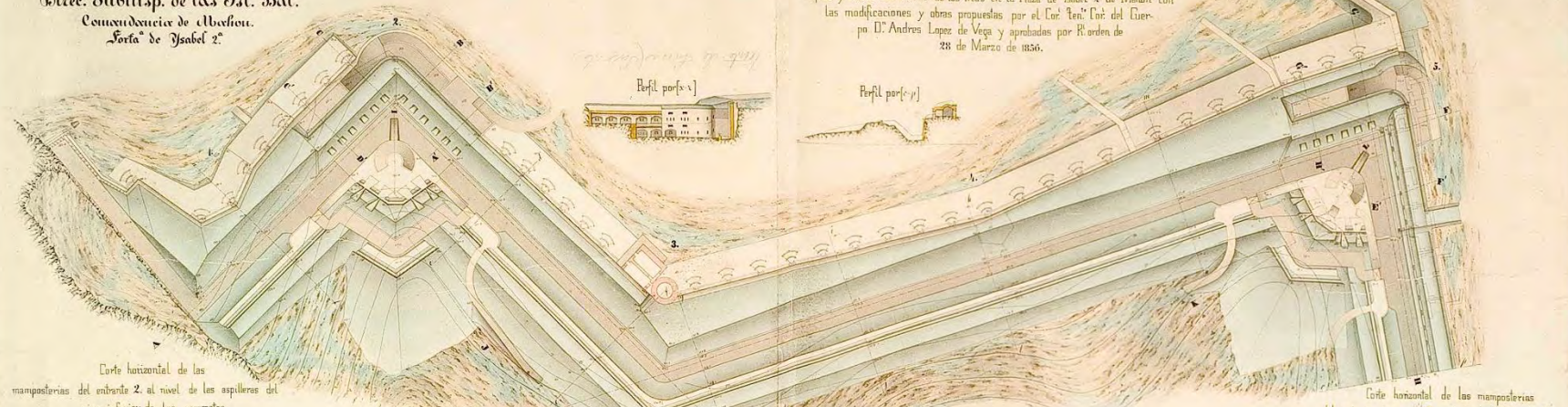
⁵² Terrón Ponce, José Luis. 2002. *Op. Cit.* Pàg. 103

Cpo. de Ing.^o del Cgo.
Direc. Duñasp. de las Isl. Bal.^o
Comandancia de Mahón.
Forta de Ysabel 2.^o

PLANO

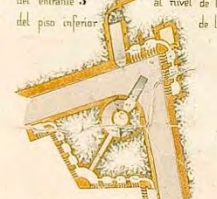
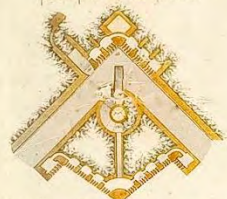
N.^o 12.

Perfiles y vistas del recinto de las Fous en la Plaza de Ysabel 2.^o de Mahón con las modificaciones y obras propuestas por el Cor.^o Ten.^o Cort del Cuerpo D.^o Andres Lopez de Vega y aprobadas por R.orden de 28 de Marzo de 1856.

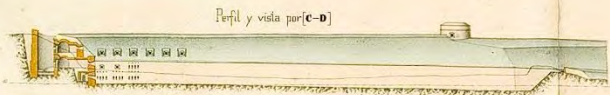


Corte horizontal de las mamposterias del entrante 2 al nivel de las aspilleras del piso inferior de las cañoneras.

Corte horizontal de las mamposterias del entrante 5 al nivel de las aspilleras del piso inferior de las cañoneras.



Corte horizontal al nivel de las cañoneras y aspilleras del piso intermedio.



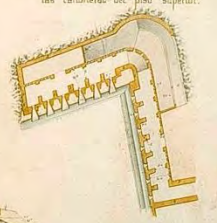
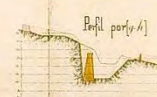
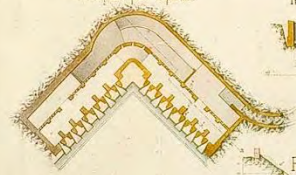
Corte horizontal al nivel de las cañoneras y aspilleras del piso intermedio.



Corte de las mismas mamposterias al nivel de las cañoneras del piso superior.



Corte de las mismas mamposterias al nivel de las cañoneras del piso superior.



Comprobado.
 El Sr. Ten.^o Cort del Cuerpo
 D.^o Andres Lopez de Vega



Mahón, 1.^o de Mayo de 1856.
 Andres Lopez de Vega

53 Andrés López de Vega. Cuerpo de ingenieros del ejército. Plànol de detall de casemates i fossats de la fortalesa de la Mola. 1856. Museo Militar de Menorca

54 Fortalesa de la Mola. Galeria espillerada.. Fotografia de l'autor.

55 Fortalesa de la Mola des de Maó. Zona Sud. Fotografia de l'autor.





56 Vista aèria del Llatzeret. Sergi Escandell. *Menorca des del Cel*.

d'una altra fortalesa, la del Llatzeret. Aquesta, en paraules de Josep Miquel Vidal Hernández, una "fortalesa sanitària"⁵³. Del Llatzeret se n'ha parlat, i molt; de la seva sectorització en les patents infecciosa, bruta i sospitosa. L'accent, però, el posarem en la majestuosa presència del conjunt de dobles murs de 7 m d'alçada que el defineixen com a recinte, amb una característica inexpugnable. Pur artifici; fins i tot, pura abstracció; geometria de la Il·lustració per a un conjunt de 27.631 m² de doble murada que atorgaran un perímetre de 1.529 metres lineals de llargada.

Dos artificis, però, de naturalesa i aprofitaments ben diferents. En el cas de la fortalesa de la Mola, les seves galeries i casamates són el motiu de la seva excepcionalitat, i el motor de la seva explotació turística i cultural des de 2005, deixant en un pla més que irrisori el rendiment i aprofitament de les peces on s'hi desenvolupaven els usos originals, com els quarters i la penitenciària. Sembla que, de moment, el que se'n pugui fer de tot el que hi ha a dins, interessa ben poc. En canvi, en el cas del Llatzeret, és evident que els seus murs monumentals l'expliquen i donen sentit al seu caràcter d'hospital de quarantena; però tot el que se n'ha fet, i el debat sobre els usos que se'n poden aprofitar, bascula al voltant, només, dels seus -força ben conservats, en bona part- pavellons i edificis.

Dit d'una altra manera: el plantejament actual d'explotació turística de la Mola podria mantenir-se concentrant els esforços -com gairebé ja passa- només en aquest perímetre espectacular de vores, fins i tot, amb els pavellons desapareguts. A les seves galeries i homabecs s'hi celebren des de jornades culturals i simposis⁵⁴, a

⁵³ Vidal Hernández, Josep M. 2008. *El Llatzeret de Maó, Una fortalesa sanitària*. Edita Josep M. Vidal Hernández. Maó: Institut Menorquí d'Estudis

⁵⁴ Entre 2011 i 2016 s'hi van celebrar les Jornades d'Arquitectura i Urbanisme de La Mola, en col·laboració entre l'empresa concessionària, fins 2007, Cordial Hoteles i la Demarcació de Menorca del Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears.

celebracions de tota mena; sense anar més lluny, el conegut jugador de bàsquet, el maonès Sergio Llull s'hi va casar⁵⁵. No és, en canvi, concebible l'aprofitament del Llatzeret sense els seus pavellons, si aquests es trobessin en l'estat ruïnós en que trobem les construccions interiors de La Mola. És cert que veure els murs, ben impressionants, la torre de senyals o el pati circular que servia per oficiar l'Eucaristia als retinguts al recinte sanitari, tindria un interès; però, bàsicament, al Llatzeret s'hi va perquè es pot aprofitar. Per a usos diversos i productius, com l'hoteler i, també, la celebració de congressos.

Aquesta reflexió ens porta a l'avaluació qualitativa d'aquestes vores o artificis. Les de la Mola són arquitectura; tenen gruix i alçada, sovint més d'una planta. Un suport infraestructural, però de configuració, i connotació plenament arquitectòniques. Una condició que les apropa més a l'arquitectura, a l'espai aprofitable on hi poden succeir coses, que a la tanca d'un recinte.

DE LA FORTALESA AL RECINTE

Tot i això, no deixa de ser cert que a La Mola, entre 1848 i 1898, es va perfilar la successió de murades i fossats que tanquen, juntament amb els penya-segats, un recinte. El Llatzeret, òbviament, també n'és un. Però aquests no són els dos únics espais closos al port de Maó. En trobarem uns quants.

Delimitacions físiques, derivades d'usos molt concrets, geografies particulars, o competències cedides, que sostreuen de la condició d'espai públic i accessible una

També s'hi han celebrat exposicions i cicles de conferències sobre diversos temes científics.

⁵⁵ Pons de Rosa, Isaac. *La boda de Sergio Llull, en las redes sociales*. Menorca, Diario Insular. Edició Digital del 3 de Juliol de 2017. "[...] Se han podido ver algunos detalles de la celebración en la Fortaleza de la Mola. [...] A las siete de la mañana aún quedaban invitados en el Hornabeque."

part important del territori del port. Més enllà, evidentment, de les arquitectures i situacions pròpies de la propietat privada ordinària. Repassem-los. Hem parlat de la Fortalesa de La Mola, un recinte de 59,1 ha, i 3.945 ml de perímetre, titularitat del Ministerio de Defensa, gestionat pel Consorci del Museo Militar de Menorca⁵⁶, explotat per a usos turístics i culturals entre 2005 i 2017 per l'empresa Cordial Hoteles, i des de 2017 per l'empresa Pendent SL, després dels successius concursos públics d'explotació. El recinte de Sant Felip, de 10,7 ha i 1528 ml de perímetre, gestionat directament pel Consorci del Museo Militar de Menorca, per a usos només turístics.

El Llatzeret, un recinte de 10,7 ha i 1.529 ml de perímetre ha estat domini del Ministerio de Sanitat fins 2015, i des de llavors, la seva gestió ha revertit en el Consell Insular de Menorca, una reivindicació històrica de l'illa. Un nou Pla d'Usos s'ha posat sobre la taula; els hotelers, turístics, culturals i d'investigació i recerca, com a primera aposta genèrica. A una condició semblant podem assimilar l'illa del Rei. Un conjunt que no està tancat, però que la seva condició d'illa aboca a la condició de recinte virtual; com al Llatzeret, o l'illa Plana, evidentment, només s'hi pot accedir per mar.

A l'illa del Rei, un recinte, així, de 4,33 ha i 855 ml de perímetre. Com és sabut, de titularitat municipal, que l'Ajuntament de Maó ha cedit a la Fundació de l'Hospital de l'illa del Rei per a la seva explotació cultural per als propers



20 anys, d'acord amb el Conveni entre les dues parts signat l'any 2018⁵⁷. Conveni que posava fi a l'ocupació irregular de l'associació, després fundació, de l'illa des de 2004, i atorgava a la labor de recuperació patrimonial del col·lectiu una empara legal. Conveni que vindrà acompanyat d'un Pla Especial⁵⁸ que en regula les activitats i gènere d'usos possibles. Bàsicament culturals, com l'aposta per a la galeria d'art contemporani de Hauser & Wirth per a l'edifici Langara de l'illa⁵⁹.

57 Vista de la façana a Cala Teulera del Llatzeret. Fotografia de l'autor.

⁵⁶ El Consorci del Museo Militar de Menorca, constituït al 1998, està compostat per les següents institucions: Ministerio de Defensa, Consell Insular de Menorca, Ajuntament de Maó, Ajuntament des Castell. El seu objectiu és el de la gestió compartida dels grans recintes titularitat del Ministerio de Defensa, en ús fins la fi del Servei Militar obligatori, l'any 1998; Fortalesa de La Mola, Castell de Sant Felip, Fort de Malborough, Torre de Felipet, Torre de Cala Teulera, i el Museo Militar de Menorca, situat al Quarter de Cala Corb des Castell. Curiosament, l'Armada no en participa, en considerar-se l'Estació Naval encara operativa.

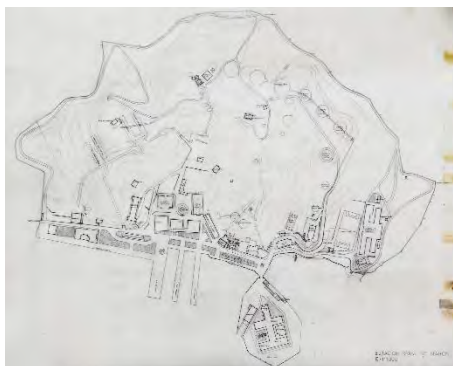
⁵⁷ Ajuntament de Maó i Fundació de l'Hospital de l'illa del Rei. Conveni de Cessió d'Us de l'illa del Rei. DOCUMENTO ADMINISTRATIVO DE FORMALIZACIÓN DE CONCESIÓN DE USO PRIVATIVO DE UNA PARTE DE UN BIEN MUNICIPAL DE DOMINIO PÚBLICO A FAVOR DE LA "FUNDACIÓN

DE L'HOSPITAL DE L'ILLA DEL REI" COMO ENTIDAD SIN ANIMO DE LUCRO. 20 de Març de 2017.

⁵⁸ *Atlas del port de Maó. Volum 1.* Catàleg. Veure Ref. 296. Pàg. 606

Pla Especial de l'illa del Rei 2015. Redacció inicial, Mazo-Espiau SL. (Manuel Mazo, Isabel Espiau, arquitectes). 2018. Redacció definitiva (Document Provisional) Francesc Farrés, arquitecte; Antoni Roca, ambientòleg; Joan Segura, advocat; Josep Quintana, enginyer; Peter Engel, arqueòleg.

⁵⁹ Redacció. *La galeria Hauser & Wirth quiere abrir una sala de arte en Illa del Rei. El Ayuntamiento y la Fundación estudian el proyecto presentado por la conocida galería de arte contemporáneo.* Menorca, Diario Insular. Edició Digital del 16 de Desembre de 2016.



El recinte virtual que representa l'Illa Plana, 1.10 ha de superfície i 506 metres lineals de perímetre, fa justícia a la seva condició d'illa amb accés per mar: pertany, en la seva totalitat, a Autoritat Portuària, de manera que el límit virtual del perímetre de domini públic, tant representatiu al Llatzeret o l'Illa del Rei, aquí, al manco, no surt dibuixat. Tot ho és, cosa que la fa, legalment, encara més inaccessible. Un conveni amb el Club Nàutic des Castell, per a desenvolupar-hi la seva seu, ho reverteix.

L'Estació Naval, 352.019 ha de superfície i 3.585,74 metres lineals de perímetre, és un altre recinte inexpugnable. Fins i tot per a l'Autoritat Portuària, que no en té cap domini sobre el tancat; tant, que al PUEP 2006, APB es veia obligada a dibuixar *La Base* com una absència; una absència, però, que ha justificat des de fa 300 anys les potencialitats del port de Maó com a enclavament estratègic. La configuració legal, però, obliga a esborrar un recinte tant transcendent del dibuix. Només la voluntat de l'Armada i el Ministerio de Defensa de treure un rèdit econòmic de la seva superfície, via concessió per a desenvolupar-hi un Museu Marítim, sembla fer aparèixer part del recinte en el dibuix, com fa l'avanç de DEUP de 2015, on l'Illa Pinto i els terrenys de l'Estació on s'hi ubica el quarter els anys cinquanta, es proposen incorporar a APB (Fig. 56).

Mentrestant, la Central Tèrmica de GESA dibuixa un altre perímetre, de 878,67 metres lineals i 39.99 ha de superfície que, òbviament, representa un altre tros de paisatge absent del port de Maó; fins i tot, una altra vegada, per a APB. Com si no hi fos, una autèntica illa en la dinàmica portuària. Una peça absent, però fonamental energèticament, que el trencament del cable que unia Menorca amb la Central d'Alcúdia ha fet imprescindible, si no volem deixar l'illa a les fosques. Recinte tancat, clos, però altament contaminant fora dels seus murs virtuals;

l'atmosfera no entén de recintes. La societat ho percep, i la seva reconversió forma part, cada vegada més, del debat públic.

“El Secretario de Estado de Energía, Daniel Navia, manifestó ayer al conseller Marc Pons que no está prevista la utilización de gas natural como combustible para la central térmica de Maó, que genera un gran volumen de emisiones contaminantes. [...] La información que posteriormente difundió el Ministerio de Industria no incluyó ninguna referencia a la central térmica de la Colàrsega de Maó que cuenta con cinco turbinas de gas que utilizan gasóleo como combustible y tres grupos diésel que emplean fuel y gasóleo. En varias ocasiones Endesa ha manifestado su disposición a utilizar gas natural como combustible lo que propiciará la reducción de las emisiones contaminantes. En este contexto, la empresa que suministra la energía eléctrica, el Ministerio de Industria y el Govern deben aunar esfuerzos para disminuir la utilización de gasóleo y fuel en la central mahonesa al ser un objetivo medioambiental beneficioso para toda Menorca”⁶⁰. Amb aquesta contundència s'expressava l'Editorial del Diari Menorca, el novembre de 2017, davant l'actitud inicial de l'Estat. Menys d'un any després, aquest es mostrava receptiu: “El Gobierno acepta destinar 3.5 millones más a reducir las emisiones en la central”⁶¹. Segurament no serà a curt termini quan la Central cessi el seu ús, per donar pas a energies renovables i netes. Serà algun dia, però, el recinte, aprofitable? S'obrirà per a nous usos? S'incorporarà al Sistema Portuari?

Una dinàmica semblant s'ha donat amb el recinte petrolier per excel·lència del port de Maó. La Central de CAMPSA, després CLH, 1.01 ha i 395 ml de superfície, sembla que perdrà, després de 65 anys, la seva condició de recinte. D'entrada, els tancs ja no hi són, la central es troba enderrocada i només en resta un parament, a Cala Figuera

⁶⁰ Editorial. *Sustituir el gasóleo y el fuel en la central térmica de Maó*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 14 de Novembre de 2017

⁶¹ Gilabert, J. *El Gobierno acepta destinar 3.5 millones más a reducir las emisiones en la central*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 25 d'Octubre de 2018.

54 Aixecament topogràfic de l'Estació Naval. Arxiu Comandancia Naval de Mahón.

55 Autoritat Portuària de Balears. DEUP 2016. Zona de la Colàrsega.

56 Conjunt de recintes i artificis sobre el port de Maó. Dibuix de l'autor.

57 Tres cementiris al port de Maó: Cementeri Anglo-americà, francès i ampliació del cementiri des Castell.

que, això sí, deixa l'enclavament ben tancat. Però la seva compra recent per APB per a desenvolupar-hi una marina esportiva, com hem vist al capítol anterior, sembla que li farà perdre aquesta condició. Més encara, quan el programa del concurs d'idees llençat preveu una gran plaça -esplanada- oberta al mar que farà del reblert de Cala Figuera un lloc obert - i recuperat - per a la ciutadania.

Per justificació de la seva operativitat, APB necessita tancar bona part dels grans artificis que suposen el seu moll: la zona de la nova estació marítima, la zona logística i l'escar del Cós Nou, 5,42 ha i 2.471,35 ml de recinte; també bona part del Pla de Baixamar, avui receptor -només- de creuers, i que les dinàmiques de seguretat en els amarraments obliguen a romandre tancades. La ciutadania, però, se'n queixa: una tanca al peu de la ciutat que impedeix arribar el mar. Una discussió semblant a la de la nova tanca que Salamanca Investments Group, accionista principal de la renovada concessió, l'any 2014, de Marina Port Vell, a Barcelona, no va dubtar d'aixecar al moll del Passeig de Joan de Borbó, tancant l'accés al límit de l'aigua dels veïns de la Barceloneta. És possible eliminar recintes, als ports? És compatible la seva operativitat, i la seva condició marítima amb l'apertura ciutadana?

Una condició, però, que tres recintes més del port de Maó, en virtut de la seva naturalesa, en canvi, no perdran. Parlem del Cementiri dels Anglesos, del Cementiri dels Francesos, o del Cementiri d'Es Castell, inclosa l'ampliació projectada per Joan Enric Vilardell l'any 2006 (Fig. 57). Tres recintes, però, en canvi, molt més accessibles. Especialment, el tercer. Els dos primers, amb permís. Tres espais on el mur és pur artifici però, en canvi, qualifiquen el paisatge. Passejar entre els murs emblancats del Cementiri Anglo-Americà, o entre el formigó vist disposat per Vilardell, amb la vista posada a l'horitzó, al mar, una experiència notable. Recintes que donen l'esquena, com no pot ser d'altra manera, al port que els acull. I 1.452.462 m² -145.24 ha- totals de recintes al port.

