

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

FÀBRIQUES. Energia i producció

L'escena mediàtica menorquina porta gairebé dos anys omplint titulars sobre l'impacte de la Tèrmica de GESA, situada a la Colàrsega del port de Maó¹. Des del moll del Cós Nou, construïda l'any 1960 i ampliada el 1990, la central "no forma part del port": ho demostren el PUEP 2006² i el DEUP 2015³, on el recinte es mostra literalment esborrat del sistema de domini del gestor portuari. Fins no fa gaire, ningú prestava massa atenció a la presència d'una gran generadora d'energia i, alhora, de CO₂. "La central de Maó emite el 8% de los gases de efecto invernadero de Baleares"⁴. Té sentit una indústria com aquesta davant la ciutat? Té sentit la seva convivència amb les barques i la residència? No ens enganyem, la indústria és bruta, i té mala premsa. En canvi, el de Maó "és un port natural preciós", considera tothom. Una dicotomia interessant.

El fet, però, és que el port de Maó ha estat, des de fa més de 300 anys, una escena industrial. Veiem-ho.

GÈNESI INDUSTRIAL I PORT ⁵

La Fàbrica de Can Codina llueix gairebé en solitari la seva condició de testimoni d'excepcionalitat industrial, especialment en dimensions i transcendència social, si no fos per l'enderroc, l'any 1920, de *La Industrial Mahonesa*. Aquesta fàbrica de teixits ocupava la plana de Cala Figuera del Port de Maó fins a la construcció dels també desapareguts dipòsits d'hidrocarburs de CAMPSA. Segon exemple d'una primera industrialització a Maó i Menorca;

¹ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure Ref. 140. Pàg. 296. Veure Ref. 228. Pàg. 472.

² *Ibidem.* Veure Ref. 269. Pàg. 594.

³ *Ibidem.* Veure Ref. 295. Pàg. 602.

⁴ Llagües, José Luis. *La central de Maó emite el 8% de los gases de efecto invernadero de Baleares.* Menorca, D. Insular. Edició del 7 de Nov. de 2017.

⁵ Apartat basat en part de l'article inèdit de l'autor: Vidal. Toni. *Can Codina. Entre el port i el reús.* Jornades de Patrimoni Industrial de Menorca 2015.

segon, si considerem el arsenal i drassanes que la Royal Navy britànica va habilitar també al port, primer als magatzems dels molls de Llevant i Ponent i després al nou Arsenal⁶ construït a S'Altra Banda, a l'Illa d'en Pinto i la riba immediata⁷.

Les activitats de manteniment i reparació de vaixells suposa, així, la primera mostra d'un ús industrial de clau moderna, més enllà de l'artesanía, que es dona a l'illa i que, òbviament, no pot estar a altra banda que el port. Entre 1766 i 1774, a la segona dominació anglesa, es construeix el representatiu edifici en forma de doble T, amb les cobertes a dues aigües partides per un mur de càrrega central i destacades encavallades de fusta, que podem qualificar de primer vestigi industrial, construït expressament de nova planta, present a Maó. Una drassana moderna, en definitiva. Malgrat bastit amb una primera finalitat militar, l'Arsenal de Maó acabarà funcionant com a drassana al servei del comerç i, durant la primera meitat del segle XIX es llogarà a diverses armades, com l'holandesa i la dels EEUU. *La Industrial Mahonesa*⁸ (Fig. 3) representa, en canvi, l'eclosió d'una arquitectura fabril amb un ús civil; suposa l'arribada, encara que tímida, de la Revolució Industrial a Menorca.

Promoguda el 1856, els testimonis gràfics dels que en disposem avui –fins ara, no s'ha localitzat cap tipus de plànol o aixecament de la mateixa– mostren una gran nau posterior amb coberta de dent de serra o *shed*⁹, i un cos frontal de tres plantes amb coberta a dues aigües i un

⁶ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure Ref. 15. Pàg. 78.

⁷ Alemany i Llovera, Joan. *Los grandes puertos de Baleares.* Ed. Autoritat Portuària de Baleares. Palma, 2001.

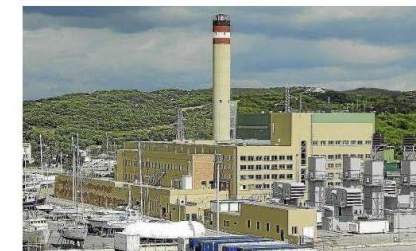
⁸ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure Ref. 44. Pàg. 144.

⁹ *Shed*: Solució en una sola planta, pensada per a una fàbrica extensa i que superi els problemes de construcció, amplitud interior i il·luminació, que comportava la solució prèvia d'addicionar naus.

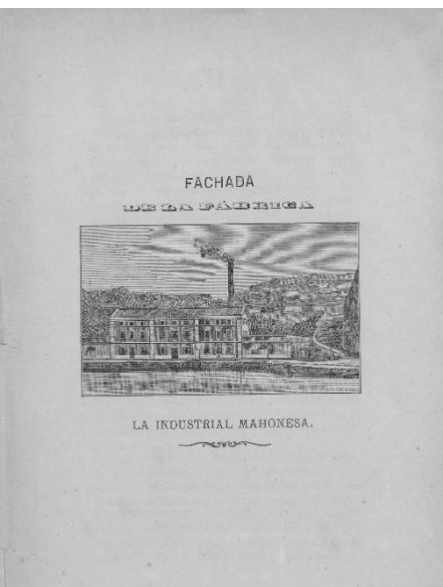
La central de Maó emite el 8% de los gases de efecto invernadero de Balears

Durante los últimos diez años la instalación no ha bajado de las 300.000 toneladas

José Luis Llagües (@JLLlagües) 1971 192017

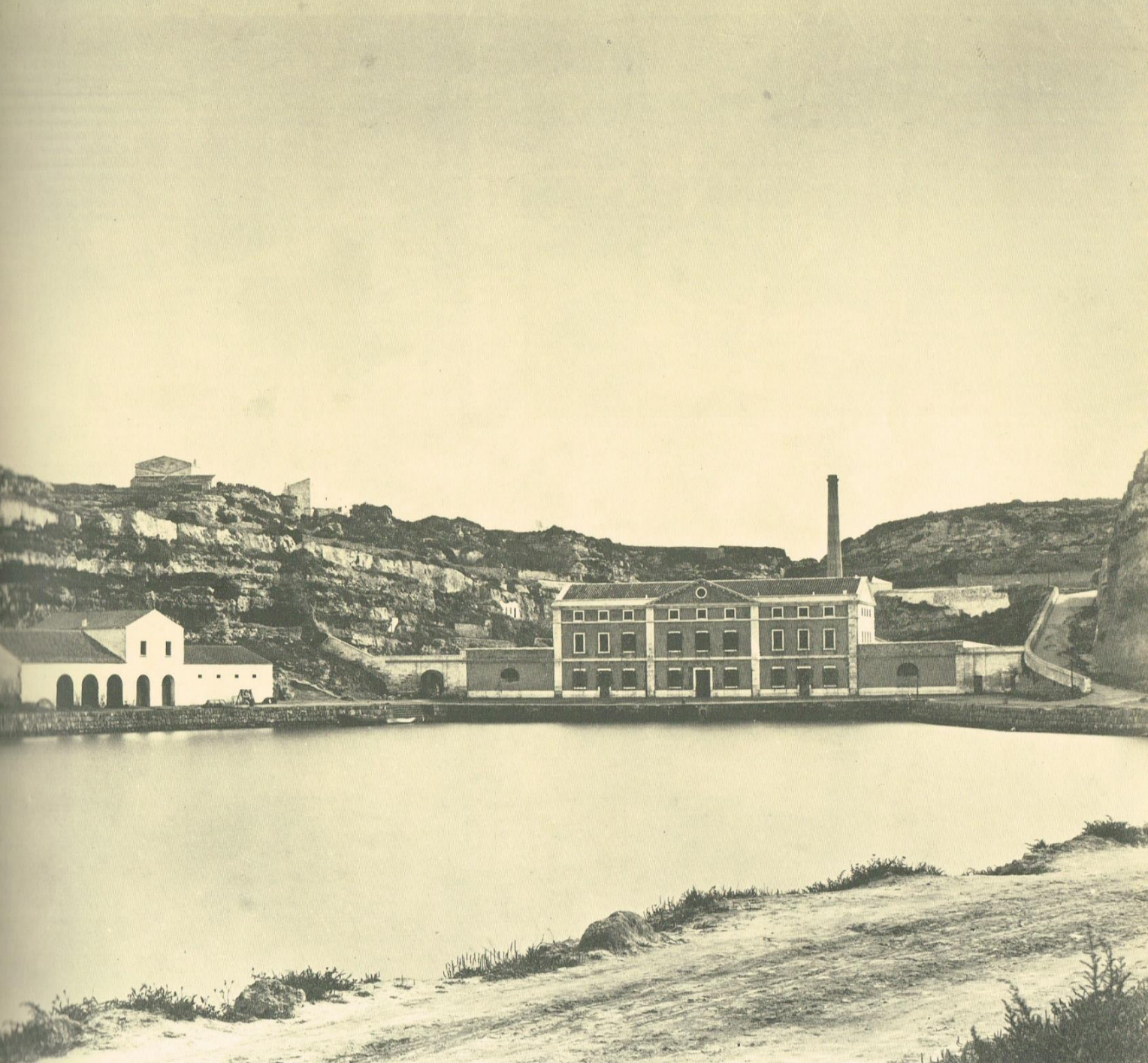


La central térmica de Maó en la única instalación de la Isla destacada en el informe 07-11-2017



¹ Llagües, José Luis. *Diari Menorca.* Edició digital del 7 de Novembre de 2017

² *La Industrial Mahonesa.* Memòria anual.



3 Cala Figuera. 1890 circa.
La Ciutat des del Carrer.



4 Cala Figuera. 2018. Fotografia de l'autor



frontó que, de manera representativa i com a imatge del poder de la fàbrica, s'hi superposa. Maria Isabel Bennàsar i Antoni Puertas, a *Arqueologia industrial a Maó*¹⁰, observen i destaquen el mecanisme de la superposició representativa d'una façana a un edifici posterior, on l'aparador presentarà una lògica diferenciada de l'arquitectura que amaga.

Gairebé trenta anys després, el 1882, al Moll de Llevant T.J. Ladico hi promou una farinera¹¹ que, amb un molí de foc enlloc de vent, podrà situar-se a Baixamar; reconstruïda un any després en patir un incendi important, "a la darrera dècada se'n feu càrrec Francisco Bosch Ponsetí, que modernitzà tota la maquinària donant el pas definitiu cap a una total industrialització. Apareix de fet, la primera farinera industrial de Maó, amb el nom de *La Minerva*"¹².

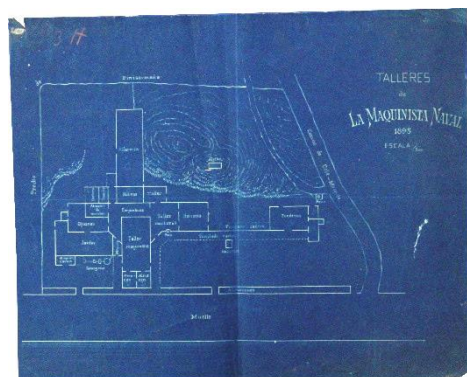
Pràcticament al mateix temps, el 1883, *l'Alfarera al Vapor*¹³ apareix al Cós Nou, habilitat el 1861 amb un moll nou, recte, per desenvolupar-hi les curses de cavalls que, per raons de seguretat, ja no es poden practicar al Cós de Gràcia. Això permetrà que, poc a poc, aquesta zona del port es presenti com un dels possibles nous escenaris industrials de la ciutat, en continuïtat amb l'Arsenal i que suposarà el precedent del que avui és la zona logística que encara concentra bona part de l'activitat industrial portuària: el port logístic i de mercaderies, les sitges de les cimiteres, l'escar i la central tèrmica de GESA.

La promoció, el 1892, de *La Maquinista Naval*¹⁴ (Fig. 6), pels germans Pablo i Francisco Ruiz, un taller dedicat a tot tipus de treball relacionat amb la mecànica, englobarà la

primera nau de l'Alfarera al Vapor. Fruit de la relació comercial dels Ruiz amb Julius G. Neville, representant de la casa Crossley a Espanya¹⁵, els primers "tinglados" de La Maquinista Naval es van ampliant successivament en una adició de peces de diferent caràcter i solucions constructives, com reflecteix el plànol de l'estat de la fàbrica el 1895, adjunt a l'Escritura de Venda de la societat, l'any 1901.

Amb l'augment de capital en favor de Neville i el canvi de nom de la companyia al de *Sociedad Anglo-española de motores, gasógenos i maquinaria en general*, l'any 1904 es presenta un projecte d'ampliació dels tallers que, bàsicament, consisteix a dotar d'una façana cap a port del conjunt, que, d'aquesta manera, servirà per tancar el pati interior del moll del Cós Nou (Fig. 7, 8). De nou, façana. Façana plana amb dues formalitzacions diferenciades. D'una banda, un conjunt de dues naus adossades cobertes amb volta; d'una altra, uns metres més a llevant, tres naus també contigües que resolen la coberta amb encavallades – no sabem si de fusta, o metàl·liques – amb un frontó continu que les agrupa, malgrat que les imatges que avui en disposem mostren com, finalment, un cop construïdes, es van evidenciar els tres cossos. Però el projecte pretenia oferir, amb la simple operació del frontó continu, una imatge més contundent.

Simultàniament a la posada en marxa de *La Maquinista Naval*, al mateix any, 1892, dues indústries destacades més apareixen al port de Maó, *La Eléctrica Mahonesa*¹⁶, que funcionarà amb màquines de vapor, i la *Sociedad*



5 La Industrial Mahonesa. Arxiu Sturla

6 La Maquinista Naval. Planta. AHMaó.

7 Sociedad Anglo Española. Alçat. AHMaó

8 Sociedad Anglo Española. Col. Josep M. Vidal.

9 Sociedad Anglo Española. Escritura de compra-venta

¹⁰ Bennàsar, Maria Isabel i Puertas Truyol, Antoni. "Arqueologia Industrial a Maó". Revista de Menorca. Segon semestre 1992. Ed. Ateneu Científic i Literari de Maó. Pàg. 311

¹¹ *Atles del port de Maó. Volum 1.* Catàleg. Veure Ref. 81. Pàg. 192.

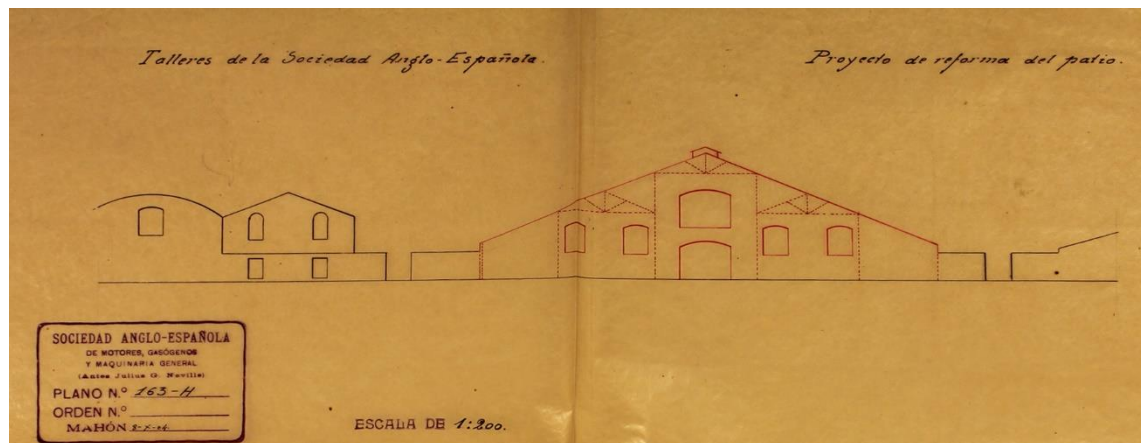
¹² Bennàsar, Maria Isabel i Puertas Truyol, Antoni. *Op. Cit.* 1992. Pàg 318.

¹³ *Atles del port de Maó. Volum 1.* Catàleg. Veure Ref. 52. Pàg. 156.

¹⁴ *Ibidem.* Veure Ref. 66. Pàg. 172.

¹⁵ Méndez, Alfons i Hernández Andreu, Joan. *Trenta-cinc empresaris menorquins. Èxit individual i progrés social.* Maó: Institut Menorquí d'Estudis. 2010. Pàg. 152.

¹⁶ *Atles del port de Maó. Volum 1.* Catàleg. Veure Ref. 56. Pàg. 160.

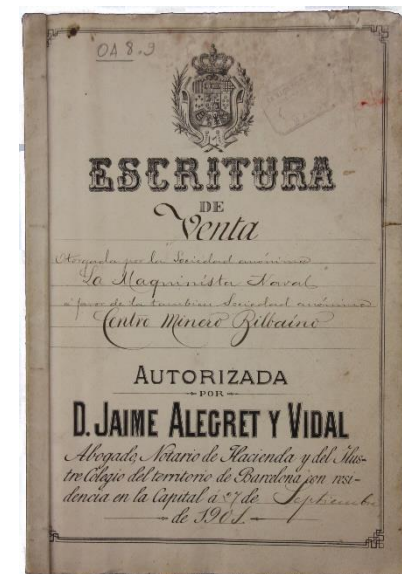


*General del Alhumbrado S.A.*¹⁷, que cremarà gas de carbó per a la seva xarxa de llums a gas. Francesc F. Andreu Femenias, pioner de l'electricitat menorquina, i també balear, estableix la seva fàbrica als magatzems dels números 42, 44 i 46 del Moll de ponent, on avui s'hi situa la náutica de Pedro's Boat Center. La Societat MacLennan Hermanos situarà en canvi la Fàbrica de Gas al Moll de Llevant, a l'alçada del número 225, just abans del revol de Sa Punta de Cala Figuera. Aquesta darrera, representa un espai de grans dimensions que superen el gra dels magatzems de trast que anaven apareixent al llarg del moll.

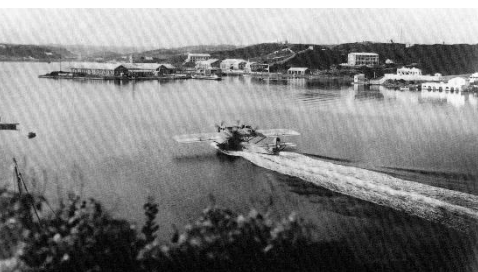
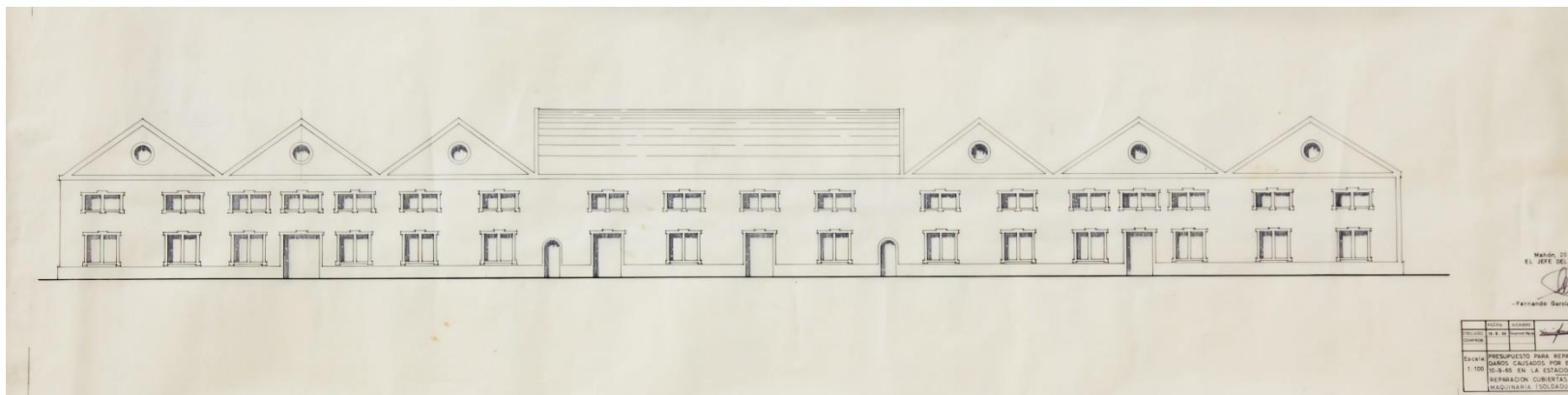
Amb l'aparició d'aquests darrers cinc casos al port, *La Minerva*, *La Alfarera al Vapor*, *La Maquinista Naval* (*Sociedad Anglo-española*), *La Eléctrica Mahonesa* i *La Sociedad General del Alhumbrado*, tots ells a la segona

meitat del segle XIX, que complementen els dos primers, l'*Arsenal* i *La Industrial Mahonesa*, es consolida el port de Maó com un indret eminentment industrial. L'herència o reclam que, per contigüitat, juga l'*Arsenal* que, òbviament, no podia estar emplaçat a una altra banda; la seva condició apartada de la població, a una altra cota; la immediata accessibilitat a l'aigua per refrigerar maquinària; i especialment, la facilitat que la seva ubicació ofereix a la descàrrega de combustibles, matèries primeres, i a la posterior càrrega en els vaixells dels productes manufacturats – quan és el cas – s'entreveuen com les possibles causes que, combinades, fan de Baixamar i el Cós Nou el lloc propici perquè s'hi desenvolupi la indústria.

D'altra banda, tot i esser prou conegudes, no s'hi escau encara parlar de la seva arquitectura, excepte en el cas referit de *La Sociedad Anglo-española*. De *La Eléctrica*



¹⁷ *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 57. Pàg. 162.*



10 Façana dels tallers de l'Estació Naval. Arxiu Comandancia Naval

11 Façana dels tallers de l'Estació Naval. Fotografia de l'autor

12 Hidroavió amerant davant la base naval. 1920 circa. Arxiu Sturla.

Mahonesa, ni de la Fàbrica de Gas, ni tampoc de Sa Farinera en tenim documentació gràfica d'aquests primers anys de funcionament; eren, senzillament, magatzems, "tinglados" o espais descoberts prou grans per encabir-hi l'activitat i, molt important, els motors i maquinàries necessàries. En canvi, l'arquitectura, i en aquest cas amb contundència, sorgeix en un cas que sovint no s'anomena quan s'aborda la gènesi industrial de Maó: parlem de la nova Base Naval de Maó que, des de 1915, partint del vell Arsenal anglès i espanyol, el pla estatal de bases navals de l'almirall Augusto Miranda i la direcció local de Pedro Maria Cardona, faran de Maó una base de referència per a l'armada espanyola (Fig. 10)

Aquesta decisió, que comportarà fer del port de Maó una base permanent de submarins i hidroavions¹⁸, implicarà l'ampliació de les velles dependències de la marina amb un conjunt d'edificacions reeixides de caràcter representa-

tiu, entre els que destacaran els tres pantalans perpendiculars al moll del Cós Nou, el nou habitatge del comandant de l'estació, l'habitatge del contramestre, la reforma de la capella però, especialment, el conjunt de naus dels nous magatzems i el parc mòbil¹⁹. L'edifici dels magatzems, probablement l'edifici de major qualitat i interès d'aquesta nova etapa, presenta un conjunt de naus a dues aigües adossades, on la successió formal de la manifestació de les teulades, en un pla de façana perfectament paral·lel al del moll dominant, esdevé un tret de vocació representativa.

Ens trobem davant d'una façana projectada, plantejada des d'una mínima idea de representativitat de la institució; hi destaquen els relleus decoratius als voltants de les finestres i remats superiors de façana, la descomposició d'aquests mateixos brancals per oferir una proporció doble a les obertures, i els òculs centrals, amb rosetó, sota els careners. Les naus del davant resolen l'estructura de la

¹⁸ Fomals Villalonga, Francisco. *La Base Naval en el Puerto de Mahón*. Ed. Museo Militar de Menorca. Es Castell, 2010.

¹⁹ Després de la Guerra Civil, la Base Naval anirà ampliant les seves dependències amb els quaters de marineria, residència de suboficials,

residència d'oficials, nova jefatura, estació de ràdio, i estació i túnel de torpedos.

coberta amb encavallada de fusta, en alguns casos atirantada amb un rodó metàl·lic.

En canvi, la nau posterior de ponent, avui taller mecànic de la comandància, girada respecte les anteriors, formada per dos cossos juxtaposats amb coberta a dues aigües cadascun, es resol mitjançant estructura d'acer reblonada, amb encavallades, en aquest cas, lleugeres i metàl·liques (Fig. 13). Coneixent la Fàbrica de Can Codina i les solucions que allà hi aplica Francesc Femenias, sorprenen les coincidències tipològiques d'ambdues estructures: façana de marès estructural, pòrtic interior d'acer reblonat, i encavallades idèntiques amb el mateix tipus de solució i nusos; a més, les solucions de finestres, remats i pilastres són extremadament semblants (Fig. 14).

Sabedors de que les obres de la nova Base Naval van començar a bastir-se el 22 de març de 1916²⁰, un any i mig de l'inici de les obres de la fàbrica que encarrega Coda al carrer de Sant Manuel, assalten diversos interrogants. Va construir aquests magatzems, com era costum en les edificacions de l'armada, l'empresa estatal Bazán?²¹ O potser es va contractar a l'arquitecte local del moment perquè hi col·laborés? Si no va ser així, no seria descabellat contemplar la possibilitat que el mateix Femenias es fixés en els detalls d'aquesta estructura metàl·lica i els repliqués a Can Codina? O una altra possibilitat, que Femenias comptés amb l'assessorament, o encarregués conjuntament amb Guillermo Coda, la construcció de l'estructura metàl·lica de la fàbrica a la mateixa empresa responsable dels magatzems de la Base Naval.

13 Interior dels tallers mecànics de l'Estació Naval. Fotografia de l'autor.



²⁰ Comandància Naval de Mahón. Portal web: www.armada.mde.es

²¹ L'empresa estatal Bazán, avui Navantia, és la habitualment responsable de la construcció o gestió – subcontractació – de les obres civils en la bases i estacions naval de l'Armada Espanyola.



Cap d'aquests extrems ha pogut esser encara documentat, provat però, al manco, ens demostren que la Fàbrica de Gomes no és l'única *arquitectura de ferro* que tenim a Maó; la condició aïllada i, per definició, poc accessible de la Base Naval, podria haver dificultat la consideració teòrica d'aquests magatzems.

Els tombants de segle representen canvis en l'evolució industrial a Maó i en la ubicació de les arquitectures on els tallers i resta d'activitats fabrils s'implantaran, petit precedent del fenomen que encamarà la fàbrica del c. Infanta de Guillermo Coda. A partir de 1880, poc a poc, al nucli de la ciutat, i aprofitant els creixements fora murades, es comencen a reutilitzar petites cases entre mitgeres o els seus baixos com a tallers, a mig camí entre la condició artesanal i l'activitat manufacturera incipient. En el període entre 1910 i 1920, es reaprofiten edificis grans que s'havien bastit amb una activitat específica, com les lògies maçòniques, edificis singulars o buits entre les sinies compreses entre els ravals on una tipologia de llums més grans els habilitarà perfectament com a lloc idoni per a ubicar-hi una indústria²².

En la primera categoria, apareixen els casos dels tallers d'argenters i calçat –algunes d'aquestes activitats artesanals emergeixen fins i tot el segle XVIII, aprofitant l'empenta de l'activitat derivada de les dominacions il·lenques i la capitalitat–, com la fàbrica de sabates de Damià Bagur al carrer del Comerç 18-20, documentada el 1880, la fabricació de pasta de sopa, com la Flor de Castilla de Llorenç Rotger al carrer del Rosari, de 1882; el taller de fabricació de bosses de malla de plata de Joan Gomila Riudavets, al rere habitatge i magatzems adjacents a la cantonada dels carrers St. Manuel i Sta. Eulàlia, de 1886; la carbònica de *Barber Hermanos*, al carrer de la Reina, el 1904, o alguns tallers ubicats a Portal de Mar.

²² Bennàsar, Maria Isabel i Puertas Truyol, Antoni. 1992. *Op. Cit.*

En el segon cas, els edificis religiosos o de culte i reunió de nous ordres, sorgits en el període 1880-1885, es comencen a emprar com a indústries poc anys després. Parlem de la lògia maçònica del carrer de la Infanta, que reutilitzarà a principis de segle José Barber per als *Sifones La Estrella*; la lògia maçònica del carrer de Gràcia, que el 1911 reaprofitarà *l'elèctrica nova*, La Energía Eléctrica Balear; o l'escola evangèlica del c. St. Lluís Gonçaga, quan el 1919 la reutilitza una fàbrica de sabates, *La Anónima del Calzado*.

El canvi de paradigma, però, el representa Can Codina. La fàbrica de bosses de malla de plata de Guillermo Coda – primer- suposarà el primer cas d'implantació al pla maonès, lluny dels mols de Baixamar, d'un edifici industrial de nova planta, *ex-novo*, construït amb tota la voluntat representativa i sabedors, promoció i –atenció– arquitecte, de la capacitat de l'arquitectura per transmetre el poder de la indústria i, en definitiva també, del capitalisme. Si *La Industrial Mahonesa* és al port, per presència, caràcter i transcendència social, la Fàbrica den Coda és a la ciutat, sobre el penya-segat; tots dos casos són els que mostren, de manera més vehement, l'impacte de la indústria en la vida quotidiana de Maó. També d'Es Castell, i les seves arquitectures estan a l'alçada d'aquest paper. Fins aquell moment, quan la indústria s'escampa des del port cap a la ciutat, ho fa sense les condicions referides: magatzems, plantes baixes, rera-habitatges, edificis reutilitzats, però cap és comparable a la nova fàbrica de la illa dels carrers Infanta, Sant Manuel i Campament, o a *La Industrial Mahonesa* de Cala Figuera, oberta el 1856 i tancada l'any 1910.

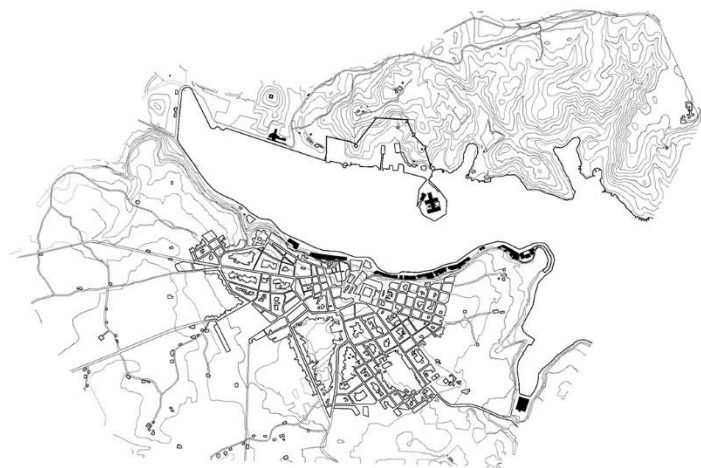
14 Detall de l'estructura de la Fàbrica de Gomes de Can Codina, Maó. Fotografia de l'autor

15 Detall de l'estructura del Mercat dle Peix. Francesc Femenias, 1929. Fotografia de l'autor

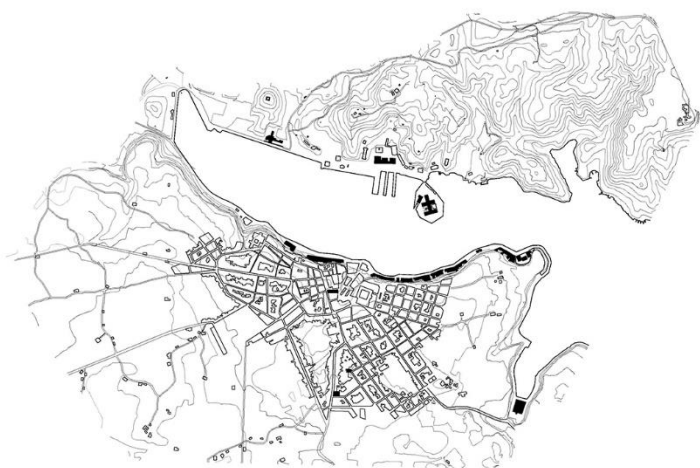
16 Evolució dels inicis industrials al port de Maó. 1856-1917. Dibuix de l'autor.



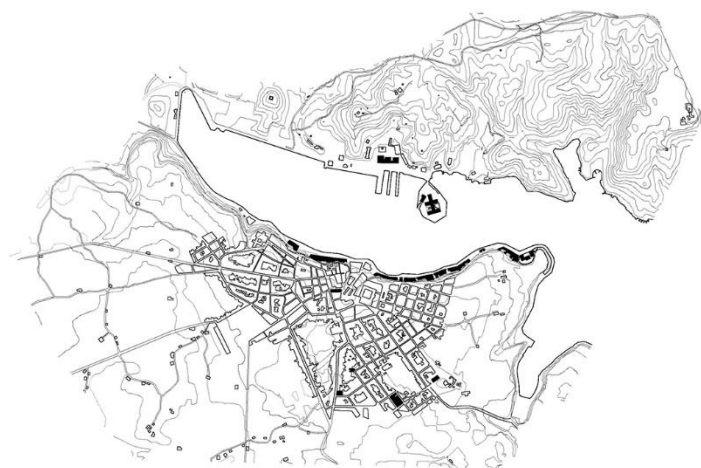
1856



1896



1905



1917

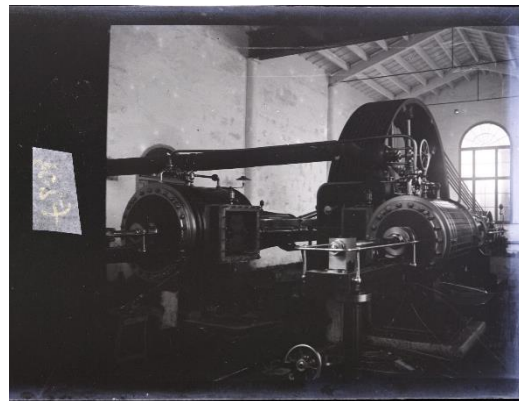
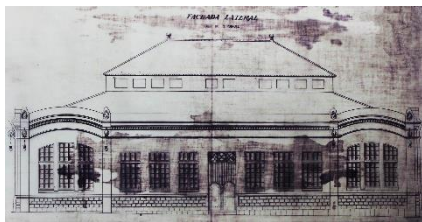
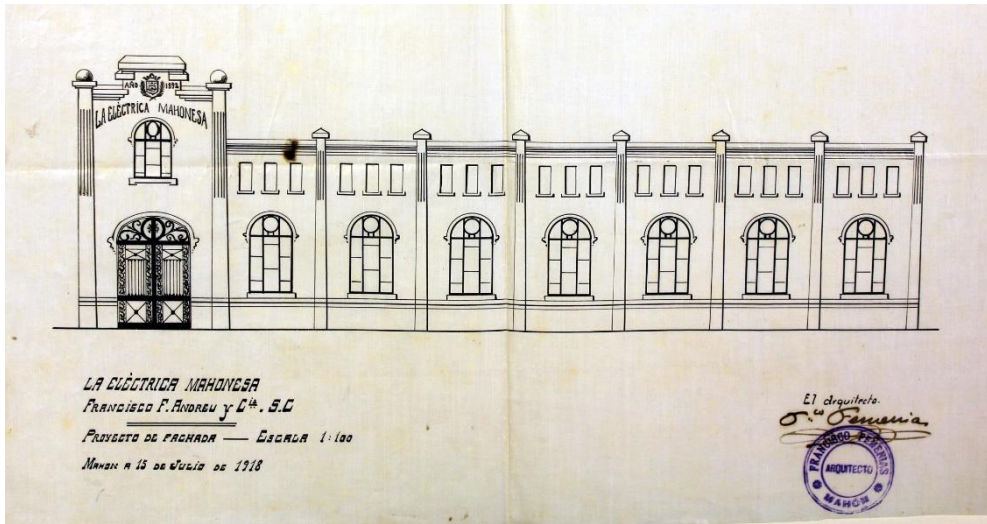
INDÚSTRIA I REPRESENTATIVAT

Només un any després d'aixecada la fàbrica de Coda, l'any 1919 Francesc F. Andreu, propietari de *La Eléctrica Mahonesa*, encarrega a Francesc Femenias una nova façana – noble, projectada i representativa- per a la seva fàbrica d'electricitat del Moll de Ponent. La fàbrica ja existia i donava servei des de 1905; li mancava, però, imatge i representativitat. Andreu no dubtarà en encarregar-la a l'arquitecte de la ciutat, que feia ben poc havia fet lluir la fàbrica de moneders de plata del c. de Sant Manuel.

La façana de l'elèctrica de Baixamar estarà formada per dos cossos. Un de baix, que es correspon amb una nau i finestres tripartides, compensat per un segon cos vertical, encara més projectat, que incorporará el nom i serà ornamentat. En aquest s'hi ubicaran les oficines i, al darrera, el volum de la torre-xemenia.

L'any 1926 serà el torn de la *Sociedad General del Alhumbrado*. La façana de la *Fàbrica de Gas* (Fig. 20) es caracteritzarà pel seu caràcter dual, formada per dos cossos exempts a dues aigües, ajuntats pel mur que feia de tanca amb el moll i generava un pati central, tot entrant a la indústria. Els propietaris aixequen el mur de la seva tanca i doten la seva façana d'una representativitat a l'alçada de la competència, l'elèctrica de Francesc F. Andreu. La instància d'obres, presentada per el gerent de la societat, Pedro Seguí Oliver, deixa molt clar que es demana permís per a "levantar en unas hiladas parte de la pared maciza que forma la fachada de la Fábrica de Gas"; els plànols de Femenias duen per títol "*Plano de reforma de la fachada de la fàbrica de gas, situada en el Andén de Levante*". Interessava, només, la façana.

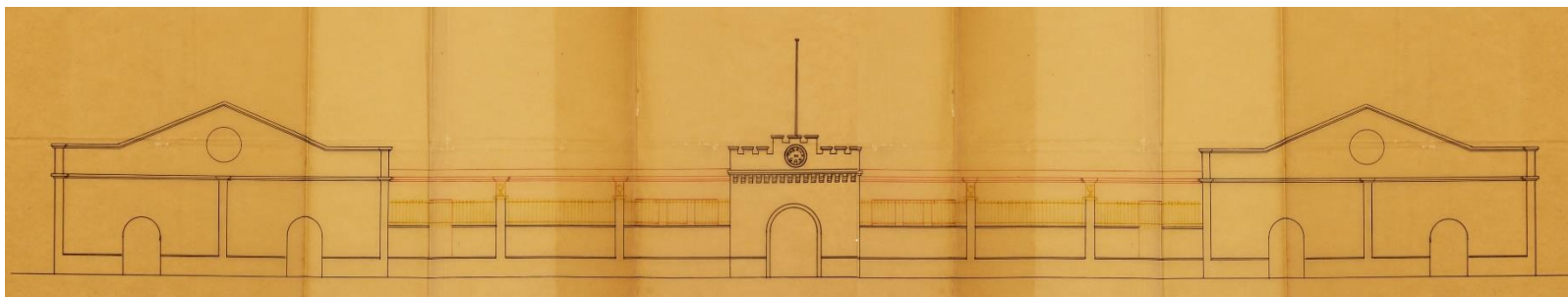
Finalment, l'any 1930, és *La Minerva* qui acudeix també a Femenias perquè hi projecti una nova façana "d'autor". L'arquitectura com a catalitzador de la representativitat de



17 Francesc Femenias. La Eléctrica Mahonesa. Façana 1919. AMM

18 Motors de la Eléctrica Mahonesa. Fons Salvador Almirall. 1920 circa

19 Francesc Femenias. Façana per a la Fàbrica de Guillermo Coda. 1918. AHCOAIB - Maó



l'activitat industrial al port, en absència, el 1920 de *La Industrial Mahonesa*.

CONTINUITAT ENERGÈTICA. PRESENT INDUSTRIAL

Des dels precedents d'aquesta gènesi industrial al port de Maó, consolidat a principis de segle XX amb *La Eléctrica Mahonesa* i la *Sociedad General del Alhumbrado*, observem, sempre, tot i el tancament d'alguna d'elles, una continuïtat productiva al port. Estem davant d'activitats productives amb fàbriques o factories de caràcter energètic, més que manufacturer.

Hem vist com la Fàbrica de Gomes de Can Codina - abans Fàbrica de Moneders de Plata de Guillermo Coda - s'implanta als dalt del ciutat, l'any 1918,engegant el precedent d'abandonament del port per a les activitats industrials: ja existeixen els vehicles a motor i estar arran de moll, a un carrer dels vaixells, ja no serà imprescindible. Altres activitats manufactureres s'ubicaran, primer, en



20 Façana per a la Sociedad General del Alhumbrado. 1926. AMM

21 Interior de la Fàbrica de Gas. 1968, Toni Vidal Miquel.

"[...] Hace una década, [...] Lluís Cantallops i Valeri, catedràtic de la ETS d'Arquitectura de Barcelona y exdirector general de Urbanismo de la Generalitat catalana, nos explicaba que, acabando el siglo, resulta evidente que la relación entre puertos y ciudades portuarias ha entrado en plena crisis respecto el modelo original.: "[...] Els vaixells han assolit una nova dimensió i s'han especialitzat. Els petrolers, els vaixells porta contenidors, etc, són cada vegada més grans i necessiten extensions de moll considerables per a facilitar l'emmagatzematge o la manipulació de les mercaderies. Les operacions de càrrega i descàrrega s'han tecnificat i les àrees per a les instal·lacions en terra (dipòsits de combustibles, etc) són cada vegada més extenses [...] En general ja no es pot considerar el port com una extensió de l'activitat de la ciutat [...]"³⁰.

Una afirmació, aquesta darrera, relativament compromesa i, vista avui controvertida; hem de posar-la, però en el seu context adequat: els port de Maó i molts altres del nostre entorn, com el de Barcelona, no han experimentat, encara, les transformacions de caire recreatiu i comercial que avui, any, 2019, coneixem, també amb els seu inconvenients. La reflexió de l'any 1988 de Cantallops Valeri servia, però, a Vilardell per discutir la permanència, en aquell temps, de la instal·lació de Cala Figuera:

"[...] Obviamente, esta problemática resulta más evidente en aquellas ciudades portuarias de tamaño medio con industrias pesadas fijas como ahora es el caso de Maó, donde la central energética de la colársiega y los depósitos de combustibles de Cala Figuera son fuente permanente

³⁰ Vilardell Santacana, Joan-Enric. No hay motivos de alarma. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 28 de Desembre de 1998. També disponible a:

Vilardell Santacana, Joan-Enric. 2017. *Mirades Compromeses. Artículos d'arquitectura i urbanisme (1993-2017)*. Maó: Institut Menorquí d'Estudis. Pàg. 28.



de conflicto [...]"³¹.

La reivindicació, atenent a una perillositat prou objectiva, va ser atesa en part i, com dèiem, l'any 2010 la instal·lació d'hidrocarburs va ser desmuntada, fent-se una de nova al costat de l'aeroport. En part, perquè enlloc de la descàrrega d'hidrocarburs fora port, davant la bocana o en alta mar, a la costa Sud, com demanava Vilardell en el mateix article, "No hay motivos de alarma", es continua fent al port de Maó: el vaixells petrolers continuen descarregant als molls, en aquest cas al Cós Nou, o mitjançant els ducs d'alba de l'Estació Naval, que cedeix l'atracament en concessió.

Ahora, l'article citat per Vilardell, de Lluís Cantallops Valeri és:

Cantallops Valeri, Lluís. *La planificación dels usos portuaris*. Menorca, Diario Insular. Edició Impresa del 14 de Novembre de 1988.

³¹ Ibidem.

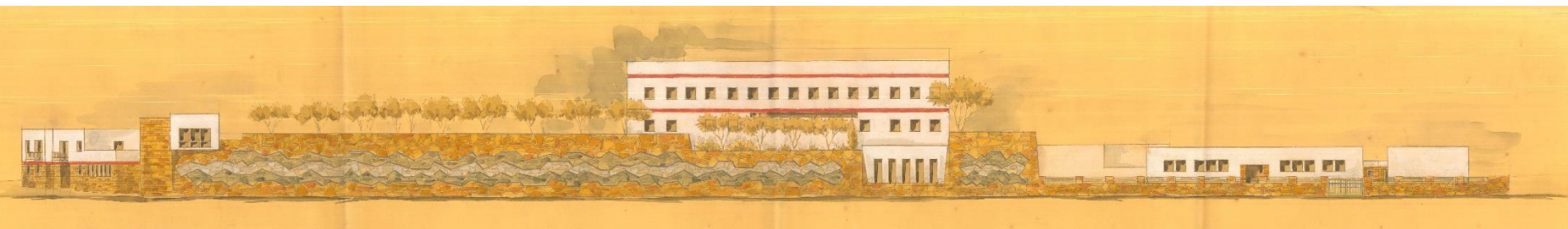
²² Francesc Femenías. La Minerva. Façana. Arxiu Gomila-Enrich

²³ Seguí Mercadal, Mateu. "El puerto de Mahón y el desarrollo de Menorca". Diari Menorca. 18 de Juliol de 1972. Arxiu Seguí Mercadal

²⁴ Vista aèria del complex de CLH a Cala Figuera. Fotografia, arxiu CLH Madrid.

25 Implantació al port del passat i present industrial. Dibuix de l'autor.





Així, una estació de bombeig recull els hidrocarburs que s'impulsen per un oleoducte que puja per la costa de ronda fins al polígon industrial i, d'allà, fins a l'Aeroport. Un recorregut prou llarg. S'han suprimit els camions cisterna pujant i davallant de Cala Figuera, però hem guanyat 4 km d'oleoducte i un petrolier davant la façana urbana més densa del port. A Maó, el port continua rebent els petrolis. Alguns ho consideren un error; la veu autoritzada de Benjamí Carreras Font, per exemple: "M'agradaria que els petrolers descarreguessin a la Mola. Vaig proposar la descàrrega davant les tres bateries, entre la Mola i l'illa del Llatzeret. El motiu del desplaçament i desmantellament de la instal·lació de CLH de Cala Figuera va ser l'absència de l'oleoducte. Tenir circulant 40 ó 50 camions cisterna diaris."³²

Uns anys abans de la inauguració de l'estació de CAMPSA a Cala Figuera, el 1956, el port energètic es consolida amb la construcció de la nova central elèctrica pública al Cós Nou, a càrrec de l'Institut Nacional de Indústria - INI. La central de Gas y Electricidad S.A. (GESA)³³, empresa mallorquina adquirida per l'INI l'any 1952³⁴, vindrà a substituir *La Eléctrica Mahonesa* del Moll de Ponent, en

haver estat al seu temps adquirida per la mateixa GESA el 1954. Havia arribat el temps de les nacionalitzacions dels sectors estratègics.

*"A l'any 1952, el mateix any en què l'INI va adquirir GESA, ja era notòria i coneguda la intenció de l'Institut de fer-se càrrec de tots els negocis elèctrics de les Balears, perquè la situació de mal servei i incapacitat de millorar-lo per manca de recursos era similar a tots ells. [...] Ja a l'any 1954 hi va haver contactes entre GESA i l'Eléctrica Mahonesa i al juny de 1955 Francisco Hernández Escrivá, president de la Mahonesa, i Pedro Reus Pujadas, que aleshores era director de GESA i en seria president entre 1968 i 1973, arribaren a un acord pel qual la primera es comprometia a vendre a la segona una part de les seves instal·lacions. [...] Dia 26 de Març de 1956 es signà un contracte entre l'Eléctrica Mahonesa i GESA, pel qual la primera venia a la segona part dels seus actius, incloses les xarxes d'enllumenat públic i totes les instal·lacions de transport i distribució. [...] Al mateix any 1956 es van adquirir els terrenys i es van contractar les màquines i materials necessaris per a la nova central, al Cos Nou [...]"*³⁵.

26 José Ferragut Pou. Central Tèrmica de GESA. Alçat a mar. Arxiu José Ferragut Canals

27 José Ferragut Pou. Central Tèrmica de GESA. Façana actual. Fotografia de l'autor



³² Entrevista a Benjamí Carreras Font. Maó, Octubre de 2013. Veure annex.

³³ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg.* Veure Ref. 140. Pàg. 296.

³⁴ GAS Y ELECTRICIDAD, S.A. *Cent anys d'electricitat a Menorca. 1892-1892.* Maó: Gas y Electricidad S.A. 1992. Pàg. 70.

³⁵ *Ibidem.* Pàgs. 70-71.



28 José Ferragut Pou. Central Tèrmica de GESA. Alçat a mar. Arxiu José Ferragut Canals

29 José Ferragut Pou. Estació de GESA des Portitxol. Arxiu José Ferragut Canals

Els arquitectes, sovint els grans oblidats: GESA no dubtarà a encarregar l'edifici al seu arquitecte habitual, el mallorquí José Ferragut Pou. Com ja mostra en les seves obres anteriors i contemporànies per GESA o per a la Diòcesi mallorquina, Ferragut Pou mostrarà a Maó la seva categoria excepcional com a arquitecte (Fig. 26-31).

L'obra es començarà el 1956 i s'acabarà inaugurant quatre anys després, l'11 de Maig de 1960, aprofitant la visita a l'Illa del Cap de l'Estat, el dictador Francisco Franco. Gens reivindicada en aquests 59 anys, Ferragut deixarà a Maó una obra excepcional. Excepcional per la seva ambició i envergadura, a l'alçada d'altres centrals de GESA a Mallorca, com la des Portitxol (Fig. 29) o a la subestació de Palma. I excepcional per la qualitat de la seva arquitectura i pel compromís de l'arquitecte. Ajustat a trets propis d'una imatge corporativa comuna a tots els seus edificis -com les franges vermelles sobre volumetria dominant blanca-, condició exigida per una empresa en plena expansió, aquest requeriment no serà impediment per al compromís amb la millor arquitectura. Tampoc, per vehicular-la amb detalls que faran singulars cadescuna d'aquestes obres.

La del port de Maó no serà una excepció. Ferragut desplegarà el seu llenguatge racionalista, atenent al mateix temps a un expressivitat que respon al lloc on s'implanta. En aquest sentit, el més representatiu serà l'expressiu mural del mur de basament que dona al moll, projectat pel propi arquitecte, sobre el que es bolquen i volen els volums nets i prismàtics. Un racionalisme de revisió, atenent a l'època que ens torbem: un "regionalista crític", com diria Kenneth Frampton³⁶. Jaime J. Ferrer aprofundeix en aquesta idea:

"[...] Ferragut introduce los muros de mampostería para disponer de un orden moderno adaptado a las

características del lugar y propio de la tradición vernácula, como forma de adaptar y enriquecer los modelos de la ortodoxia racionalista.

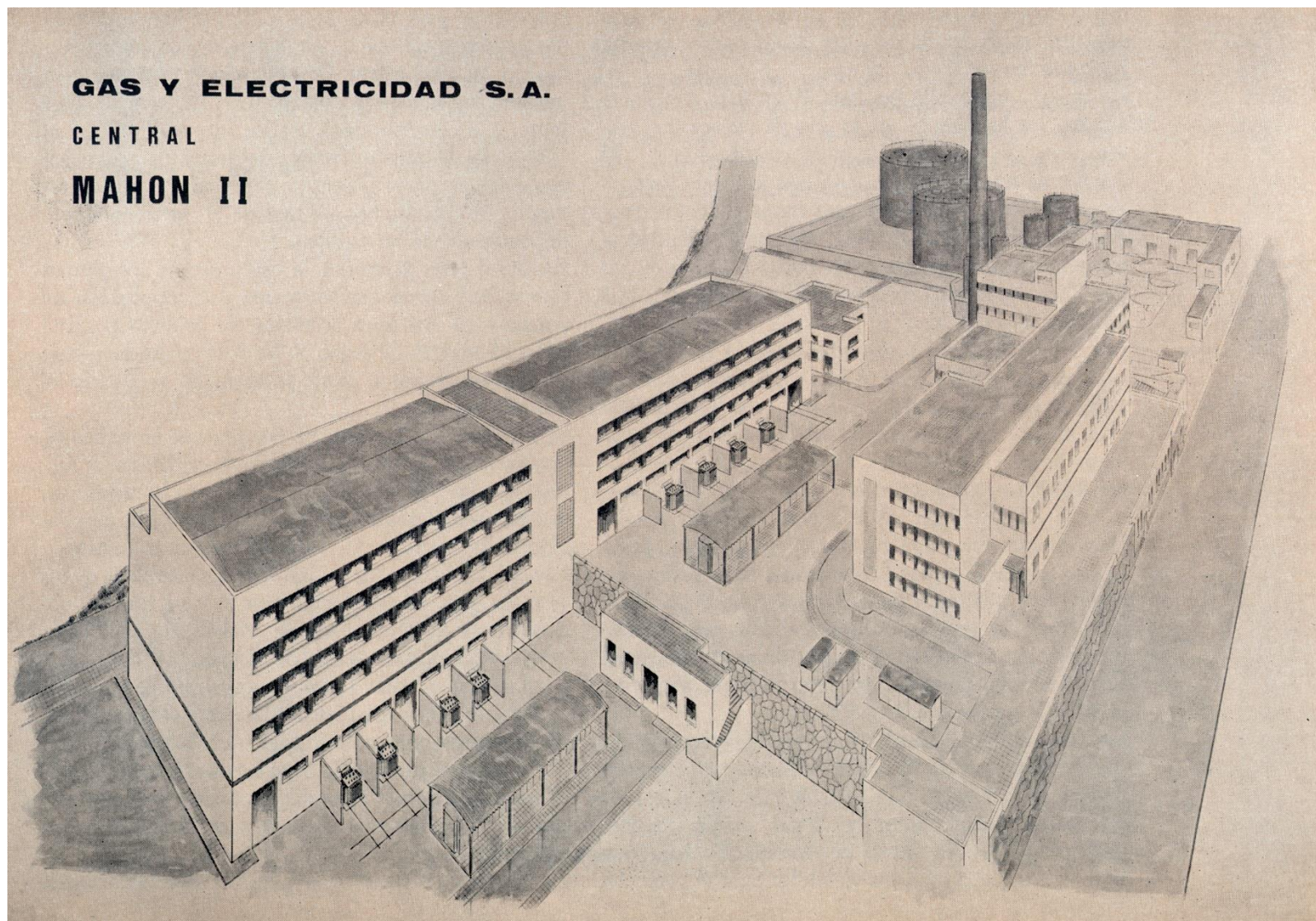
En la ordenación del conjunto de Gesa en el puerto de Mahón, de 1956 (Exp. 782), Ferragut utiliza los paños de piedra como materiales propios del lugar, buscando la continuidad y la apariencia abstracta que proporciona su textura. La piedra define el gran frente del basamento que asume la pendiente del terreno y sirve además a la gran escala frente al puerto.

La plasticidad y cromatismo del despiece de la piedra muestran el valor compositivo y gráfico que Ferragut otorga a este singular basamento, que contrasta con la contundencia formal de los volúmenes cúbicos y los paramentos lisos que emergen sobre el basamento y alojan el programa de las oficinas y dependencias auxiliares del conjunto [...]"³⁷.

Efectivament, el conjunt destacarà per la dualitat del mural expressiu, en contrast amb els nets volums que s'hi superposen, anunci de la més moderna de les architectures de l'època. A més de la sala dels 4 grups de motors dièsel d'enormes dimensions en alçada lliure, i que completava un volumetria important en forma d'U acompanyada de la xemeneia, Ferragut farà arquitectura amb els petits volums d'habitatges i oficines situats a la zona d'accés al complex, lligat a la zona de l'aparcament. Un conjunt d'enorme interès arquitectònic, amb la màxima intensitat aplicada des del projecte que, malauradament, serà enderrocat amb motiu de l'ampliació de la central duta a terme l'any 1991.

³⁶ Frampton, Kenneth. *Modern Architecture: A Critical History*. Riambau i Sauti, Esteve, traducció. *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 8a edició. 1996. Pàgs. 318-332.

³⁷ Ferrer Forés, Jaime J. "Edificios para la industria y el trabajo en la obra de José Ferragut Pou". Ferragut Canals, José, coordinador. *El arquitecto José Ferragut Pou*. Palma: Ed. José J. de Olañeta. 2015. Pàg. 274.



30 José Ferragut Pou. Central Tèrmica de GESA.
Perspectiva de la futura ampliació. Mahón,
Fiestras de Ntra. Sra. De Gracia, 1970.



31 José Ferragut Pou. Central Tèrmica de GESA, original. Interior. Fotografia de l'autor.

Els 3 grups de motors "Franco Tosi" de 5.000 KW de potència, i el grup mòbil de 2.500 KW inicials ja s'havien mostrat insuficients davant les noves demandes. L'any 1975 s'havia posat en funcionament la connexió elèctrica de Mallorca i Menorca, que connectava les dues illes pel fons marí, entre Cala Mesquida, a l'illa veïna, i Cala'n Bosch.

"Després de les baixes a l'any 1981 de la Central Mòbil de 2.500 KW i del grup Franco Tosi de 5000 KW, ja obsolet, la potència de generació instal·lada a Menorca estava constituïda per 2 grups Dièsel Sulzer de 1.000 KW, 5 grups Dièsel Sulzer de 3.000 KW i un grup compacte de turbina de gas de 14.000 KW, que totalitzaven 31 MW [...]"³⁸, documenta la mateixa GESA.

A més, la nova connexió entre illes ja havia arribat al màxim de la seva potència. L'empresa valorarà la via per a instal·lar més potència de generació, sospesant si és més adient ampliar la Central d'Alcúdia, o la de Maó, atesa l'existència del nou cablejat que posa les dues illes en xarxa. Finalment, l'experiència en l'ús del dièsel a Menorca en un sistema elèctric aïllat -a Mallorca la central s'alimenta amb carbó- i "[...] l'existència a Menorca d'una potència Dièsel de seguretat superior a la demanda màxima de l'illa, havia de permetre una total garantia del servei davant una

³⁸ Gas y Electricidad S.A. Op. Cit. Pàg. 94.

³⁹ *Ibidem*. Pàg. 96.

⁴⁰ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 228. Pàg. 472.*

⁴¹ El document de diagnòstic de les Directrius Estratègiques de Menorca, DEM, documenten amb precisió, a data de 2018, tots els equips instal·lats a la central tèrmica del port de Maó, i la seva potència generadora, que es troba en el líndar dels 271,6 MW.

"La central tèrmica de Maó, [...], consumeix combustible que arriba per via marítima per generar electricitat que s'aboca a la xarxa elèctrica. Compta amb una potència instal·lada de 271,6 MW proporcionada per dos tipus de grups generadors: motors dièsel i turbines de gas. Per tal d'abastar aquests grups generadors, disposa de sistemes d'alimentació formats per grans dipòsits de combustible i tots els elements necessaris per condicionar-lo i transportar-lo. A continuació, es detallen les característiques tècniques dels grups generadors:

hipotètica indisponibilitat per avaria de l'enllaç o de les línies d'interconnexió [...]"³⁹. Una decisió encertada, segur, davant el trencament de la connexió l'octubre de 2017, encara no reparada.

Presca la decisió i modificat el PGOUM de 1987, el mateix any s'aprova la construcció d'una nova central⁴⁰, al costat de l'anterior, que deixarà la primera en desús (Fig. 31). No estem davant, de fet, d'una ampliació, si no d'una substitució. L'obra, magna, de Ferragut no sembla suficient per als tres nous motors dièsel de 15,8 MW cadascun.

La nova central, compacta, aplacada de material prefabricat verd, per a confondre's amb la vessant de s'Hort den Murillo, el paisatge de just al darrera, no mostra arquitectura. És, bàsicament, enginyeria construïda com a edifici, que dona cabuda a tres motors; això sí, amb la major alçada lliure, no religiosa, de l'illa. I acaba consolidant el port de Maó i el Cós Nou com el cor energètic de l'illa. Qualsevol bombeta, qualsevol ordinador, qualsevol equipament, que s'encén, avui, a Menorca, penja del port de Maó. El paisatge més sensible, conviu, amb la gran maquinària i els seus fums. A més, els darrers vint anys, un conjunt de 4 turbines de gas, a celobert, augmenta la potència de subministrament fins a 271,6 MW⁴¹.

- 3 motors amb cicle dièsel de la marca Man-Burmeister & Wain. Es tracta de motors típics de grans vaixells: lents (125 rpm), de 2 temps i amb 10 cilindres. Proporcionen la potència base de la central, és a dir, són els grups que tenen més prioritat de funcionament.

- Combustible: fueloil
- Potència màxima de cada grup: 15,8 MW
- Potència total grups dièsel: $3 \times 15,8 = 47,4$ MW

- 2 turbines de gas industrials amb cicle Brayton de la marca General Electric.

- Combustible: gasoil
- Potència màxima de cada grup: 37,5 MW i 38,5 MW
- Potència total turbines de gas industrials: 76 MW

- 3 turbines de gas dobles aeroderivades de la firma d'aviació Pratt & Whitney, que operen amb cicle Brayton. A diferència de les turbines industrials, que han estat específicament dissenyades per a la generació d'electricitat, les aeroderivades són turboreactors d'avió adaptats per tal de produir electricitat (acoblant-los una turbina que gira propulsada pel flux d'aire generat pel turboreactor). El fet de ser turbines dobles indica que un grup generador conté un alternador mogut per 2 turbines.



Aquesta fàbrica d'energia, de 25 metres d'alçada lliure, supera en 3 la de l'església de Sant Francesc. És interessant fotografiar la ciutat, la delicada façana portuària urbana de la riba Sud, amb les turbines, tubs i xemeneies, de S'Altra Banda. És interessant fotografiar i dibuixar des d'aquest mateix punt de vista, buscant la silueta de l'esmentada parròquia: el cor energètic de l'illa no està aïllat.

D'altra banda, l'any 1971, al costat de la central, apareixen nous convidats que consoliden la industrialització i logística del port. Aquell any es construiran els sils de cement de l'empresa Cementos del Mar, avui gestionats per la seva matriu, CEMEX⁴². I la consolidació del nou sistema de transport amb contenidors motivarà les successives ampliacions del moll del Cós Nou, projectades per Fernan-

-
- Combustible: gasoil
 - Potència màxima de cada grup: 45 MW, 51,6 MW i 51,6 MW
 - Potència total turbines de gas aeroderivades: 148,2 MW.

*Cada grup generador porta acoblat un alternador, element que permet transformar la rotació de l'eix en electricitat. Posteriorment, aquesta electricitat generada és tractada per un transformador elèctric que la condiciona per tal de ser abocada a la xarxa elèctrica.**

do Moscardó -les darreres, culminades el 2006- i l'aparició, en aquella vessant del port, de grues per a la descàrrega. Ningú millor que Maria Torrontegui per pintar, amb màxima elegància, aquest nou paisatge industrial i productiu del port, en el sentit més literal possible (Fig. 32). Una imatge fins i tot bucòlica de la dimensió feixuga i logística del port, que ens recorda que al port de Maó hi ha vida, més enllà de la nàutica recreativa.

Però, té sentit, avui, aquest paisatge? És un port, el de Maó, que per morfologia, i complexitat i proximitat urbana, pot admetre encara aquesta dimensió industrial? És un model energètic i logístic sostenible, ambientalment i econòmic? Què en farem, d'aquests espais i edificis, si es troben fonts energètiques i productives alternatives?

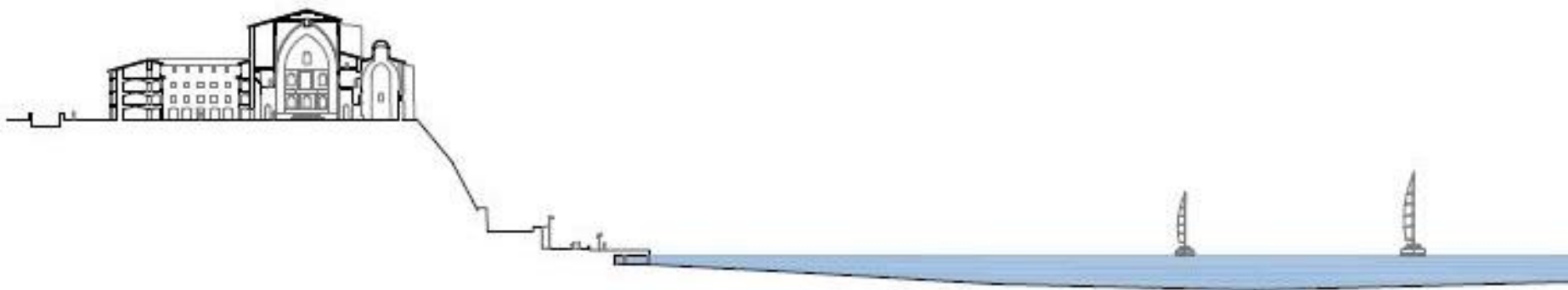
Cardona Pons, Jesús, coordinador. Cardona Pons, Jesús; Camps Orfila, Xavi; Pons Maria, Marc. DEM - Energia. *Diagnosi. La primera transició energètica de Menorca*. Maó: Directius Estratègies de Menorca, DEM; Institut Menorquí d'Estudis; Govern de les Illes Balears. 2018. Pàg. 18

⁴² *Atlas del port de Maó. Volum 1. Catàleg*. Veure Ref. 178. Pàg. 635.



32 Cós Nou. Oli. Maria Torrontegui.

33 Central Tèrmica de GESA II. Interior. Fotografia de l'autor.



PORT INDUSTRIAL O PORT RECREATIU

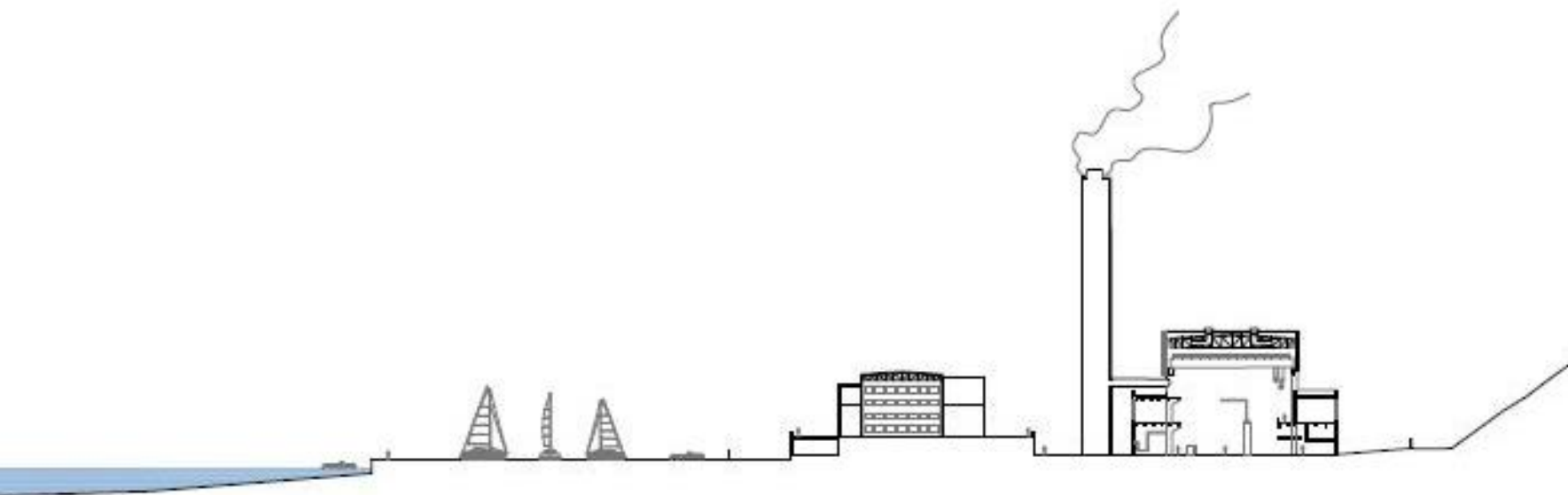
Un port amb passat industrial. Com es percep la continuïtat d'aquestes activitats, avui? Hi ha qui ho té clar: "Sense anar més lluny, no pot ser que ens mengem tot el fum de la tèrmica, a només dos-cents metres, aquí al davant. La GESA i la descàrrega de CLH haurien d'esser al polígon industrial"⁴³, afirma Joan-Enric Vilardell.

D'altres no ho veurien malament, si això genera activitat, però amb condicions: "estaria bé la disposició de segons quines activitats que han partit, sempre que li generessin

activitat al port, "activitat i marxa". Ara bé, quines? El principal problema seria la manca d'espai, de secció del moll... això fa que per determinades activitats només tinguis disponibles la zona de Sa Colàrsega i Cala Figuera. A la resta, la presència de cases, la fondària edificable i el penyal impedirien disposar de prou espai per al desenvolupament d'activitats"⁴⁴, paraules de Borja Carreras-Moysi. Sobre això, una persona del món de les activitats marítimes logístiques i pesades, com José Ignacio Seguí-Chinchilla, ho veu bé, però amb seny: "En definitiva, la barreja d'usos està bé: 'una terraza al lado de un container', com deia n'Enric Sòria. Però fins a un cert punt, sense passar-se per no generar molèsties. Els usos

⁴³ Entrevista a Joan-Enric Vilardell, arquitecte. Maó, Octubre de 2013.

⁴⁴ Entrevista a Borja Carreras-Moysi, arquitecte i ex-batlle de Maó, 1983-1994. Barcelona, Febrer de 2014.



*han de ser delimitats i controlats, tot i que n'hi hagi més d'un perquè el port sigui dinàmic*⁴⁵.

Finalment, el món de la gestió portuària ho restringeix a una qüestió de correcció legal: *"[...] al port hi ha d'haver els usos directament portuaris, o els que en depenen bastant directament, com dèiem abans. Tot allò que no sigui portuari s'ha d'excloure de la delimitació de domini públic. Si a Cala Figuera ara s'hi volgués posar una fàbrica de sabates, com abans, què vol que li digui... que ho facin, però que sigui a canvi de moure la delimitació del port. Si no, no té sentit. Per això no crec que hi hagi d'haver habitatges o hotels. Per exemple, l'Hotel Vela de Barcelona*

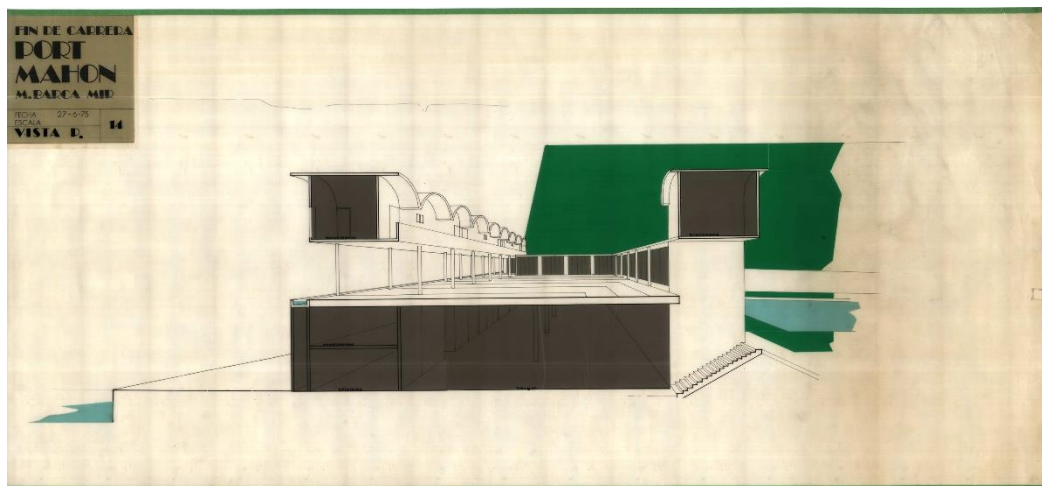
*és una aberració, com ho és la zona de discoteques i coses varies del Maremàgnum i Moll de la Fusta. Com hi pot haver una "discoteca" dins un port?!"*⁴⁶ argumentava, per exemple, tota una institució d'Autoritat Portuària de Balears com és Rafael Soler Gayá, director de l'ens durant trenta anys.

Com veiem, opinions diverses sobre el passat industrial. El port de Maó, poc a poc, ha abandonat la seva lògica industrial. Primer manufacturera, com hem vist: la indústria puja als polígons industrials de Maó i la resta de poblacions de l'illa, on el sector, a més, comença a minvar a finals dels anys vuitanta, esdevenint un sector de gestió logística i de

34 Secció transversal del port per Sa Colàrsega, Sant Francesc - Tèrmica GESA.

⁴⁵ Entrevista a José Ignacio Seguí Chinchilla, President d'APEAM i de la naviliera ISCOMAR. Maó, Agost de 2014.

⁴⁶ Entrevista a Rafael Soler Gayá, director del Grupo de Puertos de Balears i d'Autoritat Portuària de Balears, 1964-1994. Palma, Febrer de 2014.



35 Barca, Miguel. PFC, Club Nàutic a Cala Figuera.

36 Cantallops - Roca. Pla d'Ordenació del port de Maó. Club Nàutic a Cala Figuera



serveis. Les activitats industrials actuals són, com hem documentat, d'abastiment energètic, i algunes ja han desaparegut: l'any 1968 tancava la *Fàbrica de Gas* del 225, i els anys vuitanta s'hi construïen apartaments amb baixos avui ocupats per locals de restauració. Algunes, com la Central Tèrmica de GESA encara hi són, i d'altres han mutat, com la descàrrega d'hidrocarburs, alliberant el sòl de Cala Figuera, tot i mantenir l'arribada dels petrolers al cor del port.

Des de fa anys hi ha qui veu clar que el futur de bona part del port de Maó no passa per promocionar i mantenir les activitats industrials. L'any 1975, Miguel Barca feia seves les paraules del Dr. Mateu Seguí de només 3 anys abans, i proposava un Club Nàutic al pla de Cala Figuera: visualitzava que la instal·lació d'hidrocarburs no tenia futur en aquell enclavament (Fig. 35). El projecte, d'inspiració monumental i postmoderna, exhauria totes les possibilitats

⁴⁷ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 200. Pàg. 412.*

⁴⁸ *Autoridad Portuaria de Baleares. Pliego de prescripciones técnicas para el "Concurso de anteproyectos de la ordenación y urbanización de Cala Figuera en el puerto de Maó" (EM - 757). Maó, Març de 2018.*

de construir en un lloc amb un vincle intrínsec amb el mar. Les embarcacions s'ordenaven, a terra i al nou edifici, amb piscines artificials i canals que arribaven fins al cor del conjunt.

No sabem si, coneixedors de la proposta, Lluís Cantallops i Estanislau Roca, al seu Pla d'Ordenació del port de Maó de 1983⁴⁷, insinuaven de manera dibuixada alguna cosa semblant a un equipament de caràcter nàutic a Cala Figuera; segur que no era res logístic o industrial (Fig. 36). Un petit edifici, amb un cos regular, rectangular, ancorat a la costa de la cala, del que es desplegava un conjunt en ventall generant una plaça pública davant el mar: tenia aspecte, realment, de club nàutic.

"[...] La explanada pública, en la que se podrá ubicar el edificio/edificios de Servicios tendrá una superficie total aproximada de 5.574 m2. El puerto de Mahón, si bien es muy extenso, no dispone de ningún espacio/explanada libre para la realización de eventos, tales como entrega de trofeos de regates, feria náutica, campeonatos de pesca deportiva, actividades culturales en fiestas patronales, etc..., por lo que esta superficie está destinada a dar respuesta a actos de esta tipología [...]"⁴⁸, deien les bases del concurs per a l'ordenació de Cala Figuera, convocat per APB la primavera de 2018. Un gran espai públic, per una dimensió recreativa. Cantallops i Roca s'havien anticipat 35 anys.

Al mateix temps que aquest pla convidava a veure el vell espai industrial com un espai d'oci i recreatiu, el document no tenia cap tipus d'inconvenient en urbanitzar Repòs del Rei i construir un nou moll al seus peus per a la descàrrega pesada de granells. Aquesta mateixa idea era fixada i desenvolupada, set anys després, per el Pla Especial del Port de Maó⁴⁹, redactat per l'enginyeria ATEBSA

⁴⁹ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 227. Pàg. 466.*

conjuntament amb Rafael Soler Gayà i Àngel Matías. Es plantejava la permanència del port com vector energètic. Més logística, més vaixells, descàrrega, grues i vials no eren incompatibles amb el port que es dibuixava a finals de segle XX, i que convivia amb la idea del Port d'Hivernada de Sa Colàrsega. La proposta no s'ha arribat mai a desenvolupar; les previsions es van haver de redefinir.

És més, l'àrea logística del Còs Nou creixia. S'ampliaven els molls d'acord amb els successius projectes de Moscardó. L'ampliació culminarà a mitjans de la primera dècada dels anys 2000, i serà reforçada amb l'expropiació de part dels terrenys al nord del moll; es tractava de generar una gran àrea logística. La crisi econòmica de 2007-2015 i la irrupció del port exterior de Ciutadella, en canvi, han desbaratat aquella previsió. Al costat, el desenvolupament de l'escar, l'arribada endarrerida del "travel-lift" i la seva concessió definitiva⁵⁰, que permeti extraure tot el potencial productiu de la reparació nàutica, mantenen aquesta activitat, a Maó, gairebé residual.

I, mentrestant, arriba un altre debat. "GESA-Endesa no prevé el traslado de su central fuera del puerto de Maó. Representantes de la compañía afirman que no se realizarán nuevas inversiones para aumentar la producción y plantean que el desarrollo futuro pase por una segunda planta en la zona de Ponent"⁵¹. L'any 2010 s'obre el debat del possible trasllat de la Central Tèrmica, o la seva permanència. "El PP pide cambiar de ubicación la central eléctrica de Endesa de Maó"⁵². L'any 2017 era l'oposició política a l'Ajuntament de Maó qui proposava, sense embuts, el trasllat. S'iniciava aquell any un debat, fins llavors poc present a la societat menorquina, sobre l'impacte ambiental de la central, denunciant l'emissió im-

⁵⁰ A dia d'avui l'escar és explotat de manera provisional per la UTE Varadero Menorca, integrada per les empreses Nautic Center i Pedro's Boat Center

⁵¹ Saborit, Fela. GESA-Endesa no prevé el traslado de su central fuera del puerto de Maó. Menorca, Diario Insular. Ed. digital del 20 de Gener de 2010.

⁵² EFE. El PP pide cambiar de ubicación la central eléctrica de Endesa de Maó. Menorca, Diario Insular. Edició digital del 16 de Gener de 2017.

4 MENORCA • Es Diari | 11 de novembre de 2018

LOCAL

TEMA DEL DIA  POLITICA ENERGETICA

El Gobierno acepta destinar 3,5 millones más a reducir las emisiones en la central

► Elevará la inversión hasta 18,5 millones para adaptar al sistema de refrigeración una turbina más de lo previsto ► El cambio se tramitará rápidamente para que Endesa pueda licitar las obras y cumplir con la directiva europea

J. Gilabert

El Ministerio para la Transición Ecológica ha aceptado elevar la partida para financiar el proyecto que permitirá a la central de Maó cumplir con la directiva europea de reducción de emisiones industriales. En un principio estaba previsto que la inversión fuera de 15 millones de euros para adaptar dos de los ocho grupos de generación de la térmica menorquina. Finalmente esa cantidad se elevará en 3,5 millones aproximadamente, hasta los 18,5 millones, lo que permitirá actuar sobre un grupo más, el número que reclama Endesa para dar más seguridad al suministro.

El Gobierno ha acordado la petición y allocations tanto de la empresa como de la Conselleria de Territori, Energia y Movilitat del Govern, cuyo máximo responsable, Man Pons, dio ayer el brena nueva después de reunirse en Madrid, junto al director general de Energia, Joan Crosand, con el secretario de Estado de Energia, José Dominguez Abascal. «Dur fin salimos del Ministerio sus decisiones tomadas», celebró Pons.

Cabe recordar que el proyecto para reducir emisiones en la central consistiría en un sistema de refrigeración de esas tres turbinas mediante un difusor de agua, para lo que será necesario canalizar agua desde la depuradora de Maó-Es Castell hasta la central térmica. Bajar la temperatura que

► **INMINENTE**
Tan solo falta un informe interno para que la ministra firme la orden y Endesa pueda licitar o iniciar la obra

se alcanza en el proceso de generación de electricidad permite reducir hasta en un 75 por ciento el volumen de emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y cumplir por la mínima –no se reducen las emisiones de otros gases como el CO2– la directiva europea.

Esa directiva pone como horizonte para esta adaptación el 31 de diciembre de 2019, fecha límite tras la que los grupos de generación que no cumplan quedarán

fuera de servicio, algo que en Menorca supondrá quedarse en una potencia insuficiente para satisfacer la demanda insular incluso en los meses de invierno.

Tramitación
Teniendo en cuenta que el proyecto tiene un considerable tiempo de ejecución, la tramitación se está llevando a cabo de forma urgente. El cambio en la partida que conciguiera el Ministerio, pagador de unas obras que promueve Endesa, no supone un retraso del procedimiento ya que la orden ministerial que da luz verde a la inversión se encontraba en fase de alegaciones.

Aunque no hay un calendario concreto, el consejero Man Pons aseguró ayer que solo falta un informe interno de Hacienda para poder elevar esa orden ministerial a la ministra Ieresa Ribera. Una vez firme la orden y se publique en el Boletín Oficial del Estado, la empresa podrá empezar con la licitación de las obras, que no tendrá que someter a libre concurrencia, y empezar los trabajos.



Imagen de archivo del interior de las instalaciones de la central térmica del puerto de Maó.

CON LUPA
Contrarreloj para poder llegar a la fecha límite: 31 de diciembre de 2019

► Los trámites para ejecutar el proyecto de reducción de emisiones en la central de Maó se están llevando a cabo contrarreloj. El tiempo se echa encima ya que la directiva europea de emisiones industriales exige el cumplimiento de los nuevos baremos antes del 1 de enero del año 2020. De no cumplir, los grupos que excedan ese volumen de emisiones serían clausurados y la central pasaría a tener una potencia instalada de poco más de 40 MW, lo que sería insuficiente para satisfacer unas necesidades energéticas que incluso en los momentos de menor demanda superan los 60 MW más teniendo en cuenta el aislamiento del sistema base.

Government and Endesa ya trabajan en su conversión al gas

J.G.A.

El consejero balser de Territorio, Energia y Movilitat, Man Pons, explicó ayer que ya hay conversaciones a tres bandas para avanzar en la intención de abandonar el fuel y el gasoil en la generación de electricidad de la central de Maó y que está pase a funcionar sólo con gas natural.

Todavía no se han sentado las tres partes en la misma mesa, pero el Ejecutivo balser y la empresa, Endesa, ya están trabajando en la redacción de un proyecto para hacer llegar el gas licuado hasta la central menorquina, aunque todavía no se ha concretado si será a tra-

vés de un gasoducto o a través de embarcaciones.

El Ministerio para la Transición Ecológica es consciente de las conversaciones entre la empresa y el Govern, desde donde ayer destacaron que la adaptación de las turbinas para reducir emisiones supone también un avance en la ganificación de la central de Maó.

En ese sentido cabe recordar que el proyecto de refrigeración para disminuir emisiones es igualmente necesario tanto si la central sigue como hasta ahora, como si se pasa al gas. De hecho se actuará sobre las turbinas más nuevas, que pueden funcionar con ambas tipologías de hidrocarburo.

³⁷ Javier Gilabert. Diari Menorca. Edició impresa del 16 de Novembre de 2017.



38 Turbines a gas de la Central Tèrmica.
Fotografia de l'autor.

⁵³ Gilabert, Javier. *Endesa defiende que su sistema para bajar emisiones también es necesario con el gas*. Menorca, Diario Insular. Edició digital del 16 de Novembre de 2017.

portant de gasos d'efecte hivernacle que la instal·lació comportava.

Al mateix temps, GESA contraatacava afirmant que la substitució de l'actual sistema de generació elèctrica, depenent del fuel-oil, pel gas, no seria tampoc la solució que resoluria la qüestió: *"Endesa defiende que su sistema para bajar emisiones también es necesario con el gas"*⁵³. Ho feia argumentant que el sistema de reducció d'emissions previst seria igual d'efectiu que si es produïa la transició energètica cap al gas, com reclamaven el Govern i el Parlament balears.

"Endesa defendió ayer que el sistema que promueve para reducir el nivel de emisiones de la central eléctrica de Maó sería «imprescindible tanto si sigue consumiendo los combustibles actuales, como si en un futuro pasa a utilizar gas». La empresa salió así al paso de las declaraciones del director general de Energía, Joan Goizard, que ha advertido de la intención del Govern de no autorizar ninguna alternativa que suponga seguir usando fueloil y denunciado asimismo que la propuesta de la eléctrica supone pasar el problema de contaminación del aire al mar. [...] La empresa, que defendió que la medida que propone es «puramente de mejora medioambiental», se pronunció sobre la escisión entre el Gobierno y el Govern sobre la conveniencia de forzar la transición de la central al gas antes del año 2020. En ese sentido, aseguran que la decisión de pasar a usar gas es un tema de «política energética» y que «la empresa acatará lo que se decida en un sentido u otro» [...].

La comisión de Medio Ambiente del Parlament aprobó ayer por unanimidad instar al Gobierno a que proceda a cambiar el combustible utilizado en la central térmica de Maó por gas antes de 2020. La propuesta inicial

presentada por Margaret Mercadal del Grupo Popular era instar al Gobierno a cambiar de ubicación la central eléctrica, sin embargo, finalmente los populares aceptaron las enmiendas presentadas por Damià Borràs del Grupo Socialista, renunciando a la petición de cambio de ubicación y optando por la transición al gas natural⁵⁴.

S'apropa 2020, i aquest horitzó de transició no sembla encara possible, tot i que s'hi està començant a treballar. Malgrat això, amb la voluntat de complir amb ell l'indar de reducció d'emissions imposat per les directives europees per al 31 de Desembre de 2019, GESA-Endesa sembla compromesa amb la reducció de les seves emissions. "El Gobierno acepta destinar 3,5 millones más a reducir las emisiones en la central. Elevará la inversión hasta 18.5 millones para adaptar el sistema de refrigeración una turbina más de lo previsto"⁵⁵, anunciava, l'Octubre de 2018, la premsa local.

Les recents DEM, Directrius Estratègiques de Menorca, redactades sota la coordinació de l'arquitecte Jesús Cardona, per encàrrec del Consell Insular de Menorca, per a definir les línies de desenvolupament de l'illa amb l'any 2030 com a horitzó, també insisteixen en la reducció del paper de generació convencional de la central. En el document, que aborda sense embuts i valentia, per primera vegada, el paper de la central en la generació d'energia a l'illa, actualment, i amb el l'indar de la millor eficiència ambiental i sostenible en un futur proper, no pot deixar indiferent.

"[...] Les dades que s'han elaborat dibuixen un sistema energètic altament ineficient, que només aprofita en forma d'energia útil una de cada tres unitats d'energia primària

que consumeix. El principal consumidor d'energia és la central tèrmica del port de Maó, que utilitza la meitat de l'energia primària consumida a Menorca per produir electricitat cremant derivats del petroli.

[...] Pràcticament, tota l'energia consumida a l'illa arriba per via marítima al port de Maó, en un sistema que es configura de manera altament centralitzada al voltant d'unes quantes infraestructures d'emmagatzematge i de subministrament. A part de la vulnerabilitat que implica un sistema tan centralitzat, també ho és per la dependència de l'exterior, ja que s'han d'importar constantment productes energètics. [...] També són significatives les dades d'emissions de compostos perjudicials per a la salut, gairebé totes concentrades a la central tèrmica del port de Maó [...].

Les característiques del sistema energètic descrites en aquest document de diagnosi estan clarament fora dels paràmetres de sostenibilitat, donat que s'estan utilitzant recursos no renovables de què no gaudiran les futures generacions i a més s'està alterant el clima amb conseqüències negatives en el futur. El sistema energètic de l'illa, per tant, no respon als criteris que haurien de prevaldre en un territori Reserva de Biosfera com és Menorca. Si volem avançar cap a la sostenibilitat, s'han de definir les característiques que ha de tenir la segona transició energètica, que necessàriament haurà de basar-se en fonts renovables d'energia [...]"⁵⁶.

Sembla una qüestió de sentit comú, indiscutible. Tot i això, l'aportació de les energies alternatives, com la fotovoltaica o la eòlica, són a Menorca, encara, gairebé testimonials. Anecdòtiques. El proper parc eòlic de Milà, només l'excusa

⁵⁴ Ibidem.

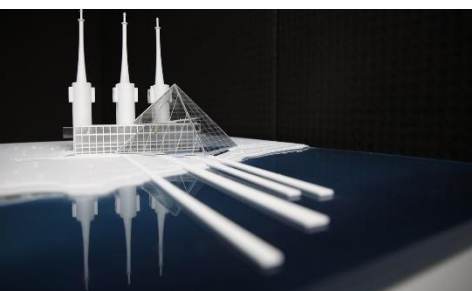
⁵⁵ Gilabert, Javier. *El Gobierno acepta destinar 3,5 millones más a reducir las emisiones en la central*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 25 d'Octubre de 2018.

⁵⁶ Cardona Pons, Jesús. 2018. *Op. Cit.* Pàg. 86.



39 Cardona, Pons. *La primera transició energètica de Menorca*. Portada. Ed. IME.

40 Vista de St. Francesc i la ciutat des de la tèrmica. Fotografia de l'autor.



41 Central Tèrmica de St. Adrià de Besòs. 2012. Fotografia de l'autor.

42 Proposta de Centre Comercial a la Central de St. Adrià de Besòs. Juny de 2019.

perfecte per a justificar el paper de l'illa com a Reserva de la Biosfera⁵⁷, sense respondre-hi com argumenta l'encertada diagnòstic de l'equip de les DEM.

D'altra banda, però, la situació no reforça la posició d'aquells que desactivarien la central a curt termini amb solucions alternatives: amb el cablejat entre Mallorca i Menorca sense funcionament des de 2017, i el recent episodi de la fallada massiva de la línia d'alta tensió Maó-Ciutadella, a conseqüència del cap de Fibló de la tardor de 2018, l'illa depèn exclusivament, per al seu subministrament elèctric, de la Central de GESA del port de Maó.

Més enllà de totes aquestes dificultats, la voluntat de reducció d'emissions i aconseguir un entorn portuari més net; les exigències del canvi climàtic; i la geopolítica energètica, amb les dificultats que s'endevenen per a accedir als combustibles fòssils a preus sostenibles, ens fan pensar en una progressiva desactivació, mig o llarg termini, de la central. No calen estudis contrastats per intuir aquesta dinàmica; només l'observació de l'evolució recent de dues centrals tèrmiques d'entorns propers, com la central de les 3 xemeneies de Sant Adrià de Besòs, o la central tèrmica de Cubelles, totes dues a Catalunya.

Totes dues en desús, i parcialment desmantellades. I una d'elles, la de Sant Adrià de Besòs (Fig. 41), immortalitzada en l'imaginari col·lectiu dels barcelonins per el dissenyador Mariscal, sotmesa a un debat important. Entre la identitat, l'enderrocament i el seu possible reaprofitament. A Sant Adrià la qüestió va ser resolta amb un referèndum popular que apostà per la permanència d'una instal·lació que participa de la memòria i de la identitat dels seus veïns.

⁵⁷ L'illa de Menorca obté la declaració de Reserva de la Biosfera, per part de l'UNESCO, l'any 1993.

⁵⁸ Bertrán, Albert. *Proyecto para las Tres Xemeneies de Sant Adrià de Besòs*. El Periódico de Catalunya. Edició digital del 18 de Juny de 2019. Notícia i vídeo disponible a (darrer accés, juny de 2019):

Altra cosa, és, però, el seu possible destí. En una àrea metropolitana que aposta, cada vegada més, per al turisme com a indústria, cada vegada més gentrificada, FECSA-Endesa, encara propietària, parla d'ubicar-hi un hotel de luxe. El juny de 2019, l'empresari egipci Mohamed Aly hi proposava una piràmide de vidre amb un complex comercial i hotelier exclusiu⁵⁸ (Fig. 42). Una idea que, per exemple, contrasta amb les intencions de la *Plataforma per la conservació de les 3 Xemeneies*, postulant per un reaprofitament que parteixi de la memòria del lloc.

A Sant Adrià s'ha superat el debat sobre la conservació d'una instal·lació simbòlica per centrar-se, en aquests moments, en el seu ús. A Maó, la central es troba encara a ple rendiment. Algun dia, però, serà reemplaçada amb tota probabilitat, comh a passat també a Cubelles, per un altre sistema generador alternatiu. Serà llavors el moment de vindicar la seva arquitectura. De mostrar l'arquitectura amb majúscules projectada a finals dels anys cinquanta per José Ferragut, un complex arquitectònic de primer ordre. De parlar de les possibilitats de reaprofitament de l'ampliació de la nova central dels anys noranta, amb tota probabilitat la major alçada lliure interior construïda mai a l'illa, 25,60 m; la nau gòtica de la seva veïna Sant Francesc, en fa 20; la de Santa Maria, també al davant, 21,5 m.

És oportú tenir present el precedent d'una tèrmica reaprofitada, com la Tate Modern londinenca. Allà, la central tèrmica del Bankside, dissenyada per Sir Gilles Gilbert Scott i construïda entre 1947 i 1963, aviat va quedar, també, obsoleta. Com és conegut, la intervenció de Jacques Herzog i Pierre de Meuron han fet de la vella tèrmica una de les principals atraccions culturals i turístiques de Londres (Fig. 43). Fer notar aquesta

<https://www.elperiodico.com/es/videos/barcelona/proyecto-para-las-tres-xemeneies-de-sant-adria-del-besos/4640424.shtml>

dinàmica, i un potencial de possible reaprofitament, no vol dir que aquestes possibilitats passin per fer de la tèrmica de Maó un gran museu, algun dia.

La possibilitat aboca al debat sobre quin vol ser el posicionament del port i de l'illa respecte la seva vessant industrial: d'una banda, pot ser el perfecte suport infraestructural d'una indústria de construcció i reparació nàutiques de referència al port, vinculada a una possible desenvolupament, a dia d'avui, de l'escar amb el que fa mitgera. L'any 2018, la parella d'estudiants Guidi Flavio i Zeli Giovanni, del curs Porto di Maó de l'Atelier Arnaboldi de l'Escola d'Architettura di Mendrisio, van entendre la recuperació del complex de GESA en aquest sentit, precisament: en el seu projecte "*Artesania Naval. Naval Craft*" es mantien parcialment les seves naus com a perfectes drassanes de desenvolupament d'una indústria nàutica que fomentés un element tant destacat del món marítim menorquí com el llüt⁵⁹ (Fig. 44).

No pot ser, per exemple, l'hangar perfecte per reparar, netejar i repintar grans velers i iots, per exemple? Ni al port de Barcelona es disposa, a la marina del Port Vell, d'un espai cobert d'aquestes dimensions, sense anar més lluny: els iots s'han de recobrir amb plàstic provisional per a ser repintats.

També, el complex, amb les seves dues grans naus d'enormes dimensions, pot entendre's com un desenvolupament logístic i industrial del propi polígon, de dalt la ciutat. No tindria sentit una cinquena ampliació de POIMA, amb els 59.000 m2 del complex de GESA i la zona ara ens desús de la plataforma logística del Cós Nou. També tindria sentit aprofitar el recinte com a centre de desenvolupament de les arts de pesca del port de Maó

⁵⁹ Guidi, Flavio; Zeli, Giovanni. *Artesania Naval. Naval craft*. Projecte al Cós Nou. Atelier Arnaboldi, 2017-2018. *Il porto de Maó*. Arnaboldi, Michele, Director; Gianellini, Laura i De Lorenzi, Thea, professores assistents. Vives, Lluís, Vidal, Toni, et alter, professors convidats. Accademia di Architettura di Mendrisio, Università della Svizzera Italiana. Disponible a:

que, com explicava Pito Quintana, s'han reduït, avui, a una presència testimonial.

O potser, podríem fer de tot allò un gran museu. Fa anys que l'Associació Amics de la Mar - Amics del Port de Maó reivindica un digne emplaçament per a la creació d'un Museu Marítim, i exposar, així, amb les millors garanties, el patrimoni col·leccionat. L'anunciat el 2015 per l'Armada i el Consell Insular de Menorca a l'Illa Pinto, no ha reeixit. En qualsevol cas, el futur de la central tèrmica esdevé la punta de llança que aboca a la societat menorquina a plantejar-se, d'una manera serena i seriosa, si hi ha espai per activitats pesades i industrials al port de Maó.

O, si bé, el seu futur és exclusivament el de la gestió de l'activitat recreativa nàutica. Cal decidir si al port de Maó és possible embrutar-s'hi les mans.



43 Herzog, De Meuron. Tate Modern. Londres. Fotografia de l'autor.

44 Guidi, Flavio; Zeli, Giovanni. *Artesania Naval. Naval craft*. Projecte al Cós Nou. Atelier Arnaboldi, 2017-2018. Il porto de Maó.



Arnaboldi, Michele; Gianellini, Laura, coordinadors. Arnaboldi, Michele; Vidal, Toni; Vives, Lluís, textos. *Porti del Mediterraneo. Maó*. Mendrisio: Ed. Università della Svizzera Italiana. Accademia di Architettura. 2019. Pàg 26-27.

OPORTUNITAT. Xarxes i desús

E futur del port de Maó pot passar per veure l'indret, una vegada descrit i entès, com un paisatge d'oportunitat. Un enclavament d'oportunitat tant bell com singular. No és el mateix un port d'interès general, urbà, en un context poblacional immediat de prop de 45.000 persones - carregat de velles infraestructures militars i sanitàries en desús, pensades per una lògica que no li és pròpia-, i una illa de poc més de 90.000 persones a l'hivern, que disposar de la mateixa infraestructura en el litoral continental.

La seva massa crítica és diferent en totes dues situacions; i els seus revulsius i vectors d'oportunitat passen per entendre aquest context, tant bell com limitat, geogràficament i demogràfica. Assumint aquest marc, les idees de xarxa i desús -entès com vehicle d'un nou aprofitament productiu- es revelen cabdals.

XARXES

El port de Maó ha esdevingut rellevant, des de finals del s. XVII i principis del s. XVIII, perquè va poder esdevenir un node, llavors útil i important, d'una xarxa estratègica. Una xarxa de poder geopolítica, d'interès comercial, recolzada per la capacitat militar de les potències de l'època. Holandesos, primer; britànics, després; i francesos, en darrera instància, ho van tenir clar.

El port va adquirir la seva rellevància en tant que estació des d'on abastir i catapultar un domini polític i militar del Mediterrani occidental. I tot el patrimoni d'origen militar que es va construir durant el segle XVIII -l'Arsenal de l'Illa Pinto; l'Hospital Naval de l'Illa del Rei; o les successives

¹ *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 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

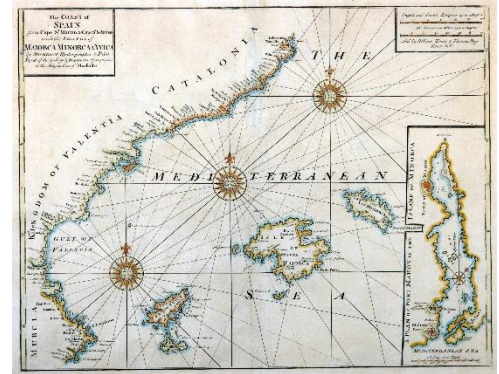
ampliacions del Castell de Sant Felip- obeïa a aquesta idea. Eren -i són, encara- construccions bastides a l'escala dels interessos dels successius imperis, i no dels menorquins: l'illa era el perfecte graner que abastia una operativa que no estava pensada per Menorca. Passa el mateix amb el Llatzeret, construït per a oferir plenes garanties sanitàries a l'estat espanyol. La construcció de la Fortalesa d'Isabel II de la Mola també obeeix a aquesta condició: la corona espanyola es veu obligada a fortificar la boca del port des d'aquesta península a requeriment de la britànica, que pateix per una eventual dominació francesa de l'illa, ara que, a mitjans del s. XIX, el castell de Sant Felip s'ha enderrocant. El nou eix Toló - Alger des de la conquesta francesa d'Algèria torna a posar Menorca en el mapa i, de retruc, de nou, el seu port.

Al debat "*Patrimoni. Ciutat, xarxa i territori*" de les passades VI Jornades d'Arquitectura i Urbanisme de la Mola, "*Reocupar el port*"¹, referint-se a la connotació de xarxa del port de Maó pel que feia al conegut negoci d'exportació de blat de la primera meitat del segle XIX, l'arquitecte Jesús Cardona il·luminava la sala amb la idea del port en xarxa. Amb contundència, ho feia recordant la condició de punt de pas i de centre d'entrada i sortida de béns, que el port sempre havia tingut i l'havia fet créixer, més enllà d'avatars de caire militar.

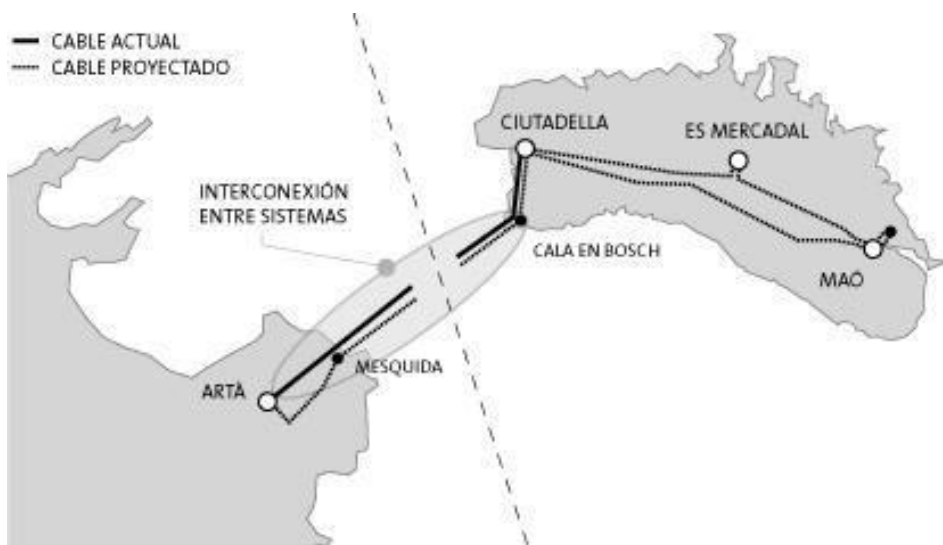
*"Ante la desaparición de la actividad corsaria, muchos patrones de Maó se centraron en el comercio de trigo. Éste era traído desde Ucrania, y vendido luego en el Mediterráneo occidental. La abundancia de molinos de viento en Maó parece apuntar que el trigo era molido en la villa antes de ser revendido"*².

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.

² Bauzá, Alicia. *Menorca... is different*. Gupo de Geografia Urbana. UIB, 2006



1 Mediterrani Occidental. Balears i costa peninsular. Cartografia Briànica. 1708 circa. Col. Hdez. Sanz. Hdez Mora.



Cardona ens recordava aquest passatge de l'article "Menorca... is diferent" de la geògrafa Àlicia Bauzá, per recolzar la seva aposta per un port de fluxos d'entrada i sortida, enlloc de destinació última, com és ara. Enlloc d'un punt i final, a on hi arriben només mercaderies i en surten només tares –contenidors i camions buits-, l'arquitecte maonès proposava mirar d'entendre el port de Maó i l'illa com un node d'impuls de fluxos i mercaderies. Canvi de paradigma, un port trampolí, enlloc d'un port finalista.

D'altra banda, des de l'any 1975, Menorca es troba en xarxa, energèticament (Fig. 2). Connectada amb un cable submarí que arriba a Cala'n Bosch des de Cala Mesquida, al Sud de Mallorca, l'illa i el sistema energètic de la Central

Tèrmica de GESA del port de Maó formen part d'un sistema més gran. Un sistema que no és menyspreable: el trencament del cable d'Octubre de 2017 es va mostrar rellevant quan el cap de fibló sobre Alaïor d'Octubre de l'any següent tallava, durant 72 hores, la línia d'alta tensió que connecta Maó amb Ciutadella, i el subministrament de tota la meitat de ponent de l'illa. Si el cable Mallorca-Menorca ja hagués estat reparat, la pertinença al "sistema en xarxa" s'hagués manifestat útil.

Les xarxes, com al segle XVIII i XIX, no tenen perquè ser físiques, com aquest sistema energètic. N'hi ha d'altres de virtuals. Una d'elles, per exemple, els trànsits de creuers. Mentre els trànsits comercials de passatgers de navilieres com Trasmediterranea o Balearia són finalistes, amb el port de Maó com a punt i partida dels seus recorreguts, els de creuers, en canvi, estan en xarxa. Maó o Ciutadella són ports d'escala en els circuits internacionals d'aquest negoci.

Paradoxalment, però, formar part d'aquesta escala com un simple node aporta pocs beneficis al port de Maó: escales curtes, de dia, sovint sense pernctacions; pocs ingressos en els comerços locals; i càrregues contaminants importants davant la façana urbana de Maó. Formar part d'aquesta xarxa no tant com a port d'escala, si no com a port de partida en aquest negoci cada vegada més disputat, podria reportar majors beneficis al sistema productiu lligat al port de Maó, i a l'illa sencera. En aquests termes s'expressava Joan Alemany, al debat Port-Ciutat organitzat per Ara Maó el juliol de 2015³. Segons expressava Alemany, ser port de partida i arribada, en un context de creuers de petita i mitjana eslora, reverteix en major demanda per als proveïdors locals en termes d'abastament dels vaixells, i comporta una major dinamització de l'economia local. Pocs mesos després,

el públic, prengué la paraula al final de l'acte expressant-se en els termes descrits.

³ *Port i Ciutat: Relació i connexions*. Debat organitzat per l'agrupació d'electors Ara Maó. Vilardell Santacana, Joan-Enric; Vidal Jordi, Toni, ponents. Villalonga, Joan Carles, moderador. Joan Alemany, assistent entre

² Cable elèctric submarí Menorca - Mallorca.. Font: Diari Menorca

³ Rècord d'assistència de passatgers de creuers. 4 d'Octubre de 2016. Fotografia, Diari Menorca.

⁴ Creuers. Rutes en xarxa.

insistia en la proposta: "Creuers. Objectiu: Desenvolupar el tràfic de creuers petits i mitjans de qualitat. Mesures concretes: Detectar armadors i vaixells de major qualitat de grandària petita i mitjana; estudiar i proposar l'alternativa de Maó com a port base per aquests tipus de creuers; dilatar al màxim la temporada de creuers"⁴.

De retruc, amb eslores menors, es minimitzarien les emissions de CO2 al port. Joan-Enric Vilardell, sempre present en tots els debats portuaris, veia clar que el futur del port de Maó no passava per el model vigent de creuers:

"[...] L'aplicació forçada d'una política capitalista tant liberal com aliena a les característiques geogràfiques i socials del territori insular pot dur greus conseqüències. Fa quinze anys, els rectors del port de Barcelona van apostar per fer de la capital catalana el major receptor europeu de creuers, sobrepassant la mateixa Roma, fins arribar a l'actual xifra de seixanta mil passatgers als caps de setmana amb major tràfic de l'any. Evidentment, el tema els ha fugit de les mans. Concentrats en els llocs més emblemàtics de la ciutat, aquets turistes 'culturals', d'escurada butxaca i impossible convivència, saturen l'espai públic i foragiten els residents, tot provocant una alarma social que reclama la intervenció del govern local. És aquest el model turístic que interessa a Menorca? Quin consens social el suporta? [...]"⁵.

Certament, la reflexió es manifestava oportuna, també atès el desenvolupament irregular, els darrers anys, de l'aposta



vigent de creuers, centrada en aconseguir quantes més escales durant la temporada, amb vaixells de la major eslora possible. Els darrers anys, titulars com "La apuesta de cuatro navieras elevará un 33% la llegada de cruceros a Maó"⁶, i "Fondeo con récord. Coinciden en Maó tres cruceros y 5.420 pasajeros"⁷ convivía amb d'altres que revestien cert desconcert: "Se confirma el descenso de las



Vilardell Santacana, Joan-Enric. 2017. *Mirades Compromeses: Artcles d'arquitectura i Urbanisme (1993-2017)*. Joan Enric Vilardell i Santacana. Maó: Institut Menorquí d'Estudis. Pàg. 44.

⁶ 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.

⁷ Mir, Pep. *Fondeo con récord. Coinciden en Maó tres cruceros y 5.420 pasajeros*. Menorca, Diario Insular. Edició digital del 4 d'Octubre de 2016.

⁴ Alemany Llovera, Joan. "Propostes per a l'elaboració d'un pla estratègic per al port de Maó". Vilardell Santacana, Joan-Enric, coordinador. *Un pla estratègic per al port de Maó*. PAPERS, Recerca i Debat #1. Maó: Institut Menorquí d'Estudis. 2016. Pàg. 37.

⁵ Vilardell, Joan E. "Democràcia i port de Maó". Menorca, Diario Insular. 29 de Setembre de 2014. També disponible a:

escalas de cruceros en Maó para 2015. Autoridad Portuaria apunta una pérdida del 35,9 por ciento”⁸; “La demanda de creuers al port de Maó es desploma un 60% al 2019. Preocupació dels consignataris que proposen recuperar un projecte fallit de fa 20 anys per amarrar a Cala Figuera”⁹.

Davant d'aquesta realitat canviant i d'uns beneficis poc clars, el debat sobre el model de creuers que ha de participar d'aquest sistema de negoci s'accelera des de 2015. El Pla d'Acció redactat per la consultora NEARCO l'estiu de 2016, per encàrrec d'APB i els Ajuntaments de Maó i des Castell, i recull de la iniciativa del Cercle d'Economia de Menorca de redactar un Pla Estratègic per al port de Maó, situarà l'arribada dels creuers de petita i mitjana eslora, amb la rada maonesa com a base, com una de les seves mesures destacades. “Cal saber si la proposta que recollirem després per a prioritzar els creuers petits i mitjans és assumible pel mercat i ens permet apostar-hi.

ACCIÓ 9: ENCARREGAR UNA ACTUALITZACIÓ DE L'ESTUDI DE CREUERS QUE EL PORT VA FER EL 2004 PER A TENIR ELS

⁸ EuropaPress. Se confirma el descenso de las escalas de cruceros en Maó para 2015. Autoridad Portuaria apunta una pérdida del 35,9 por ciento. Menorca, Diario Insular. Edició digital de 27 d'Agost de 2014.

⁹ Camarasa, Àxel. La demanda de creuers al port de Maó es desploma un 60% al 2019. Preocupació dels consignataris que proposen recuperar un projecte fallit de fa 20 anys per amarrar a Cala Figuera. IB3 TV. Càpsula de 7 de Març de 2018. Disponible a: <https://ib3.org/la-demanda-de-creuers-a-mao-es-desploma-un-60-al-2019> (darrer accés, juny de 2019)

¹⁰ Balaguer, Oriol; Cusó, Silvana; Pageo, Agapito (NEARCO. Estrategias de posicionamiento y crisis). *El port de Maó. Motor Econòmic i Cultural*. 2016. Maó: Ed. Autoritat Portuària de Balears, Ajuntament de Maó, Ajuntament des Castell. Pàg. 39. Veure també:

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

¹¹ IB3 TV Notícies. *El port de Maó podria acollir creuers d'eslora mitjana desviats de Palma*. Càpsula informativa de 19 de Juny de 2019. Disponible a: https://www.youtube.com/watch?v=EyCc_z1m074 (Darrera consulta, juny de 2019)

A continuació, entenem oportú la reproducció de part de la introducció escrita de la notícia en vídeo:

ELEMENTS OBJECTIUS QUE FACILITIN LA VALORACIÓ OBJECTIVA D'IMPLEMENTAR UNA ESTRATEGIA D'ATRACCIÓ DE CREUERS PETITS I MITJANS”¹⁰.

La millor disposició de l'Ajuntament de Maó en aquest sentit, sembla que dóna els seus fruits el 2019: “El port de Maó podria acollir creuers d'eslora mitjana desviats de Palma”¹¹.

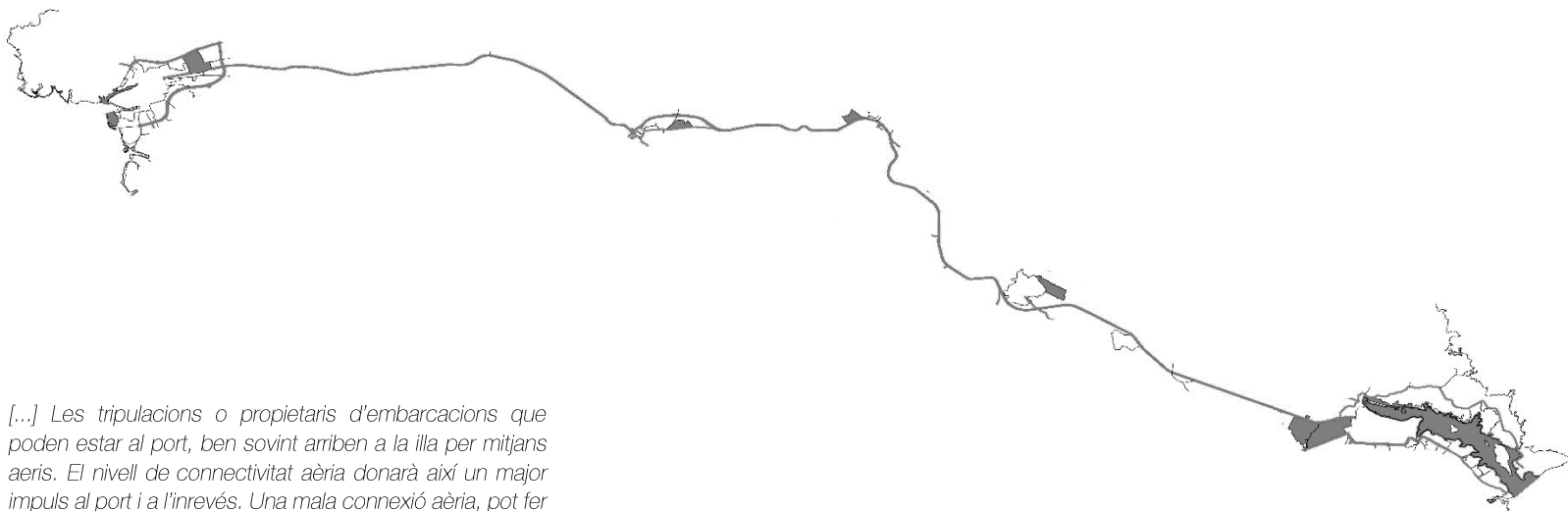
El Pla d'Acció ho tenia clar. Alhora, el document posava el focus en què l'èxit d'aquella proposta passava per la millor sinèrgia amb l'aeroport de l'illa, a pocs quilòmetres. “[...] La relació entre el port i l'aeroport és més important del que sembla. A més de competir per a determinats passatgers, cal imaginar que una bona gestió coordinada d'ambdós equipaments, pot acabar tenint efectes sinèrgics. La base de creuers que facilitin el moviments de les seves tripulacions o propietaris, prendrà nota si l'aeroport facilita els seus moviments, cada vegada que han de venir a la illa o han de sortir-ne.

“El desviament de creuers d'eslora mitjana del Port de Palma a altres ports de les Illes, podria fer-ne repuntar el nombre d'escalas a Maó. L'Ajuntament ho veu amb bons ulls perquè aquest port tindrà l'any que ve un caiguda en les visites... a causa, sobretot, de la tendència creixent de construir vaixells de més de 300 metres.

Maó tindrà l'any que ve només 62 escalas de creuers, 6 manco que enguany, segons la programació actual d'Autoritat Portuària. Cada vegada més, les navilieres construeixen vaixells de més de 300 metres d'eslora, i això fa que la rada maonesa quedi fora del circuit majoritari. A l'extrem contrari hi ha Palma, amb 500 creuers enguany. Aquesta tendència ascendent a la capital balear arriba a nivells de saturació. La diversificació podria ser una alternativa.

El Govern balear creu que ports com aquest poden acollir creuers que actualment fan escala a Palma d'un tamany menor. Són precisament vaixells que duen turistes amb un alt poder adquisitiu i del qual podria beneficiar l'economia local de la resta de ports de les Illes.

L'Ajuntament de Maó veu amb bon ulls rebre creuers desviats de Palma, però prefereix que siguin d'eslora mitjana perquè puguin atracar al port interior i els turistes accedeixin directament a la ciutat.[...]”.



[...] Les tripulacions o propietaris d'embarcacions que poden estar al port, ben sovint arriben a la illa per mitjans aeris. El nivell de connectivitat aèria donarà així un major impuls al port i a l'inrevés. Una mala connexió aèria, pot fer que alguns clients potencials del port amb els seus iots, prenguin la decisió d'anar a un altre port. Serà necessari tenir en compte aquesta dualitat entre els diferents sistemes de transport per a potenciar les possibles sinergies [...]»¹². El port en xarxa amb l'aeroport. Dues infraestructures com a pols d'un sistema productiu dual.

Dues instal·lacions que, lluny de competir, poden, des d'aquest punt de vista, alimentar-se mútuament, i generar activitat i economia: els passatgers que hagin de partir o arribar des d'aquest port base per a petites i mitjanes eslores, arribaran a Maó en avió, des de destins més llunyans. Com ho fan ara a Barcelona, que ha anat redimensionant el seu aeroport a mesura que creixia el port. Una operació rodona.

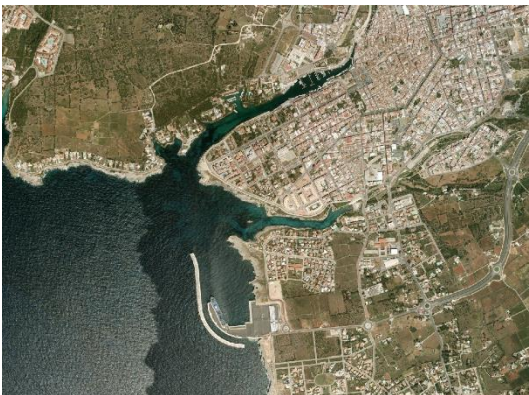
¹² *Ibidem*. Pàg. 33.

Alhora, l'Acció núm. 2 del mateix Pla d'Acció, FER UNA PROPOSTA DE COL·LABORACIÓ AMB EL PORT DE CIUTADELLA PER A DEFINIR UNA ESTRATEGIA PORTUÀRIA COMPLEMENTÀRIA CONJUNTA PER A MENORCA ¹³ posava l'accent en el desenvolupament d'un altre sistema en xarxa, tant polèmic com difícil de gestionar: entendre la realitat, també dual, del sistema conjunt que, des de 2010 representen el port de Maó i el port exterior de Ciutadella (Fig. 5, 6)).

Totes les mercaderies i passatgers que arriben a Ponent deixen d'arribar al port de Maó, un fet tant objectiu com inqüestionable. "[...] Ara en canvi, som un "port

¹³ *Ibidem*. Pàg. 37.

5 Ports de Maó i Ciutadella. Sistema dual.



6 Port exterior de Ciutadella de Son Blanc. Font: Google Earth

desorientat"... en part, n'ha tingut molt a veure el port de Ciutadella. El port exterior de Ciutadella va ser un enorme error... [...]"¹⁴; "Una gestió compartida de Maó amb Ciutadella? Impossible. A Ciutadella són ciutadellencs. D'altra banda, són més actius... els maonesos no sabem el que tenim [...]"¹⁵. Una possible gestió compartida que passa, d'entrada, per posar d'acord dos ens competencials d'Administracions tant diferents com el Ministerio de Fomento o el Govern Balear. Per l'enginyer de camins i ex-president del Port de Barcelona, Joaquim Coello, els fets són evidents:

"[...] Pel que fa al tràfic marítim entre els dos ports de l'Illa: Mercaderies: Maó 650.000 t (+0%), Ciutadella 600.000 t (+17%); Passatgers: Maó 150.000 (+0%), Ciutadella 450.000 (+20 %); Creueristes: Maó 120.000, Ciutadella 5.000. [...] Quines haurien de ser les polítiques a desenvolupar a partir de la situació present? No ha de ser una política del port de Maó entrar en una guerra comercial amb el de Ciutadella. És evident que a llarg termini els avantatges del port de Ciutadella faran que les mercaderies i els passatgers siguin allà més importants que a Maó. Els creixements actuals de Ciutadella del 20% i del 0% a Maó ho demostren [...]"¹⁶. Sistema de col·laboració entre Maó i Ciutadella, minimitzant la competència, i assumpció de realitats: Ciutadella assumirà, amb els temps, els gruix de trànsits de mercaderies i passatgers. 45 km més a prop de la península en temps i fuel; el negoci imposa. Dos ports, dos pols, i una carretera. Un esquema en pinta de repartiment de mercaderies i persones.

Per això, ja era el mateix Coello qui, l'any 2014, amb la nova situació en xarxa dels dos ports, proclamava la

¹⁴ Entrevista a Benjamí Carreras Font, ex-tècnic d'APB. Maó, Octubre de 2013.

¹⁵ Entrevista a José Quintana, ex-president de la Confraria de Pescadors de Maó. Maó, Desembre de 2016.

¹⁶ Coello Brufau, Joaquim. *Els ports com a punts de trobada i col·laboració*. Conferència pronunciada a la Demarcació de Menorca del Col·legi Oficial

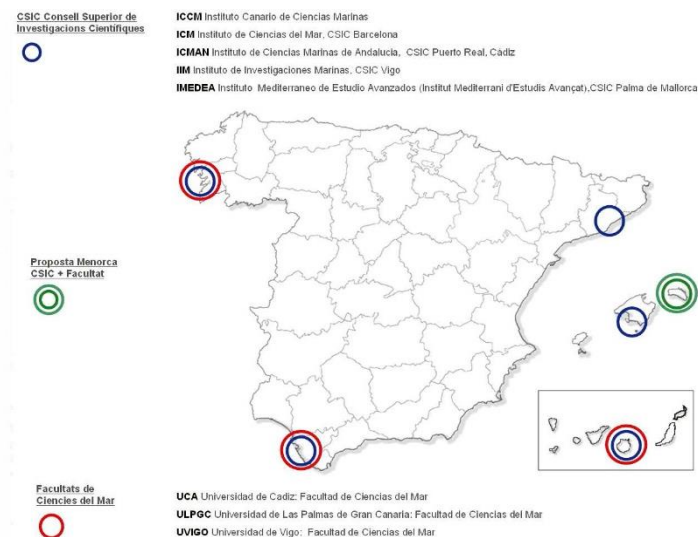
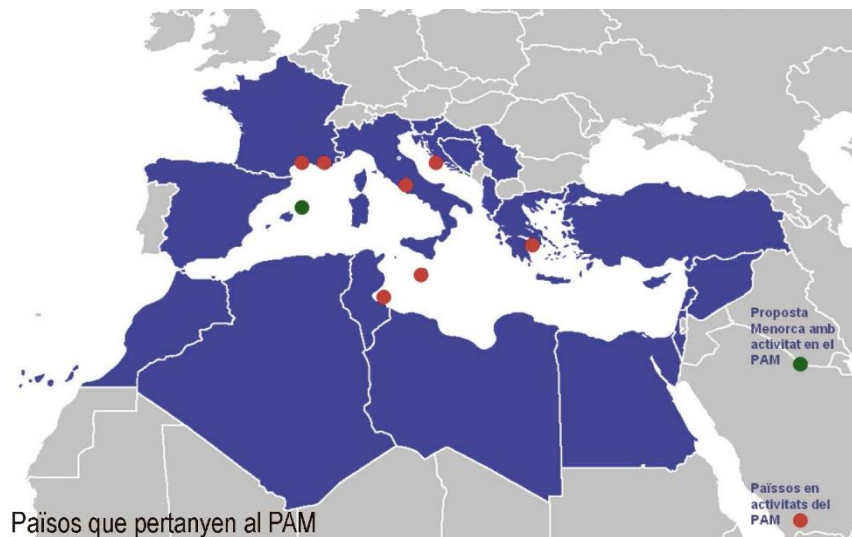
necessitat d'una gestió compartida. La seva intervenció al VI Foro Menorca Illa del Rei, "El puerto de Maó en la encrucijada", encara es recorda:

"[...] Su integración y gestión conjunta con Puertos de Baleares no permite, en mi opinión, una gestión óptima, aunque la coordinación de políticas, especialmente con Ciutadella, es esencial. [...] Especialización coordinada con la competencia directa, que es Ciutadella, no Palma, Alcúdia ni Eivissa, que mueven en otros ámbitos geográficos. [...] La competencia no es nunca mala, al contrario, estimula la mejora, y la consecución de la excelencia. Hay que actuar en el ámbito del mercado que hay. Intentar cambiar el mercado es inútil y frustrante porque es un empeño imposible"¹⁷. Ciutadella i Maó, en xarxa com a parts innegociables d'un mateix sistema.

Paral·lelament, l'any 2013, la potencialitat del port de Maó i Menorca, productiva i econòmica en tant que node potencial en xarxa del Mediterrani Occidental s'il·lustrava ben gràficament en els esquemes previs d'un projecte d'arquitectura. El PFC d'una nova facultat de Ciències de la Mar a les instal·lacions de l'Estació Naval, de l'arquitecte Lluís Jordi, obeïa a mètodes formals i projectuals habituals en aquest tipus d'exercici. Recerques formals en convivència amb les instal·lacions centenàries de l'Illa Pinto. El major interès del projecte, i que feia realment rellevant la proposta i la manera d'abordar-la, eren els dibuixos de la primera làmina: Jordi es va prendre la molèstia de plasmar, gràficament, la ubicació de totes les Facultats de Ciències de la Mar de l'Estat; cap d'elles en el litoral mediterrani espanyol (Fig. 7).

d'Arquitectes de les Illes Balears. 14 de Desembre de 2018. Reproduïda a l'edició impresa de Menorca, *Diario Insular*, del dijous 3 de Gener de 2019.

¹⁷ Mir, Pep. "La coordinación con el puerto de Ciutadella es esencial". Entrevista a Joaquim Coello, Conseller delegat d'Applus+ amb motiu del VI Edició del Foro Menorca Illa del Rei, de la que en va ser ponent. Menorca, *Diario Insular*. Edició impresa del 24 de Juliol de 2014.



S'identifiquen facultats a Gran Canària, Vigo i Cádiz, totes elles a la costa atlàntica. Al mediterrani sí que es troben centres de recerca i escoles nàutiques, però cap facultat com la proposada. Amb un Mediterrani cada vegada més fràgil i amenaçat, aquest ús semblava idoni; ahora que semblava, fins i tot, estrany que no s'hagués plantejat abans. La idoneïtat del PFC, més enllà, fins i tot, de la seva arquitectura, semblava plena. Estudiant de l'arc mediterrani occidental restaven, així, convidats a dinamitzar l'economia del port i de l'illa.

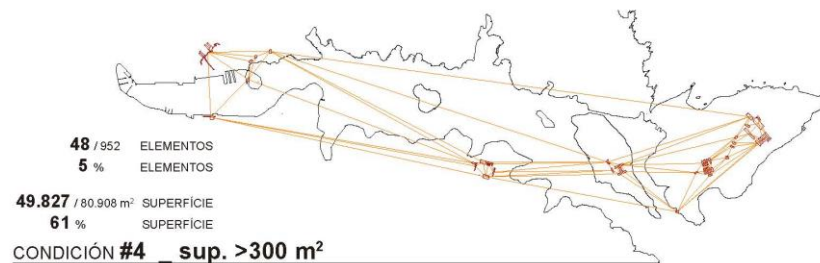
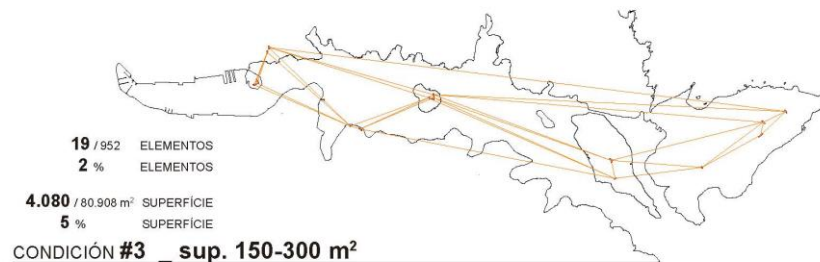
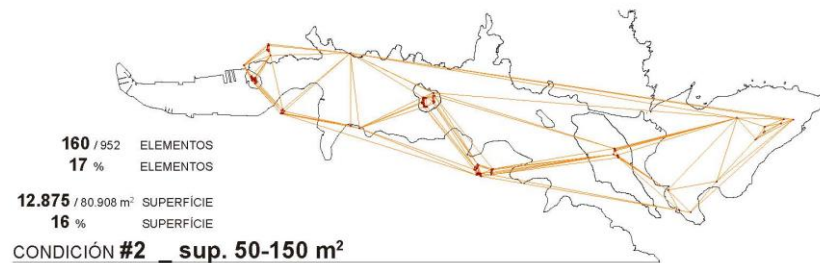
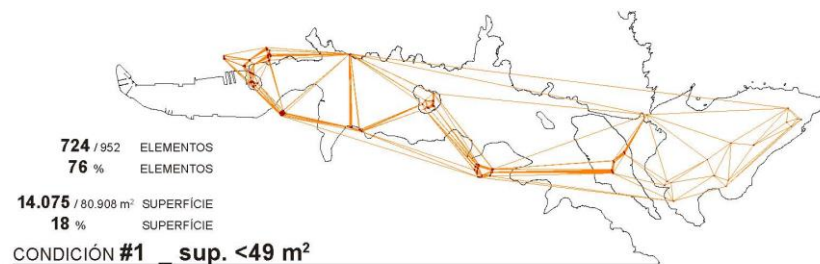
Tres anys després, la idea de xarxa vers el port de Maó, en aquest cas local, es posava sobre la taula mitjançant la proposta "Redes sobre el puerto de Mahón", del Grup 03 del taller "Proyecto, Residu i Reciclatge" del Màster MArch de l'ETSAB, presentada a les VI Jornades d'Arquitectura i Urbanisme de la Mola, "Reocupar el port". La proposta de Castellà, Escalante, Llorca, Muñoz, Ultrillas i Vaca entenia el patrimoni del port en desús com els nodes d'una xarxa total de l'enclavament. Posaven en solfa diferents equipa-

ments, o parts d'ell, en funció del tipus d'activitat, i la potencialitat arquitectònica de cada peça. La idea era rellevant per tres raons.

La primera, la idea bàsica de poder treure el millor aprofitament d'elements patrimonials singulars, fins el moment entesos com a peces estanques, sota titularitat i gestió, en molts casos, d'institucions ben diferents, com el Ministeri de Defensa - Armada; Ajuntament de Maó; Tesoreria de la Seguridad Social; Consorcio del Museo Militar de Menorca.

En segon terme, perquè mitjançant el suport del programari algorítmic Grasshopper, complement del programa Rhinoceros, es permetia associar les característiques de totes aquelles peces arquitectòniques tipològicament o dimensional semblants (Fig. 8). D'aquesta manera es podien generar possibles xarxes locals dins del concepte de la xarxa total del port.

7 Jordi Taltavull, Lluís. PFC de facultat de Ciències de la Mar a la Base Naval. Anàlisi prèvia.



I en tercer lloc, perquè aquests “nodes” patrimonials en desús no només es podien articular entre ells, i en diferent grau, com dèiem, si no que es podien vincular amb altres peces o equipaments en funcionament del paisatge immediat portuari o dels nuclis de Maó i Es Castell.

La mateixa idea de xarxa per a tot el potencial del port de Maó s'exportava a l'escenari de la mobilitat. Sobtava que no hi hagués, l'any 2016, cap sistema de transport i navegació entre illes, península i ciutat, que fessin més fàcil l'accés al patrimoni. Mesos després de llençar la proposta, el Consell Insular de Menorca, nou titular de les instal·lacions del Llatzeret, anunciava una entrada combinada, amb servei marítim de transport inclòs, per al complex de l'Illa de Quarentena i la Fortalesa de la Mola. Una xarxa per a visites culturals, turístiques i estacionals. Però el nou paradigma es començava, així, a implantar.

I, finalment, de la xarxa local a la global. Donada la massa crítica de l'àrea metropolitana portuària, i de tota l'illa, i la estacionalitat vigent, es planteja la possibilitat d'acudir a la idea de xarxa per a la reactivació de tot un patrimoni fora, avui, de la capacitat d'inversió dels menorquins. Es fa així palesa la necessitat d'activar el port en xarxa internacional, per retomar l'escala superior a l'illa que va motivar la construcció del seu gran equipament portuari en desús. El patrimoni en desús, i en xarxa, local i global, com a catalitzador dinàmic i econòmic del port de Maó.

DESÚS I OPORTUNITAT

L'any 2014 la plataforma per al desenvolupament d'*startup's* Menorca Millenias, amb l'empresari de Barcelona Ricard Garriga al capdavant, escollia el Llatzeret del port de Maó com a escenari per al seu seminari (Fig. 9-11). Pot ser l'enclavament un lloc des del que

desenvolupar una economia productiva i transformadora per al llevant de l'illa i Menorca sencera?

Sovint es dona el sector secundari de Menorca per superat. Sembla que la indústria no hi tingui lloc, atesos els elevats costos de producció que impliquen el transport des d'un entorn aïllat. Recordem, però el cas del calçat de qualitat. La marca *PrettyBallerinas*, de la firma Úrsula Mascaró, sense anar més lluny, es dirigeix des de Menorca. El port de Maó, i el seu patrimoni en desús, recuperat com a seu d'un *hub* del disseny i innovació productives?

Un node productiu i d'innovació lligat potser a les noves tecnologies, una de les vies que poden així superar les dificultats de la insularitat i els seus costos associats. Es pot reaprofitar aquest parc patrimonial en desús per a aquesta nova indústria? Per a això s'imposa, en primera instància, un repàs de tots els conjunts en desús o situació crítica al port de Maó, la "constel·lació del desús", que anunciàvem a la introducció del document: Fortalesa de La Mola, runes del Castell de St. Felip, Llatzeret, Illa Plana, Quarters d'Es Castell, Hospital de l'Illa del Rei, El Fonduco (hotels) i Cala Figuera (solar i habitatges expropiats), Hospital Verge del Toro, la Base Naval, el Moll del Cós Nou, l'Estació Marítima Nova.

Ho hem anat avançant al llarg del treball. En aquest context en resulta il·lustrador el treball "*Guia del Uso-Desuso*" del Grup 03 de l'assignatura "*Projecte, Residu i Reciclatge*" del Workshop MArch ETSAB del curs 2015-2016 (Fig. 13). En el document s'inventarien tots els edificis i elements en desús del port de Maó, la major part d'origen militar i sanitari. Parlem de recuperar el patrimoni, però abans de començar és indispensable conèixer quin context patrimonial tenim entre mans. Parlem d'edificis petits, grans? Quants són? Són tots aptes per a qualsevol ús?

8 Castellà està alter. Redes sobre el puerto de Maó. Màster MArch 2015-2016.

9, 10, 11 Menorca Millenials. Start'up, promoció. 2015.

12 Pretty Ballerinas, Imatge de Marca. Úrsula Mascaró


ara.cat

EMPREDORIA

Birres a Menorca per als diners de Silicon Valley

La primera desacceleradora de 'Start-ups' es diu Menorca Millenials i aquest estiu n'arrena la segona edició amb els noms més coneguts del capital inversor

JÚLIA MANRESA | ACTUALITZADA EL 10/04/2016 00:03

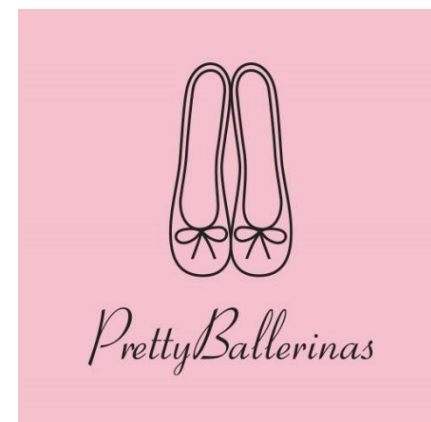


Ricard Garriga, un dels impulsors de Menorca Millenials, "la primera desacceleradora del món" / M. FOUZ

"Mediterràniament" també podria ser l'eslògan de "la broma" que va inventar-se Ricard Garriga ara fa dos anys a Menorca i que ha aconseguit rascar la butxaca de personatges tan coneguts com l'exconseller delegat de Desigual, el català de WhatsApp o el fundador de Jazztel. El mateix Garriga fa servir la paraula *broma* perquè sap que **un campus de 15 dies** per a emprenedors i inversors de capital risc davant el mar de l'illa de Menorca sona a bogeria.

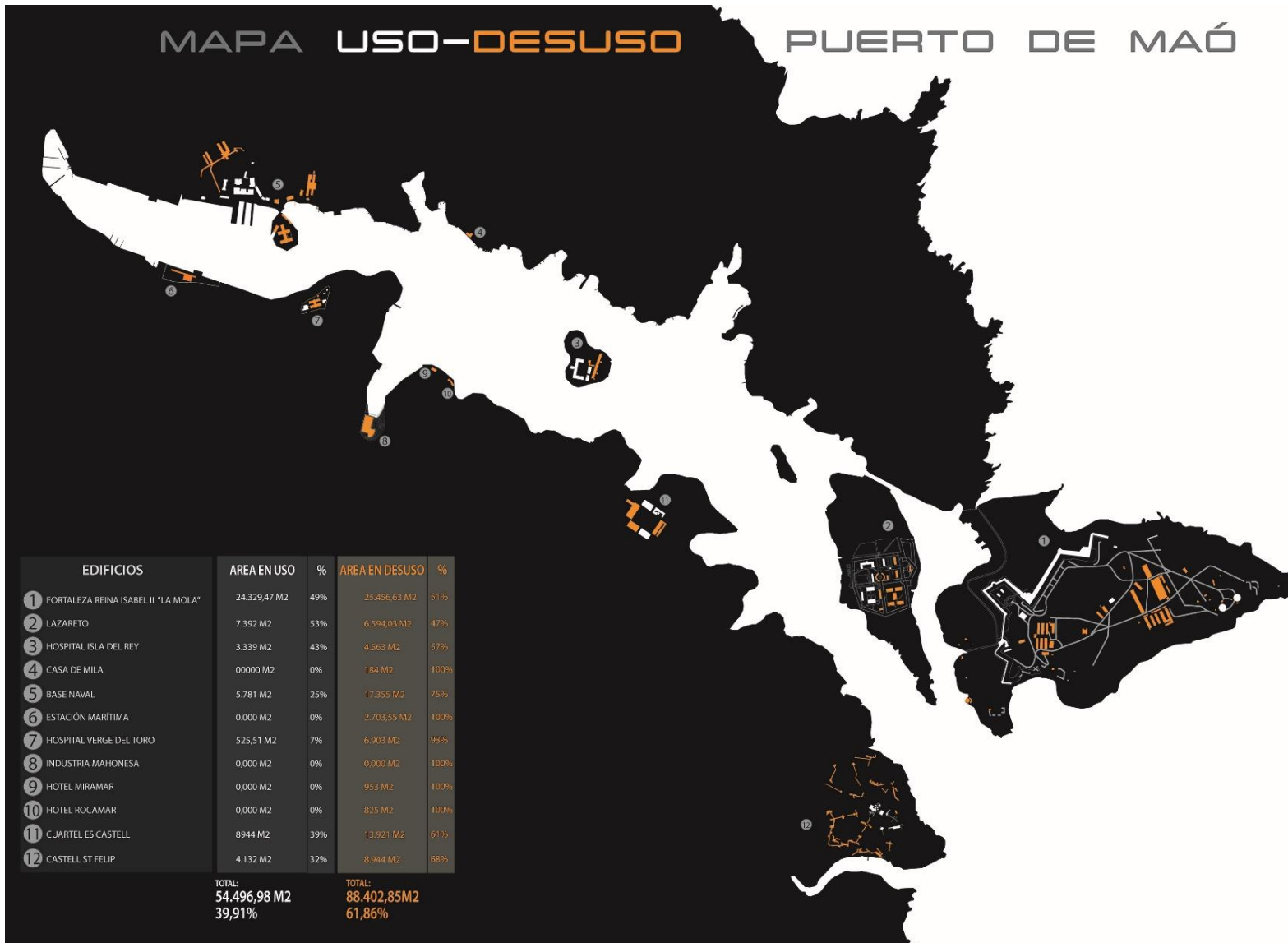
Es diu **Menorca Millenials** i s'etiqueta com "la primera **desacceleradora de start-ups**" del món. Ricard Garriga és un emprenedor barceloní que va treballar diversos anys per a l'Ajuntament de Barcelona en l'assessorament del disseny d'un districte 22@adequat a les

Endevinem així el valor de l'inventari del patrimoni, i la rigorosa identificació de les seves potencialitats: superfície, tipologia, estructura, estat de conservació. Catalogar el desús. Tant important és la referència a l'oportunitat en el reaprofitament, com la seva catalogació prèvia. Joan Alemany s'hi referia en *dos articles de la revista PAPERS. RECERCA I DEBAT*, editada per l'Institut Menorquí d'Estudis: "[...] El segon problema important és la situació del patrimoni portuari construït - i també de l'immaterial, situació que no és homogènia pels seus diversos elements



MAPA USO-DESUSO

PUERTO DE MAÓ



[...]”¹⁸; “[...] Inventariar per preservar el patrimoni històric de caràcter popular i no monumental: cases de vorera i de pescadors, embarcacions tradicionals de llenya i vela llatina, viver de llagostes, cementiris marins [...]”¹⁹.

Primer inventariar i conèixer, per a desenvolupar amb el major dels rigors qualsevol proposta de reaprofitament. En aquest sentit, el grup de Maria Auxiliadora Cucalón, Carlos Castillo, Gianina Donoso, Karin Merchán, María José Padrón, Guillermo Romero i Ronald Mendoza, desenvolupava, amb l'esmentada *Guía del Uso-Desuso del puerto de Maó*, un document tant innovador com suggeridor: un inventari del desús del port de Maó²⁰. No es tractava d'assenyalar els elements patrimonials, com faria qualsevol catàleg de patrimoni convencional. Es donaven així xifres, superfícies concretes, del desaprofitament. I el resultat no podria ser més sorprenent: 88.402,85 m² en desús (61,86 % dels conjunts analitzats), en front dels 54.496,98 m² en ús (39,91 % dels conjunts).

Era útil adonar-se'n, a més, quina proporció de desús trobàvem a cada peça: el 51 % (25.456 m²) del conjunt patrimonial de la Fortalesa de la Mola, considerant, bàsicament, les peces de los Cuarteles Altos i Bajos (Fig. 14) la vella Penitenciaría, de l'antic recinte militar; el 47 % (6.594 m²) del Llatzeret; el 57 % (4.563 m²) de l'Hospital Militar de l'Illa del Rei; el 75 % (17.355 m²) de l'Estació Naval. En d'altres casos, el desús arriba totalment - o gairebé - al 100 % dels desús: parlem, per exemple, de l'antic Hospital Verge del Toro (6.903 m²); l'Estació Marítima de 1974 (2.703,55 m²); l'Hotel Rocamar (825 m²) o l'Hotel Miramar (953 m²). També s'analitzaven desusos crítics, com els dels conjunts de La Solana, o l'antic complex de CLH a Cala Figuera.



L'estudi, a més, feia una anàlisi exhaustiva de les tipologies arquitectòniques concretes de cada peça. En funció de les seves dimensions, i altres condicions com l'estat de conservació, l'accessibilitat, o la titularitat de la gestió dels edificis, es suggerien usos diversos en una fitxa resum, amb criteris gràfics que la feien ben entenedora. Es propo-

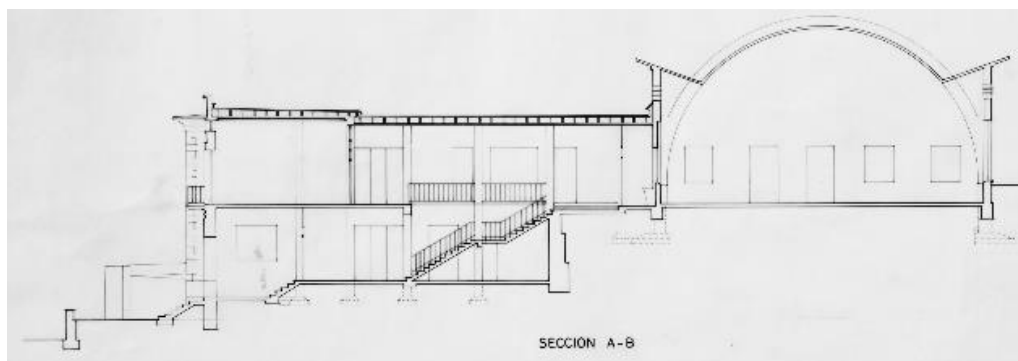
13 Cucalón et alter. *Guía de uso-desuso*. Màster MBArch 2015-2016

14 Cuarteles Altos, La Mola. 2016. Fotografia de l'autor.

¹⁸ Alemany Llovera, Joan. 2015. "Les experiències internacionals de revitalització del patrimoni i el port de Maó". Vidal Jordi, Toni, Coordinador. *PAPERS, RECERCA I DEBAT #2. Reocupar el port*. Op. Cit. Pàgs. 40-41.

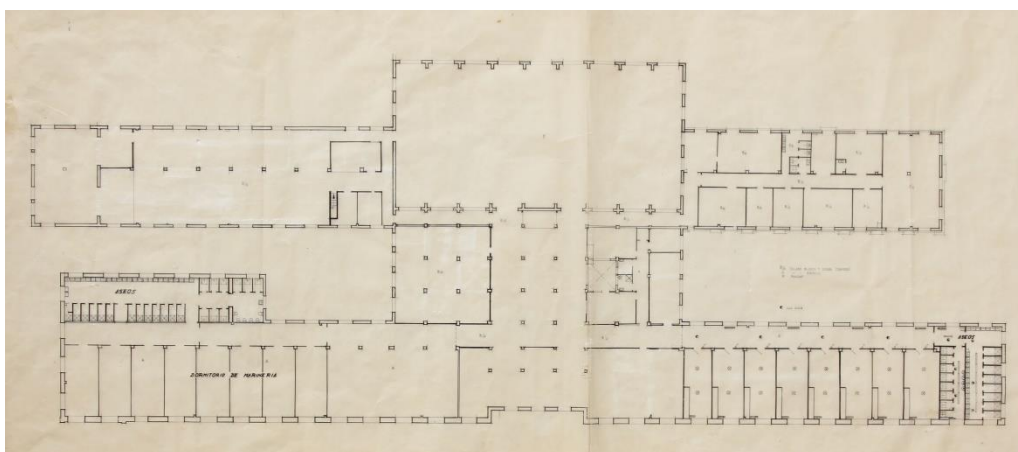
¹⁹ Alemany Llovera, Joan. 2015. *Op. Cit.* Pàg. 34.

²⁰ Cucalón, María A.; Castillo, Carlos; Donoso, Gianina; Mendoza, Ronald; Merchán, Karin; Padrón, María J.; Romero, Guillermo. "La guía del desuso-reuso". Vidal Jordi, Toni, Coordinador. *PAPERS, RECERCA I DEBAT #2. Reocupar el port*. Op. Cit. Pàgs. 43-46.

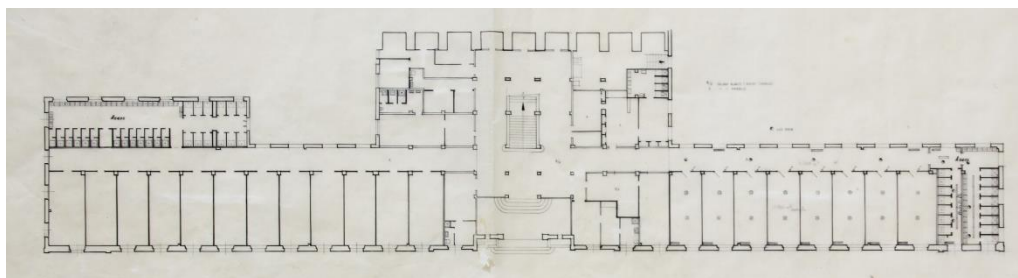


saven, així, usos culturals, educatius, però també residencials, com els hotelers o els d'habitatge, social i de lliure mercat. El desús al servei de la dinamització econòmica del port de Maó i de l'illa.

Uns elements patrimonials en desús dels que, a més, podem destacar alguns atributs arquitectònics de primer ordre. En aquest sentit, destacarem dos conjunts, els Cuarteles Altos i Penitenciaria de la Fortalesa de la Mola, i els Quarters de l'Estació Naval, dos conjunts arquitectònics dels quals, en el context patrimonial portuari, se'n parla ben poc.



Els primers, a la Mola, representen un conjunt tipològic interessantíssim. Formats per una estructura muraria impressionant, de llenços plans amb només finestres que estableixen un ritme, i cobertes a dues aigües amb encavallades de fusta, la seva presència es percep, majestuosa, des dels miradors de Maó. Edificis de dimensions importants que l'esmentada guia atorgava a aprofitaments culturals, hotelers o residencials.



A conclusions semblants s'arribava, d'altra banda, per als quarters de marineria aixecats els anys cinquanta a la Base Naval. Sembla evident que un edifici també concebut com un allotjament massiu podria dedicar-se a usos hotelers o d'habitatge. Com a referents, el Passatge del Sucre, de Jordi Garcés; o els projectes d'habitatges en grups fabrils a Terrassa de Francesc Bacardit. És possible l'habitatge, com a oportunitat al patrimoni del port de Maó? Podem fer servir l'habitatge, si convé, per a evitar l'augment de la petjada urbanitzada al port? Habitatges que, a més, podrien comportar un valor afegit per l'encaix en el patrimoni, i pel valor del paisatge que disfrutarien. Perquè no es planteja, sovint, l'habitatge com a vector de recuperació patrimonial? És un tabú, aquesta possibilitat?

En aquest context, qui sap si fins i tot l'habitatge social pot ser hàbil per a la recuperació patrimonial, o, fins i tot, com

un centre d'acollida per refugiats. En temps de crisi humanitària màxima al Mediterrani, el port i les infraestructures situades en el punt més oriental de l'Estat podrien desenvolupar, com abans, tasques de gestió al servei del context de tot l'arc marítim que envolta Menorca. Si el Llatzeret representava l'allotjament de totes aquelles persones i mercaderies que havien d'entrar a Espanya des d'orient, la Base Naval, la Mola o l'Hospital de l'Illa del Rei podrien donar la benvinguda a organismes no governamentals com Open Arms i la seves -necessàries- tasques de rescat d'emergència de migrants. Un node des d'on atendre amb la màxima cura, atenció i garanties, i distribuir i integrar després per a tota Europa, els protagonistes d'un dels drames contemporanis del Mediterrani.

Polítiques de recuperació patrimonial amb qualsevol dels usos suggerits, o d'altres que fossin viables i econòmicament rentables que, d'entrada i per exemple, permetrien l'aflorentament d'arquitectures meravelloses. És el cas, per exemple, de la fabulosa arquitectura, amb volta i arcs, a mode d'arbotants, del gimnàs del quarter de la Base Naval: el primer poliesportiu tancat construït a l'illa, a mitjans dels cinquanta (Fig. 16). Tot el conjunt, esplèndid, en estat de perfecte abandonament. La mateixa estació ofereix, al mateix temps, una dimensió arquitectònica més, tan espectacular com desconcertant. Parlem dels deliciosament estranys túnels d'emmagatzematge de torpedes, començats a construir a finals dels anys cinquanta, en plena guerra freda, i al caliu dels Pactos de Madrid Franco-Eisenhower, de 1953. S'endevinen reaprofitaments culturals, a càrrec del Consell Insular de Menorca: reivindicar l'existència d'aquesta estranya i curiosa dimensió, perfectament excavada en la roca, per a

15 Secció Transversal, planta primera i planta baixa dels Cuarteles de Marinería de la Base Naval.

16 Gimnàs de los Cuarteles de Marinería. Fotografia de l'autor.





a visites i actes culturals innovadors. Les pedreres de s'Hostal com a referència (Fig. 17, 18)

La galeria *Hauser & Wirth*, amb seu a Ginebra i Somerset, Anglaterra, després de dos anys de negociacions, ha arribat a un acord amb la Fundació Hospital Illa del Rei per desenvolupar un dels seus centres expositius a l'edifici Langara del complex hospitalari de l'illa. Una idea brillant, anunciada amb oficialitat ben recentment. Un projecte cultural que, altrament, no deixa d'anar associat a una aposta important per un turisme d'alt poder adquisitiu; i per una nàutica recreativa de luxe que pugui desembarcar per veure i comprar obres d'art al moll de l'Hospital. La ubicació al port de Maó, alhora amb una aposta creixent per la dimensió capitalista de la nàutica com a darrer recurs, sembla ideal, com veiem, per a interessos parcials.

"[...] Al llarg dels darrers anys, hi han hagut iniciatives lloables en la recuperació d'arquitectures històriques destinades a ús cultural. Tot i restaurar amb dignitat, però amb costos elevats, conjunts històrics importants, aquesta proliferació de funcions culturals ha exhaurit els recursos d'administracions i particulars. En canvi, demandes tant actuals com l'habitatge, o programes que combinen vivenda, treball, comerç o equipaments de proximitat, no han tingut espai en la revitalització de construccions abandonades o infrautilitzades [...]" ²¹. Magda Mària senyala un realitat innegable: hi ha d'haver vida més enllà de la cultura, sempre, altrament, necessària.

No podem pretendre la recuperació del patrimoni amb el vector cultural, només, com a paraigües. No sempre disposarem de suficients recursos per la necessària inversió que usos bàsicament subsidiats comporten. No podem preveure 14 museus o centres culturals per al port de Maó, com a mecanisme que vehiculi la seva

recuperació patrimonial. D'altra banda, aquelles explotacions basades en la màxima rendibilitat patrimonial i del paisatge, recolzades en l'explotació liberal i capitalista de les infraestructures, ens aboquen a dinàmiques gens desitjades. Quin és l'equilibri entre aquests dos extrems de la reflexió patrimonial?

D'una banda, autors com Fernando Álvarez-Prozorovich incideixen en el coneixement exhaustiu de la preexistència, per a encertar en les necessitats, i el tipus d'intervenció que es pugui practicar:

"[...] No se trata de trabajar sobre un tabula rasa sino sobre edificios o lugares cargados de múltiples valores y significados a los que se debe responder justificadamente. De allí que encontrar el "lenguaje" que exprese esas relaciones sea más importante que la dimensión más operativa de la "escritura", entendida como pura fisicidad del proyecto, pura expresión de la creatividad de un artista coyuntural. [...] Para ponerse delante de estos patrimonios resulta poco operativo hablar de "historia" o medir el paso del tiempo a través de nomenclaturas estilísticas; parecería mejor referimos, en cambio, a la "historicidad", en tanto condición espacio-temporal, única e irrepitable que connota la obra y que la obra, a la vez, denota.

En gran parte, porque probablemente ninguno de los edificios portuarios situados al norte de la rada de Maó y ahora en progresivo cambio o franco desuso haya sido pensado como una obra perdurable. Pero también porque aunque sus diseños fueran determinados por criterios funcionales hoy abandonados o superados, sus perfiles siguen formando parte del conjunto del puerto de Maó entendido en su dimensión más amplia y reconocida por los que han surcado estas aguas. Ellos son el dispositivo físico que nos permite hablar de memoria, patrimonio



²¹ Mària Serrano, Magda. "Abandonament i oportunitat". Vidal Jordi, Toni, Coordinador. *PAPERS, RECERCA I DEBAT #2. Reocupar el port. Maó*: Institut Menorquí d'Estudis. 2017. Pàgs. 40-41

difuso, patrimonio en minúsculas, patrimonio plural, punto de apoyo de un tiempo recobrado que nos habilita y nos pone en guardia frente a las fascinaciones de la moda, el mercado o la conmemoración [...]»²².

Patrimoni, memòria, economia i rendibilitat. Entendre que aquests edificis no van ser concebuts, d'entrada, per perdurar en el temps, és important. Perquè determina el tipus d'actuacions possibles, però abans, i de manera més transcendent, ens aboca a la discussió de la possible pertinença de la pròpia recuperació.

A aquest concepte s'hi referia Miquel Camps a les esmentades jornades "Reocupar el port", quan convidava a obrir-nos a la possibilitat de donar noves lectures al patrimoni del port prenent com a exemple la pròpia transformació del territori menorquí arrel de les necessitats de la ramaderia. Ens feia veure que la Menorca de les parets seques, tan característica, que defineix un territori estructurat en mosaic, és deutora d'una necessitat que pot canviar en el temps si s'hi implantessin altres explotacions com conreus. I el paisatge del port pot canviar de la mateixa manera, anunciava²³.

El paisatge i el patrimoni, així, són oportunitat, però també, entitats canviants. Hem d'acceptar les possibles transformacions en les dues direccions si volem reaprofitar aquest parc construït en una dimensió productiva. Una d'elles, el coneixement com a recurs. Ja es va endevinar els anys vuitanta amb l'experiment fallit, a l'Illa del Rei, de la UIMIR, finalment desenvolupada a les plantes superiors del Claustre del Carme. L'absència comentada de facultats de Ciències de la Mar al litoral mediterrani espanyol mostra una oportunitat a desenvolupar per al port de Maó i

²² Álvarez Prozorovich, Fernando. "Arquitecturas en arquitecturas". Vidal Jordi, Toni, Coordinador. *PAPERS, RECERCA I DEBAT #2. Reocupar el port*. Maó: Institut Menorquí d'Estudis. 2017. Pàgs. 40-41.



Menorca. D'aquests en tenim diversos precedents estudiats i proposats, al port. Algun, construït.

Així, no és gens menyspreable, al mateix temps que és ben poc coneguda, la recuperació de les bateries del Clot de la Mola com a Estació Marítime-Terrestre (Fig. 19-21). El projecte, desenvolupat per l'estudi Gomila-Enrich per encàrrec de la DG de Recerca, Desenvolupament Tecnològic i Innovació del Govern Balear, resulta d'una excepcionalitat tan il·lusionant com revolucionària. Un meravellós precedent, que permet fer I+D al port de Maó, al mateix temps que es manté la memòria i la història del que representaven les bateries exteriors de la fortalesa.

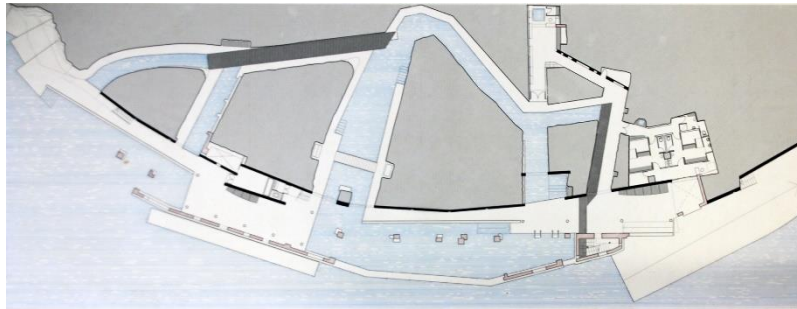
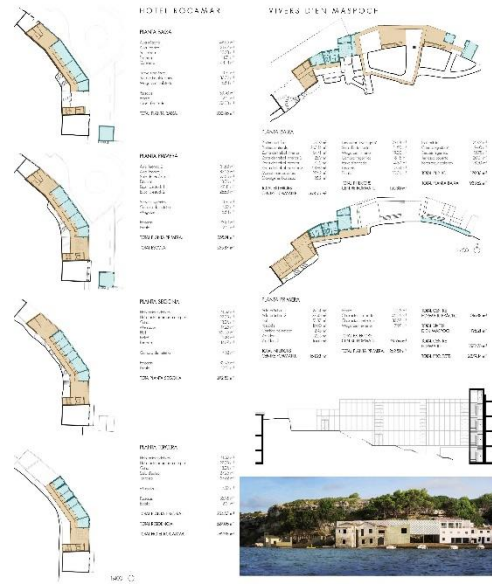
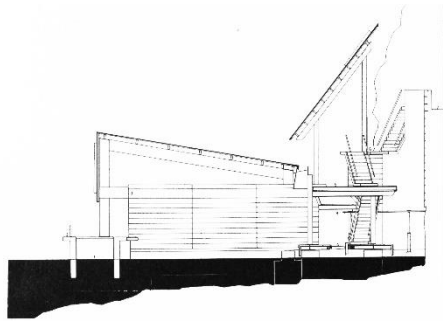


17, 18 Tunèls subterranis de la Base Naval. Arxiu Comandància Naval de Maó. Fotografia de l'autor.

19, 20, 21 Estació Marítime - Terrestre de la Mola. Fotografies de l'autor. Plànol de Seccions. Arxiu Gomila-Enrich, arqtes.

²³ Vidal Jordi, Toni. "El port discutit". Vidal Jordi, Toni, Coordinador. *PAPERS, RECERCA I DEBAT #2. Reocupar el port*. Maó: Institut Menorquí d'Estudis. 2017. Pàgs. 62.

22, 23, 24 Projectes als Vivers den Maspoch (Simon Abellán, dreta; Guillem Carreras, esq; José Jordà, inferior)



Un tipus d'aposta per les que veus autoritzades, com la de Joan Alemany, veuen clarament com un possible horitzó futur, de recuperació patrimonial i vector productiu:

*"[...] És un patrimoni extraordinari que no es pot deixar perdre. Avui és perfectament possible restaurar aquests edificis i destinar-los a activitats culturals o de l'economia del coneixement, obrint-los a la ciutat i a la vegada mantenir la seguretat que la resta de la Base Naval requereix com a instal·lació militar. [...]"*²⁴.

D'altres exemples, les mateixes Facultat de Ciències de la Mar proposades, primer, per José Miñarro a l'Illa del Rei, l'any 1999²⁵; i més recentment per Lluís Jordi a l'Estació Naval, l'any 2013²⁶. Dos PFC's amb una mateixa idea d'aprofitament, en ubicacions diferents. L'any passat, 2018, era Elsa Florit qui proposava reaprofitar parcialment l'antiga nau SEAT²⁷, sobre la cornisa portuària del centre de Maó, confinada entre el Claustre del Carne i l'Edifici Carmonte, i a pocs metres del nou ascensor, com a nou Conservatori de Música; una demanada real de Menorca. I el mateix 2018, era Simón Abellán qui llençava un PFC que pretenia desenvolupar un Centre de Recerca de vida marina als antics Vivers Maspoch del Fonduco²⁸. Una proposta que, en principi, podríem considerar semblant pel que fa a l'aposta estrictament formal, a la del PFC's de Guillem Carreras²⁹, de 1993, que projectava un restaurant al mateix viver; o al de José Jordà, qui hi suggeria, l'any 1999, un centre de submarinisme³⁰ (Fig. 22-24).

En canvi, el projecte d'Abellán diferia, i destacava, per la seva aposta pel coneixement com a revulsiu, d'una banda; i per la valenta decisió d'incloure en la proposta la

²⁴ Alemany Llovera, Joan. "Les experiències internacionals de revitalització del patrimoni i el port de Maó". Vidal Jordi, Toni, Coordinador. *PAPERS, RECERCA I DEBAT #2. Recupar el port*. Maó: Institut Menorquí d'Estudis. 2017. Pàg. 41.

²⁵ *Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg*. Veure Ref. 243. Pàg. 506.

²⁶ *Ibidem*. Veure Ref. 289. Pàg. 594.

²⁷ *Ibidem*. Veure Ref. 304. Pàg. 624.

²⁸ *Ibidem*. Veure Ref. 308. Pàg. 632.

²⁹ *Ibidem*. Veure Ref. 225. Pàg. 462.

³⁰ *Ibidem*. Veure Ref. 233. Pàg. 490.

recuperació del proper Hotel Rocamar com a allotjament residencial pels mateixos investigadors. El patrimoni hotel·ler, o la implantació d'aquest ús com a vector de recuperació, sempre una papereta difícil. D'això es queixava, durant anys, la concessionària de l'explotació cultural de la Fortalesa de la Mola, Cordial Hoteles. Sotmesa al marc d'un plec de condicions restrictiu per part de la Consorci del Museo Militar de Menorca, titular de la instal·lació, usos propers als hotelers o la restauració no eren admesos, fent molt difícil, segons l'empresa, la major rendibilitat de l'explotació i del seu patrimoni.

Operacions de recuperació de conjunts patrimonials, moltes de caràcter industrial, en tenim prou, ben a prop. Catalunya, i singularment Terrassa, poden servir-nos de referents en aquesta anàlisi. A Barcelona, grans naus industrials han acollit grans intervencions promogudes des de l'administració o entitats amb gran poder de promoció. És el cas, per exemple, del Vapor Vell de Sants, avui biblioteca; els "tinglados" del Port Vell reconvertits en seu del Museu d'Història de Catalunya i, durant un temps, seu també de la Conselleria de Benestar Social de la Generalitat; la Fàbrica Casarramona, avui seu del Caixa Fòrum; la Central Tèrmica de l'antiga Hidroelèctrica de Catalunya, avui seu de les oficines d'Endesa a la ciutat. Tots aquests casos, grans operacions, amb gran inversió, amb absoluta adaptació al marc normatiu vigent i que, sovint, s'acompanyen de certa sobreactuació en l'espai fabril que el fan hàbil per al nou equipament, però el desnaturalitzen; a més de fer la intervenció gens econòmica.

Passa al mateix al fabulós Vapor Aymerich de Terrassa, de Lluís Moncunill, edifici amb una espectacular coberta en tipologia de *shed* resolta amb l'enginyosa volta de maó de pla i, sortosament, seu del Museu de la Ciència i la Tècnica de Catalunya. Ara bé, aquí també hi trobem dues obres més de Moncunill, el Vapor Marçet, avui Escola pública Lanapsa-Giralt (Fig. 26); o la Fàbrica Font i Batallé (Fig. 25), recuperada per BAMMP arquitectes com a oficines, però

també, i això és sempre controvertit, en habitatges. I Jordi Garcés i Berta Rovira han intervingut a l'antic espai fabril del Passatge del Sucre del Poble Nou per a habilitar-hi uns lofts; i ben a prop d'aquests, l'Escola Bau fa el mateix, compartimentar en bona part, per a encabir-hi un centre educatiu superior de disseny.

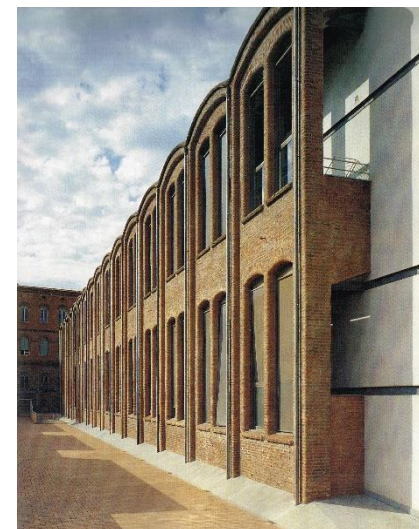
La incorporació d'usos que requereixen de la divisió i compartimentació en grans espais industrials originalment oberts, com l'educatiu –aules– i el residencial –habitatges– porta sempre un debat arrossegat, difícil de resoldre. La dicotomia, d'entrada, entre reutilització passiva i reutilització activa. La tendència a la preservació d'un edifici on el continent és l'element prioritari, sota el risc d'una museïtzació introspectiva excessiva, en front de la preservació del patrimoni en qualsevol cas, a qualsevol preu, tot i els peatges, fins i tot formals –contra natura, en principi– que s'hagin d'assumir. Són moltes veus les que ja fa uns deu o quinze anys apostaven per això darrer, davant de corrents d'intervenció anteriors:

"[...] s'ha d'anar tendint cap al manteniment, en termes de reutilització activa i no de museïtzació, de determinades peces industrials pel seu interès rellevant com a conjunts volumètrics, més enllà del seu valor arquitectònic concret o de la seva adscripció a un determinat període històric.

[...] Així podrem seguir llegint –Terrassa– com una ciutat industrial i, al mateix temps, podrem mantenir el desenvolupament d'usos productius en àmbits centrals de la ciutat consolidada, en situacions de veïnatge amb els altres usos. [...] Caldrà establir els factors de valor dels diferents elements o edificis en relació amb la seva major significació com a peces [...] amb un caràcter clarament i inequívocament museístic, o com a elements la reutilitza-

25 BAMMP arquitectes. Fàbrica Font i Batallé .

26 Vapor Marçet.





27 Galería Cayón. Antic Cine Victòria, Maó.

28 Bjarne Ingels Group. Museu Marítim de Dinamarca

29 Lacatan et Vassal. Fotografia de l'autor.

30 Garcés - De Seta - Bonet. Estacions L9 Metro.



ció dels quals dins d'un conjunt és el factor predominant de protecció”³¹.

Aquesta manera de fer, però, igualment requereix d'ús i intervenció en termes convencionals; promotor, gran inversió i ajust absolut a tota normativa, com si d'una obra de nova planta es tractés. Per exemple, l'excel·lent recuperació de les drassanes de submarins a Helsingør, com a Museu Marítim de Dinamarca, obra de Bjarne Ingels Group (Fig. 28), mostra com la rehabilitació d'un espai intrínsecament marítim acaba recuperant-se amb un nou ús afí, en la seva lògica. L'obra, finalista dels Premis Mies Van der Rohe 2015 denota, però, l'afortunada disposició d'ingents recursos econòmics, propis d'un estat amb possibilitats com el danès, que serà difícil que trobin una rèplica constant a Menorca i el port de Maó.

Així, i si no es troba l'inversor? I si l'administració no es pot fer càrrec de qualsevol rehabilitació perquè no té prou

³¹ Oller i Foixench, Joan Manuel; i Rodulfo i Giménez, M. Àngels, coordinadors. *El Modernisme a Terrassa*. Ed. Ajuntament de Terrassa i Lunwerg Editores. Barcelona, 2002.

recursos, per a l'obra o la seva posterior gestió? Què fem si ja no hi ha activitat industrial, i tampoc trobem els diners o la massa crítica de demanda per a fer-hi un museu, un centre d'art?

Situacions com aquestes, conegudes, sovint no representen la millor oportunitat. Al patrimoni heretat en desús com una llosa, més que una avantatge per a la ciutadania menorquina, s'hi referia l'arquitecte Miguel Barca a la taula rodona "Patrimoni. Ciutat, Xarxa i Territori" de les Jornades Reocupar el Port: "[...] un conjunt tant fascinant, com especialment excessiu per a la realitat demogràfica de l'illa [...]"³². Quan l'excés de patrimoni esdevé una dificultat per a una societat amb un clar llindar demogràfic, les intervencions no poden ser maximalistes.

Amb 88.402 m2 en desús, i a un promig de 1.500 €/m2 d'inversió necessària mínima per als estàndards de rehabilitació habituals, és evident que costarà molt disposar de 132 Milions d'Euros per a la millor recuperació de tot el conjunt patrimonial del port de Maó. Davant aquesta obvietat, s'imposen dues receptes. La primera, la prioritització en la recuperació del desús: no tot és recuperable; la segona, la intervenció de mínims.

DESÚS I REPARACIÓ. INTERVENCIÓ DE MÍNIMS

No sempre són necessàries operacions tant feixugues. Hi ha altres criteris teòrics, i alguns casos concrets que, especialment arrel de la crisi econòmica dels darrers anys, comencen a brollar. Potser acceptant condicions que rebaixin alguns estàndards sempre preestablerts, bastaria amb entrar, netejar i donar una mà de pintura; potser reposar alguns vidres trencats, i alguna operació puntual

³² Vidal Jordi, Toni. 2017. *Op. Cit.* Pàg. 61.

més. I omplir-lo sense més de gent, on l'acció s'imposi a les condicions, millors o pitjors, de l'arquitectura.

*"[...] Adaptar-se a l'espai disponible, aprofitar les pedres existents, considerar l'edifici com un material obert, com una oportunitat i no com un problema, es una de les primeres estratègies per afrontar amb una economia de mínims la recuperació d'arquitectures en desús. Reactivar aquests edificis per mitjà d'activitats que els hi siguin properes, adequant els nous usos a les arquitectures existents i no al inrevés [...]."*³³

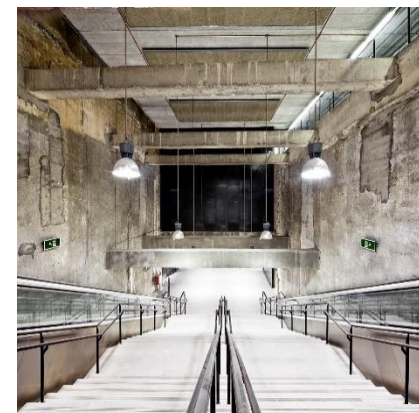
La recent galeria Cayón de Maó (Fig. 27), recuperant l'antic Cine Victoria per a la seva activitat expositiva, n'és un exemple proper. Una mica de neteja i dotació mínima; i es fa arquitectura de la manca de pintura. D'altres intervencions, com les estacions de la L9 de metro de Barcelona, signades per l'estudi Garcés-de Seta-Bonet, entenen el pas de les tuneladores com una preexistència estructural sobre la que disposar la mínima arquitectura per activar un ús. El mateix passa a les naus 7 i 8 del Matadero de Madrid, d'Arturo Franco. Parlem de conceptes nous. Parlem de rehabilitat, reocupar, reactivar. No es proposen intervencions de màxims. Ningú millor que el grup de Recerca Habitar de la UPC, en la seva interpretació del que en diu sobre això Richard Sennet, a El Artesano:

"Rehabilitat suposa un abordatge diferent del projecte d'arquitectura. [...] Rehabilitat no vol dir 'rehabilitat' i, en qualsevol cas, no ens referim a reformes o intervencions que persegueixin la posada al dia d'un edifici, estilísticament parlant, sinó de proposar modificacions en el seu ús. Rehabilitat és tornar a usar un edifici, però modificant la forma de fer-ho. No es tracta d'intervencions plàstiques, massa freqüents, sinó d'una modificació del

*com. En cert sentit, podríem comparar-ho amb el que Richard Sennett denomina 'reparació dinàmica'; en el sentit de completar, de realitzar de fet una correcció en tota regla d'un objecte qualsevol. [...] Rehabilitat significa el predomini de l'interior sobre l'aspecte exterior. De fet, aquest predomini es tradueix algunes vegades en una intervenció mínima – o aparentment nul·la- que, en canvi, té repercussions molt importants a l'edifici sobre el qual operem i, per extensió, a la ciutat. Rehabilitat suposa una de les coses més atractives des del punt de vista de l'arquitectura: aconseguir un canvi radical en un espai amb la simple alteració del seu ús, sense intervencions estructurals; per dir-ho de forma radical, només amb la nostra presència"*³⁴.

D'entre tots aquests, destaca el concepte de "reparar"; de disposar el mínim imprescindible per activar aquella infraestructura. Podríem entendre l'arquitectura de l'edifici en doble T de l'Illa Pinto, de l'Hospital Naval de l'Illa del Rei, dels Quarters d'Es Castell, o de l'Hospital Verge del Toro com un "suport infraestructural" a reparar? Com van entendre, per exemple, Jordi Garcés i el seu equip les preexistències rebudes, senzillament excavades i consolidades, de les estacions de la L9 Sud del Metro de Barcelona? (Fig. 30)

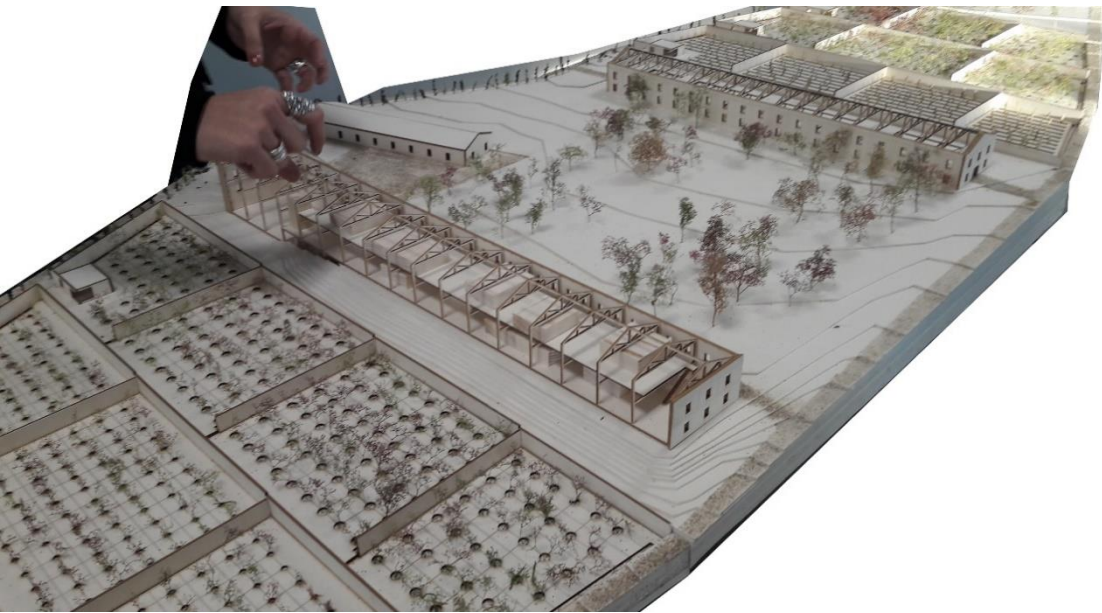
Alterar l'ús, o posar-ne un de nou, si l'edifici s'hi adiu. I atendre, després, a les mínimes operacions per fer aquest ús possible. Tres casos il·lustren prou bé aquesta manera d'entendre la intervenció mínima en el patrimoni com a actitud que possibiliti i activi el seu reaprofitament. El Palais de Tokyo a París (Fig. 29), reconverit en Centre d'Art pels arquitectes Lacaton & Vassal; el conjunt fabril de Fabra i Coats, a St. Andreu, Barcelona, recuperat en part per



³³ Mària Serrano, Magda. 2017. *Op. Cit.* Pàg. 14-15.

³⁴ Monteyts, X; Mària, M; Fuertes, P; Sauquet, R; Puigjaner, A; Callís, E; Marcos, Carles; Fdez-Rovira, C, autors / Tarragó, I; Santolària, A; Vidal, T, et alter, col·laboradors. *Rehabilitat. La casa, el carrer i la ciutat.* Barcelona com

a cas d'estudi. Programa RecerCaixa 2010. Ed. Habitar – grup de recerca UPC. Barcelona, 2014.



31 Atelier Arnaboldi 2017-2018. Parco Agrario a la Mola.

32 Atelier Arnaboldi 2017-2018. Master Plan.

Ruisánchez i Fuertes com a Fàbrica de Creació i Espai Co-working; o l'Ateneu de Les Corts, una antiga fàbrica en dent de serra recuperada per l'Ajuntament de Barcelona com lloc polivalent al servei dels veïns. En totes tres obres, la intervenció és mínima; i enlloc de perseguir la màxima lluentor de l'obra original en tots els seus registres, s'esforcen en buscar la possibilitat legal de realitzar una operació de dignificació que habiliti la reutilització. A Lacaton i Vassal els hi és igual si encara es veuen pedaços del vell enguixat, o la platina d'una barana no està oculta. Els llums de neó superposats i els visitants amaguen i dilueixen qualsevol imperfecció. A Fabra i Coats, els

³⁵ Atelier Arnaboldi, 2017-2018. *Il porto de Maó*. Arnaboldi, Michele, Director; Gianellini, Laura i De Lorenzi, Thea, professores assistents. Vives, Lluís, Vidal, Toni, et alter, professors convidats. Accademia di Architettura di Mendrisio, Università della Svizzera Italiana. Disponible a:

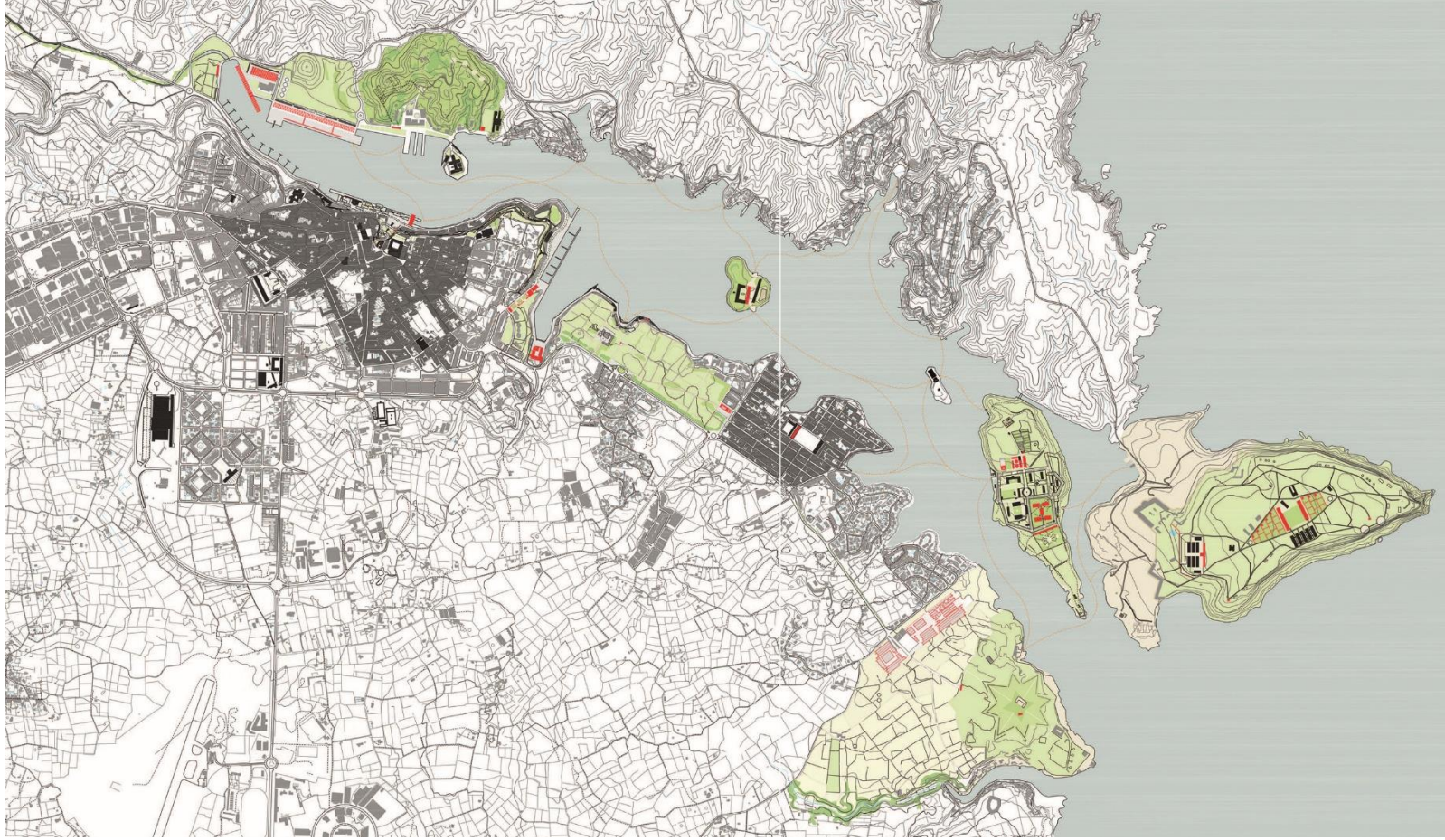
arquitectes són prou hàbils limitant-se a posar un vestibul i una escala, sanejar l'estructura interior i mantenir la fusteria exterior original, fugint de la clàssica sobreactuació en aquest àmbit. I a Les Corts, just sembla que s'hagi entrat a fer net, s'hagi pintat, i s'hagin disposat uns mobles o mòduls i contàiners prefabricats que, contingents, poden ser-hi o no. Resolen la qüestió eterna de la convivència de la divisió amb l'estructura.

Tot respira una senzillesa extrema, gairebé precària. Però d'una altra manera no hauriem pogut gaudir de la recuperació d'aquests edificis, i esperant grans plans i inversions amb el risc de que aquestes mai arribessin, hauriem mantingut els edificis en situació de deteriorament constant. Una manera de fer que, de ben segur, pot ser un dels més efectius camins de recuperació i reactivació del patrimoni en desús del port de Maó. Un patrimoni que, com dèiem, només es podrà aprofitar si s'enten que forma part d'una mateixa xarxa. Amb totes aquestes reflexions incorporades, des del creuament del vector dels emplaçaments crítics -alguns amb patrimoni en desús, d'altres amb possibilitats de rebre intervencions de nova planta- amb el vector dels usos potencials, es plantejava el curs *Il Porto de Maó* de l'Atelier Arnaboldi de l'Accademia di Architettura di Mendrisio de l'Università della Svizzera Italiana³⁵ (Fig. 31).

Entesa la dimensió crítica del paisatge local, es van arribar a plantejar fins a 10 propostes diferents, amb 10 usos complementaris, sobre 10 emplaçaments diferents: un centre d'artesanía naval; la recuperació de la Estació Marítima del pla de Baixamar com una zona de banys i cures amb l'aigua; un nou aparcament a Sa Punta des Re-

Arnaboldi, Michele; Gianellini, Laura, coordinadors. Arnaboldi, Michele; Vidal, Toni; Vives, Lluís, textos. *Porti del Mediterraneo. Maó*. Mendrisio: Ed. Università della Svizzera Italiana. Accademia di Architettura. 2019.

Atles del port de Maó. Volum 1. Catàleg. Veure Ref. 200. Pàg. 412.



Punta de Cala Figuera; un Mercat del Peix a Cala Figuera, en connexió amb els vivers del Fonduco; un Centre de Congressos a Repòs del Rei; un Centre d'Equitació a Sant Felip, sobre el traçat de l'antic Raval; un Centre Expositiu a l'Illa del Rei, aprofitant l'arribada de Hauser & Wirth; un Hotel, autogestionat energèticament, al Llatzeret, lligat a les Cures de Salut; un Parc Agrari a la Fortalesa de la Mola; i un Centre d'Interpretació de la Pedra del Marès, repartit entre l'Estació Naval i els Cuarteles Bajos, també, de la Mola.

Un gran taulell sobre el que s'activin i desactivin gran peces en desús, amb d'altres de noves. Un paisatge integral, una

vall portuària rodejable, a banda i banda, per activar una economia concreta, amb un llindar demogràfic molt determinat. No estem parlant de fer intervencions que millorin un front portuari, un *waterfront*; tampoc de substitució d'un patrimoni portuari per una nou paradigma, com van fer ciutats portuàries com Baltimore, als vuitanta. O va fer Barcelona, els mateixos anys, al Port Vell i la Vila Olímpica, suprimint gairebé tot passat d'indústries, fàbriques i tinglados. Parlem d'un desús activat en xarxa, portuària, local i internacional, per dinamitzar una economia productiva més enllà del turisme. Alhora que una economia sostenible en l'aspecte ambiental, així com també en el social.

CONCLUSIONS. Singularitats i gestió

Hem acreditat que el port de Maó és una entitat paisatgística i urbana complexa. Carregada de vectors diversos que hi convergeixen, tant dispars per atrevir-nos a enunciar un decàleg que ens pot servir, modestament, per al llançament d'unes conclusions útils i exportables fruit de 5 anys i mig de recerca:

CIUTAT PORTUÀRIA. PARC URBÀ

Prendre consciència de la singularitat geomorfològica del port de Maó, en primera instància, pot convidar a pensar-lo i administrar-lo de la millor manera. Com hem exposat, és una vall portuària tancada. Un escenari urbà del que se'n pot prendre consciència contínuament. El port sempre es mira a si mateix.

Aquesta circumstància no és una qüestió formal, si no que afecta tota la seva habitabilitat: el de Maó és un port en el que hi coincideixen, s'hi superposen, totes les activitats i usos propis de qualsevol port d'interès general de l'Estat: comercials (passatgers, mercaderies, logística); pesquers; recreatius (nàutica, creuers) i complementaris. Tot hi conflueix. A més, sobre dos nuclis urbans, Maó i Es Castell, a pocs metres de qualsevol de les activitats abans enumerades. Finalment, el paisatge portuari de Maó el conforma un vast sistema infraestructural i patrimonial, d'origen militar i sanitari, que es creua contínuament amb les activitats estrictament portuàries, i amb el fet residencial.

Per aquestes característiques, que fan del port de Maó una peça paisatgística d'enormes dimensions (6,2 Km de llargada, i una amplada que oscil·la entre els 225 i 1200 m, aproximadament), l'enclavament, a més, ha estat viscut, de sempre, com un espai recreatiu. Però recreatiu en la dimensió urbana, cívica i ciutadana del terme. El port de Maó ha estat, durant molts anys, el perfecte parc del





Llevant de l'Illa.

Aquestes observacions, que denoten obvietats importants, ens aboquen al trencament del paradigma “relació port-ciutat”: estem plenament davant d’una altra situació, el de la ciutat-port, o ciutat portuària. No es tractarà, així, de buscar la millor relació entre dues entitats autònomes, des de la concessió autoritzada a una gestió dissonant, també autònoma. Si no d’entendre l’enclavament des d’un nou paradigma, unitari i transversal. La noció de ciutat-port, per superar aquest marc conceptual caduc, ha estat desenvolupada per autors com Patrizia Lupi, quan s’atraveix a parlar de *“La Spezia, not just a Waterfront”*¹; Maria José Andrade, referint-se al port vell de Màlaga com una “Ciutat Port”². El Pla d’Acció per al port de Maó, presentat per APB, Ajuntament de Maó i Ajuntament des Castell el juliol de 2016 també parlava del nou paradigma de Ciutat-Port: *“PORT - CIUTAT ó CIUTAT - PORT. Per això, cal cercar un equilibri entre el port i les ciutats i caldria que hi hagués un procés de sincronització de les dues realitats”*³.

Totes aquestes característiques aboquen una primera conclusió: el port de Maó ha de continuar essent un port d’interès general. Però haurà des ser gestionat i, sobretot, entès, d’una manera nova. Des d’un nou paradigma que ens faci pensar en termes de ciutat portuària o, millor, de -gran- paisatge portuari.

CALIDOSCOPI

L’esmentada presència en un paisatge tant singular de tantes activitats superposades, com dèiem, en una fisicitat limitada, consolidada al llarg de la història, intensificada

¹ Lupi, Patrizia. Hacia la Ciudad Puerto, apartat “La Spezia, non solo waterfront” del seu mateix article “Cos’è un porto?”. A *Portus* 21. Abril 2011. Venècia: Ed. RETE, Alemany, Joan; Brutomesso, Rinio, editors. Pàg. 19.

² Andrade, Maria 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

durants els darres 300 anys, i multiplicada en, petjada construïda, en els darres 60, permet que el port de Maó es presenti com un perfecte laboratori.

Funciona com un perfecte calidoscopi de la història de l’arquitectura mediterrània recent. Al port de Maó, condesat en aquesta vall portuària, hi trobem arquitectura romana; paleocristiana; gòtica; barroca; colonial; anònima; militar; monumental; neoclàssica; burgesa; modernista; noucentista; arquitectura de règim; moderna; moderna, però revisada; postmoderna; tímida deconstructivista; asèptica; banal o especuladora. El port és un perfecte condensador.

Tots els passatges arquitectònics de l’illa de Menorca poden ser descrits des l’estudi integral del paisatge del port de Maó. Amb l’excepció de construccions d’època talaïòtica, de manera que no n’hem trobat cap, tota la història de l’illa pot ser resseguida des de l’estudi d’aquest enclavament singular. Cap altre indret de Menorca ofereix el mateix ventall de capacitat radiogràfica.

Al mateix temps, aquest calidoscopi portuari no només esdevé expositor de les arquitectures illenques. També de la història mediterrània i propera. I alhora, no només mostra “arquitectura”, si no també totes les dinàmiques socials, econòmiques i geopolítiques de Menorca. Per això resulta interessant i útil la col·lecció; la catalogació de tot el material d’arxiu acumulat en el *Volum 1. Catàleg*: ordenat cronològicament, esdevé una crònica gràfica de la història arquitectònica, política, social i econòmica del port i Menorca.

³ Balaguer, Oriol; Cusó, Silvana; Pageo, Agapito (NEARCO. Estrategias de posicionamiento y crisis). *El port de Maó. Motor Econòmic i Cultural*. 2016. Maó: Ed. Autoritat Portuària de Balears, Ajuntament de Maó, Ajuntament des Castell. 2016. Pàg. 29. Veure també:

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

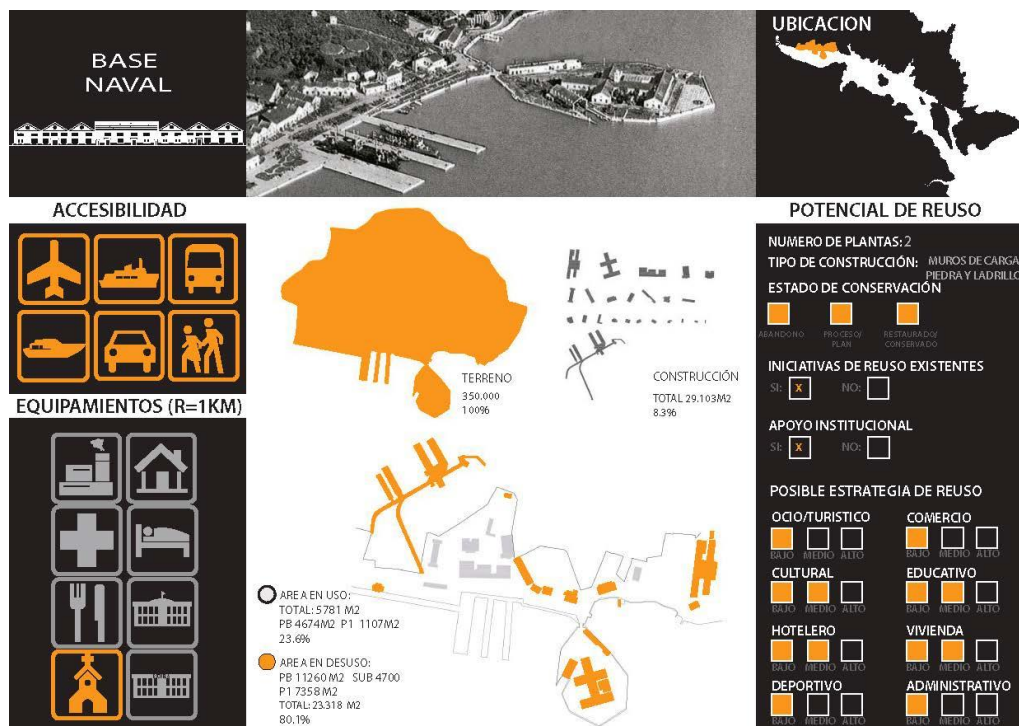
INVENTARI I REUTILITZACIÓ

La recerca ha posat de manifest l'important llegat patrimonial en desús del port de Maó. Aquesta circumstància és coneguda. L'aportació rellevant, en canvi, es troba en entendre la necessitat d'un inventari exhaustiu de tot el desús. Poder atendre a les seves potencialitats en clau de reutilitzacions actives i dinàmiques per treure'n el millor profit passa per inventariar, destriar, analitzar tot aquest patrimoni.

No es poden proposar nous usos reparadors i dinamitzadors econòmics, per al Llatzeret, l'Illa del Rei, l'Estació Naval, l'Hospital Verge del Toro o los Cuarteles Altos de la Fortaleza de la Mola sense conèixer, amb rigor i detall, la seva arquitectura. El seu tipus arquitectònic, els usos més adients. El treball *Guía del Uso-Desuso*, desenvolupat al Màster MBArch de l'ETSAB, al curs 2015-2016⁴, es mostra tant revelador com revolucionari. Una "guia" del desús. Una pauta de tot allò que es pot aprofitar, i no s'aprofita, es deixa de banda. Ja sabem què és bell al port; no fa falta recordar-ho (Fig. 4).

Però sí què és adient, i útil, entendre el que és lleig i no s'empra, i se'n pot treure un profit. Entendre el que s'esfondra, però pot ser un revulsiu d'activitat social i econòmica. L'esmentada guia, prou extensa i prou entenedora per a lectors no especialitzats, és només un punt de partida, que ens permet concretar una dada que esgarrafa (88.402 m² construïts en desús, en béns patrimonials al port de Maó), i que desenvolupa una primera aproximació a les tipologies construïdes i les grafia. Realitzada amb tot el rigor que permet el treball desenvolupat en una assignatura quàrtrimestral i un workshop final intensiu, el punt de vista des del que es situa el document és realment la gran aportació. Per tant, hi ha marge fins i tot per a una major i més concreta anàlisi,

⁴ Cucalón, María A.; Castillo, Carlos; Donoso, Gianina; Mendoza, Ronald; Merchán, Karín; Padrón, María J.; Romero, Guillermo. "La guía del desuso-



element per element, per a afinar potencialitats. És el torn de que l'Administració encarregui, o assumeixi, el desenvolupament de culminació d'aquesta tasca.

En darrera instància, la intervenció de mínims davant de la dificultat probable d'aconseguir inversions que garanteixin intervencions milionàries, s'endeuina un aspecte clau per a aquesta reutilització: caldrà tenir presents conceptes com rehabilitar, reparar, activar.

reúso". Vidal Jordi, Toni, Coordinador. PAPERS, RECERCA I DEBAT #2. Reocupar el port. Op. Cit. Pàgs. 43-46.

- 2 Sant Antoni. Fotografia de l'autor.
- 3 Mantolán, Xavi. Casa a Cala Ratolí. 2010.
- 4 Cucalón, Donoso, Padrón et al. *Guía del Uso-Desuso*. MBArch 2015-2016. Projecte, Residu i Reciclatge. Cristina Jover, Josep Lafont, Toni Vidal, professors.



PORT PRODUCTIU. MÉS ENLLÀ DEL TURISME. EQUILIBRI SOCIAL I AMBIENTAL

El de Maó és un port que mostra la seva continuïtat productiva en la vessant més física del terme. Va aglutinar les primeres activitats industrials: des de la primera indústria que van suposar les drassanes britàniques del Moll de Ponent, primer, i del Cós Nou i l'Illa Pinto, després; a la petita revolució industrial, de caràcter civil, que es desenvolupa als molls de Baixamar. Al segle XX, hem documentat com el port esdevenia el pol d'entrada, emmagatzematge i generació de l'energia de l'illa.

Les mercaderies i passatgers es troben en clar descens, en favor del port exterior de Son Blanc, a Ciutadella. Però l'energia, a Menorca, es continua generant des de la Central Tèrmica de GESA a Sa Colàrsega, i l'abastament de la I.A. de CLH, a l'aeroport, es produeix mitjançant l'oleoducte que parteix de la planta de bombeig del Cós Nou: el combustible fòssils, via petrolier, continuen amarrant al port de Maó i més endins que abans, davant de la façana portuària.

El port és testimoni d'un passat productiu primari: s'hi van desenvolupar els Vivers Maspoch, de llagostes, al Fonduco; els vivers de musclos encara s'exploten a la riba Nord, i l'activitat pesquera avui també hi és present, tot i els seu caràcter residual. Amb tots aquests antecedents, convé tenir present el passat productiu dels sectors primari i secundari, que han format, i formen encara, part del port de Maó. A la recerca d'una via de negoci, l'explotació del port ha d'anar més enllà del monocultiu turístic de la nàutica recreativa o del trànsit de creuers. Les declaracions d'Alberto Palatchi, al VI Foro Illa del Rei, "*El puerto de Maó en la encrucijada*", eren tant explícites com esgarrifadores:

"¿Interesa a Menorca el turismo de lujo? Para algunos es una pregunta sin interés. Alberto Palatchi lo tiene claro, ve síntomas de mejora de calidad turística en Menorca porque hay gente de mucho dinero que ha comprado casas en la Isla y ya se celebran dos grandes regatas y hay que conseguir dos más. Su lógica es aplastante: si queremos ese turismo de lujo tiene que haber espacio para el amarre de megayate".⁵

El de Maó, juntament amb tota l'illa de Menorca, és un port que s'ha d'anticipar, per evitar-les, a dinàmiques de banalització paisatgística i territorial que veiem arreu: hi ha vida més enllà del creuer i del megaiot.

"[...] L'homogenització, derivada dels hàbits expansionistes, consumistes i depredadors, en carvi, converteix cada lloc específic en un clònic dels productes banals de l'ocupació del territori, genera un deteriorament progressiu del decòrum paisatgístic i de l'apreciació identitària de les nostres comunitats. Un malestar creixent i una preocupant ruptura social, entre els partidaris d'una exigència ecològica de transformacions i els qui continuen veient i utilitzant el territori com un bé de consum i mercaderia [...]"⁶.

Carles Llop ens retorna, així, a la idea d'equilibri, que observàvem al començament de la recerca i del document. Maó no pot ser Venècia, tampoc Barcelona o Palma, amb la seva aposta pels grans creuers, que les estan desvirtuant. Potser tampoc, Palamós. L'economia productiva de caràcter no turístic que pugui desenvolupar-se al port de Maó tindrà, a més, reptes inel·ludibles: l'equilibri social, amb llocs de treball en condicions dignes i justes; i la sostenibilitat ambiental.

5 Escar. Cós Nou. Fotografia de l'autor.

6 Zona de reparació de xarxes. Fotografia de l'autor.

7 UIMIR. Cartell.

⁵ Bagur, Josep. El destino del puerto de Maó. Resum del VI Foro Menorca Illa del Rei, El puerto de Maó, en la encrucijada. Crònica de la intervenció d'Alberto Palatchi. Menorca, Diario Insular, 1 d'Agost de 2014.

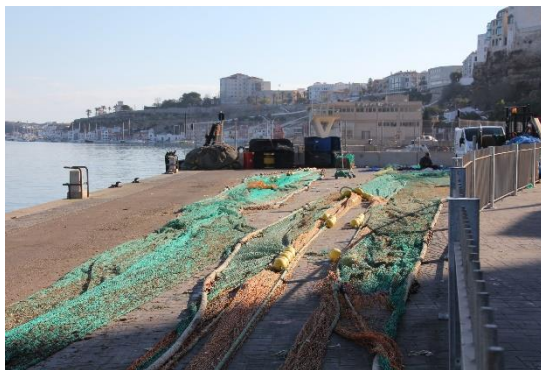
⁶ Llop, Carles. "El paisatge com a oportunitat per a un projecte renovat del territori". Llop, Carles, coordinador. Paisatges en transformació. Intervenció i gestió paisatgístiques. Col·lecció Estudis, Sèrie Territoris. Barcelona: Diputació de Barcelona. 2009. Pàg. 16.

ECONOMIES BLAVES I DEL CONEIXEMENT

La nova economia productiva que es desenvolupi al port de Maó ha de ser, d'una banda, eminentment marítima. "[...] En un port, la cota +1 s'ha de deixar per "coses portuàries", que necessiten, sí o sí, aquesta cota i no cap altra [...]"⁷. José Ignacio Seguí Chinchilla ho tenia clar: un port i el seu entorn immediat són situacions tant excepcionals que no poden desapropiar el fet portuari; no poden desapropiar el fet marítim. Les opcions transformadores no poden passar per replicar, després de 30 anys, les experiències associades a importants dosis d'explotació comercial dels sistemes portuaris. L'Inner Harbour de Baltimore, el South Bank de Boston, o Puerto Madero, a Buenos Aires, tres exemples conegudíssims que han basat les seves exitoses transformacions en la revalorització del sòl portuari amb plusvàlues immobiliàries i àrees comercials, no poden esdevenir referents. Tampoc Bilbao, on el patrimoni industrial de la ria és gairebé desaparegut darrera de la pantalla exercida per l'èxit de masses de la franquícia del Museu Guggenheim.

Un altre cas que va reproduir, a finals dels vuitanta i principis dels noranta, el model Baltimore va ser, sense anar més lluny, Barcelona. La pèrdua de patrimoni portuari, amb l'enderrocament de tinglados, i la reducció i limitació de l'activitat pesquera, han banalitzat un port que avui, destaca pels seus centres comercials, els iots de luxe de gran eslora -desplaçant a les petites, com a Marina Port Vell- o la introducció d'activitats més properes a l'especulació i la contínua turistificació que a la cultura, com la franquícia del Museu Hermitage a la nova bocana.

Els responsables de la gestió litoral de Barcelona des del seu Ajuntament, Marc Garcia des de l'Oficina del Pla Delta, o Josep Bohigas des de Barcelona Regional, han ajudat a consolidar la idea el concepte d'"economia blava". Una



idea que traspua el recent "Pla Estratègic dels Espais del Litoral":

"[...] De l'anàlisi de les activitats econòmiques que es localitzen als espais litorals de la ciutat es constata que l'efecte multiplicador de les d'activitats pròpiament marítimes és superior al de la resta d'activitats. Es fa palesa, doncs, la conveniència de potenciar el desenvolupament de les activitats d'economia blava, i més si són en forma d'economia social i solidària, ja que les que actualment existeixen, tenen uns impactes positius molt destacables [...]"⁸.

Amb justificacions com aquesta, sembla inaudit que a Maó la indústria de la reparació nàutica sigui, per exemple, testimonial. O que l'activitat de drassanes d'embarcions de petita i mitjana eslora, que existeix bàsicament focalitzada en dues empreses locals, no estigui més desenvolupada. Cristina Jover suggeria, a les VI Jornades d'Arquitectura de la Mola, "Reocupar el port", el desenvolupament d'aquests tipus d'indústria del sector secundari però, alhora, d'envergadura assumibles a Menorca. També sorprèn que l'Institut de Formació Professional en matèria nàutica, i les

⁷ Entrevista a José Ignacio Seguí Chinchilla, president d'APEAM i de la naviliera ISCOMAR. Maó, Agost de 2014.

⁸ Ajuntament de Barcelona. Pla Estratègic dels Espais del Litoral. Presentació. 2019.



www.uimir.cime.es

seves embarcions de pràctiques es trobin, a Maó, a gairebé 3 km dels molls.

El potencial d'aquesta economia productiva blava passa, sovint, per la formació. La indústria del coneixement com a oportunitat. Una veu autoritzada com Joan Alemany enuncia, repetidament, aquest paradigma com un vector econòmic de dinamització del port, així com de recuperació del patrimoni en desús. L'Estació Marítime-Terrestre del Clot de la Mola, o la consolidació de l'*Escola de Salut Pública de Menorca* que es celebra al Llatzeret, en són uns brillants exemples. Altres experiències en aquesta mateixa direcció, com la *Universitat de Menorca Illa del Rei*, *UIMIR* van resultar fallides com a revulsiu patrimonial del port.

La recerca es fa seva, però, aquesta possibilitat. Una via que podria comportar polítiques de reaprofitament del parc patrimonial en desús, al mateix temps que podria augmentar la massa crítica del llevant de l'illa per poder-lo recuperar, si s'estima oportú. A més, els usos lligats al coneixement, com universitats, instituts o centres de recerca, contribuirien a la desestacionalització econòmica de l'illa.

El cas de la Marina de València és interessant per ser explorat, en aquest sentit. L'ideari apuntat al seu pla estratègic incideix, bàsicament, en tres idees: la ciutat, portuària i marítima; l'economia productiva; i l'economia lligada a la marítimitat, com a generadora de valor afegit, econòmic, humà, urbà i de paisatge:

"La Marina de València ha emprés tres missions principals:

- 1_ L'activació productiva d'un front marítim infrautilitzat.*
- 2_ L'apropiació ciutadana del port vell de València*
- 3_ La sostenibilitat econòmica i la gestió eficient d'una agència de desenvolupament"* ⁹

⁹ La Marina de València. Pla Estratègic. 2018. Disponible a (darrer accés, Juny de 2019):

Alhora, el renovat consorci del port vell de València emprarà expressions, per a definir les seves estratègies, tant innovadores, revolucionàries i il·lusionants com "La Marina urbana referent"; "La Marina de la nàutica popular"; "La Marina de la nàutica industrial i amb valor afegit"; "La Marina innovadora i emprenedora" o "La Marina creativa". El relat per a construir projecte i paisatge portuari econòmicament sostenible, també és important.

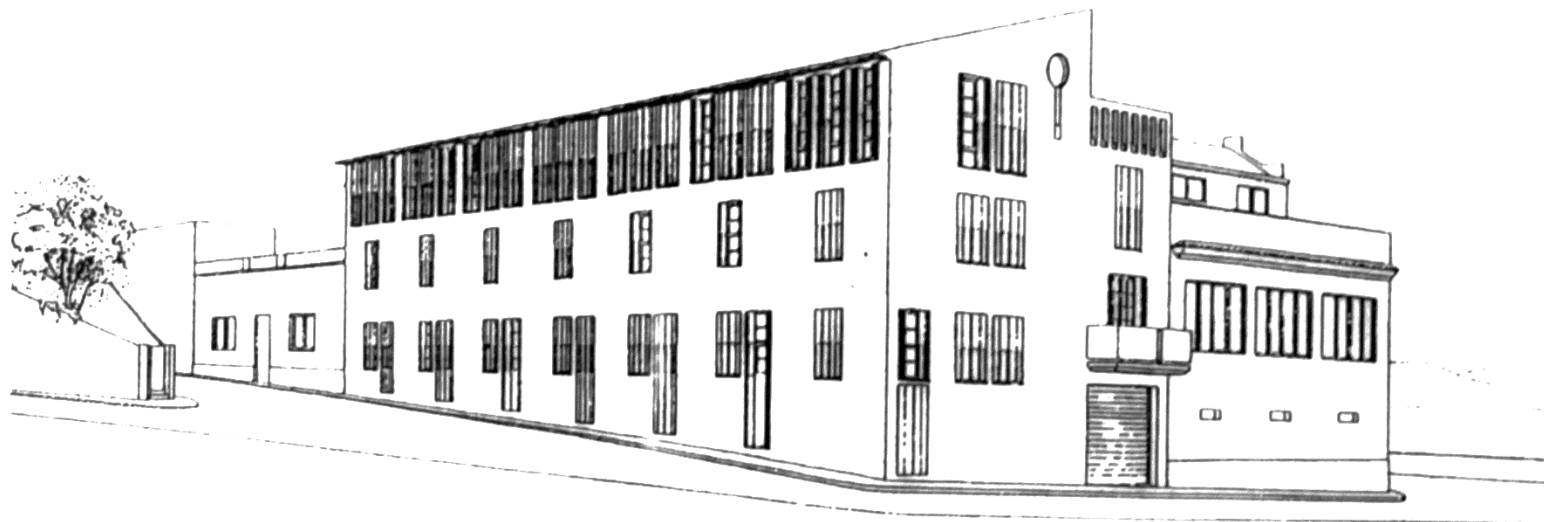
Conscients d'aquest ventall de possibilitats, l'equip format per Lis Figueras, Toni Vidal (La Mar d'arquitectes), Simón Abellán i Ramón Ulldemolins, guanyadors del concurs d'ordenació de Cala Figuera convocat l'any 2018 amb la proposta *Marina de Trast*, suggerien usos lligats a les economies blaves i de coneixement, com a complementaris i revulsius dels edificis de servei per a la marina objecte d'ordenació: la proposta no escatimava, així, escoles de vela, centre de formació professional en matèria marítima -cursos de pesca, mecànica nàutica, navegació- complementari del de Bintaufa, i un centre d'interpretació del Mediterrani - Plàstic Zero.

Proposava, també, la introducció d'un conjunt de 18 habitatges socials, i la recuperació dels hotels del Fonduco, al seu dia esplendorosos, que es trobaven dins de l'àmbit objecte de l'ordenació.

MÉS HABITATGE. MÉS HOTELS

La recerca desenvolupada posa de manifest l'ús d'habitatge com el més estès i consolidat del port de Maó. Hi ha més habitatge que equipaments de caràcter estrictament portuari, i més que de caràcter patrimonial d'origen militar. Ens referim, evidentment, a una lectura del

<http://www.lamarinadevalencia.com/mreal/uploaded/transparencia/librillo-val-web-B.pdf>



paisatge que entegui tota la vall urbana com a paisatge portuari, més enllà del domini públic portuari legalment constituït. És de tothom sabut que, d'acord amb la Llei de Ports 27/1992 vigent i actualitzacions posteriors, l'ús residencial no està permès en Sistemes Portuaris que depenguin jurídicament de Puertos del Estado.

Aquesta evidència, constatada amb la recerca - el capítol Cases és el més extens del document-, i el seu mapeig hauria de convidar a entendre i planificar ports com el de Maó atenent a l'ús principal al que serveix. No estem davant ports logístics sectoritzats dels nuclis urbans pel seu desplaçament. No estem davant d'un cas comparable al port de Punta Llagosteira, a A Coruña, al port de la Zona Franca de Barcelona, o el port de Son Blanc Ciutadella, a la mateixa Menorca.

L'habitatge al voltant del port i aprofitant algunes de les seves infraestructures patrimonials en desús pot compor-

tar, a més, un doble efecte, entenem que positiu: la mateixa recuperació d'aquest parc patrimonial, i la condensació territorial. És a dir, la intensificació del paisatge metropolità al voltant del port, que permeti mesurar, amb molta cura, els nous creixements urbans en una illa de dimensions tant limitades. Una política semblant per la que va apostar el PGOUM de 1987:

"[...] El Pla General va tenir una vocació territorial. En aquest sentit, va comportar la desclassificació de la costa Nord, mantenint Cala Llonga - ja començada als 70's- per consolidar S'Altra Banda. La desclassificació de la costa Norda pretenia evitar la dispersió d'inversió en tot el territori, per concentrar i consolidar la inversió de recursos i infraestructures en el port, per tancar i consolidar la ciutat [...]"¹⁰,

deia Borja Carreras-Moysi, ex-batlle de Maó, l'any 2014.

8 Habitatges Cantallops. Cales Fonts. Dibuix de la portada de la memòria. Fons Cantallops Valeri. AHCOAC

¹⁰ Entrevista a Borja Carreras-Moysi, arquitecte. Ex-Batlle de Maó, 1983-1994.



9 Hotel Rocamar. Fòrum Fotos Antiques de Menorca.

Consolidar l'àrea metropolitana que envolta el port en zones i edificis patrimonials en desús situats en zones urbanes (Hospital Verge del Toro, Quarters des Castell, Sector Fontanilles, Sa Punta), amb usos residencials (habitatge social, sociosanitari) pot, a més, revertir en la implantació de models de mobilitat col·lectiva, sostenibles i eficaços.

D'altra banda, després de la brillant recerca d'Alfons Méndez Vidal¹¹, el document rescata, amb abundant documentació gràfica inèdita, la gènesi hotelera menorquina del port de Maó. Dos d'aquests hotels

originaris, com el Rocamar -el primer- i l'Hostal Miramar es troben en una greu situació d'abandonament. Recuperar-los i introduir nous hotels al paisatge portuari de Maó, alguns fins i tot recuperant elements patrimonials en desús poden contribuir a la reformulació del model hotelier i turístic de l'illa.

El paradigma de sol i platja es pot superar per a un turisme que, sense renunciar als atributs naturals de l'illa, es consolidi com un turisme de lògica urbana que eviti, a més, la sobreexplotació del litoral. Els hotels d'interior que s'han estès els darrers anys als nuclis antics de Maó i Ciutadella s'intueixen com una aposta en aquest sentit. Podrien funcionar l'Hospital Verge del Toro, els Cuarteles Altos de la Mola o el Quarter de Marineria de l'Estació Naval com a hotels? Tres peces que podrien allotjar, perquè no, habitatge social o altres tipus residencials en condicions privilegiades.

PORT EN XARXA

La idea del port en xarxa ha estat una de les descobertes del procés de coneixement i recerca sobre el port més reveladores. Entendre que bona part del patrimoni en desús portuari pot activar-se des de l'organització en xarxa local il·lumina moltes possibilitats.

La primera, que la rendibilitat d'aquest patrimoni podrà ser viable, o possible, si s'activa de manera conjunta. En segon lloc, que no és necessària l'activació simultània de tots els bens patrimonials per a recuperar-los, ni de totes les seves parts.

I, en darrera instància, la idea de xarxa global. La possibilitat de generar o promoure activitats a una escala superior a la de l'illa de Menorca, a la recerca d'una massa crítica demogràfica superior a la pròpia. Si la major part del vast

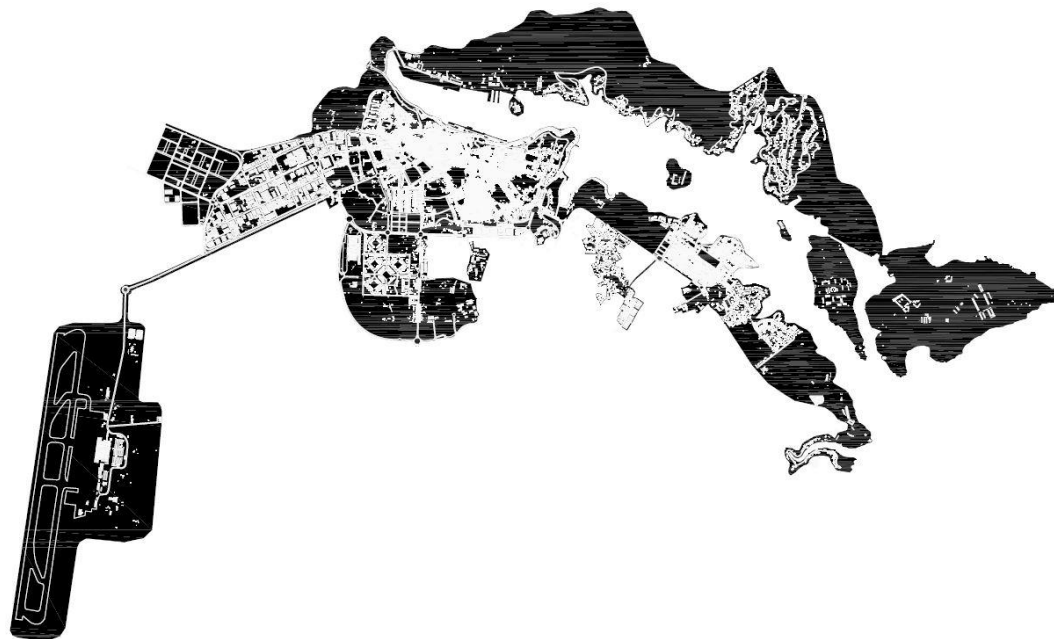
¹¹ Méndez Vidal, Alfons. *A la recerca del paradís. Història del Turisme de Menorca*. Maó: Institut Menorquí d'Estudis. 2017.

parc patrimonial rebut apareix com a conseqüència d'uns interessos d'una escala que no és ni la de Maó ni la de Menorca, la voluntat de la seva recuperació passarà, necessàriament, pel retorn d'aquesta lògica.

El port de Maó, de nou, en el centre de l'escena del Mediterrani occidental. Una idea de xarxa, local i global, consolidada en el taller del Màster MBArch 2015-2016 de les jornades *Reocupar el port*. Però que no només hem desenvolupat des d'aquí: Samuel Soriano, Director General de l'Àrea d'Urbanisme de Saint Nazaire, exposava al *Fórum Ciutadà Tecendo Litoral* d'A Coruña, de 2018, i a les jornades de divulgació del *Pla Estratègic del Litoral de Barcelona* la seva experiència sobre la gestió compartida dels ports de Nantes - Saint Nazaire - Pornichet. També les sinèrgies compartides, i en xarxa, amb el veí aeroport de Nantes entenent, a més, que no només es gestionen des de la seva agència, ports, si no tot un front litoral, eminentment marítim, que anirà més enllà de la lògica portuària clàssica.

Aquesta mateixa idea de xarxa és recollida en les conclusions del propi *Forum Ciutadà Tecendo Litoral*, com una de les aportacions més reveladores:

"[...] Porto en rede exterior [...] La regió urbana A Coruña - Ferrol forma un sistema portuari de grans dimensions que requereix per a la seva major rendibilitat una estructuració conjunta. Segons les directrius de planificació del territori des de Galícia fins a la regió urbana d'Ártabra, hauria de "posicionar-se com un node de competitivitat i vèrtex de connectivitat entre l'eix atlàntic i el cantàbric, ser capaç de convertir-se en un node metropolità al final de l'arc atlàntic Europeu.



Suposa la creació d'un gran pol de desenvolupament de la regió urbana Ártabra una resposta col·laborativa i l'artilleria de sinèrgies locals davant competitivitat internacional. El pol s'integra clarament en un territori identificat al voltant d'una gran regió marina: La Regió Urbana Ártabra A Coruña-Ferrol permet la possibilitat de reunir-se en un territori fortament identificat per dos grans ports exteriors connectats a una massa important de grans, mitjanes i petites empreses amb centres de recerca i sota el paraigua de la USC i els seus laboratoris i centres de recerca al voltant d'un tema comú: l'economia blava i

10 Sistema port-aeroport. Dibuix de l'autor.

verda, la innovació i tot el potencial de la regió de Navas [...]”¹².

Aquesta idea de xarxa també es recollirà en el Pla d'Acció per al port de Maó quan, al punt 10 de les seves consideracions transversals prèvies, promovia el desenvolupament d'un vincle permanent amb el port de Barcelona¹³.

També hem entès que la dinamització del node productiu i social del port de Maó haurà de passar, necessàriament, pel seu treball en xarxa i col·laboració amb l'aeroport de Menorca (Fig. 10). Si volem que Maó sigui port base de creuers de petita i mitjana eslora, per alliberar-nos de l'impacte dels grans creuers i apostar per un model de negoci més qualitatiu i amb menys impacte ambiental, el paper d'entrada i sortida des de l'aeroport és fonamental.

Si, més enllà de la lògica dels creuers, el parc patrimonial en desús del port es vol aprofitar com a catalitzador d'una nova economia productiva basada en les noves tecnologies i l'I+D+R, molts dels agents que en participin arribaran via aeroport. La nova indústria del coneixement o educativa que s'hi plantejés es recolzarà en l'aeroport.

És evident que els participants al Seminari Menorca Millenials, tot i gaudir l'any 2015 del Llatzeret de Maó com a seu de la trobada, van arribar en avió. I actors, equip tècnic del rodatge del capítol de la Mola de la sèrie “Mediterràniament” de la companyia cervesera Estrella Damm, des de Barcelona, també.

¹² Jomet, Sebastià; Llop, Carles; Ríos, Maria. *Foro Tecendo Litoral. Investigación*. A Coruña: Aj. de A Coruña. 2018. Pàg. 197. (T. de l'A.)

¹³ Balaguer, Oriol; Pageo, Agapito; Cusó, Silvia (NEARCO). *El port de Maó. Motor Econòmic i Cultural*. Maó: APB - Aj Maó - Aj des Castell. 2016.

PORTS D'UNA ILLA. SISTEMA DUAL

Els Ports de Maó i Ciutadella han de ser gestionats de manera conjunta, com a vasos comunicants que són en l'actualitat. De la competència directa, a la gestió compartida: l'Acció núm. 2 de l'esmentat Pla incideix directament en aquesta mesura:

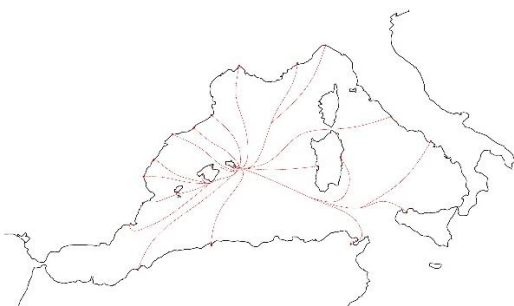
“ACCIÓ 2: FER UNA PROPOSTA DE COL·LABORACIÓ AMB EL PORT DE CIUTADELLA PER A DEFINIR UNA ESTRATEGIA PORTUARIA COMPLEMENTÀRIA CONJUNTA PER A MENORCA”.

Tot el que va Ciutadella, deixa d'anar, des de 2010 a Maó. Dos ports articulats per un sistema de vasos comunicants (Fig. 12). És una lògica objectiva, que s'imposa des de les lleis de mercat. Joaquim Coello no en tenia cap dubte, ja l'any 2014: *“La coordinación con el Puerto de Ciutadella es esencial”*, apuntava l'any 2014, amb motiu del VI Foro Menorca Illa del Rei, *El Puerto de Maó en la encrucijada*.

“[...] Hi ha d'haver una col·laboració i no una competència desregulada entre els ports de Maó i Ciutadella. [...] No ha des ser una política del port de Maó entrar en una guerra comercial amb el de Ciutadella. És evident que a llarg termini els avantatges del port de Ciutadella faran que les mercaderies i els passatgers siguin allà més importants que a Maó. Els creixements actuals de Ciutadella del 20% i de 0% a Maó ho demostren [...]”¹⁴.

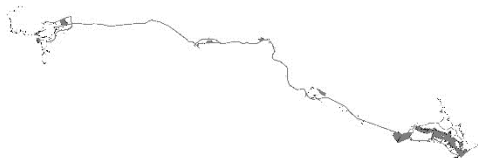
Les dades, com exposa Coello, no poden ser més inqüestionables ni inel·ludibles. És una qüestió de responsabilitat atendre a aquesta lògica de ple.

¹⁴ Coello Brufau, Joaquim. *Els ports com a punts de trobada i col·laboració*. Conferència pronunciada a la Demarcació de Menorca del Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears. 14 de Desembre de 2018. Reproduïda a l'edició impresa de Menorca, *Diario Insular*, del dijous 3 de Gener de 2019.



11 Xarxa mediterrània.

12 Ports de Maó i Ciutadella. Sistema Dual



LÍMITS I GESTIÓ

Entendre el port de Maó com un paisatge urbà portuari que trascendeix el domini públic portuari jurídicament constituït per la Llei de Ports de 27/1992, ha de permetre d'entrada el qüestionament, d'una manera seriosa i responsable, d'aquest límit.

Qüestionar-lo i assumir-ne un de nou: quin són els límits del port de Maó? Hem argumentat, amb el dibuix com a instrument, que són possibles diverses interpretacions d'aquest límit: una d'elles, la formalment constituïda i definida per el DEUP, l'instrument legal de "delimitació" d'APB, precisament. Una segona, la de l'escena portuària, delimitant com a part del sistema tot allò que és percebut en l'escena portuària, més enllà del DEUP. Una tercera, la d'aquelles entitats urbanes indissociables del port, i que defineix el sol urbà consolidat al voltant del port; la gran àrea metropolitana portuària. "[...] P: Un altre tema que m'interessaria determinar és el dels límits del port. Quins són, per a tu, els límits del port?"

R: Pel Nord, la Mola i la carretera fins a Sant Antoni i Cala Llonga. Per Ponent, la carretera de Sa Colàrsega; els Vergers de Sant Joan, per jo no formen part del port. Pel Sud, la ciutat de Maó i la carretera Maó - Es Castell, Es Castell, i fins a Sant Felip. Per jo, la cala de Sant Esteve no en forma part. En definitiva, a la vessant Nord, tot el que cau de la carreta de la Mola cap al port, segur que hi està vinculat [...]"¹⁵.

Joan J. Gomila, dona resposta a una idea de límit portuari que, probablement, generaria prou consens.

Entendre aquesta possible realitat ens pot traslladar a l'escenari del plantejament d'un nou espai de gestió compartida. L'actual, amb una gestió del sistema portuari i la làmina d'aigua autònoma, per part d'APB, d'acord amb el marc legislatiu vigent, aboca a la dependència de la

millor voluntat de l'ens gestor respecte les demandes urbanes. No és un problema, si regeix el sentit comú i el bon govern. Sí ho és, en canvi, quan els interessos fomentats des d'Autoritat Portuària no segueixen aquest patró, i es puguin basar, per exemple, només en lògiques comercial i mercantils autònomes o unilaterals.

D'altra banda, aquesta dicotomia de govern comporta situacions dissonants. En primer terme, la retòrica de queixa recurrent que descarrega, amb massa freqüència, les responsabilitats dels ajuntaments i altres agents locals en el gestor portuari, quan hem justificat que l'escena portuària va més enllà del DPMT. En segon lloc, es donen situacions paradoxals, com l'absència d'APB en el Consorci del Penya-segat del port de Maó, quan és la primera interessada en la seva millor conservació: els creuers que voldrà atraure necessiten de l'atractiu de l'escena. I, òbviament, el mateix ens necessita garantir la seguretat de la pròpia economia productiva al port.

Hem exposat que Autoritat Portuària no pot realitzar, per llei, inversions fora del seu domini. Per això, que una institució, amb recursos, pugui col·laborar en aquesta reparació del penyal comporta "convenis de col·laboració" no garantits en forma i temps; que pugui participar de la inversió en qüestions de mobilitat clau per a la ciutat portuària, siguin ascensors o escales mecàniques, comporta imaginatives cessions demaniales, temporals, que comporten, de facto, moure límits del domini públic. Comporten, per tant, assumir que el límit limita, i que la gestió no pot deixar de ser compartida.

Per això s'imposa la possibilitat d'un nou model de gestió. Una figura de gestió concertada, compartida on, sense buidar de competència legal a les institucions participants, s'obligui a la presa de decisions conjunta. S'imposa la idea del Consorci. La demostració constant, al llarg de tota la recerca, de l'existència de realitats i arquitectures portuàries de ple dret que van molt més enllà dels dominis

¹⁵ Entrevista a Joan J. Gomila, arquitecte. Maó, Octubre de 2013.

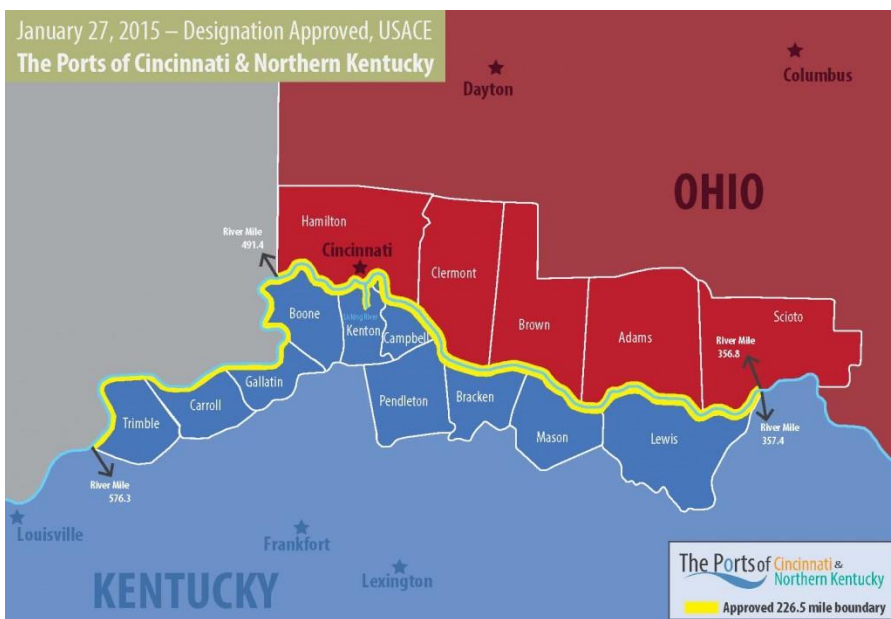


que la llei determina com a pròpies del sistema, persegueix, amb constància, aquesta idea.

Joaquim Coello ja anunciava, l'any 2014, amb un posicionament no exempt de polèmica, la gestió del port de Maó des de Menorca, qüestionant el model uniformitzador, amb dificultats per atendre els matisos, de Puertos del Estado. Hi ha exemples propers que es poden pendre de referència: el Consorci el Far de Barcelona, avui desaparegut; la societat públic-privada Port 2000, encara en ple funcionament, ambdues a Barcelona. El consorci

Marina de València que, hereva del Consorci de la Marina Real Juan Carlos I constituïda per gestionar l'edició valenciana de la Copa de l'Amèrica, gestiona, amb permís de Puertos del Estado i l'Ajuntament de València, tota l'àrea del port vell de la ciutat¹⁶.

Més lluny, a Cincinnati, en ple Middle West dels Estats Units, l'entitat "The Ports of Cincinnati and Northern Kentucky" gestiona una franja de 226,5 milles a banda i banda del riu Ohio (Fig. 15). Una entitat de desenvolupament urbà que gestiona, alhora, els ports navegables dels estats d'Ohio i Kentucky i promou, des de la gestió compartida del sòl, iniciatives de recuperació i dinamització. Si una gestió concertada entre dos estats federats és possible, no ha de ser més difícil aconseguir escenaris semblants entre ens locals i governamentals d'un mateix estat.



LIDERATGE

La reactivació del port de Maó com a primer vector productiu de l'illa passarà per la determinació d'un lideratge clar de la seva orientació.

"[...] Amb el batlle Borja Carreras hi va haver bona relació. Tanta, que APB va admetre la recomanació de Carreras de comptar, per a la redacció del projecte dels molls amb l'estudi MBM. I amb l'estudi Garcés-Sòria per al projecte del Port d'Hivernada. Hi va haver una bona col·laboració. Els estudis i aportacions de l'Ajuntament van ser recollits, tot i que no suposaven cap imperatiu d'aplicació, en incidir en zones de domini públic que no eren competència municipal. Algunes de les coses que es plantejaven, com

14 Consorci el Far, BCN. Imatge corporativa

15 The Ports of Cincinnati & Northern Kentucky

16 Garcés - Sòria. Estudi de Detall. Revista D'A, 1989. Davant la Mar.

¹⁶ "La celebració de la 32ª America's Cup (2007) va situar la Marina en el mapa del turisme nàutic i va impulsar la transformació de la zona nord. Per a promoure la candidatura de València com a seu de la competició i executar les actuacions necessàries, l'Administració General de l'Estat, la Generalitat Valenciana i l'Ajuntament de València van crear el Consorci València 2007. Hui prenem rumb a nous reptes: l'apropiació ciutadana d'este espai públic, la seua activació econòmica i la seua gestió àgil, sostenible i eficient".

Presentació corporativa de Marina de València. Disponible a (darrer accés, juny de 2019):

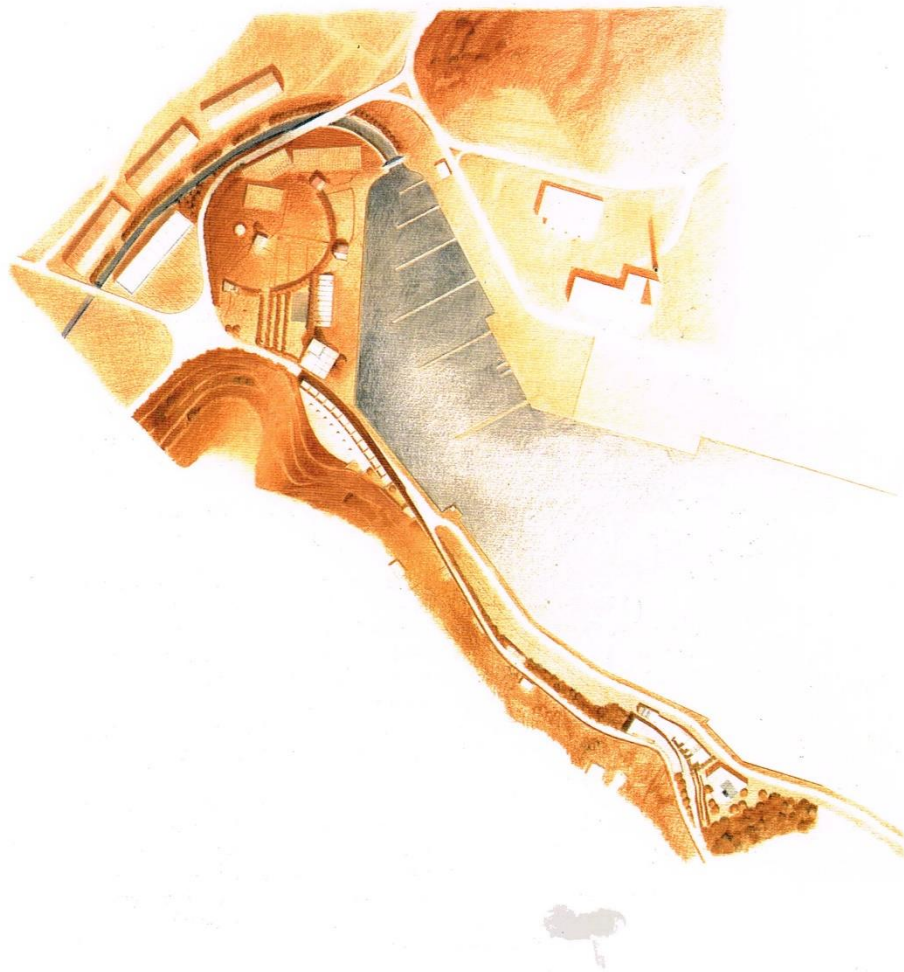
<http://www.lamarinadevalencia.com/sub/1/som.html>

un port d'hivernada, recreatiu, a la zona de sa Colàrsega, tenien sentit. [...]

Al projecte dels molls, de Fernando Moscardó, hi va haver algunes recomanacions municipals que es van recollir (faroles, bancs de formigó...). [...] En Borja Carreras no feia les seves "recomanacions" ingènuament: ho feia perquè tenia molt bona relació amb en Palau, Director General de Ports de l'Estat a Madrid, amb tot l'espectre socialista de poder d'aquells anys [...]"¹⁷.

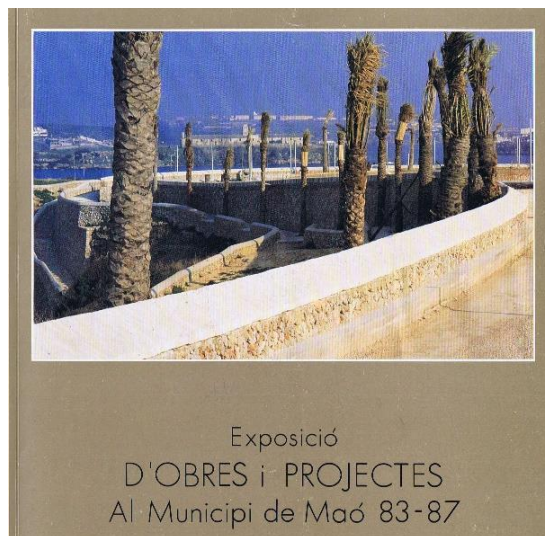
Tot un referent del govern del gestor portuari, durant més de 30 anys, com Rafael Soler Gayá, es referia amb aquestes explícites paraules al paper cabdal jugat per l'Ajuntament de Maó i el seu batle, Borja Carreras-Moysi, durant el procés de transformació del port desenvolupat a la dècada dels vuitanta. Anys en que es van escometre les obres d'ampliació dels molls de Baixamar, o es va redactar l'Estudi de Detall de tot l'àmbit de Sa Colàrsega, que comportava pensar en la idea d'un port d'Hivernada (Fig. 16). Projectes participats, en tots els casos, per l'Ajuntament, acompanyats dels equips tècnics proposats des del Consistori, tot i desenvolupar obres finançades per una altra administració - el Ministeri d'Obres Públiques -, signades i dirigides des d'aquesta.

Un temps cabdal en què, dins del seu domini de govern, el lideratge municipal aconseguia proposar i impulsar projectes i transformacions en altres punts del port, com un Pla -integral- d'Ordenació del port de Maó, redactat per Lluís Cantallops i Estanislau Roca; el Passeig de Cornisa, redactat pel mateix estudi MBM; el PGOUM, de Ferrer-Sabaté-Castiñeira-Serra-Vives, pensat des del port; el concurs per a la reutilització de l'Hospital de l'Illa del Rei; les noves costes de la Miranda i des General, de Serra-Vives; el desenvolupament de la zona de Sa Punta; la



¹⁷ Entrevista a Rafael Soler Gayá, eccp. Ex-Director del Grupo de Puertos de Baleares 1963-1986; Ex-Director d'APB 1986-1994. Palma, Gener de 2014.

- 17 Estiu al port. Cartell. Ajuntament de 2018.
- 18 Exposició d'obres i projectes al municipi de Maó. Catàleg de l'exposició.
- 19 Cartell de promoció del PGOUM 87. Ajuntament de Maó.



Rehabilitació del Claustre de Sant Francesc com a Museu, de Jordi-Taltavull i Torres-Lapeña; els nous accessos a Sant Francesc, de Roser Román; o el Parc Rochina a Ses Voltes, d'Esther Sánchez. Una infinitat de propostes i projectes, totes dirigides a pensar la ciutat des del port de Maó; a pensar la ciutat "amb" el port. Només cal repassar els reculls editats per a dues exposicions, "Obres i Projectes al municipi de Maó. 83-87"¹⁸ (1989, Fig. 18)) i "Arquitectures per a Maó"¹⁹ (1991) per entendre la dimensió del que estem parlant. Per entendre com de bolcat estava l'Ajuntament, i el seu lideratge, amb el port.

L'Ajuntament tenia una idea clara de ciutat, i de port. I la proposava. Ho feia sense atendre a competències i dominis que, en aquells temps, encara sense el marc legislatiu vigent, estaven igualment prou clars. I les propostes, si eren serioses, encertades, positives, acaben finalment recollides i incorporades en els plans que, d'altra

banda, pugessin tenir els diferents agents que participen del paisatge portuari. Per cert, cal recordar que Autoritat Portuària només n'és un. Ni ha d'altres: Consell Insular de Menorca, Ministeri de Defensa, Consorci del Museu Militar de Menorca, Tresoreria de la Seguretat Social.

Aquest fabulós precedent en el que, ahora, ressonava el precedent proactiu d'un altre battle, Gabriel Seguí a principis dels anys setanta, hauria d'il·luminar maneres de fer. El port de Maó necessita un lideratge clar. No hi ha excuses. La societat menorquina, i concretament la de Llevant de l'illa, no pot ser captiva, retòricament i periòdica, de debats i discussions competencials. Potser el Pla d'Acció, tot i positiu, és un document de xoc i no estratègic, amb una idea clara; un document que vol donar compliment a tots els ports possibles, dins del de Maó. Més enllà de grans estratègies, la iniciativa "Estiu al port", de 2018, sembla un inici d'avenç en aquesta direcció (Fig. 19).

Potser el Pla Estratègic és l'eina necessària, però la societat menorquina no pot romandre a l'espera d'un instrument que no sabem si serà possible. La societat de la gran àrea metropolitana i portuària de Maó ha de proposar i liderar. Es poden constituir plataformes cíviques i ciutadanes; o les municipalitats poden recollir, directament, aquest lideratge. Un lideratge que, a més, pot ser compartit amb els gestors portuaris. Si es proposa per al port, amb idees clares, les idees calaran, seran escoltades i exectuades. Si es proposa port, es farà port.

Barcelona, Juliol de 2019.



¹⁸ Ajuntament de Maó. "Exposició d'Obres i Projectes Al Municipi de Maó 83-87". Maó: Ajuntament de Maó. 1987.

¹⁹ Sánchez Martínez, Esther; Vilardell Santacana, Joan Enric [Comissaris de l'exposició], ed. 1990. *Arquitectures per a Maó: Catàleg de l'exposició*, 5 Desembre 90, 5 Gener 91. Maó: Ajuntament de Maó.



MAÓ

PLA GENERAL D'ORDENACIÓ

TESTIMONIS. Entrevistes i relats

Els testimonis de les persones que viuen i treballen del port han resultat fonamentals per determinar el relat del que diem en la recerca. Realitzades en format de conversa, sovint sense preguntes predeterminades d'acord amb un format convencional d'entrevista, moltes vegades consistien en situacions en què, bàsicament, convenia deixar parlar. Escoltar, apuntar i aprendre. Per això, parlem més de relats, i testimonis, que d'entrevistes. Un recull valuós, i amb entitat pròpia. Aquest és n'és el resultat.

EVA AMADA SINTES CLAR

Presidenta de l'As. Port Sostenible. Maó. Octubre de 2013

Hola Eva, gràcies pel teu temps i per atendre'm. Estic valorant començar a fer una tesi doctoral sobre el port de Maó des de l'arquitectura... però me n'adono que, tot i ser maonès i haver-lo tingut al davant mitja vida, no en sé res, del port. Vull escoltar dels que hi viviu, el coneixeu, i en rallau. Com a presidenta de l'Associació Port Sostenible, què me'n pots dir, del port?

Noltros tenim relació amb el port des de fa quatre generacions. La nostra primera casa familiar era a Cala Rata. El meu pare era nàutic, tenia l'empresa "Nàutica Baixamar". Amb el port hi tenc una vinculació personal... ho conec tot...

I de l'Associació, què me'n pots dir. És relativament recent, no...?

L'Associació fa 3 anys que existeix, des de 2010. Som 10 ó 12 membres. Neix amb gent del port, com na Marga Manent, na Mercedes Milà, na Margarita Caules o en Guillem Carreras. També hi ha col·laboradors, al marge dels socis. La nostra principal motivació és la pèssima gestió d'APB dels darrers 10-15 anys. S'ha produït una

mercantilització del negoci del port. Abans arribava un veler i, tranquil·lament, fermava a una boa.

Ara, el desplaçament de boes informals a pantalans de l'Illa del Rei, Cala Rata, la Base Naval, Cala Llonga... Açò ha comportat una pujada de les taxes, en comparativa amb d'altres ports del Mediterrani. Gairebé al nivell de Saint Tropez, que és dels més cars. Per exemple, a Maó, amarrar al més d'Agost pot arribar a costar 200 €/dia, al costat dels 50 €/dia de mitjana de la resta de ports mediterranis!

Estem treballant en un projecte, que ha obtingut finançament de la Fundació Biodiversidad. És un projecte amb propostes concretes, amb reflexió prèvia. El projecte té una doble dimensió: una macro-estructura, i micro-estructura.

Altres activitats que fa l'associació és una possible edició de textos de na Margarita Caules. Ens sentim recolzats, amb el suport de l'Ajuntament de Maó; tant del PSOE, amb en Vicenç Tur, com del PP, amb n'Àgueda Reynés i en Simón Gomés.

El que ens preocupa és que, avui, Autoritat Portuària és la peça angular del port. Una entitat que no depèn de noltros, si no del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado. APB ha apostat íntegrament per el turisme. En canvi, si ho compares amb la ria de Bilbao, no només funciona turísticament.

Parlant de la gestió, hi ha una qüestió que m'interessa molt... per tu, quin son els límits del port?

Per jo, des dels vergers de Sant Joan, i quasi, fins el Camí den Kane, a ponent; fins Sa Mesquida, cap al Nord, i incloent la cala de Sant Esteve.

També hi hauria d'haver una reserva marina, des del Cap Negre fins La Mola; és a dir, des des Murtar fins Sa



Mesquida. La gent no és conscient de la importància ecològica, a nivell de biodiversitat, de la ribera Nord del port...

Moltes gràcies pel teu testimoni i el teu temps, Eva. Seguirem compartint inquietuds, sobre el port.



JOAN-ENRIC VILARDELL SANTACANA

Arquitecte. Maó. Octubre de 2013

Joan Enric, gràcies per atendre'm. Amb en Xavier Monteys hem trobat que podria ser adequat fer la tesi doctoral sobre el port de Maó, intentant reconduir el meu interès per les infraestructures urbanes cap aquí...

Bona tarda, Toni ...En primer lloc, et recomano la lectura de Josep Pla, *Guía de Mallorca, Menorca, Ibiza*. És esplèndida... escrita cap a finals dels quaranta. En ella deixa ben clar que hi ha dues ciutats, la de "dalt" i la de "baix", com a l'illa de Santorini. Bohigas, al seu llibre *Dietaris* fa un article del port que parteix de Pla. Quan Pla arriba als quaranta, el vial de Baixamar no hi havia quasi res. Era una "ciutat lineal", de proveïment de mercaderies. Les bigues dels magatzems eren els mastils dels barcos!

També, el projecte de Bohigas, Martorell i Mackay, "Prediseño de Comisa". Mira't Arquitecturas BIS, núm. 50. El projecte és fonamental per a la recuperació de les connexions ciutat-port, per exemple a la zona dels apartaments ocupats per l'antiga Fàbrica de Gas. Mira't també el projecte del Port d'Hivernada, de Garcés-Sòria.

El projecte de Baixamar és d'APB. Hi ha un article de Miguel Barca crític amb la secció de Baixamar. També és interessant la intervenció de "neteja" de rampes de Serra-Vives-Cartagena.

I aniria bé, també, que recuperessis el Pla d'Usos de Cantallops Valeri, dels vuitanta, on incorporava un projecte de "port sec".

El capital del XVIII floreix al XIX, en el flux de mercaderies com a port franc. Per cert, no deixis d'entrevistar-te amb en Benjamí Carreras Font, topògraf i tècnic d'APB durant més de quaranta anys. Ell ho sap tot del port de Maó. Ningú en sap més que ell.

Ho faré, ho faré... D'altra banda, què en penses de la superposició d'usos? Són vàlids els usos pesats, industrials, en un port natural, tancat i urbà com aquest?

T'has de mirar l'article de la Revista de Menorca de l'Ateneu de Maribel Bennàssar i Toni Puertas sobre arqueologia industrial, de mitjans dels noranta... El que està clar és que cert usos de la indústria pesada no són compatibles.

Sense anar més lluny, no pot ser que ens mengem tot el fum de la tèrmica, a només dos-cents metres, aquí al davant. La GESA i la descàrrega de CLH haurien d'esser al polígon industrial.

D'altra banda, el port té un excés de visió turística. És cert que l'ús residencial s'ha anat apoderant dels antics usos industrials. El port hauria de ser complementari del residencial: comercial, lleure, nàutic, passatgeres, pesquer, restauració.

Perquè el port, de fet, és un gran conjunt històric-artístic-militar. Grans equipaments patrimonials de la defensa fronterera de Llevant, estatals, que ara l'Estat abandona. Necessitem un Pla Estratègic del patrimoni del port. Però també tot l'illa necessita un "pla estratègic": la iniciativa privada és clau, però també necessitem una ajuda de l'Estat.

De fet, fa falta un Pla Estratègic per al port de Maó. No podem confiar només en APB: És un ens que penja del

centralisme mallorquí. Per número d'entrades, el port d'Eivissa és més autònom...

... L'illa hauria de governar el seu port.

Moltes gràcies, Joan Enric, pel teu temps. M'has obert un munt d'oportunitats de recerca.

BENJAMÍ CARRERAS FONT

Topògraf i Tècnic d'APB fins la seva jubilació.

Maó. Octubre de 2013

Benjamí, moltes gràcies per rebre'm. Som en Toni Vidal. Som arquitecte, i m'he decidit començar una tesi doctoral sobre el port de Maó, des de l'arquitectura com a disciplina. Fa uns dies em vaig entrevistar amb en Joan Enric Vilardell, qui em va recomanar que rallés amb vostè. Segons diu, ningú coneix el port de Maó millor que Benjamí Carreras...

...Bé, si ell ho diu... Jo t'explicaré el que se. Al marge del que és sabut dels segles XVIII i XIX, el port de Maó es va planificar a principis de segle XX per a allotjar tot la flota de l'Armada.

A la seu d'Autoritat Portuària hi ha tots els projectes històrics; els podràs consultar sense problemes. Un d'ells, important, és el "Pla Especial del port de Maó", de 1990. És un document de planificació que definia tot la zona de serveis, i els *deslindes* -el desllinde és la poligonal de mojons que defineix la zona de domini públic portuari, on pot arribar el temporal més alt-. De fet, era una espècie de PERI, de Pla Especial de Reforma Interior. I era un document autònom al Pla General.

Sempre hi ha hagut mala entesa, en general, entre Autoritat Portuària i l'Ajuntament de Maó. Record com en Pedro L.

Mercadal, l'arquitecte, va manifestar la seva molèstia, fa molts anys a una taula rodona a l'Ateneu, amb la negativa de l'enginyer d'APB a una entesa entre el Pla Especial i el Pla General de la ciutat.

Però moltes vegades s'han fet operacions urbanes de clara vocació portuària, com les escales i la costa que projecta en Claret...

Quan en Claret fa els nous accessos no hi ha problema, perquè no intervé a la zona de domini públic. El Domini Públic d'APB comença als plans de façana de Baixamar, que fan d'alineacions.

És a dir, la zona de servei d'APB, el Domini Públic Marítim Terrestre (DPMT) va des del mar fins al plans de façana, incloent els molls. D'allà cap a dins, cap a la ciutat, des de la Llei de Costes del 88, comença la "Zona de Servidumbre de Protecció", que abasta 20 m de fondària. A Baixamar coincideix amb zona urbana de l'Ajuntament de Maó. Els 6 primers metres depenen de la DG de Costes, i els 14 metres següents del Consell Insular. De manera genèrica, i a la resta del port, els 20 m (6 + 14 m) no coincideixen amb les façanes. Açò només passa al Moll de Llevant.

L'any 1992 apareix la nova Llei de Ports, que determina que cada port tingui el seu "Pla d'Usos portuaris", que defineix les zones de servei. Amb la nova llei, per primera vegada s'exigeix una "avaluació d'impacte ambiental".

L'any 1984, el batlle Borja Carreras-Moysi imposa a Autoritat Portuària l'estudi Martorell - Bohigas - Mackay, perquè formi part de l'equip que ha de redactar l'ampliació dels molls. Ho va aconseguir gràcies als seu gran carisma com a alcalde.

En Joan-Enric Vilardell m'ha rallat també d'un pla d'usos den Lluís Cantalops...



Sí, en Cantallops també va fer un pla d'usos. Va fer un plànol gran del port, a escala 1:2000, definint propostes concretes.

És probable que el Pla Especial actual el redactés l'enginyer en cap d'APB, Rafael Soler Gayà. Un persona extraordinària, molt intel·ligent. Ho demostra a la memòria del Pla Especial, que està molt bé, perquè està redactada per un gran enginyer. Fa un recorregut històric de tots els usos del port des de l'antiguitat. Però el port de Palma l'absorbeix i no va fer un bon projecte.

El Port d'Hivernada va anar acompanyat d'un projecte redactat per Garcés-Sòria, que va rebre molta oposició ciutadana.

La nova Llei de Ports de 2002 determina que cada port ha de tenir el seu Pla Director. El Pla Director del port de Maó es va redactar el 2010, però no està publicat. Afavoreix la iniciativa privada. És el primer pla que va ser aprovat per la Comissió Provincial d'Urbanisme.

I en Joan-Enric Vilardell també esmenta la importància d'un Pla Estratègic del port de Maó...

Efectivament, és importantíssim un Pla Estratègic del port de Maó. És un document que estableix "quin port vols ser": si un port de creuers, mariscadors, mercaderies... A Barcelona, per exemple, la redacció d'un pla estratègic fa 10 anys ha estat la clau perquè sigui el primer port de creuers del món. A més, ara amplien el port de mercaderies.

Un Pla Estratègic no és un document urbanístic ni de planejament: Defineix les línies d'actuació que haurien d'orientar les polítiques portuàries. Haurien de ser 7 ó 8 propostes, ó 5 ó 4, per orientar les polítiques portuàries. Hi hauria d'haver línies consensuades amb els agents socials.

Respecte la complexitat d'agents i usos al port, quin seria el seu llistat de tota aquesta superposició?

Hi ha un moll de passatgers: un ús comercial; un moll de descàrrega petrolera; hi ha encara un ús industrial (encara hi ha cas Xoriguer, o la GESA); hi ha restauració i comerç; hi ha amarraments d'esbarjo; hi ha iots de luxe; hi ha un ús militar; hi ha un ús sanitari (Llatzeret, Illa del Rei); hi ha un ús marisquer; un ús pesquer, un ús urbà i residencial (Cala Llonga, Cala Rata, Sant Antoni, Santa Anna, Sol del Este); hi ha tràfic interior (excursions turístiques); hi ha un ús hotelier; i un ús patrimonial, cultural.

Aquesta convivència és el que li dóna atractiu. A en Joan Alemany li encanta que al costat dels creuers hi tenguis les barques d'excursions... Ara en canvi, som un "port desorientat"... en part, n'ha tingut molt a veure el port de Ciutadella.

El port exterior de Ciutadella va ser un enorme error...

Més coses: al port hi ha molts vestigis culturals que no es coneixen. Els "proise" són norais o amarradors de principis de segle. A Es Pouet, a sa boca des port, hi havia, per exemple, una cadena física per tancar el port. Els proises eren de pedra. També hi ha peces de balissament marítim, vivers... Per exemple, en Guillem Carreras va fer un PFC d'arquitectura d'un restaurant als vivers den Maspoch del Fonduco.

APB forma part del Consorci del Museo Militar de Menorca. L'Illa del Rei no és domini del consorci, si no que és de l'Ajuntament de Maó. Supòs que saps que, després del Concurs dels anys vuitanta, i que a finals dels any noranta es va presentar el projecte Fractal, que va redactar un arquitecte japonès.

Quina seria la seva recepta, per al port?

La funció principal, i històrica, del port, és que vinguin barcos. Quants més millor. No em molesta per res l'ús logístic del port.

M'agradaria que els petrolers descarreguessin a la Mola. Vaig proposar la descàrrega davant les tres bateries, entre la Mola i l'illa del Llatzeret.

El motiu del desplaçament i desmantellament de la instal·lació de CLH de Cala Figuera va ser l'absència de l'oleoducte. Tenir circulant 40 ó 50 camions cisterna diaris.

Què en pensa de l'actual polèmica amb el dragat?

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, avui.

El principal problema del port és la fotosíntesi. Son llums molt fins, més que la farina, procedents de l'escorrentia de pluvials, de totes les obres de la ciutat. Tot va a parar al port. És la polseta que hi ha a l'asfalt. El fons del port és una gran cloaca.

En canvi, abans el port de Maó era un estora d'ostres. Amb tots aquests sediments, la llum no arriba per fer la fotosíntesi. Avui dia els mariscadors han de sembrar les ostres. Les ostres poden créixer al port de Maó per la gran aportació d'aigua dolça del torrent de Sant Joan. En canvi, no creixen a Ciutadella.

Perquè en realitat, el port de Maó començava als vergers de Sant Joan, i es Governador Kane el va reblir.

Moltes gràcies, Benjamí. El seu testimoni m'ha obert moltes direccions de recerca.

MANEL GONZÁLEZ

**Responsable de Domini Públic de la Delegació de Maó d'APB.
Maó. Octubre de 2013**

Bon dia, Manel, moltes gràcies per rebre'm. Som en Toni Vidal, arquitecte, i m'he decidit començar una tesi doctoral sobre el port de Maó, des de l'arquitectura com a disciplina. Per començar, què me'n pot dir del planejament?

Actualment s'està redactant el DEUP, "Delimitació d'Espais i Usos Portuaris", que abans es deia PUEP, "Pla d'Usos i Espais Portuaris", de 2006.

El 2007 es va redactar el Pla Director del Port de Maó. I abans d'aquest, un Pla d'Usos de 2002. Se li canvia el nom successivament, quan el pla queda obsolet. Tots han anat quedant successivament obsolets.

Autoritat Portuària depèn de Puertos del Estado, i per tant, del Minsiterio de Fomento. La gestió del port és absolutament autònoma del poder local?

A APB hi ha una representació altíssima autonòmica. Tot i la dependència de Puertos del Estado, a tot l'Estat hi ha un acord perquè la presidència de les Autoritats Portuàries sigui proposada per la presidència del Govern Autonòmic. Autoritat Portuària de Balears també se le coneix per "Ports de Balears".

En canvi, "Ports de les Illes Balears" és l'ens que depèn del Govern Balear, i que gestiona els ports autonòmics, és a dir, els que no són d'interès general. Per exemple, a Menorca, el port de Ciutadella, d'Addaia, de Fornells, etc.

L'origen del control del port pel Ministeri i no per l'ens local és molt antic. Abans es deia Dirección General de Puertos, Grupo General de Puertos, etc. És el mateix model que AENA, per als aeroports. AENA no té les problemàtiques dels ports, perquè els aeroports són infraestructures aïllades. Quan hi ha relació port-ciutat, el model actual pateix les contradiccions. Barcelona és un exemple de transgressió del model en temps de les Olimpíades.

En el cas de Maó, tenim un episodi comparable amb la reforma dels molls de Baixamar dels anys 90. El projecte el va redactar el que era el director del Grupo de Puertos de Baleares, Rafael Soler Gayá. Va dissenyar els pilotatges de Baixamar i el Cós Nou.

Què en pensa, així, d'aquest model de gestió?

Tot i que funciona, segurament sempre pot millorar. Tot i que ara hi ha representacions dels ens locals (Ajuntaments i Consell Insular de Menorca), s'està corregint una mica. A la pràctica, no és un model centralitzat a l'Estat, si no un model Autonòmic. La presa principal de decisions es produeix des de Balears.

Que en pensa de les dinàmiques de mobilitat, de l'ascensor, de la proposta de les escales mecàniques que sembla que assumirà APB...?

El model d'ascensor i bosses d'aparcament a dalt funciona. La sensibilitat port-ciutat és més de l'arquitecte; la sensibilitat làmina d'aigua - moll és de l'enginyer.

Al port hi ha trànsits recreatius; de granells (petroli); contenidors (el més important); passatgers (ferris, creuers, golondrines); de pescadors. Hi ha tots aquests usos, i el

tancament del trànsit que a vegades proposen els ajuntaments no és la millor opció: el ajuntaments no entenen que aquest tancament afecta l'altra façana, que és la dels vaixells.

El nou vial del Cós Nou és necessari, perquè l'actual, entre l'aigua i la GESA, trenca el moll. La zona expropiada de darrera servirà per potenciar la indústria de desmantellament i reparació de iots. Així, es podran arribar a reparar iots de fins a 40 m d'eslora.

El port sembla orientar-se cap al sector de la nàutica recreativa...

El tràfic recreatiu ha augmentat respecte altres anys, perquè hi ha més competència de preus. L'interès recreatiu és màxim, perquè Ciutadella està captant trànsit de passatgers: representa menys temps; menys fuel; de vegades, menys taxes.

És més recomanable fer pujar iots recreatius grans i molt grans, per a les nàutiques: els de 12-25 m d'eslora. Als iots de més de 25 m no els interessa massa Menorca, perquè a l'illa només hi ha cales verges.

Esperem que Acciona romanguí al port de Maó, i no vagi cap a Ciutadella, com va fer Balearia.

Què determina els plans i estratègies per al port?

Ho determinen les necessitats d'organitzar les activitats reglades i zonificades, aprovades en el PUEP. En paral·lel, aquestes activitats són les que demanda el territori.

Quin paper juga APB en el conjunt patrimonial del port?

D'acord amb el marc jurídic que regeix APB, no participem del patrimoni històric del port; no forma part del nostre domini. L'Illa Pinto depèn del Ministeri de Defensa, tot i que

el DEUP contempla que l'illa i part de l'Estació Naval sigui adquirida per APB. L'illa de Rei és de l'Ajuntament de Maó; l'illa Plana, del Ministeri de Defensa; el Llatzeret, del Ministeri de Sanitat. I La Mola i Sant Felip, del Ministeri de Defensa.

El cas de l'illa del Rei és encomiable. Només hi ha que veure com estava, i com està. Hi ha molta presència anglesa al col·lectiu de voluntaris; les reunions es fa en anglès. APB va col·laborar una mica amb l'escomesa elèctrica.

En canvi, per llei, d'entrada APB no pot intervenir a la Mola, per exemple, perquè no està dins del seu domini.

I la qüestió del Consorci del penya-segat, perquè no en participa, APB?

Fa molts anys APB hi havia participat. Pel que fa la Punta des Rellotge, fa 15 anys APB ho va comprar per fer-ho segur. La Comissió Balear de Medi Ambient va aturar l'actuació. La rotonda era necessària per facilitar el canvi de sentit en aquell punt. La cornisa s'anava desmuntant, arribant al vial i a l'aigua. La justificació del talús és de seguretat. Però la rotonda era necessària. Per recuperar el pla vertical del penya-segat era necessari anar molts metres enrere.

Preveiem fer una restauració vegetal. La Punta des Rellotge estava molt malament, amb arenisques de fregament zero, i estratificació horitzontal. Queien pedres de 100 kg, habitualment. En tot el perímetre del port, 10,8 km de costa, era l'únic tram en que el penya-segat estava en una situació fronterera entre APB - Ajuntament de Maó.

Molt bé, moltes gràcies per la seva aportació, Manel.

JOAN J. GOMILA

Arquitecte. Maó, Octubre de 2013

Bon vespre, Joan. Moltes gràcies per rebre'm. Ja saps que estic pensant reorientar la meua recerca sobre infraestructures urbanes cap el cas del port de Maó. Tu has fet un munt d'obres al port, i has escrit sobre ell; què me'n pots dir?

Bon vespre, Toni. Jo no crec que sigui una persona que en sàpiga gaire, sobre el port...

Jo crec que sí, segur que em pots aportar un munt de coses...

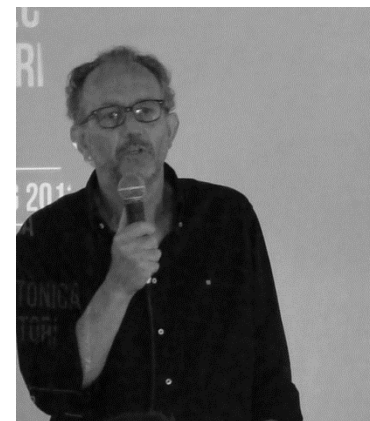
Bé... et donaré la meua opinió. El port sempre ha servit per moltes coses a la vegada: per estratègia militar, mercaderies, industrial, comercial... Avui dia una de les indústries que doni vida i economia al port hauria d'esser la indústria nàutica, el turisme nàutic. Aquesta és una idea que es consolida el 1996, amb el Port d'Hivernada, etc, contra l'immobilisme proteccionista.

Els socialistes van introduir la idea de que la ciutat estava d'esquenes al port. Era una falsa idea, perquè el port estava en una situació de transició entre el port recreatiu - per anar a nedar, que es va morir amb l'eclosió turística de la costa- i el port que vivia dels nous bars i restaurants.

Als anys 80 i 90 hi havia un "projecte de port", per part de l'Ajuntament socialista, amb dues propostes importants: la Cornisa, a dalt; i la col·laboració per fer Baixamar.

En Benjamí Carreras m'assegura que hi va col·laborar MBM, en el projecte de Baixamar...

Sí, sí, segur. La secció va ser dibuixada per en Martorell, segur, amb els murets, els bancs de formigó, la làmpada Lamparaalta...



Un tema que m'interessa molt explorar és el de les costes...

Sí que n'és d'interessant. Cada costa té el seu temps. Tenen una importància paisatgística importantíssima, amb les franges blanques de les baranes encalades, brutals, la de Ses Piques, sa d'en Reynés.

La costa de tota la vida era la de l'Abundància, on ara hi ha Ses Voltes. Anterior i tot era la "costa vella". La "costa llarga", o costa d'en Reynés, és moderna, de principis de segle XX... diria...

Un altre tema que m'interessaria determinar és el dels límits del port. Quins són, per a tu, els límits del port?

Pel Nord, la Mola i la carretera fins a Sant Antoni i Cala Llonga. Per Ponent, la carretera de Sa Colàrsega; els Vergers de Sant Joan, per jo no formen part del port. Pel Sud, la ciutat de Maó i la carretera Maó - Es Castell, Es Castell, i fins a Sant Felip. Per jo, la cala de Sant Esteve no en forma part.

En definitiva, a la vessant Nord, tot el que cau de la carreta de la Mola cap al port, segur que hi està vinculat.

L'aportació den Josep Claret, figura que tu has estudiat molt, va ser molt important...

En Claret fa la costa de Ses Voltes. No tenia grans pretensions, ni gran intencionalitat projectual... si no que va resolent problemes.

Els seus anys més interessant són els racionalistes, a Girona, abans de la Guerra Civil. A partir de 1943 - 1944 torna a vincular-se a Girona, i a partir de 1950 torna a ser l'arquitecte que més produeix a Girona.

Claret recopila tots els projectes que fins el moment s'havien fet sobre la possible Costa de Ses Voltes.

Pràcticament, el que fa és reproduir, amb alguns matisos, la costa ja definida prèviament per en Francesc Femenías, l'any 1916.

També és clau el seu testimoni al Port Mahón...

Pel que fa al Port Mahon, a l'Hotel, en una entrevista que li vaig fer l'any 1978, a Girona, em va reconèixer que la façana de l'hotel és una rèplica de la façana de Sant Antoni. A la urbanització, senzillament dissenya una urbanització per a rics, a la zona més privilegiada de maó. I no deixa de ser un dels primers casos de "ciutat-jardí" de Menorca. La majoria de cases i xalets són fets abans dels anys setanta. L'escales del Club Marítim, que parteixen de davant l'hotel, no són més que escales al servei de la seva clientela, perquè puguin baixar còmodament a Sa Lliga. És un projecte municipal pensat per a un interès particular.

Creus en la necessitat d'algun tipus de Pla Estratègic, o Pla Especial de gestió conjunta del port?

Per res. Als anys vuitanta es va voler declarar BIC el port de Maó, però per jo això seria un error. Algú ha proposat, de vegades, redactar una espècie de PERI del port, com també un PERI del centre de la Mao. Però això seria el pitjor que li pot passar, perquè ens abocaria al més absolut dels immobilitismes.

Perfecte. Moltíssimes gràcies. Estava convençut que m'aportaries informació i opinions molt valuoses.

ELISENDA BOET

Arquitecta Municipal de Maó, 2008-2014. Maó, 16 de Gener de 2014

Hola Elisenda, ja saps que he decidit fer una tesi sobre el port. M'interessa la teva opinió, com a arquitecta municipal, i com a arquitecta interessada per les situacions portuàries. Què em pots aportar?

T'apunto varies coses que està bé que sàpigues:

L'Ajuntament de Maó va sortir de l'associació RETE, de ciutats portuàries, l'any 2011. Suposo que per la crisi, etc.

La representació de l'Ajuntament a APB és gràcies al vocal que li cedeix el Consell Insular. Segons el BOIB núm. 156, de 15 d'Octubre de 2011, es passa de dos vocals (1 en representació de l'Ajuntament de Maó, i l'altre en representació del CIME), a un sol vocal, que pertany al CIME. L'any 2011 l'UIMIR va organitzar un curs interessant: "Ciutats portuàries. Ordenació de la façana marítima i noves oportunitats de desenvolupament".

El Pla Especial del port de Maó el podràs trobar a l'Ajuntament de Maó. El va redactar en Rafael Soler Gayá. El PUEP, "Plan de Utilización de los Espacios Portuarios" hauria de ser previ al Pla Especial; però es va redactar després.

Segons la Llei de Costes de 1988, la línia del DPMT coincideix, a Baixamar, amb la façana de l'edificació. Allà comença, en sòl urbà, la zona de servidumbre de protecció, 6 primer metres de trànsit, i 14 per coses sense volum. En virtut d'aquest marc normatiu, l'excepcionalitat de la situació de Baixamar comportava que cada promotor hagués de presentar un Estudi de Detall per a cada projecte. Per resoldre-ho, l'any 2002 l'Ajuntament de Maó encarrega a Joan J.Gomila i Domingo Enrich un Estudi de Detall de tot el moll de Llevant. L'estudi trasllada i

comprimeix la franja de 20 m en la línia de la DPMT. L'estudi, també permet consolidar buits i respectar visuals des de la cornisa fins el moll.

En el mercat de creuers, la rivalitat al port de Maó li fa el port de Palamós, darrerament per exemple, que ofereix trasllat directe al Museu Dalí de Figueres.

Pel que fa a la pacificació del trànsit a Baixamar, hem estat parlant amb el Delegat a Maó d'APB, Jesús Fernández-Reyes, sobre la restricció de trànsit al port i una eventual peatonalització.

Està declarat, el port de Maó, com a conjunt d'especial interès, o alguna cosa semblant...?

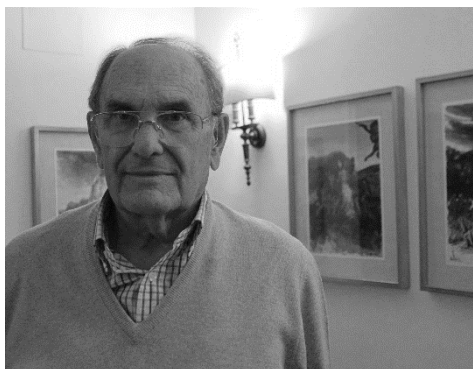
No... Sé que a finals del vuitanta es va intentar alguna cosa, però no. L'àmbit del port no és cap conjunt d'especial marc normatiu. Senzillament, li és d'aplicació el Pla Especial, el PUEP, i el capítol IX. Sistema Portuari del Pla General d'Ordenació Urbana de Maó, concretament els articles 110, 111, 112.

Què et semblaria una figura legal de gestió compartida del port?

Podria ser interessant... per exemple, això ho han fet a Màlaga, amb el Consorci Màlaga Port. Pel que fa al conjunt patrimonial en desús, és interessant el cas de la reconversió del port d'Oslo. És un cas mol interessant de reconversió coma zona cultural i d'oficines d'unes antigues naus i tinglados.

Perfecte, moltes gràcies per les teves aportacions, Elisenda.





RAFAEL SOLER GAYÀ

**Director del Grupo de Puertos de Baleares 1963-1986;
Director d'APB 1986-1994. Palma, 23 de Gener de 2014**

Bon tarda, Rafael. Som en Toni Vidal, arquitecte. Estic començant una tesi doctoral sobre el port de Maó. En Benjamí Carreras m'ha dit que, pel seu recorregut i transcendència, és fonamental que ralli amb vostè. Moltes gràcies per a atendre'm.

Bon tarda, vaig ser director de ports molts anys, però també ja en fa molts, 20, que ho vaig deixar d'esser; tot i açò, miraré d'ajudar-te. Vaig treballar al Grupo de Puertos de Baleares, en 3 etapes. La primera època vaig estar al port de Ciutadella, quan el dragaven. Era l'any 1958.

L'any 1963 em van nomenar Director del Grupo de Puertos de Baleares, dels 16 ports que no tenien Junta pròpia, fins l'any 1974. Només tenia *Junta del Puerto* el port de Palma.

La legislació de ports ve d'enfora. L'any 1842, en temps d'Espartero es redacta el primer pla de fars. L'any 1872 es crea la Junta del Puerto de Palma. Era un organisme que es constitueix, només, per a gestionar obres del port; era una junta "d'obres i serveis", és a dir, administrava aigua, varadero, fars; les taxes, en canvi, les administrava el Governador, directament. En temps de Primo de Rivera s'havien fet 3 juntes, una per a cada illa; amb Primo de Rivera es crea la gestió institucional dels ports. Abans era estat "puro y duro".

Aquell any 1963, com et deia, es crea la Junta de Puertos de Baleares, fins la transferència de la competència, l'any 1988. L'any 1974, mitjançant ordre ministerial es crea la Junta d'Obres i Serveis de Palma, i em van nomenar director. Entre 1974 i 1986 el director del port de Maó va ser Fernando Moscardó.

L'arribada de l'Autonomia, canviarà l'organització. Dels 16 ports de Balears, 12 passaran a ser Autònoms, i 4 ports d'interès generals (Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa). Aquests 4 ports s'integren en la Junta de Palma, i van quedar organitzats en un sol grup de ports, la "Comisión Administrativa de Grupo de Puertos, CAGP". L'equivalent de Puertos del Estado, actual, era la "Comisión Administrativa de Puertos, CAPE", a càrrec directe de l'Estat.

Amb la Llei de Ports de 1992, la Comisión Administrativa del Grupo de Puertos passa a anomenar-se Autoritat Portuària de Balears, APB. Entre 1986 i 1994, jo mateix vaig ser el Director d'APB. De fet, vaig ser el darrer Director d'Obres Públiques

...Vostè és memòria viva de tota aquesta successió administrativa...

També et pot ser útil conèixer l'Atlas del cartògraf Abraham Cresques, de 1372; en ell fa referència als ports balears i catalans.

D'altra banda, el primer far de Maó va ser aprovat, en acta, en sessió de 1858. Això venia donat perquè el primer "Pla de Fars" a Espanya és de 1847.

Vostè va ser el redactor del Pla Especial de 1990...

Sí, el vaig fer jo. El Pla Especial tenia tres finalitats:

- 1 _ Fixar el límit del que és port i no ho és. Això és molt important, perquè guarda relació amb la qüestió de la policia portuària. La policia actua dins aquest límit.
- 2 _ Determinar on comença i acaba el port. El que és domini públic és portuari. Si tens una parcel·la en sistema portuari, en domini públic, tens l'obligació legal d'expropiar-la.

3 _ Finalment, determinar els usos portuaris, i fer un pla d'usos. Que són 4:

- Comercial (mercaderies, combustibles, passatgers)
- Pesquer
- Recreatiu
- Complementari (varaders, oficines d'administració, duanes, exposicions, fires nàutiques)

I l'habitatge...?

No, no està permès, legalment. D'altra banda, els instruments dels ports són 3:

- 1 _ DEUP (que abans es deia PUEP)
- 2 _ El Pla Director d'Infraestructures.
- 3 _ El Pla Especial, que és un document urbanístic.

El PUEP va passar a dir-se DEUP amb motiu d'una Directiva Europea: qualsevol cosa que es digui "Plan", que equivalgui a la idea de "planificació estratègica", haurien de tenir un estudi mediambiental. Per això es va canviar el nom a DEUP, per evitar la paraula "plan", i evitar aquest estudi.

Des del segle XIX el PUEP es deia "zona de serveis del port". Per cert, la Duana estava just al davant de la d'ara.

Pel que fa a temes d'actualitat. Ara hi ha una bona polèmica, amb la qüestió del dragat.

El dragat és una feina recurrent en un port on hi arriba una riera o un torrent, com passa al port de Mão. També passa el mateix a Sanitja, o fins i tot al de Palma. Per exemple, al port de Palma, l'espigonet que tanca a Ponent el Moll Vell es conseqüència d'haver desviat la riera des Born cap a sa murada des Baluard, a causa d'inundacions mortals, és a dir, per causes sanitàries. Però sempre se n'han fet, de dragats.

Quin creu vostè que haurien de ser els límits del port?

El límit del port ha de ser el que engloba les activitats estrictament portuàries, o molt relacionades, com tallers; zona franca de tractament de mercaderies; consolidació de mercaderies (omplir o buidar un container, perquè no cal anar al polígon industrial). Però no hi pot haver un hotel o habitatge.

Darrerament es parla molt del concepte de relació port-ciutat. Què en pensa?

Quan tens una relació històrica de carrer i moll no queda més remei que admetre la "zona de servei". Hi ha la zona de terra; i la zona d'aigua (que es pot dividir en zona 1 i zona 2).

Qui ha fet els molls i els ha pagat és Ports, l'Estat o els militars. No ho ha fet l'Ajuntament.

A l'imaginari de la gent de Maó es té la idea que en la transformació de Baixamar dels anys 90 l'Ajuntament hi va tenir un paper destacat...

Amb les obres de Baixamar es van refer els molls comercials que havia començat a arranjar en Juan Seguí, entre els anys trenta i cinquanta. Hi havia molt de fang. L'any 1930 es van fer uns sondejos cercant un fort que no es va trobar. Tot queia. El moll de Ponent queia un metre.

Als anys vuitanta vam arribar a la conclusió que era molt necessari fer uns nous pantalans. Al tros de davant del Club Marítim els pilons són metàl·lics. A la resta de trams, els pilons són de formigó.

Jo també vaig fer el projecte del moll comercial dels anys 70, i estació marítima.

Vostè ho ha fet tot al port de Maó!

Sí... feia de tot. Era gestor, enginyer d'obres, cap de personal...

Tomant amb el tema dels molls de Baixamar dels noranta, què més me'n pot dir.

Aquest tema dels molls de Baixamar va acabar malament. Huarte va dir que els pilotis eren massa llargs, i van començar a treure preus contradictoris.

Els projectes dels molls de 1986 és de Fernando Moscardó. Els modificats posteriors són meus.

Hi va haver bona relació amb l'Ajuntament?

Relació sempre n'hi ha, perquè els Ajuntaments han d'informar els plans i projectes d'APB. Amb el batlle Borja Carreras hi va haver bona relació. Tanta, que APB va admetre la recomanació de Carreras de comptar, per a la redacció del projecte dels molls amb l'estudi MBM (Martorell-Bohigas-Mackay arquitectes). I amb l'estudi Garcés-Sòria per al projecte del Port d'Hivernada.

Hi va haver una bona col·laboració. Els estudis i aportacions de l'Ajuntament van ser recollits, tot i que no suposaven cap imperatiu d'aplicació, en incidir en zones de domini públic que no eren competència municipal.

Alguna de les coses que es plantejaven, com un port d'hivernada, recreatiu, a la zona de sa Colàrsega, tenien sentit. Era la zona de menor calat, era de sentit comú.

Al projecte dels molls, de Fernando Moscardó, hi va haver algunes recomanacions municipals que es van recollir (faroles, bancs de formigó...). Jo no estava massa d'acord amb el famós model de faroles, el Lamparaalta... però bueno... va quedar bastant bé.

En Borja Carreras no feia les seves "recomanacions" ingènuament: ho feia perquè tenia molt bona relació amb en Palau, Director General de Ports de l'Estat a Madrid, amb tot l'espectre socialista de poder d'aquells anys. Jo ho sabia perquè en Palau m'ho contava [riu]. Però hi va haver molt bona relació.

Quina opinió li mereix la hipotètica constitució d'una espècie de Consorci, que com a ens gestor aglutinés APB, Ajuntaments, Consell, etc...?

Aquesta visió forma part de la concepció "hanseàtica", de la Lliga Hanseàtica medieval pròpia dels països nòrdics, en que dominava la ciutat-estat com a concepte. Ho era tot. I els dominis de comtes i reis eren fora. Era el cas de ciutats com Hamburg.

En canvi, la tradició mediterrània, la llei llatina, que procedeix de la tradició bizantina, es basa en la idea de que la costa és tota, sempre, de domini públic. I que la llei separa i determina el que és competència d'una entitat o administració. La llei defineix usos i competències estanques; cadascú "s'empatxa de lo seu".

En qualsevol cas, la possible coordinació entre administracions ja està prou garantida mitjançant la figura del Pla Especial. El PE és un document urbanístic, normatiu, que segons la Llei de Ports ha de permetre la coordinació amb els Plans Generals municipals. Així va ser en el cas de Maó.

Creu vostè que hi ha una certa opacitat d'APB respecte les administracions locals, ajuntaments, com sovint projecta la premsa?

No crec que sigui així. Avui dia els Ajuntaments fins i tot són vocals del Consell d'Administració d'APB! Abans els Ajuntaments no tenien ni veu ni vot.

Tot i que és cert que APB té potestat legislativa per prendre decisions autònomes, no crec que hi hagi cap responsable que s'atreveixi a prendre decisions en contra del criteri d'un ajuntament. Si un alcalde diu no a una cosa, segur que APB no ho acabarà fent. De fet, els Ajuntaments informen els Plans d'Usos, els Plans Especials, etc, de manera favorable, o desfavorablement.

Durant molts anys el port de Maó va aglutinar les primeres activitats industrials de la ciutat. Davant una possible decadència del port per manca d'activitat, amb els bars i restaurants tancats durant la temporada d'hivern, com veuria la tornada al port d'activitats industrials, per a donar-li vida, dinamitzar-lo?

A la gent que té aquests plantejaments, els hi diria que jo tenc una visió socràtica. Davant una discussió, un pensa que té raó, però que l'altre també en pot tenir; l'altre, pensa el mateix; si un dels dos ignora la qüestió, la discussió no té sentit.

És a dir, al port hi ha d'haver els usos directament portuaris, o els que en depenen bastant directament, com dèiem abans. Tot allò que no sigui portuari s'ha d'excloure de la delimitació de domini públic. Si a Cala Figuera ara s'hi volgués posar una fàbrica de sabates, com abans, què vol que li digui... que ho facin, però que sigui a canvi de moure la delimitació dle port. Si no, no té sentit.

Per això no crec que hi hagi d'haver habitatges o hotels. Per exemple, l'Hotel Vela de de Barcelona és una aberració, com ho és la zona de discoteques i coses vàries del Maremàgnum i Moll de la Fusta. Com hi pot haver una "discoteca" dins un port?!

Ben igual que a l'edifici antic d'APB d'aquí, de Palma, que ha quedat buit. Diuen que hi volen fer un hotel! Idò, que canviïn la delimitació de domini públic.

Veig que tens una visió diferent de la meva, preocupat per la ciutat, pel paisatge, la ciutat, etc...

No es pensi... no tant distant. Moltes gràcies, han estat unes hores d'autèntic plaer, i absolut aprenentatge.

BORJA CARRERAS-MOYSI

Arquitecte. Alcalde Maó entre 1983 i 1994. Barcelona, 12 de Febrer de 2014

Bon dia, Borja. Moltes gràcies per rebre'm. Em fa molta il·lusió aquesta entrevista, poder conèixer el testimoni d'una de les persones més determinants en el procés de transformació de port dels anys vuitanta.

Bon dia. Jo, encantat d'explicar-t'ho. Jo vaig arribar a l'alcaldia el Maig de 1983. Fins aquell moment no s'havia focalitzat el port des d'un punt de vista polític. Ni l'Ajuntament, com a institució, no s'havia posat l'accent en el port.

Abans de batalla, vaig ser arquitecte municipal durant dos anys. Com a arquitecte, a nivell professional particular, havia guanyat la Revisió dels Plans Generals des Castell i d'Alaior, amb un equip format per jo mateix, en G. López Casanovas, en Carlos Pareja i en Tomàs Vidal-Bendito.

A finals de l'any 1980, l'Ajuntament de Máo, governat per l'UCD i PSOE, em va oferir el càrrec d'arquitecte municipal interí. Em va servir per adonar-me'n que no es prestava prou atenció al port. Amb el 23F em vaig brindar al PSOE pel què fes falta. I per a les eleccions municipals del 83, i després d'un debat intern dins l'agrupació, es va decidir que jo anés de primer de sa llista, amb en Bernat Sintés de segon.



Jo els vaig dir que "el port era el gran tema; el fet diferencial de Maó". Fins al s. XVIII, en època àrab i medieval, s'havia focalitzat Menorca en Mallorca, polaritzat tot en Ciutadella. Al s. XVIII, a partir del 1708, Maó, i Menorca, esdevé el "porta-avions" de l'època, que controla el Mediterrani Occidental, amb el triangle Malta-Gibraltar-Menorca.

El "Port de Maó" significava, i necessitava, "Menorca". El port de Maó funcionava també perquè tenia l'illa al darrera: Menorca abastia de blat, animals, llet, a les esquadres.

De 1850, després de la crisi, a 1983, són 133 anys en què Maó i Menorca donen l'esquena al port. Al 1983, al moll de Ponent tots els locals i magatzems estaven abandonats i mig esfondrants. El cafè Baixamar, den Miguel Barca, va ser el primer bar del port. Els molls eren estrets com els del Fonduco.

Vaig veure clar que Maó s'havia de recolzar en el port, per tenir futur.

De fet, el Pla General que vas encarregar es caracteritza perquè sembla que es pensi des del port...

El Pla General va tenir una vocació territorial. En aquest sentit, va comportar la desclassificació de la costa Nord, mantenint Cala Llonga - ja començada als 70's- per consolidar S'Altra Banda. La desclassificació de la costa Norda pretenia evitar la dispersió d'inversió en tot el territori, per concentrar i consolidar la inversió de recursos i infraestructures en el port, per tancar i consolidar la ciutat. Per això, per exemple, vam impulsar el port d'hivernada, la residència geriàtrica, o els hotels. Al port jo n'hi volia tres de nous, d'hotels, com a mínim.

Teníem clara una relació port-ciutat. Com? Concentrant esforços en el port, dissipant dubtes sobre el territori. 30 anys després és un projecte que físicament s'ha consolidat. El Pla General s'ha construït, amb encerts i

algun error. Tot el que es va dibuixar i somiar, 30 anys després, està fet.

Hi havia una "model de ciutat". Abans, la ronda la feien el carrer Sant Manuel i el Camí den Guixó... no podia ser.

Vam confiar en l'equip format, d'una banda, per Amador Ferrer, Joaquim Sabaté i Isabel Castiñeira, que s'ocuparia de la gran escala; i per Enric Serra i Lluís Vives els quals, en el context del pla, s'ocuparien de la petita escala, amb actuacions concretes com les de les Costes de la Miranda o des General.

Cala Llonga ja estava en marxa, llavors. No s'hi podia fer res...

Jo volia la urbanització. És bo per a la ciutat consolidar S'Altra Banda. Altra cosa és el model concret de Cala Llonga. Ara, li podríem donar una altra volta, però per un tema d'escala, potser una major dispersió.

Ara és moment d'activitats i consolidacions de petita escala. Queden molts temes: ascensors; bosses d'aparcament; penya-segat; estació marítima; base naval; port d'hivernada i potenciació de l'UA de la Colàrsega, perquè no quedi com està ara. Sa Colàrsega és una zona important. Era una zona a peu pla on poder estendre fàcilment les activitats portuàries.

Actualment, sembla que la col·laboració entre Ajuntament i Ports no és la més fàcil. Sembla, però, que als anys vuitanta, va funcionar bastant bé. Com va ser la col·laboració amb APB?

Vaig entendre que l'única manera de fer passejos marítims i fer coses grans era anar a Madrid, " a remenar sa coa" [riu], una vegada al mes, i seure amb el Ministre i el Director General de Ports. Me reunia amb el jefe den Rafael Soler! [riu]

Fins i tot vaig aconseguir que el Ministeri pagués el Passeig de Cornisa, a dalt. Tot això ho vaig aconseguir per la meua iniciativa, som "molt caparrut". De la mateixa manera vaig aconseguir el Quarter de Santiago, sense posar un duro, requalificant terrenys com a urbans.

Al port, ens van fer cas: Jo no volia un projecte d'enginyers; el volia amb projecte d'arquitectura, amb detalls. El Projecte Bàsic de Martorell-Bohigas-Mackay va ser integrat en el Projecte Executiu de Rafael Soler. Hi va haver el problema del sobrecost per les batimetries. El projecte original integrava el muret i banc. Em semblen horribles els bancs de formigó, devien de ser d'APB en el projecte executiu.

El projecte dels molls de Baixamar el va pagar el MOPU, a través de la DG de Ports. En canvi, el projecte de la cornisa es va incloure dins el programa de "Mejora de Bordes Urbanos" d'una altra Direcció General, també depenent del MOPU; així es va fer també la façana marítima de Cartagena, per exemple.

D'aquesta manera, els maonesos no van haver de fer aportacions econòmiques per a cap dels dos projectes. Només una "contribució especial" per a reurbanitzar el clavegueram de la zona de Tanques del Carme. I amb l'1% Cultural del MOPU es van pagar les obres del Museu de Menorca, per exemple, i els seus nous accessos amb el "plan de bordes urbanos", també.

Jo sempre funcionava així. L'Aeroport es va ampliar també per insistència meua. No me van fer cas en la recomanació dels tècnics que podrien fer el projecte, com sí, en canvi, em van fer cas els de Ports. El projecte de l'aeroport el van acabar redactant els SSTT d'AENA.

No vaig aconseguir el tema de la regulació dels trànsit rodant al port.

Per què?

Perquè per discutir alguna cosa has de tenir una idea, sumar voluntats. L'Ajuntament ha d'anar a picar a la porta de qui té la competència amb una idea...

I fa una mica d'autocrítica, respecte tot el que van fer als vuitanta?

La meua autocrítica, 30 anys després, és que al port li falten activitats. Falta la dàrsena de Sa Colàrsega; falten més hotels al port de Maó; falta un hotel de 5 estrelles al s'Illa del Rei.

A Cala Llonga no hi vam ser a temps, per fer la urbanització al nostre gust. Els carrers ja estaven fets... Hagués pogut millorar-se, si les zones verdes no haguessin donat cap a darrera, si no cap al port, potser també millorant l'arquitectura. En el moment de desenvolupar-la, vam intentar fer-ho per sectors, agrupant i concentrant els primers grups d'edificacions per sectors.

I com veus el port, avui?

Hi veig un problema gros: manca d'activitat, tot tancat...

Ara es parla de demanar un Pla Estratègic per al port. En Joan Enric Vilardell o en Benjamí Carreras ho veuen necessari...

De Plans se n'han fet molts. Qualsevol Pla que generés activitat seria bo. Hi ha moltes potencialitats que podrien ser explotades, que donarien riquesa i activitat per a Maó, Es Castell i tota Menorca. Moltes d'aquestes potencialitats es van desenvolupar als anys vuitanta, i ara se'ls hi podria donar una empenta.

I què hi faria avui? Insistiria en augmentar la secció del moll, amb més espai. El port és massa prudent, és "mogijato"! Al port s'ha de ser valent! Jo, els molls dels anys 90, encara els hagués fet més amples!

Qualsevol intervenció arquitectònica, agrícola o paisatgística que suposi una bona urbanització, intervinguda de l'home, millor. Qualsevol intervenció ben feta al port d'urbanització, el milloraria. Al port de Maó li falten barcos, però molts! Li fan falta 10 vegades més barcos dels que ja té!

Davant l'evident baixada d'activitat, de la que se'n fan ressò continuament els mitjans; davant la intuïció de que avui tot el moll no pot omplir-se amb activitats de restauració, creuers, etc, creus que el port podria tornar a ser lloc de mixtificació d'activitats, apropant-hi aquelles que ja han marxat, com les industrials?

En primer lloc pens que la indústria incipient s'hi va col·locar allà perquè hi arribaven els barcos. Eren temps en que no hi havia cotxes, ni aeroports ni polígons.

Estaria bé la disposició de segons quines activitats que han partit, sempre que li generessin activitat al port, "activitat i marxa". Ara bé, quines? El principal problema seria la manca d'espai, de secció del moll... això fa que per determinades activitats només tinguis disponibles la zona de Sa Colàrsega i Cala Figuera. A la resta, la presència de cases, la fondària edificable i el penyal impedirien disposar de prou espai per al desenvolupament d'activitats.

A vegades semblen difícils les millors sinèrgies APB - Municipis que ajudin a coordinar actuacions. Als vuitanta es va aconseguir gràcies a l'empenta i forta iniciativa seva, com a alcalde, i de tot l'equip de govern. Creus que la figura d'alguna cosa semblant a un consorci rector o gestor del port, que aglutinés el govern real del port, amb APB, Ajuntament de Maó, Ajuntament des Castell, Consell Insular, podria funcionar?

Probablement estaria molt bé. Però ho veig francament utòpic. Veig difícil que APB, que en el fons és el Ministeri, cedís voluntàriament part de la seva competència. Tenen una tradició centenària de gestió, i no els agradaria que

fiquessin el nas en les seves decisions altres administracions, com les municipals. Pensa que APB té una visió molt comercial, mercantilista del port, i totes les decisions que prenen venen donades per aquest criteri.

Davant aquesta evidència, trob molt més útil "anar per darrera", a Madrid, i fer el que vam fer noltros.

Però llavors la ciutat ha d'amoldar-se a la idea de port que promociona APB. Si és port de creuers, embarcacions recreatives petites, industrial... no seria millor, amb la ciutat, redactar un "pla estratègic" conjunt?

Estaria bé, però ho veig molt difícil...

Moltes gràcies, Borja, per aquest valuós testimoni.

JUSTO SAURA

President d'ASMEN i de les drassanes Capeador. Maó, 5 d'Agost de 2014

Bon dia, Justo. Som en Toni Vidal, arquitecte. Estic començant una tesi doctoral sobre el port de Maó des de la seva arquitectura; vull saber-ne més, sobre tot dels que hi viuen i en treballen, perquè el port és molt complex, i veig que de moltes coses, senzillament no en sé res... No li vull prendre massa temps; només li demanaria que, em donés 5 claus del que representa, per vostè, el port.

Bon dia Toni. Per jo, el port és un paisatge especial i excepcional, un paisatge singular.

És també un paisatge per desconnectar...



I a la vegada és una font de riquesa. Sense anar més enfora, noltros vivim de fer llaüts, i de gestionar, al port de Maó, amarraments.

D'altra banda, a dia d'avui, el port no sap on vol anar; no sabem què volem que sigui, es port. No sabem amb claredat què en vol fer, Autoritat Portuària. Ara estan fent una nova Delimitació de Usos, però aquest document tampoc deixa clar cap on ha d'anar el port.

Creu vostè que el port s'està orientant massa a la indústria recreativa?

Noltros tenim clients que els hi agrada açò: que es port sigui una gran marina recreativa. A noltros ens assembla que hi ha de seguir havent espai per a tot.

Per exemple, pel que al turisme nàutic, trob que hi ha d'haver diferents ofertes de port: hi ha d'haver amarrament per a iots per a grans eslores, per a gent que ho pugui pagar; i també, oferta per a amarrament de barques petites a preus populars. Per exemple, els amarraments que gestionem noltros en concessió, a la vessant de Llevant de Cala Figuera, és una oferta molt més popular i accessible que la que hi ha a altres bandes, com a Sa Punta.

I bé, no sé que més dir-te...

Moltes gràcies, senyor Saura, la seva aportació ha estat molt valuosa.

JOSÉ IGNACIO SEGUÍ CHINCHILLA

President d'APEAM i de la naviliera ISCOMAR. Maó, 6 d'Agost de 2014

Bon tarda, José Ignacio. Moltes gràcies per rebre'ns i regalar-nos aquesta entrevista a dalt del seu llaüt, en ple port de Maó...

Bon capvespre. Més que una entrevista asseguts a una taula, he pensat que el millor, per a tu, seria això: anar-te relatant tot el que sé del port, i em preocupa, "in situ", mentre el voregem amb la barca.

Perfecte... El format no pot ser millor... Moltes gràcies...

Comencem: el principal problema que té avui el port de Maó és l'erosió de les riberes per efecte de les onades del trànsit marítim. En pocs anys no existirà el camí vell a Sa Mesquida, per exemple.

Tenc una queixa sobre determinades edificacions a S'Altra Banda, com a Cala Rata, on vivim. Tot i que s'ajusten a la legalitat del PGOUM, superen la disposició normativa de PB+1... algunes, en realitat, tenen fins a 6 plantes!

APB vol que els concessionaris dels amarres de la riba Nord facin els nous pantalans de fusta, quan amb els antics molls ja n'hi hauria prou, tot hi que hagi només mig metre de calat. Hauríem de poder muntar un passera portàtil, i ja està! No fan falta aquets molls!

Una cosa molt interessant del port és el fenomen arqueològic portuari, dels norais fets amb canons en desús, dels segles XVII i XVIII. Els anglesos "apunten al cel"; els francesos "apunten a l'infern".

Petita Venecia no va ser expropiada, tot i estar dins la DPMT, perquè el seu propietari va tenir l'habilitat



d'inscriure-la al Registre de la Propietat. Plus Ultra està bastant ben conservada.

En el cas de Cala Llonga, la urbanització va ser pensada, als anys setanta, perquè les parcel·les fossin de 2000 m² i les construccions més espaiades. Però no venien res, i per això van decidir fer un vial al mig de les parcel·les, i fer les de la meitat de superfície, de 1000 m².

El canal del Llatzeret pateix moltíssim la degradació per erosió. Ho dic repetidament a APB, perquè mantenir els molls i la ribera és responsabilitat seva, i no em fan massa cas... La intenció inicial era fer dos canals: el del Llatzeret, i el de Cala Teulera, separant la Mola, i deixant-la com una illa, perquè els barcos poguessin sortir. Així s'estalviava el rebufl d'onades de la punta de s'Esperó... El segon canal no es va arribar a fer.

El port de Maó és molt important al s. XVII, quan hi arriben els holandesos, grans comerciants. Són els primers que s'hi fixen pel seu potencial comercial. El anglesos hi arriben després, perquè n'eren aliats a la Guerra de Successió, a l'any 1708.

Dalt de la Mola hi ha la caseta, amb la torre del vigia. La seva construcció és antiga, ja surt als gravats i mapes del s. XVII. Mentre la Mola és del Ministerio de Defensa, la caseta mai ha deixat de ser de Marina. Des d'aquesta torre de vigia s'avisava a la torre de l'Illa Pinto, des d'on les torres dels palaus urbans maonesos, com Ca n'Oliver, coneixen l'entrada dels barcos. El Sr. Llorenç Oliver, des de la seva torre, no veia el port ni la seva boca, però veia la torre de la Base.

La cala de Sant Esteve no és un port segur. Pateix molt amb els temporals de llevant. Tot i la seva sinuositat no fa prou sinus - cosinus per absorbir les onades. La descàrrega de pólvora i armament pel Castell de Sant Felip no es feia pel castell, si no per sa cala, amb el polvorí de la seva colàrsega, on avui hi viu l'artista Núria Román, que

el va adquirir en una subhasta. La Cala de Sant Esteve, per jo, forma part del sistema del port.

El fenomen de les "casetes d'estiueig o de vorera" a Sa Cala i S'Altra Banda és posterior, bàsicament, a la Guerra Civil. Eren cotxeries de barques ocupades com a "barraquisme". Però és un resultat agradable a nivell paisatgístic. En canvi no m'agrada gens aquesta casa, que me van dir que és de n'Óscar Tusquets.

L'antic moll del Castell de Sant Felip, una espècie de piscina natural, és molt interessant. Era la manera de desembarcar al castell, amb accés directe a les galeries. És una llàstima, perquè s'està degradant molt ràpidament.

Els barcos s'amarraven amb norais naturals, fets per canals picades en la pedra de marès, d'1.80 m de diàmetre, que és la braça d'un home. Aquesta mesura permetria que el cab no tingués excessiu fregament. El port n'està ple d'aquests norais; una llàstima, perquè les mates ho estan colonitzant tot. Aquests punts servien per anar amarrant i subjectant els bots -de 12 homes cadascun- que lligaven els barcos fent la maniobra anomenada "espiar". Els barcos grans del s. XVII i s. XVIII no entraven a vela, si no remolcant. A la caleta oberta que fa el Llatzeret s'hi veuen norais fets de canons per anar espiant.

El traspàs del Llatzeret, l'any que ve, és un regal enverinat. S'hauria d'haver traspassat una vegada restaurat pel Ministerio de Sanitat; la dotació econòmica associada és insuficient. Ha estat una maniobra política, perquè els polítics actuals es poguessin penjar la medalla.

L'altre mig Llatzeret, la zona verge, és del germà de Vicente Garau. Als anys vuitanta hi havia molta pressió del sector primari per fer-hi allà una descàrrega de granel. Garau ho va adquirir amb la intenció de fer-hi els molls i un pont elevat que connectés amb la carretera de La Mola. Des dels col·lectius del port se li va dir que era millor, mitjançant el Pla Especial, traslladar aquesta descàrrega al Repòs del

Rei... D'aquí surt aquesta proposta de descàrrega de granel al Pla Especial de 1990.

“Donar la quilla” era una maniobra de tombat de barcos per netejar la quilla, després de buidar-los de càrregues i canons. Els francesos ho van començar a fer a Cala Pedrera. Els anglesos, molt més avançats tècnicament, van decidir construir una illa artificial més gran a partir de l'Illot den Pintot, amb una illa de perímetre artificial amb 5 molls de 200 peus (1 peu, 31 cm), és a dir, uns 60 m, per poder netejar 5 barcos a la vegada. A més, la flota, la càrrega i canons podien descansar en terra ferma sense problema.

A Cala Figuera hi havia una intenció inicial de dur-hi creuers de 250 m. d'eslora. Però la nostra recomanació, la d'APEAM, va ser que els creuers han de descarregar a peu de ciutat, i que es pot arribar a disposar d'un radi de gir de 320 m (o 350 m, o fins i tot 370 m, que són les màximes eslores) davant de l'Estació Marítima de la riba Sud, si s'enderroquen els molls de la Base. Mentrestant, APB ha anat adquirint solars i cases del Fonduco perquè el PUEP ho determinava, però sense saber què fer-ne! Per jo, les construccions que es fessin al Fonduco haurien de servir per consolidar el penyal.

Jo contínuament li insisteixo a la batllessa en la necessitat de fer un PERI que vagi des del Fonduco fins la costa de Corea, “un sol document”, però que integri a APB, amb els Ajuntaments de Maó i des Castell. Però no em fan cas... Perquè l'estat en què es troben els vivers del Fonduco és una vergonya.

No estic d'acord amb el projecte d'un centre comercial al solar de CLH de Cala Figuera, que promou Port Sostenible. Consider que és un ús perfectament traslladable més endarrer (solar BBVA de Ca n'Àvelino, al costat de la carretera Maó-Es Castell, per exemple), o parts d'usos sobre el Repòs del Rei, on hi poden posar les pistes de pàdel, per exemple, ja que no tenim massa espai

disponible de moll a cota +1. I en un port, la cota +1 s'ha de deixar per “coses portuàries”, que necessiten, sí o sí, aquesta cota i no cap altra.

A peus de la ciutat, eliminaria les velles estacions marítimes, que ara són les seus de les oficines d'APB; i inclús la de la nova, de davant s'Akelarre, per traslladar-la al Cós Nou. Però a la vegada, trob que no fa falta la mastodòntica estació que es va projectar el 2009, guanyadora del concurs, valorada en 16 Milions d'Euros. Només reutilitzant la nau de 3 voltes en desús del Cós Nou, amb un forjat intermig afegit de nova execució, uns banys, unes oficines i una petita cafeteria, n'hi hauria prou. Bastaria una inversió, només de 800.000 €.

La idea i dibuix d'en Martorell i en Bohigas del Passeig de Cornisa, proposant l'explanada de baix de Ses Voltes sense les estacions marítimes velles van ser una idea suggerida per noltros, per el sector nàutic.

Amb açò no vull dir que m'oposi a les inversions d'APB al port de Maó, si no que senzillament estic d'acord amb les inversions raonables i ben plantejades. En Vicenç Tur valorava com un gran logro la nova estació de 16 Milions d'Euros, però jo li deia que per aquest import mai la farien... Els creuers i passatge comercial no necessiten una gran estació, amb el que els hi proposo n'hi ha de sobres.

El vial del cós Nou que finalment s'executarà és molt més suau, i amb molt menys impacte, que el plantejat inicialment per APB, gràcies a la pressió del sector i de l'Ajuntament.

Pel que fa al dragat, era imprescindible. Jo en vaig ser un gran promotor. Ara el tema està aclarit per 10 anys, fins que s'hagi de tornar a dragar.

En definitiva, la barreja d'usos està bé: *“una terraza al lado de un container”*, com deia n'Enric Sòria. Però fins a un cert punt, sense passar-se per no generar molèsties. Els usos

han de ser delimitats i controlats, tot i que n'hi hagi més d'un perquè el port sigui dinàmic.

Moltes gràcies, José Ignacio. Per l'aprenentatge, i el passeig.

JOSÉ 'PITO' QUINTANA

President de la Confraria de Pescadors, 1995-2015. Vice-president actual. Maó, 12 de Desembre de 2016

Bon dia, Sr. Quintana. Moltes gràcies per rebre'm. Som en Toni Vidal, arquitecte: estic desenvolupant una tesi doctoral sobre el port de Maó, des d'una lectura integral, partint des de l'arquitectura.

Encantats de rebre't i col·laborar. Una precisió, des de fa un any, i després d'una vintena, ja no som el president, si no el vicepresident.

Segur que em pot ajudar moltíssim. Li llenço la primera pregunta, que neix de la pura intuïció. Abans, bona part de l'activitat productiva del port girava al voltant de la pesca, entre d'altres? Ara és una activitat residual, anecdòtica, en vista de la superfície destinada?

Absolutament. De cada vegada, és un activitat més residual.

En quin moment passa a ser una activitat residual?

No et sabria dir amb exactitud... Jo he estat Patró Major 45 anys. Quan vaig entrar com a President de la Confraria, l'any 1997, érem 140 socis; 74 barques d'arts menors; i 6 "barques del bou", és a dir, d'arrossegament.

Pensa que no és només el port de Maó, si no que inclou tot el terme municipal (Canutells, Sa Mesquida, Es Grau) i també Es Castell. És a dir, des de Cala Tomàs fins a Favàritx. Perquè a Menorca hi ha 3 confraries: Maó, Fomells i Ciutadella.

Quines són les causes del descens de l'activitat pesquera? Les condicions econòmiques i de treball? Manca de continuïtat familiar en l'ofici? Accés al ràpid transport amb peix importat?

Efectivament, l'activitat ha anat minvant amb els anys, bàsicament perquè no hi ha hagut relleu generacional.

Per què?

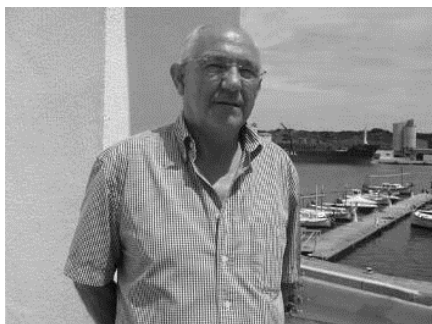
Perquè hi ha moltes traves administratives per a accedir al títol de pescador: has de fer un curs sanitari. I és una paradoxa, perquè noltros som un col·lectiu que es nodreix de gent que no estudia. Per triar peix dalt de sa coberta no fa falta estudiar! I els cursos s'han de pagar! Açò retura la gent... la fa enrere, quan els hi diem el que han de fer per ser pescadors...

Li afecta la reforma dels molls de 1990?

Absolutament, perquè és un model de negoci, per al Port! No és un model d'oci, ni res per la societat, és només un model de negoci! Un model de negoci al que el nou port de Ciutadella, l'ha mort; l'ha mort la millonada d'aquest nou port a 45 km, només.

Quin és el "mercat" per al peix del Port de Maó? Mercat Peixeteria Maó o Menorca / Venda directa a restaurants locals / Exportació?

La intenció va ser muntar una botiga associada, i dóna èxit. És pels majoristes, i pel públic en general. Avui dia no hi ha un model de venda familiar al Mercat del Peix. I no hi ha subhasta, els preus estan estipulats, estiu - hivern.



Ara noltros tenim un lloc de venda al Mercat del Peix de Maó, amb una empleada; i un lloc de venda a la Cooperativa San Crispín, d'Alaior.

Té futur l'activitat de la pesca al port de Maó, amb el llindar poblacional de Menorca i la globalització, facilitat d'importar peix?

És clar que té futur! Serveix per cuidar la mar, i per mantenir el lloc de feina dels pescadors que hi ha avui.

Quin tipus de pesca treballen els pescadors del port de Maó? Quantes barques del bou?

Ara som 56 pescadors. El nostre objectiu és mantenir-los, i incorporar-ne un parell. De barques del bou en queden 3, i sembla que es mantindran, perquè tenen relleu generacional

Estan d'acord amb la recuperació de la pesca recreativa al port de Maó? Què els hi sembla que tot sigui declarat Zona 1?

Hi hauria d'haver Zona 2, a qualque zona. Als anys 90 el port es va convertir en un negoci, i es va treure tot el que molestava. Ara tot és negoci: el port, Autoritat Portuària de Balears, té 22 Milions d'Euros de benefici.

Quina relació tenen amb APB? Se senten escoltats?

Autoritat Portuària va haver de canviar l'anterior president, n'Urrutia, que no funcionava, per n'Alberto Pons. Però aquest, en el temps que hi va ser, tot i que va millorar molt el tarannà, no va tenir temps de fer gaires canvis. El canvi gros ha vingut amb en Joan Gual, que ens escolta molt més.

Però el problema gros no és APB...

Ah no...? I quin és?

El problema són les nàutiques, que "volen duros a quatre pessetes". Varar una barca del bou a Alcúdia costava 1.500 €, mentre que a Maó, quan hi havia Travelift, valia 4.000 €! Se n'aprofiten!

Algunes nàutiques tenen seny, com en Benito Reynés; però les altres - no diré noms - o no han tingut Nord mai, o són uns autèntics lleons...

Què en pensa de la polèmica que hi va haver amb el dragat? Els afecta, a vostès?

Mira, l'any 2009 vam fer un plec d'al·legacions per les muscleres de S'Altra Banda, que estan concessionades a socis de la Confraria. El dragat podia afectar a les muscleres, en remoure el plom. La confraria va ser l'única institució de Menorca que va fer al·legacions

El que sí és un desastre és el desguàs de Milà, que té un registre aquí mateix, al port.

També tenim altres problemes importants, com les costes. Sembla mentida que estiguin com estan. Autoritat Portuària no hi fa res, perquè diu que no és seu; ho té tot aclarit, encara que jo crec que s'equivoquen. Al darrer consell municipal de port, vaig denunciar davant tothom -hi havia en Vilardell, sa batlessa, na Conxa Juanola i tothom...- que, envers de "megainfraestructures", hem de fer net les costes. Mare meva, quina imatge donam!

També el Cós Nou, una llàstima, l'han "esborrat"...

Creuen que el Port de Maó té marge, avui dia, per a ser un port productiu més enllà de les activitats recreatives? Per exemple, aprofitant millor l'escar?

Ben portat, sí. A l'escar hi podria haver 50 llocs de feina, si estés ben portat. O a la Base, quan abans eren 700, i ara són 27! El nou comandant de la Base, que tot just fa 3 setmanes que hi és, troba que és un centre amb potencial. Es podrien fer moltes coses interessants, a la Base Naval.

Des de la seva posició, coincideixen amb el sentir general de la societat menorquina de que el Port de Maó està en "decadència"?

Clarament. El port, sobre tot, està en decadència des de que es construeix el port exterior de Ciutadella. I també des d'abans, amb l'abandonament de tot el patrimoni d'origen militar.

Està ple de solars abandonats. A finals dels anys vuitanta ja anàvem a menys, ja es veia venir aquesta decadència. Hi havia molts bars als que anaven els pescadors... La "puntilla" va ser Ciutadella.

Jo dic, en broma, que ara "sort en tenim de la gent que té colesterol"... perquè si no, al port no davallaria ningú.

Davant la realitat del port de Ciutadella, a vegades es parla d'una possible gestió compartida... com ho veuria?

Una gestió compartida de Maó amb Ciutadella? Impossible. A Ciutadella són ciutadellencs. D'altra banda, són més actius... els maonesos no sabem el que tenim. Per exemple, rallant de les costes, que abans comentàvem, demana-li a un maonès que t'enumeri totes ses costes que davallen al port... no t'ho sabrà dir, i n'hi ha un munt!

Jo te les diré: La Costa des Coll des Vent; la de Ses Piques; la de s'Hort des Frares; la Costa des Muret; la Costa des General; la Costa de Ses Voltes; la Costa de la Miranda; la Costa de la Minerva; la Costa den Reynés; les Escales del 225; les Escales del Port Mahon, de l'hotel; la

Costa de Corea; la Costa de Cala Figuera; les dues Escales del Fonduco... més tot lo des Castell!

Viuen vostès encara a les Cases de Pescadors del C. del Carme del projecte Claret?

Els socis actuals ja no hi viuen a les cases de Pescadors del carrer del Carme. El darrer va ser en Tóbal Mus.

Moltes gràcies, Pito. M'ha encantat, i m'ha estat de gran ajuda el seu testimoni.

JOAN GUAL DE TORRELLA

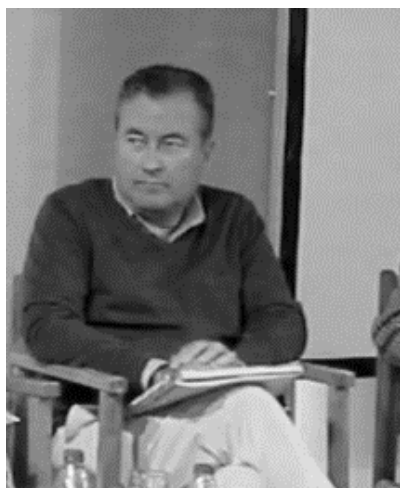
President d'Autoritat Portuària de Balears 2015- Maó, 14 de Desembre de 2016

Bon dia, Sr. Gual. Som en Toni Vidal, arquitecte; estic realitzant una tesi doctoral sobre el port de Maó des de l'arquitectura. Recordarà que ens vam conèixer aquest mes de Maig, quan el vam convidar a les VI Jornades d'Arquitectura i Urbanisme de la Mola, "Reocupar el port". Moltes gràcies pel seu temps, i per rebre'm.

Encantat d'atendre't. Autoritat Portuària principalment hi és per servir a tothom que ho demani o ho necessiti.

El passat juliol es va presentar el Pla d'Acció per al Port de Maó, rebatejant el "Pla Estratègic" llançat pel Cercle d'Economia de Menorca. Més enllà de les 40 accions anunciades, contempla APB una ESTRATÈGIA per al Port de Maó? Quin port es preveu per als propers 20-30 anys?

El Pla d'Acció és un instrument d'acció immediata per al port en un horitzó de 30 anys. Quin és? El port és una realitat canviant. Apostem per 3 línies d'activitat:



1_Trànsit de mercaderies: El port de Ciutadella està xapant el trànsit. Però no podem renunciar a ser un port de mercaderies. Per això, hem de tenir les mateixes condicions que l'Administració Autonòmica. Hi ha el tema del "dumping", no podem tenir una competència deslleial.

2_Creuers: El port de Maó és un destí ideal per als creuers. Maó té el seu lloc en aquest mercat; el seu és la "petita i mitjana eslora", associat a un poder adquisitiu més alt. Com més petits siguin els creuers, millor. Aquesta opció veiem que té una bona receptivitat empresarial i en l'administració. A tot això va associat la idea de fer les escales mecàniques, primer, i l'ascensor, després.

3_Nàutica recreativa. És una component ideal del port. L'hem de convertir en una oferta internacional, no només local i nacional. És una activitat nàutica i turística. Per desenvolupar l'activitat són bàsiques la ubicació i les condicions de servei: hi ha d'haver zona d'amarrament i zona industrial

Preveu realment APB una gestió compartida dels Ports de Maó i Ciutadella? Es pot salvar fàcilment la legalitat vigent?

És difícil, perquè requereix canvis legals i voluntat política...

Què hi ha de la gestió compartida Port de Maó – Aeroport?

L'Aeroport de Menorca és un dels ports amb més densitat de trànsit. Ho tenim en ment per treballar-ho, vindrà després, més endavant...

El trànsit de mercaderies, passatgers i creuers, en la sèrie dels darrers 20 anys (1995-2015) s'ha mantingut a Maó en lleuger descens, gairebé estable, respecte fluctuacions alcistes de Palma i Eivissa. En funció del llindar poblacional de Menorca i competència del Port

de Ciutadella, té futur el Port de Maó més enllà de la nàutica recreativa?

La pesca té una presència constant, vegetativa... És un sector subsidiat. Té una importància relativa; això fa que no hi hagi planificacions estratègiques. Només mantenir l'activitat perquè no desapareixi...

Coincideix en qualificar d'injusta la valoració ciutadana de la gestió d'APB al Port Maó en els darrers anys, donat el model legal que implanta la Llei de Ports 27/1992?

Sí, perquè el port està al servei dels ciutadans...

APB gestiona l'àmbit delimitat pel PUEP / DEUP. Com valora aquesta delimitació, aquest model? Contempla que el port pugui ser entès de manera diferents segons diferents LÍMITS que es puguin plantejar?

Com sou els arquitectes! Sempre amb lo mateix... [riu] Què vol dir això?! Mira, no tindria sentit un port que no estés vinculat a un territori. Com et deia abans, el port està al servei del territori on es troba. I el port no imposa un model econòmic. És el territori el que defineix, ho ha de definir, l'estructura econòmica. El port està al servei; és una infraestructura.

Vist el llindar poblacional de Menorca, insularitat i globalització, contempla el Port de Maó com a territori productiu amb noves indústries, o reformulant-les?

A veure, hi ha drassanes. Però a la vegada hi ha concentració global d'activitats. A Mallorca, en canvi, no va passar, allà "venen serveis públics". Què interessa? Que la gent descarregui ràpid, que el passatger trobi taxi... Hi ha una altíssima demanda d'activitat recreativa. I l'Autoritat Portuària, l'únic que fa és acompanyar.

A Maó, per exemple, hi havia un caos amb el tema de l'escar. Què hem fet noltros? "Imposar l'escar"! És a dir, "despotisme il·lustrat", juntament amb polítiques "keynesianes". Així ja es va fer per al port de Palma, i va funcionar. A Maó farem una concessió.

L'Autoritat Portuària som un gestor amb capacitat financera; i tothom hi està convidat a participar. Els locals podran participar, i noltros els estiram, som una "locomotora pública".

Quina opinió li mereix el resultat del trasllat dels ferries al Cós Nou? Suposa una banalització turística en favor del creuer, el turisme de masses, mentre el ciutadà viatger perd el privilegi d'atracar a peu de ciutat? Quin futur li espera a la "Vella Terminal Nova"?

Crec que la nova terminal al Cós Nou és un èxit. I la vella, serveix per als creuers...

Però al Cós Nou es va fer una expropiació i una explanació que està buida...

Es va fer una previsió equivocada al Cós Nou. Menorca ha apostat per un model. Ara, el Cós Nou és un espai de reserva. Partint amb el model triat, Menorca té recorregut. Una cosa és desenvolupar-se, i l'altra, créixer.

Entén que moltes dinàmiques negatives del Port de Maó (Desús Patrimoni Històric / Problemes Penya-segat / Connexió Port-Ciutat) responen més a responsabilitats d'altres administracions? (Segons el plantejament subjacent Jornades La Mola, REOCUPAR EL PORT) Es possible el coneixement, educació i recerca / Indústries convencionals / Indústria hotelera al parc patrimonial en desús?

El port és un espai d'oportunitat, amb patrimoni en desús. Mira, jo conec el món hotelier, per l'experiència de mon

pare, que es dedicava a això. A Mallorca hem triat un model; en canvi, Menorca n'ha triat, de fa molts anys, un altre. Menorca ha passat de ser la 2a renda de Balears, a ser la 4a... No sé, l'Illa del Rei és el que ha der ser! En canvi, la Base Naval fa el seu paper...

Quina opinió li mereix una possible figura legal de gestió que aglutinés APB, Ajuntaments, etc, per superar la dicotomia port-ciutat?

Com sou els arquitectes! Sempre amb lo mateix... [riu] Jo som un gran defensor del model de les Autoritats Portuàries. Que es un model internacional: neix amb les Port Authorities anglosaxones... Millor si es té, però alhora, una certa autonomia, i una certa distància respecte els centres de decisió, com passa ara.

Coincidiria en afirmar que les AP's, segons el vigent model legal de gestió i autonomia financera (compte propi resultats), funciona més com un "Gestor de Sòl" que com un gestor d'infraestructura productiva?

Mira, a Espanya tenim 50 ports; però el cas de Balears no té res a veure. Si que hi ha gestió de sòl a Algeciras, Castelló o València, de sòl industrial, vull dir... Però o a Balears, que sempre els ports han estat a sota de les ciutats històriques. A Balears els ports han estat sempre l'esquena, un terreny inexistent, una claveguera...

En canvi, a les darreres dècades hi ha hagut un canvi sociològic: a partir de mitjans del segle XX, la mar agafa valor i comencem a mimar-lo, amb terrenys guanyats a la mar, espais i passejos marítims, alguns compartits, d'altres desafectats...

I és important que sàpigues que amb la gestió del domini públic portuari, és a dir, amb la gestió del sòl, es donen subsidis per a un munt de coses: mercaderies, creuers,

ferris. A Balears no tenim un model d'exploració immobiliària, amb el port.

Creu que la reforma dels molls dels anys 90 suposa un canvi en el model del port, abocant-lo cap a un model d'oci neo-liberal, i enfosa el port obrer, industrial, productiu, eminentment infraestructural? Apareixen bars, restaurants, pubs...

No... el port no té un model "immobiliari" de negoci...

Moltíssimes gràcies, Sr. Gual. La seva aportació ha estat valuosíssima...

EMILI DE BALANZÓ

Gerent de Foment del Turisme 1968-2008 circa. Maó, 14 de Febrer de 2017

Bon dia, Emili. Moltes gràcies per rebre'm. Fa un parell d'anys que estic desenvolupant una tesi doctoral sobre el paisatge del port de Maó. Un dels episodis que m'interessa abordar és el de l'aparició dels hotels, als anys cinquanta i seixanta. Però casi no he trobat fonts; tu que vas ser tants anys a Foment del Turisme, què me'n pots explicar?

Bon dia Toni. T'explicaré el que record. Al principi eren iniciatives particulars, no planificades. Algunes honestes, d'altres no tant...

Com entres a Foment del Turisme?

Jo vaig venir per a assessorar en Gabino Sintès, que volia fer un Club Nàutic a S'Algar. I al cap d'un temps em van proposar la gerència de Foment del Turisme. Jo vaig deixar

la productora cinematogràfica de Barcelona, per un contracte de feina d'1 any com a gerent...

En aquell temps ni hi havia estructura ni estratègia. Quan jo vaig arribar, tot això del turisme era una cosa gairebé romàntica...

Com va començar, el turisme, al port?

A veure. Qui hi ha darrera de l'Hotel Port Mahon? Hi havia una figura clau, en Joan Victory Manella, que va ser Alcalde l'any 1947, Diputat a Corts, i President de Foment del Turisme. També hi havia el Dr. Rubió, i un parell de famílies més, "Mestre Perico", Llorenç Pons, l'advocat Miquel Coll Carreras, president de Foment més tard...

La idea era fer un hotel dirigit exclusivament al mercat britànic. No volien fer-se rics. Era una estructura sense ànim empresarial.

Abans hi havia hotels interiors: el Bustamante, a la plaça del Príncep; la Pensió Central, on és ara la Banca March, a S'Arravaleta; l'Hotel Sevilla (den Borràs, a Sa Costa de Sa Plaça).

Els terrenys eren den Roselló, regidor del mateix Ajuntament que urbanitza. Participa a les societats i fa la urbanització pels seus amics (Mir, Montañés, Victory Manella, Almirall...)

Aconseguen que Horizon Holidays faci vols directes a Menorca. Ells mateixos després faran l'Hotel Carlos III i l'Agamenón, tot dos amb en Mateu Seguí d'arquitecte i Mestre Perico de constructor.

Després decideixen fer un hotel de platja, a Sant Tomás, també encarregat a en Mateu Seguí. El primer de platja, de fet, havia estat l'Hotel Xuroy, a Alcaufar, den Paco Parpal.



L'Hostal Almirante el va fer n'Arturo Estrada, Director General de Club de Vacaciones, un majorista, en societat amb en Leo Salazar, Director Comerical d'Spantax, una companyia de vols chàrter. Van arribar a un acord amb la família propietària, i van transformar la casa en un hotel. També tenien un soci local, en Francisco Pons Montanari, de Sant Lluís. La filla d'Arturo Estrada, Aurora Estrada, va obrir Viajes Universal.

Després, la família Barceló copia el model i fa l'Hotel Hamilton. Cap a 1970 hi havia unes 11.000 places hoteleres, perquè van seguir fent hotels petits, de 70 ó 75 places.

Per què es va aturar la construcció d'hotels al port?

D'una banda, perquè comencen les urbanitzacions de costa: la gent vol platja, i el port no en té.

Moltes gràcies, Emili. M'has ajudat, en sabia molt poca cosa dels incis del turisme a Maó.



JOSEP BORRÀS

Co-Propietari de l'Hotel Restaurant Rocamar, Maó, 24 de Maig de de 2017

Bon dia, Josep. Moltes gràcies per rebre'm. Fa uns anys que estic desenvolupant una tesi doctoral sobre el paisatge del port de Maó. M'interessa molt conèixer com va sorgir i es va consolidar el restaurant i hotel Rocamar, la clau del seu èxit, i perquè va acabar tancant. Què me'n pot dir?

Bon dia Toni. Encantat d'explicar-te la nostra experiència. La nostra història familiar, dedicats a l'hosteleria, comença com a conserges del Dinaret, i després a Sa Lliga.

Després, des de 1942 teníem l'Hotel Sevilla, on va ser tota la vida Can Parpal, i ara l'ocupa l'Stradivarius. L'antic propietari, català, li ven a mon pare, Damià Borràs. Poc després, en Toni Parpal - pare de Manolo Parpal- ens va cedir, durant dos estius, la gestió de l'Hotel Xuroy d'Alcalfar, el primer hotel de platja de l'illa. Al principi era un restaurant, només; va ser el meu pare qui va ampliar un segon pis, i el converteix en un hotel.

L'any 1948 - ó 1949 - compra el Rocamar a n'Andreu, on hi havia l'antic merendero Las Chumberas. Al principi era només un bar-restaurant, que s'obria únicament a l'estiu.

Després el vam començar a ampliar per fer-hi habitacions, i que hi poguéssim dormir la gent. El cap de setmana fèiem bigues per anar engrandint el Rocamar. Per cert, va ser n'Andreu qui li va posar el nom de Rocamar.

Les primeres habitacions eren damunt de la cotxeria, amb escala exterior. Al principi en teníem tres o quatre. El menjador era al primer pis, i a la planta baixa, el vestíbul i la cuina. És probable que l'any 1952 ja s'haguessin consolidat totes les habitacions de les que disposàvem, abans de l'ampliació de 1961 de Pedro L. Mercadal.

"Grandi viatgi" era una agència italiana, associada a "Viajes Universal" d'Arturo Estrada, que et garantia l'ocupació de l'hotel: al principi, el turisme funcionava amb el sistema de "llits garantits".

Hi havia un bus, que conduïa en Pere Melis, que circumval·lava Maó, i arribava al Fonduco. Fins que em vaig jubilar, l'any 1996, funcionava molt bé com a hotel i com a restaurant. Era un hotel rústic i senzill. Però l'omplíem. Venien catalans, madrilenys, bascos, als que els hi estava molt bé un lloc coster... pel lloc, i per la cuina que oferíem.

Venien estrangers molt pintorescos. N'Eugel, que treballava per a l'Audi alemanya; Marshan, britànic; Dino Bataglia, enginyer de l'Alfa Romeo; Jim Maps, antiquari... venien cada any, repetien. Era una època en que al Fonduco hi ha molta activitat turística; es llogaven barques, per exemple.

[...] Un exiliat republicà a Burdeos, de nom Vidal, venia a estiuejar al Rocamar. Després de 7 ó 8 anys, com que era empresari a França de transports i hi havia fet doblers, decideix seguir el nostre exemple i crear el Miramar. En Pepe Morlà -José Morlà Casado, als documents de projecte- li va fer al principi de gerent; i els primers dos anys ho vam dur noltros mateixos, els Borrás, per fer-li una espècie de favor. Després el van dur uns catalans... però mai va funcionar, el Miramar.

Acabades les ampliacions, a mitjans dels seixanta, es va constituir una societat anònima entre tots els germans, fills del fundador, el meu pare Damià Borrás.

Un dels problemes del Fonduco van ser les primeres lleis de turisme, que obligaven a tenir aparcaments, i una dimensió mínima d'habitacions. També hi havia altres problemes, com l'aigua o el clavegueram: Hi havia tres pous d'aigua salada, i un dipòsit de 8 o 9 tones al terrat, per aigua dolça, amb botes... representaven un "gasto" gros...

Anant prou bé, com arriba al seu final, i s'acaba tancant?

Quan es comenta la possibilitat de jubilar-me, el 1996, el meu germà Toni compra el negoci als germans, però l'edifici continua essent de la societat. A en Toni el negoci no li va anar bé, i ven l'edifici a un grup format per els germans Sintes Coll, de S'Estaló; en Salvat de l'editorial de llibres, i en Guillermo -Tito- Montañés.

Amb l'edifici comprat se n'adonen de la Llei de Turisme, que obliga a disposar d'aparcament: davant això, el pretendran fer a sobre del penyal, a Repòs del Rei. La societat den Sintes Coll, Salvat i Montañés ho ven, després, en no ensortir-se amb el tema dels permisos per a l'aparcament i el Pla General des Castell, etc.

El Miramar va acabar tancant una mica abans que el nostre, el Rocamar. Un d'aquests altres problemes per als hotels va ser que aquelles primeres lleis de turisme, al marge de la qüestió de l'aparcament, exigia una dimensió mínima per a les habitacions, que no complíem...

Moltíssimes gràcies, Josep. Un plaer de conversa.

ÀGUEDA REYNÉS, SALVADOR BOTELLA I SIMÓN GORNÉS Batllesa i Regidors de l'Equip de Govern Municipal de Maó 2011-2015. Maó, 17 de Febrer de 2014

Sra. Reynés; Srs. Botella i Gornés, moltes gràcies per rebre'm. He començat la meva tesi doctoral sobre el paisatge i l'arquitectura del port de Maó, per fer-ne una anàlisi transversal. En primer lloc, quina diagnosi, en termes generals, fan de la situació actual del port?

Encantats d'atendre't. Respecte a aquesta primera pregunta, considerem que a dia d'avui el port continua essent la gran assignatura pendent. I, la vegada, la gran oportunitat. Hem deixat morir el port massa temps.

Fins a quin punt creuen que la crisi ha tingut influència en aquesta dinàmica?

És difícil de dir... El centre de Maó ja té una altra dinàmica, però no així el port, que ha caigut en una dinàmica decadent.



Quina relació tenen amb Autoritat Portuària?

Hem tingut la mala sort dels dos primers anys, amb la presidència anterior d'APB; per sort, ara acaba de canviar, i sembla que la dinàmica serà diferent.

Amb el port no tenim competència, com saps. Però tenim la pressió ciutadana; la gent acudeix a l'Ajuntament quan té qualsevol qüestió a resoldre amb el port. Passava el mateix en l'anterior govern socialista, de Vicenç Tur.

Hi ha moltes contradiccions entre els interessos i demandes dels restauradors i bars, i els de les nàutiques o, fins i tot, de l'Ajuntament.

Tenen alguna estratègia per promoure, des de l'Ajuntament?

Tenim masses possibilitats: port industrial, port comercial, port nàutic, port cultural...

En qualsevol cas tenim una premissa: No perdre llàmina d'aigua. Si una infraestructura en necessita, s'ha de compensar. La fesomia del port és un valor.

Quin seria el seu pla d'actuacions concret?

La primera, consolidar el desembarcament a peu de ciutat, privilegi que no s'ha de perdre. Així, volem que es retalli el taló del moll de ponent, que dificulta l'arribada de creuers de major eslora.

També volem demanar que es retallin els pantalans de la Base Naval, i volem afavorir les labors del dragatge, perquè es desenvolupi en les millor condicions.

Estem treballant també en el projecte de les Escales Mecàniques al Parc Rochina, adossades a les escales existents.

Volem fomentar la construcció de dos ascensors més: - Un als voltants de la Sirenita, al 225; L'altre, a prop de l'Akelarre, a la Costa des General.

Volem fomentar iniciatives privades que vagin lligades a bosses d'aparcament en superfície, i en connexió amb l'ascensor. En aquest sentit, tenim un projecte de l'empresa Antonio Gomila S.A. on era la consignatària de la Miranda, després Nau SEAT.

Entenem que la iniciativa privada és fonamental per a impulsar l'ocupació i l'economia, per arribar on no li és possible a l'Ajuntament.

També tenim el projecte municipal de posar en marxa, després de 25 anys, la Unitat d'Actuació de Sa Colàrsega. D'altra banda, la recuperació i reaprofitament per a la ciutadania de la Base Naval l'entendem fonamental.

A quin sectors productius veuen orientat el port, en el futur? Hi veuen possible l'activitat hotelera? I la industrial?

Veiem perfectament compatible l'explotació hotelera i paisatgística del port, per exemple.

En canvi, no veiem amb bons ulls un retorn de l'activitat industrial, de determinades activitats "brutes", encara que etenem que la seva mixtificació port ser dinàmica i enriquidora.

Clarament, anem cap a un port d'oci i recreatiu, més encara després de la construcció del dic de Son Blanc, del port exterior de Ciutadella. La ciutadania no percebria com a admissible, en el nostre context, situacions que, fa quaranta o cinquanta anys, o ara en altres països, com l'Europa de l'Est, s'enetenen com normals.

D'altra banda, hem tingut alguna proposta de convertir parts del port, sempre d'acord amb una delimitació, en un port franc, industrial. Com a "zona franca" vinculada al polígon industrial; i, per tant, en relació al que tu comentes, amb un paisatge industrial. Però ho vam desestimar, ja que creiem que la ciutadania no ho entendria. No és el que la gent reclama i espera del port de Maó.

Com veurien la creació d'un consorci del port, que aglutinés en co-gestió, i finançament, APB i l'Ajuntament?

No ho veiem bé, perquè va en contra del nostre principi d'aprimar l'Administració. Els consorcis necessiten finançament, i normalment són un gran dispendi que fa encara més farragosa, i entorpeix més, la gestió d'un territori.

En aquest sentit tenim l'experiència del Consorci del Penya-segat, que està paralizat (Aj. Maó, CIME i Govern Balear). Som totalment contraris. A més, després de diverses reunions amb la DG de Puertos a Madrid, t'expliquen algunes realitats sobre els ports d'interès general... I veus que fan una bona gestió; i surts la mar de content!

Creiem que amb el nou tarannà d'APB, amb Alberto Pons, no fa falta la creació d'un consorci. Ara bé, és cert que aniria bé que la coordinació port-ciutat no depengués de la millor o pitjor disposició dle director de torn d'APB.

Perfecte. Molt agraït per facilitar-me la seva opinió sobre totes aquestes qüestions.

MIGUEL BARCA

Arquitecte. Maó, 14 de Juny de 2016

Y... entonces, tu... ¿estás haciendo la tesis doctoral...?

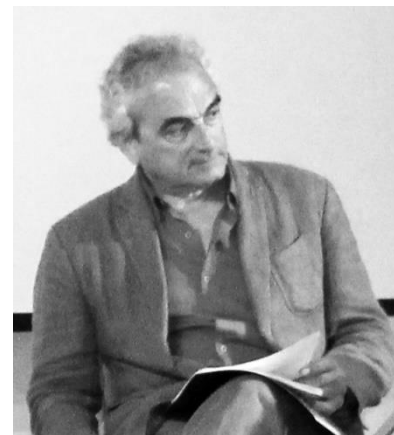
Muchas gracias por recibirme, Miguel. Sí... las VI Jornadas d'Arquitectura i Urbanisme de la Mola dedicadas al puerto, a la que te invitamos y en las que participaste, surgen de la confluencia del interés del Colegio de Arquitectos en hablar del patrimonio del puerto, y del hecho que yo esté haciendo la tesis...

Bueno. Al menos parece que ahora la cuestión coge interés, tras mucho tiempo de dejadez. Claro que, pese a su decadencia, nunca, incluso ahora, ha dejado de ser lo que era: un parque público, una plaza, el lugar de referencia; la plaza a la que bajaba todo el mundo para hacer de todo: bañarse, comer, pasar el rato, coger la barca... Una plaza dominada por tres puntos: la Isla del Rey, el Hotel del Almirante y el Golden Farm de Sant Antoni.

Hace 30 años parece que cogió un empujón en manos de la alcaldía, y desde entonces se ha vivido de esa inercia. ¿Está de acuerdo?

Ya, pero un empujón a veces sin la mejor dirección posible; no siempre acertado. Respecto de lo que ocurrió con la Isla del Rey, quizás la fórmula del "concurso de arquitectura" no era la mejor. La arquitectura, las soluciones concretas, son lo de menos. Lo importante es la viabilidad. Siempre digo que lo importante no son las respuestas, ¡sino las preguntas que uno se hace!

Xavier Monteys, director de nuestro grupo de investigación Habitar, en el Departamento de Proyectos de la UPC, siempre dice que una buena investigación sobre un lugar debería ejercer de "bases del concurso" que



podiera plantearse. No se si conseguiremos algo tan útil, pero al menos, en mi tesis, me interesa documentar todo lo que pueda sobre el puerto desde un punto de vista gráfico. Intentar hacer un análisis transversal sobre el puerto, en lo social, económico, desde la arquitectura como disciplina; y con sus herramientas. Básicamente, el dibujo...

No sé yo si lo que he hecho tiene algún interés...

Seguro... has participado en el Hotel Mirador, el nuevo edificio del Club Marítimo, entre muchos otros...

Veamos. El Club Marítimo de Mahón - CMM estaba en un estado ruinoso, y el club, con la necesidad de financiarse. García-Delgado vino a dar una charla, ¡y pidió que en una sala no se celebrara!

Entonces, ¿le encargó el CMM la nueva sede?

No. No es verdad que yo tuviera el encargo por ser el hermano del presidente de entonces, sino que fue al revés: Hacienda había sacado a concurso un nuevo casino en Menorca, el derecho a un nuevo casino.

Unos lo plantearon en la Isla del Rey -yo sabía que esa opción sería un fracaso-; otros, en Ciutadella. Y a mí se me ocurrió -para buscarme la vida, y un encargo- proponerlo en el Club Marítimo, concursando con la gente del Casino Barcelona, y con el propio Club.

Se sometió a votación la propuesta en la Junta de Socios del Club, y se aprobó por unanimidad: permitía que la gente del club dispusiera de un nuevo edificio pagado por el Casino; fue algo, por tanto, beneficioso para el club. Por tanto, la cosa vino de mí, y no al revés; y claro que yo, para acudir a alguien, acudí a mi hermano...

El Casino estaba en la planta segunda. El club, en la primera, con la parte izquierda libre de restaurante para bodas y bautizos. Y el bar del club, en la planta baja.

¿Incorporaba de entrada, el ascensor en el extremo del edificio?

El ascensor se añadió en un momento; y el segundo ascensor, el público, fue pagado por la propia Sociedad del Casino como compensación y cesión al municipio. Fue una exigencia del Ayuntamiento en la operación. Y tras 11 años, la gente del Casino, se fue.

¿Fue complicada, la obra?

A nivel de obra tuvimos el problema del acantilado. No sabíamos cómo hacerlo; los ingenieros de caminos no quisieron firmar el vial de servicio superior, que debía servir para continuar hasta los baños que entonces se proyectaban en Sa Punta. Fructuós Mañà, profesor de Construcción en la ETSAB, nos asesoró para encontrar la solución. Tengo algunas fotografías del proceso de obra, te las facilitaré.

Siempre has estado muy vinculado al puerto

Sí. Mi relación con el puerto viene de antiguo. Mi Proyecto de Final de Carrera estuvo centrado en el puerto: consistía en un club náutico en Cala Figuera. Además, tenía un primer plano general del puerto, indicando otros dos posibles focos de actuación. El documento es este...

Veo que, como hicieron los británicos, y también el PGQUM de 1987, dibujó el puerto al revés, con el Norte orientado hacia abajo...

Sí, era una manera de transmitir que la ciudad debe pensarse desde el puerto.

Además, como decíamos, ha proyectado el Hotel Mirador...

El Hotel Mirador fue una obra muy complicada. Uno de los primeros forjados reticulares de hormigón de la isla. Es un proyecto con una estructura complicada.

...También diversos bloques de apartamentos y varias obras de vivienda unifamiliar.

Sí, tuvimos la fortuna de poder trabajar en un bloque de apartamentos en Fontanillas; también en el conjunto de apartamentos y centro comercial de Cala Llonga.

Últimamente hemos podido trabajar en varias viviendas unifamiliares en S'Altra Banda. Incluso en mi caso personal, cuando abandoné mi propia vivienda rehabilitada en el centro de Mahón para trasladarnos cerca de Cala Rata.

Una de vuestras últimas obras sobre el puerto es la Casa Milà, que cierra lateralmente el Mirador de Sant Francesc.

Es en realidad un conjunto de viviendas. Fue una obra difícil de proyectar; especialmente por la formalización de la fachada sobre la cornisa. Por ello, cogí la barca, y me puse en medio del puerto, a dibujar apuntes de cómo podía resolverse la fachada sobre el acantilado. Hice un montón de pruebas, preocupado por cómo se resolverían los huecos de fachada, para generar las terrazas y, al mismo tiempo, conseguir una cierta planeidad de fachada.

Muchas trabajo sobre un mismo paisaje, Miguel. Muchas gracias por tu testimonio; será muy útil para la investigación.

ENRIC SERRA, LLUÍS VIVES, JORDI CARTAGENA **Arquitectes. Barcelona, 21 de Març de 2018**

Lluís, Enric, Jordi, bon dia. Moltes gràcies per rebre'm. Vosaltres va ser els co-redactors, juntament amb Amador Ferrer, Joaquim Sabaté i Isabel Castiñeira, del Pla General d'Ordenació de Maó aprovat l'any 1987. Un document que guarda una gran relació entre la ciutat i el port, i que ha estat molt determinant durant els 30 anys posteriors. Què me'n podeu dir?

Bon dia, és un plaer rebre't. Tot comença amb la petició de consell, per part de l'alcalde Borja Carreras, a Manuel de Solà-Morales, sobre com abordar el nou Pla General. Devia ser vers l'any 1983 o 1984. En Manuel va suggerir un equip que tingués dues sensibilitats: el de la figura dels arquitectes gestors, o "planners", com es defineix al món anglosaxó, que formarien Amador Ferrer, Joaquim Sabaté, Isabel Castiñeira i Miquel Corominas; i dels arquitectes urbanistes, que formaven nosaltres, Enric Serra i Lluís Vives. En Jordi Cartagena encara no estava incorporat, en aquell moment, a l'estudi.

Així, ens vam dividir la feina, més o menys: n'Amador Ferrer, en Miquel Corominas i n'Isabel Castiñeira van treballar l'àmbit de Territori; nosaltres, juntament amb en Quim Sabaté, vam treballar l'àmbit de la ciutat.

Es va fer un primer diagnòstic de "grans temes". Un d'ells era la circulació, que era espantosa; Maó no tenia "perifèric" o ronda. Una de les primeres batalles guanyades, de les que n'estem molt orgullosos, va ser que el Passeig de Ronda fos un "bulevard"; és a dir, una ronda el més a prop possible de la ciutat per evitar especular amb el territori. Teníem clar que no haviem d'anar més enllà del cementiri.



El planejament derivat el vam fer des de l'estudi; el possible creixement de la ciutat i la ronda es va concebre unitàriament.

La ronda es va concebre més recta que corba. La recta suggereix "més urbanitat". D'aquí la idea de que l'anomenéssim, pretesament, com a "Passeig de Circumval·lació".

L'ordenació de Malbúger formava part també de la vostra proposta del Pla General?

Sí. Amb Malbúger vam intentar aconseguir una concentració de l'edificabilitat, reconduint la proposta que pretenia desenvolupar el promotor de l'urbanització fins aleshores, molt més dispersa. Amb la proposta vam intentar aconseguir un 50% de ciutat-jardí, i un 50% de ciutat densificada. Tot plegat en una mena de "super illa" autònoma que pogués aconseguir una nova centralitat per a la ciutat. Com et dèiem, així vam aconseguir que amb Malbúger es generés més dispersió en el territori, fent una urbanització la meitat de gran.

Tomem al port. El vostre plànol general d'ordenació destaca, anys després, per haver-lo girat, amb el Nord cap a baix, el port de base i la ciutat a dalt, com feien els britànics. Suposo que va ser una decisió meditada...

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'.

Què més recordeu, de la vostra participació en el pla?

Vam identificar diversos àmbits d'oportunitat:

- Els darreres de la ciutat i la ronda. Acabar la ciutat. Volíem que hi hagués forma urbana darrera l'instrument de gestió del port.

- Fer la ronda més a prop, com dèiem. Fent-la el més urbana possible.

- Preservació de les sínies amb petites operacions. Valoràvem la Sínia Costabella, la Sínia des Cuc o la Sínia Costabella, i que aquestes no fossin un tap. En el cas del Freginal, l'enteníem com un parc urbà emmig de la capil·laritat urbana.

- Recuperar els projectes previs: El Passeig de Cornisa, amb el projecte d'MBM; l'Estudi de Detall del Port d'Hivernada.

- La relació port-ciutat mitjançant les costes. Vam identificar la virtut de la costa de Ses Voltes, de Josep Claret, i que les costes tenien una capacitat limitada, alhora de pujar i baixar. En aquest sentit, després del PGOUM vam treballar en la reurbanització de les Costes de la Miranda i des General, projectes on ja hi va treballar en Jordi Cartagena.

- Sa Colàrsega i S'Altra Banda. Això era una decisió ferma de l'alcaldia. En Borja Carreras entenia que el port de Maó necessitava un port d'hivern a Sa Colàrsega. S'havia de fer allà, perquè a Es Castell estaria massa exposat.

- S'Altra Banda, un nucli que està molt bé. En canvi, el pitjor del port és la Urbanització Cala Llonga, que és com un càncer. Allà vam arribar tard, la urbanització ja estava feta. Només vam poder intervenir per limitar l'edificació.

Quantes coses... Amb què us quedeu?

Amb tres coses: La ronda; la Urbanització de Malbúger - més o menys-; i la intervenció a les costes de la Miranda i des General.

També va projectar un petit edifici a la Miranda, que no es va arribar a construir...

Sí, el restaurant, sota la plaça i mirant el mar, aprofitant el desnivell cap al primer tram de la costa. Aquesta va ser una intuïció personal de Borja Carreras; considerava que en aquell punt hi mancava activitat... Per a concebre el projecte ens vam inspirar en el treball de Isamu Noguchi, qui havia estat paisatgista de Louis I. Kahn. En Jordi hi va fer una gran feina. Es tractava d'aprofitar el buit de la plaça per a una activitat potent; en aquest cas, un restaurant, a explotar via concessió.

No es va acabar construint, però...

No. 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...

Trobo que es van fer moltes coses amb aquell document, i en poc temps.

Sí, totalment d'acord. Es va aprovar tot molt ràpidament. A l'Ajuntament hi havia molta determinació, amb en Borja Carreras com a alcalde, i en Toni Ferrer com a Regidor d'Urbanisme.

Un relat en bona part desconegut, que podem recuperar. Moltes gràcies per compartir-lo, i pel vostre temps.

HÉCTOR PONS

**Alcalde de Maó 2019-. Regidor de Port des de 2017.
Barcelona-Maó, 14 de Maig de 2019. Entrevista telefònica**

Bon dia, Héctor. El trucava per fer-li una consulta molt concreta en relació a la tesi doctoral sobre el port de Maó que estic finalitzant. Voldria conèixer amb una mica de detall quina és la fórmula final de participació d'APB en el recent acord -protocol- per consolidar un tram del penya-segat.

Bon dia. Encantat d'atendre't. Respecte el Consorci del Penya-segat, a l'inci del mandat vam plantejar al Govern la possible dissolució perquè, inicialment, el deute que tenia el Consorci estava adscrit a l'Ajuntament. Aquell deute del Consorci no estava permetent que hi hagués inversió directa en el penya-segat. Així, vam plantejar que si el Govern es comprometia a fer un conveni a anys vista que comprometés inversió, i que per tant pogués anar destinat no a pagar deute, si no a consolidar penya-segat, nosaltres estàvem plantejats a no fer la dissolució.

Però va passar que el Govern només estava disposat a fer un conveni a quatre anys. Així, vam prémer per evitar la dissolució. A partir d'aquell moment vam estudiar totes les opcions que hi havia; A través d'APB, amb en Joan Gual, i amb el Govern Balear, amb en Marc Pons, vam arribar a aquesta possibilitat, i també parlant amb Puertos del Estado, una vegada que va canviar el Govern de Madrid. Y Puertos del Estado va donar indicacions per fer aquesta inversió de 3.5 Milions a la que correspon el protocol, però, sense entrar a formar part del consorci.

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 Maó, 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, per fer-hi una actuació concreta com és la de la zona de la Costa des Muret.

Per tant, entenc així que el Consorci del Penya-Segat, d'acord amb aquesta estructura, no està finalment i legalment dissolt -com anunciava la premsa l'octubre de 2017- i que l'any passat, fins i tot, va escometre algunes actuacions...

Mirant aquesta notícia apareguda al Diari Menorca d'Octubre de 2017, que comentes, és cert que l'Ajuntament ha anat afrontant en solitari algunes inversions. La més gran, que il·lustra la pàgina de la notícia del diari -a la vessant de ponent de Rochina- la vam fer amb fons de romanents, que va ser quan el Govern del PP de Madrid ens va autoritzar a emprar els romanents d'inversions d'anys anteriors per a inversions, enlloc d'obligar a pagar deute, que és el que havia obligat l'administració Montoro en anys anteriors. Van permetre les inversions financerament sostenibles i vam invertir aquests més de 700.000 € que, una vegada licitats, van ser uns 560.000 €, aproximadament.

Perfecte, està clar l'escenari a dia d'avui. Llavors, la següent pregunta és: El protocol (i posterior Conveni, passades les eleccions) preveu també una cessió demanial i temporal de la zona del penya-segat on APB col·laborarà, com han fet en el cas del nou ascensor?

En principi, no preveiem cessió demanial perquè la diferència amb el cas de l'ascensor és que allà el promotor de l'obra, que licita i dirigeix l'obra, és Autoritat Portuària. I, en el cas del penya-segat -tot i que encara no està acabat de parlar- entenc que seran o bé el Consorci o bé l'Ajuntament [els promotors]. Per tant si l'Ajuntament actua damunt del penyal, com és sòl urbà, no fa falta.

Moltes gràcies, sr. Pons, per una explicació tan acurada i detallada de tot el que li demanava.

ARXIU CONSULTATS

Arxiu Biblioteca Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona – ETSAB

Arxiu Biblioteca Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès – ETSAV

Arxiu Comandancia Naval de Mahón

Arxiu Digital Museu de Menorca

Arxiu d'Imatge i So de Menorca

Arxiu Històric d'Autoritat Portuària de Balears - Menorca

Arxiu Històric COAC – Fons Cantallops Valeri, arq

Arxiu Històric COAC – Fons Alfonso Milá

Arxiu Històric COAIB – Menorca

Arxiu Històric GESA – Endesa - Balears

Arxiu Històric de Maó - AHM

Arxiu Històric de la Universitat de Maó - AHUM

Arxiu de l'Institut Balear de la Salut - Menorca - AH llsalut

Arxiu Municipal des Castell - AHC

Arxiu Municipal de Maó - AMM

Arxiu del Museu Militar de Menorca - AMMM

Arxiu Simón Abellán, arq

Arxiu Jesús Cardona, arq

Arxiu Guillem Carreras, arq

Arxiu Nicolás Faedo, arq

Arxiu José Ferragut Pou, arq

Arxiu Lis Figueras i Toni Vidal, arqs

Arxiu Elsa Florit, arq

Arxiu Joan J. Gomila i Domingo Enrich, arqs

Arxiu Aquiles González, arq

Arxiu José Jordá, arq

Arxiu Vicenç Jordi, arq

Arxiu Lluís Jordi, arq

Arxiu Mazo – Espiau, arqs

Arxiu Pedro Luis Mercadal, arq

Arxiu Gabriel Montañés, arq

Arxiu Josep Montoya, arq

Arxiu Serra-Vives-Cartagena, arqs

Arxiu Llorenç Seguí, arq

Arxiu Enric Sòria, arq

Arxiu Enric Taltavull, arq
Arxiu Miguel Timoner, arq
Arxiu Jaume Villalonga, arq
Arxiu Joan Enric Vilardell, arq
Biblioteca Digital Hispánica
Biblioteca Virtual de Defensa
Biblioteca Virtual de Prensa
Arxiu Amics de l'Ílla de l'Hospital
Arxiu Família Barber
Arxiu Família Borrás
Arxiu Benjamí Carreras Font
Arxiu Margarita Caules
Arxiu Albert Martínez
Arxiu Família Delás – De Vigo
Arxiu Miquel Huguet Casalí
Arxiu Família Garcia - Roca
Arxiu Família Lafuente
Arxiu Tòfol Mus
Arxiu Lluçia Pons
Arxiu Família Tutzó Gomila

BIBLIOGRAFIA

- Acosta, Leopoldo. 1917. *Continuación de la reforma sanitaria en España: el Lazareto de Mahón en 1917*.
- Alemany, Joan. 2016. *Los grandes puertos de Las Baleares En El Siglo XXI: Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa, La Savina*. Edited by Autoritat Portuària de Balears. Lunwerg.
- Alemany, Joan. n.d. "Amics de La Mar i La Solana." *Menorca. Diario Insular*, Edició del 12 de Febrer de 2015.
- Alemany, Joan; Brutomesso, Rinio; Vidal Hernández, Josep Miquel. 2003. *El Port de Maó. III Curs Internacional de Ports Històrics*. Edited by Institut Menorquí d'Estudis. International Centre Cities on Water. Maó: Ambit.
- Alemany, Joan; Marí, Sergi. *El turisme de creuers al port de Maó*. 2006. Maó: Ed. Institut Menorquí d'Estudis, Ajuntament de Maó
- Alfós Bernad, Joan. 2016. *El Hotel de Mar de José A. Coderch*. Tesi Doctoral. Monteys Roig, Xavier, Director. Barcelona: Departament de Projectes Arquitectònics.
- Allès Camps, Llorenç. n.d. "Qui es quedarà amb la Solana?" *ARA Balears*, Edició del 14 de Febrer de 2015.
- Andreu, Cristina; Murillo, Jaume. *L'ofici de mestre d'aixa a l'illa de Menorca*. 1989. Maó: Conselleria de Cultura, Educació i Esports. Govern Balear.
- Arnaboldi, Michele; Gianellini, Laura, coordinadors. Arnaboldi, Michele; Vidal, Toni; Vives, Lluís, textos. *Porti del Mediterraneo. Maó*. Mendrisio: Ed. Università della Svizzera Italiana. Accademia di Architettura. 2019.
- Bagur, Josep. *El destino del puerto de Maó*. Resum del VI Foro Menorca Illa del Rei, *El puerto de Maó, en la encrucijada*. Crònica de la intervenció d'Alberto Palatchi. Menorca, *Diario Insular*, 1 d'Agost de 2014.
- Balaguer, Oriol; Cusó, Silvana; Pageo, Agapito (NEARCO. Estrategias de posicionamiento y crisis). *El port de Maó. Motor Econòmic i Cultural*. 2016. Maó: Ed. Autoritat Portuària de Balears, Ajuntament de Maó, Ajuntament des Castell.
- Barba Corsini, F. J. (Francesc Joan), Militz, David, Capellas, and Francesc Català-Roca. 2005. *Francisco J. Barba Corsini*. Barcelona: Escola Técnica Superior d'Arquitectura Barcelona.
- Barba Corsini. *Estudio de Arquitectura y Urbanismo. Acta nº 1. Conversación entre los Sres. Mora, Marsal, Garrido, Torrens y Sres. Barba Corsini, N. Minto, J. Barba y J.R. Mora*. 17 de Enero de 1977. Fons Barba Corsini. Arxiu Històric COAC.
- Barba Corsini. *Estudio de Arquitectura y Urbanismo. Acta nº 2. Visita realizada Mahón por el Sr. D. Eduardo Garrido y por el Arquitecto Sr. Barba Corsini*. 21 de Enero de 1977. Fons Barba Corsini. Arxiu Històric COAC.
- Bauzá, Alicia. *Menorca... is different*. Gupo de Geografia Urbana. UIB, 2006

- Benjamin, Walter, Rolf Tiedemann, Hermann Schweppenhäuser, Theodor W. Adorno, Gershom Gerhard Scholem, Juan Barja, Félix Duque, Fernando. Guerrero, and Alfredo Brotons Muñoz. 2006. *Obras*. Madrid: Abada.
- Bennàssar Fèlix, Maria Isabel; Puertas Puyol, Antoni. 1992. "Arqueologia industrial a Maó". *Revista de Menorca* 2on Sem.: 307–336.
- Berenguer Ingenieros – Europrincipia, UTE. *Proyecto de construcción de la ampliación del Puerto de Ciutadella*. Memoria. Ports de les Illes Balears. Govern Balear. Palma de Mallorca, 2007
- Bertrán, Albert. "Proyecto para las Tres Xemeneies de Sant Adrià de Besòs". *El Periódico de Catalunya*. Edició digital del 18 de Juny de 2019.
- Bianco, Lino, 2009. "Valletta: A city in history". *Melita Theologica*. Vol 60. Núm. 2.
- B.G.C. *Tadeo traslada su apoyo a los vecinos de Cala Figuera*. Menorca, Diario Insular. Edició Digital del 26 de Juliol de 2011.
- Bohigas, Oriol; Martorell, Josep; Mackay, David. 1985. "Maó. La ciudad sobre el puerto: Propuesta para una cornisa". *Arquitecturas Bis*. Juny.
- Bonilla, Yenny Marcella. "Ciudad y escena. La imagen escenogràfica del espacio urbano". A Monteys, Xavier; Arboleda, Juliana, editors. 2016. *Ciudad Recortada*. Barcelona: Habitar, Grup de Recerca UPC.
- Cantalops Valeri, Lluís. *La planificació dels usos portuaris*. Menorca, Diario Insular. Edició Impresa del 14 de Novembre de 1988.
- Cardona Pons, Jesús, Xavi Camps Orfila, and Marc Pons Maria. 2018. *La Primera Transició Energètica de Menorca Diagnosi Del Sistema Energètic*. Edited by Directrius Estratègiques de Menorca - DEM. Institut Menorquí d'Estudis.
- Careri, Francesco. *Walkscapes: el andar como pràctica estètica*. Barcelona: Gustavo Gili, cop. 2013.
- Castiñeira, Isabel; Ferrer, Amador; Sabaté, Joaquim; Serra, Enric; Vives, Lluís. 1985. "Pla General d'Ordenació Urbana Municipal - PGOUM de Maó." Maó: Ajuntament de Maó.
- Català, Joana. 2008. *La Mola: Fortalesa Isabel II*. Barcelona: Triangle Postals.
- Cau Ontiveros, Miguel Ángel, Catalina Mas Florit, Gisela Ripoll, Fransesc Tuset Bertran, Montserrat Valls Mora, Margarita Orfila Pons, and María José Rivas Antequera. 2012. "El conjunto eclesiástico de la Illa del Rei (Menorca, Islas Baleares)." *Hortus Artium Medievalium* 18 (2): 415–32.
- Caules, Margarita. *Recorriendo el Puerto de Mahón*. 2013. Maó: Associació Port Sostenible.
- Castillo, Carlos; Cucalón, M. Auxiliadora; Donoso, Gianina; Merchán, Karin; Padrón, Ma. José; Romero, Guillermo; Mendoza, Ronald. 2016. *Guía del Des-uso - Re-úso. Projecte, Residu i Reciclatge*. MBArch - ETSAB. Jover, Cristina; Lafont, Josep; Vidal, Toni, Professors.

Climent, Federico; Carreras-Moysi, Borja; Garcés, Jordi; Sòria, Enric. 1989. "Sa Colàrsega. Port de Maó." *D'A Estiu 1989* (Davant la mar): 4-11.

Coderch de Sentmenat, José A.; Valls Vergés, Manuel. 1959. "Urbanización Torre Valentina (Costa Brava)". Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, núm. 39. Barcelona: Colegio Oficial de Arquitectos de Catalunya y las Islas Baleares.

Coello Brufau, Joaquim. *Els ports com a punts de trobada i col·laboració*. Conferència pronunciada a la Demarcació de Menorca del Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears. 14 de Desembre de 2018.

Correa, Federico. 1963. *Consideraciones sobre el urbanismo en relación con el turismo en España*. *Arquitecturas*, núm. 55. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.

De la Fuente, Pablo. *El arsenal británico de Mahón*. 2013. Guerra i Pau, núm. 21.

De Medrano Olives, Maite. 2007. *Un pionero hospital inglés en Menorca. A El Hospital de la Isla del Rey del Puerto de Mahón*. Maó: Amics de l'Illa de l'Hospital - Fundación Hospital de la Isla del Rey.

Didi-Huberman, Georges. 2013. *Cuando las imágenes toman posición*. Boadilla del Monte, Madrid : Antonio Machado Libros

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

Domènech, Montserrat; Gomila, Joan; Martínez, Albert; Seguí, Núria. 2005. *La Ciutat Des Del Carrer*. 2a ed. Maó: Ajuntament de Maó. Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears - COAIB.

Eco, Umberto. Pons Irazazábal, María, traducció. 2004. *Historia de la belleza*. Storia della bellezza, títol original. Barcelona: Lumen.

Eco, Umberto. Pons Irazazábal, María, traducció. 2007. *Historia de la fealdad*. Storia della bruttezza, títol original. Barcelona: Lumen.

Ezquiaga, José María. 2003. "Pla Territorial Insular - PTI." Maó: Consell Insular de Menorca.

Ezquiaga, José María. 2007. "Pla Territorial Insular de Menorca". *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme* 255: 72-76.

Ferragut Canals, José. 2015. *El arquitecto José Ferragut Pou*. Palma de Mallorca: José J. de Olañeta.

Ferrer Forés, Jaime J. "Edificios para la industria y el trabajo en la obra de José Ferragut Pou". Ferragut Canals, José, coordinador. *El arquitecto José Ferragut Pou*. Palma: Ed. José J. de Olañeta. 2015.

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.

Fochs, Carles. 1989. "J. A. Coderch de Sentmenat 1913-1984". Barcelona: Ed. Gustavo Gili. Pàg.

- Fornals Villalonga, Francisco. 2006. *Torres defensivas de Menorca*. 1a ed. Maó: Consorcio del Museo Militar de Menorca.
- Fornals, Francisco. *Castillo de San Felipe en el Puerto de Mahón. Siglos XVI-XVII-XVIII*. Ed. Museo Histórico Militar de Menorca. Maó, 1996
- Fornals Villalonga, Francisco. 1996. *Castillo de San Felipe del Puerto de Mahón: Siglos XVI-XVII-XVIII*. Mahón: Museo Militar Regional de Menorca.
- Fornals Villalonga, Francisco. 2010. *La Base Naval del puerto de Mahón*. Es Castell: Consorcio del Museo Militar de Menorca.
- Fornals Villalonga, Francisco. 1989. *Torres de defensa y atalayas de Menorca*. Maó: Museo Militar de Menorca.
- Fornals Villalonga, Francisco. 2004. *Fortificacions de Menorca: Fort Marlborough i Torre d'en Penjat*. Maó: Consell Insular de Menorca. Departament Cultura i Educació
- Fornals, Francisco. 2010. *Fortaleza de Isabel II en la Mola del Puerto de Mahón*. 4a ed. Maó: Museo Histórico Militar de Menorca.
- Frampton, Kenneth. *Modern Architecture: A Critical History*. Rimbau i Sauri, Esteve, traducció. *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 8a edició. 1996
- Galí, Beth, coordinació. Bohigas, Oriol; Capella, Juli; Galí, Beth; de Moura, Beatriz; Regás, Rosa, textos. 1997. *Alfonso Milá y Federico Correa. Arquitectura 1950-1997*. Beth Galí, Editora. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente; Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya-COAC
- García Domingo, Enric. 2012. "La Estación Naval de Port-Maó." *PORTUS*, 2012.
- Gilabert, Javier. El Puerto pide un golpe de timón. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 22 de Setembre de 2013
- 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.
- Gilabert, Javier. *Puertos levantará un centro comercial en los terrenos de CLH en Cala Figuera*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa de l'11 d'Abril de 2014
- Gilabert, Javier. *El nuevo ascensor del puerto de Maó conectará con el Claustre del Carne*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 10 de Setembre de 2015.
- Gilabert, 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.
- 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.

Gilabert, Javier. *Endesa defiende que su sistema para bajar emisiones también es necesario con el gas*. Menorca, Diario Insular. Edició digital del 16 de Novembre de 2017.

Gómez, Manuel; Fuster, Joaquim Maria. 2005. *Menorca, record d'un temps*. Barcelona: Triangle Postals.

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

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

Gomila, Joan J. 2009. "Nus de lloc i temps." *Menorca. Diario Insular*, Edició del 18 de Març de 2009.

Gomila, Joan J. 2005. *Dietari d'arquitectures i altres realitats*. Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears, Demarcació de Menorca.

Gomila, Joan J. 2013. "El port, aquest lloc fora de control... Un menú a Baixamar amb aperitiu i tres plats, ens haurem d'engolir." *Menorca. Diario Insular*. Edició del 23 d'Abril de 2013.

Gomila, Joan J. 2016. *Entorn de La Ciutat*. Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears. Demarcació de Menorca.

Gomila, Joan J. 2011. "El Port a l'hivern." *Menorca. Diario Insular*, Edició del 5 de Gener de 2011.

Gomila, Joan J. 2000. "Nous camins de l'arquitectura menorquina actual." *Revista de La Mare de Déu de Gràcia*. Maó: Editorial Menorca.

Gomila, Joan J. *El Verge del Toro no està ruïnós!* Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 21 d'Octubre de 2016.

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

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

Hernández Gómez, Ma Ángeles; Sintés Espasa, Guillem; Andreu Adame, Cristina; Orfila Pons, Margarita. 1985. *Giuseppe Chiesa i el seu temps. Col·lecció galeria de personatges*. Edited by Josep M. Vidal Hernández. Maó: Patronat de Cultura de l'Ajuntament de Maó.

Hernández Gómez, Ma. Ángeles; Martínez Esteban, Albert; 1989. "Es Coll des vent." *Revista de la Mare de Déu de Gràcia*. Maó: Editorial Menorca.

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 del XIX*. Maó: Ajuntament de Maó.

Inglese Carreras, Omar, Javier Martín Fernández [coordinadors]; Cristina Andreu Adame, Simón Gornés 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.

Isbert, Francesc; Andreu, Cristina [coordinació]; Vilardell, Joan Enric; Andreu, Cristina; Pons, Octavio. 2006. *Sa Raval Des Castell: La història d'un poble a través del material arqueològic*. Museu de Menorca. Maó: Govern de les Illes Balears. Conselleria d'Educació i Cultura.

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.

Jiménez, Xesca; Domènech i Casadevall, Gemma (Museu d'Història de la Ciutat (Gerona. 2009. *Josep Claret (1908-1988): Arquitecte entre la República i la dictadura*. Girona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya.

Jordi, Vicenç Ll.; Taltavull, Enric. 1997. "Arquitectura Rural". A *Enciclopèdia de Menorca*. Josep M. Vidal Hernández, editor. 1a ed. Maó: Obra Cultura de Menorca.

Jordi, Vicenç Ll.; Taltavull, Enric; Figuerola, Joan; Gomila, Joan. 1980. *Arquitectura de Menorca*. 1a ed. Maó: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Secretaría General Técnica. Servicio de Publicaciones; Ateneu Científic i Literari de Maó.

Lluís Salvador, arxiduc d'Àustria, and Basilio Baltasar. 2000. *Las Baleares : Descritas Por La Palabra y El Dibujo*. Palma de Mallorca : José J. de Olañeta.

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

Llagües, José Luis. *La central de Maó emite el 8% de los gases de efecto invernadero de Baleares*. Menorca, Diario Insular. Edició digital del 7 de Novembre de 2017.

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

Marí Sagarra, Ricard; Martín Mallofré, Joan; Rodrigo de Larrucea, Jaime. *Transporte en contenedor*. 2007. Barcelona: Marge Books.

Malraux, André 1901-1976. 2017. *Le Musée Imaginaire*. 3a edició. Paris: Gallimard.

Mària Serrano, Magda. "Abandonament i oportunitat". Vidal Jordi, Toni, Coordinador. *PAPERS, RECERCA I DEBAT #2. Reocupar el port*. Maó: Institut Menorquí d'Estudis. 2017.

Martín Martínez, F. Xavier. 2005. *Imatges Del Passat: Es Castell*. Sant Lluís (Menorca); S'Auba.

Martínez Esteban, Albert. 1995. "Pont des castell de Maó. Història de la seva trama urbana (1600-1800)". *Revista de Menorca*. Primer Semestre.

- Martínez Esteban, Albert. 2006. "Inventari de les llicències d'obres particulars del segle XIX del terme de Maó". Maó. Institut Menorquí d'Estudis.
- Martorell Codina, Josep. 1978. *Guia d'arquitectura de Menorca*. Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, editor. Barcelona: La Gaia Ciència.
- Mascaró Pasarius, Josep. "The Golden Farm, El refugio menorquín de Nelson". *La Vanguardia*, Edició de l'11 de Març de 1984.
- Mata, Micaela. 2007. *Menorca Britànica. Tomo I. La reina Ana i Jorge I (1712 - 1727). A El Hospital de la Isla del Rey del Puerto de Mahón*. Maó: Amics de l'Illa de l'Hospital - Fundación Hospital de la Isla del Rey.
- MAZO-ESPIAU / Arquitectos, SLP. 2015. "Plan Especial de la Isla del Rey del Puerto de Mahón. Menorca." Ajuntament de Maó; Fundación Hospital de la Isla del Rey.
- Méndez Vidal, Alfons Xavier. 2017. *A la recerca del paradís: Història del turisme de Menorca*. Editor, Alfons Xavier Méndez Vidal. Consell Insular de Menorca. Departament de Cooperació Local i Promoció Turística.
- Méndez Vidal, Alfons Xavier. "Es Castell urbanitza el port de Maó: Sol Del Este, Santa Anna i Trebalúger". Menorca. Diario Insular, Edició del 15 de Novembre de 2016.
- Méndez Vidal, Alfons Xavier; Hernández Andreu, Joan. 2010. *Trenta-Cinc Empresaris Menorquins: Èxit individual i progrés Social*. Maó: Institut Menorquí d'Estudis.
- Méndez Vidal, Alfons. "Els primers banys de mar a Menorca. Els banys de pedra del port de Maó". 10 de Juny de 2014. Blog personal d'Alfons Méndez, *Qui compta s'erra*.
- Mir, Pep. "Puertos decidirá en dos meses si La Solana es para Amics de la Mar o para un 'aparthotel'". Menorca. Diario Insular, Edició del 14 de Gener de 2015.
- Mir, Pep. "Maó ya dispone del proyecto de las escaleras mecánicas". Menorca. Diario Insular, Edició del 15 de Juny de 2014.
- Mir, Pep. "Maó reclama que el proyecto de Cala Figuera incluya más usos sociales". Menorca. Diario Insular, Edició del 20 de Març de 2018
- Mir, Pep. "Cala Figuera tendrá 20 amarres para yates de 40 metros o más. Autoridad Portuaria licita el diseño del espacio del Puerto de Maó". Menorca. Diario Insular, Edició del 20 de Març de 2018
- Mir, Pep. "Maó aprueba el proyecto del ascensor de Ses Voltes". Menorca. Diario Insular, Edició del 30 de Desembre de 2017.
- Mir, Pep. "Maó trata de paralizar el retorno del 'Verge del Toro' para darle un uso social". Menorca. Diario Insular, Edició del 5 d'Agost de 2015.

Mir, Pep. "El nuevo ascensor del Puerto de Maó conectará con el Claustre del Carme". Menorca. Diario Insular, Edició de l'11 de Setembre de 2015.

Mir, Pep. "Puertos pagará un ascensor como alternativa a las escaleras mecánicas". Menorca. Diario Insular, Edició de l'1 de Setembre de 2015.

Mir, Pep. "Marina con protección oficial." Menorca. Diario Insular, Edició del 3 d'Agost de 2018.

Mir, Pep. "El proyecto ganador de Cala Figuera prevé un centro formativo y un hotel". Menorca. Diario Insular, Edició de l'1 d'Agost de 2018.

Mir, Pep. 2019. "Un inversor elige Rocamar para construir apartamentos de lujo". Menorca, Diario Insular. Edició digital del 14 de Maig de 2019.

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

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

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

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.

Mir, Pep. "Primer semestre. El tráfico de mercancías desciende un 10 por ciento". Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 19 de Setembre de 2017.

Mir, Pep. "El crucero "Costa Victoria" cambia Maó por Ciutadella en siete escalas". Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 25 de Maig de 2018.

Mir, Pep. "La estructura del 'Verge del Toro' és óptima para un centro sociosanitario". Menorca, Diario Insular. Edició digital del 30 d'Abril de 2017.

Mir, Pep. "Adjudicada la redacción del proyecto de rehabilitación del 'Verge del Toro' por 95.500€". Menorca, Diario Insular. Edició Digital del 15 de Març de 2018.

Monclús, Francisco Javier. 1996. "Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas". *La ciudad dispersa*. Monclús, Francisco Javier. Col·lecció Urbanismo, Ciudad, historia (I). Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.

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

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.

Moure Foraster, Carla. 2010. "Nuevo acceso al Cos Nou desde la carretera de La Mola en el Puerto de Mahón" [Recurs Electrònic]. UPCommons.

Muñoz, Francesc. Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 2008.

Muñoz, Francesc. "De la urbanització dispersa a la ciutat de baixa densitat: un repte ignorat". Estratègies vers la ciutat de baixa densitat: de la contenció a la gestió. Muñoz, Francesc, Coord. Col·lecció_Estudis. Sèrie_Territori. Barcelona: Diputació de Barcelona. 2011

Murillo, Andreu. 1970. *Mahon - 70. Fiestas de Nuestra Señora de Gracia*. Maó: Ajuntament de Maó.

Murray Mas, Ivan. *Geografies del capitalisme balear. Poder, metabolisme socioeconòmic i petjada ecològica d'una superpotència turística*. Tesi Doctoral. Departament de Geografia. Universitat de les Illes Balears

Nicolau, Antoni. 2017. "Pla d'usos del Llatzeret." Maó: Consell Insular de Menorca.

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

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

Orfila Pons, Margarita; Taltavull Femenías, Enric. 1996. *Guia arqueològica de Menorca*. Maó.

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.

Ortego, Juan Carlos. "La Uimir festeja sus 20 años". Menorca, Diario Insular. Edició digital del 14 de Març de 2016.

Ortego, Juan Carlos. 2017. "El Plan del Llatzeret, pendiente solo de definir la gestión de la actividad hostelera". Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 29 d'Agost de 2017.

Parcerisa, Josep. 2012. "Pla General d'Ordenació Urbana Municipal - PGOUM de Maó". Maó: Ajuntament de Maó.

Pareta Marjanedas, Maria Mercè. 2009. *Josep Claret: Arquitectura i Societat*. Tesi Doctoral. Universitat de Girona.

Pieltáin Álvarez-Arenas, Alberto. 2003. *Los Hospitales de Franco: La versión autóctona de una Arquitectura moderna*. Tesi doctoral. Universidad Politécnica de Madrid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid - ETSAM. <http://oa.upm.es/4331/>.

Piranesi, Giovanni Battista. *Scenographie Pantei, ejusque pronai absque hodiernis restorationibus*. A Piranesi, Giovanni Battista. De la magnificencia y arquitectura de los romanos y otros escritos. Calatrava, Juan, traductor. 1998. Madrid: Ediciones Akal, 1998

Pla, Josep. *Guía de Mallorca, Menorca e Ibiza / José Pla*. 1950. Barcelona: Editorial Destino.

Pons de Rosa, Isaac. "La boda de Sergio Lull, en las redes sociales". Menorca, Diario Insular. Edició Digital del 3 de Juliol de 2017.

Pons Cànovas, Ferran. *Incidència de les infraestructures portuàries en l'ordenació del territori: el cas del port de Maó / Ferran Pons Cànovas*. 1994. Maó: Consell Insular de Menorca.

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 Hspánica.

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

Pons Fraga, Josep J. "Ideas para la recuperación de la Isla del Rey". *La Vanguardia*, Edició del 4 de Desembre de 1988.

Pons Olives, Lluïa. *Capelles i ermites rurals a Menorca*. Col·lecció "Llibres del Patrimoni Històric i Cultural". 2002. Maó: Consell Insular de Menorca.

Pons Olives, Lluïa. *Casetes a la vorera de la mar*. Memòria. 2004. Maó.

Real, Lluís. *Exposició d'obres i projectes al municipi de Maó 83-87*. 1987. Maó: Ajuntament de Maó.

Ruiz Coll, M.A. "Proyectan convertir en un 'hotel flotante' la casa de Mercedes Milá". *El Mundo de Baleares*, Edició del 26 de Desembre de 2014.

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.

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.

Rudofsky, Bernard. *Architecture without architects. An introduction to Non-pedigreed architecture*. Nova York: The Museum of Modern Art. 1964.

Rybczynski, Witold. *La casa. Historia de una idea*. San Sebastián: Nerea. 1989. 5a edició, 2015.

R.D. "Maó adjudica la instalació del ascensor panoràmic del port". Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 21 de Novembre de 2010.

Saborit, Fela. "GESA-Endesa no prevé el traslado de su central fuera del puerto de Maó". Menorca, Diario Insular. Edició digital del 20 de Gener de 2010.

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

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

Saborit, Fela. "Herráiz cree que reconvertir el 'Verge del Toro' ya no tiene sentido". Menorca, Diario Insular. Edició Digital del 16 de Desembre de 2014.

Saborit, Fela. "Hauser & Wirth lo hace oficial: abrirá el centro de arte de la Illa del Rei en 2020". Menorca, Diario Insular. Edició digital del 13 de Juny de 2019

Sales Juaneda, Margarita; Anglada Fontestad, Montserrat; Cardona Pons, Jesús. "Catàleg de Patrimoni Des Castell. Revisió." Es Castell: Ajuntament des Castell. 2017.

Salort, Joan Pau; Piris, Laura; Cladera, Ester. *La Imatge de Menorca. Canvis en el paisatge durant el Segle XX*. Editat per Arxiu d'imatge i So de Menorca. 1a ed. Maó: Consell Insular de Menorca, Departament de Cultura, Patrimoni, Educació i Joventut. 2011.

Sambriocio, Carlos. *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*. José Luis Nicolás Rodrigo, editor. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes - MOPT. 1991.

Sánchez Martínez, Esther; Vilardell Santacana, Joan Enric [Comissaris de l'exposició]. *Arquitectures per a Maó: Catàleg de l'exposició, 5 Desembre 90, 5 Gener 91*. Maó: Ajuntament de Maó. 1990.

Seguí Mercadal, Mateo. "El puerto de Mahón y el desarrollo de Menorca". Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 18 de Juliol de 1972.

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

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

Soler Gayá, Rafael. *Pla Especial del Port de Maó*. Palma de Mallorca: Autoritat Portuària de Balears. 1990.

Soler Gayá, 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

Soler Gayá, Rafael. *Crònica Dels Ports Balears*. [Palma]: Edicions Documenta Balear. 2004.

Sintes Espasa, Guillem. *L'expansió urbanística del Maó il·lustrat arran de la desamortització 1708-1808*. Maó: Institut Menorquí d'Estudis. 2017.

Taltavull Femenías, Enric. "Ascensor". Menorca. Diario Insular, Edició del 26 d'Octubre de 2016.

Terrón Ponce, José Luis. *El Cementerio Anglo-Americano En El Puerto de Mahón*. Maó: Consorcio del Museo Militar de Menorca; Institut Menorquí d'Estudis. 2006.

Terrón Ponce, José Luis. *La Fortaleza de Isabel II en el puerto de Mahón. Estudio arquitectónico y análisis táctico*. Maó: Ed. Consorcio del Museo Militar de Menorca. 2002.

Terrón Ponce, José Luis. *La Fortaleza de Isabel II En El Puerto de Mahón*. 1a ed. Maó: Consorcio del Museo Militar de Menorca; Institut Menorquí d'Estudis. 2003.

Terrón Ponce, José Luis. *El Lazareto En El Puerto de Mahón*. Maó: Consorcio del Museo Militar de Menorca; Institut Menorquí d'Estudis. 2003.

Tofiño, Vicente. *Atlas Marítimo de España*. Madrid: Biblioteca Digital Hispànica. 1789.

Torres Tur, Elies. *El porqué del libro*, Pròleg d'introducció. Torres Tur, coordinador. "Arquitectura e infraestructuras". Ed. Barcelona: Fundació Esteyco. 2011.

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

Venturi, Robert. *Complexity an Contradiction in Architecture*. New York: The Museum of Modern Art. 1962.

Vidal Bendito, Tomàs. *La imatge cartogràfica de l'illa de Menorca: Des dels orígens al primer terç del segle XVIII / Tomàs Vidal Bendito*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans. 2002.

Vidal Bendito, Tomás. "L'hospital naval britànic de l'illa del Rei: Un símbol". A *El Hospital de la Isla del Rey del Puerto de Mahón*. Maó: Amics de l'illa de l'Hospital - Fundación Hospital de la Isla del Rey. 2007.

Vidal Hernández, Josep M. "La Fortaleza de la Mola de Mahón o de Isabel II: Un modelo de colaboración entre la administración pública y la gestión privada". *PORTUS* 23: 26-33. 2012.

Vidal Hernández, Josep M. "El Llatzeret de Maó, Una fortalesa sanitària". Editat per Josep M. Vidal Hernández. Maó: Institut Menorquí d'Estudis. 2008.

Vidal Hernández, Josep Miquel. "Aproximació a la història de l'Escola de Salut Pública del Llatzeret (I)". Menorca, Diario Insular. Edició digital del 20 de Gener de 2010.

Vidal Jordi, Toni. 2018. "El Puerto de Mahon. Urbanización, desuso y oportunidad." A *Ciudad y Formas Urbanas. Perspectivas Transversales*, edited by Monclús, Javier; Díez, Carmen, editors. 6. Formas:243-54. Zaragoza: II Congreso Internacional ISUF-H Zaragoza 2018. Hispanic International Seminar on Urban Form.

Vidal Jordi, Toni. "L'hospital tancat". Menorca, Diario Insular. Edició del 15 d'Abril de 2016.

Vidal Jordi, Toni. "L'estació moderna". Menorca, Diario Insular. Edició del 16 d'Agost de 2017.

Vidal Jordi, Toni. "El penya-segat de l'ascensor". Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 5 de Febrer de 2016.

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

Vidal Jordi, Toni; Alemany, Joan; Bages, Carles; Domingo, Mamen; González, Jesús; Jover, Cristina; Lorenzo, Daniel; Magrinyà, Francesc; Mària, Magda; Rubert, Maria; Vilardell, Joan Enric. 2017. *Reocupar El Port : VI Jornades d'Arquitectura i Urbanisme de La Mola*. Toni Vidal Jordi, editor. *PAPERS #2. RECERCA I DEBAT*. 1a ed. Vol. 2. Maó: Institut Menorquí d'Estudis; Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears - COAIB.

Vidal Miquel, Toni i Anglada, Maria Àngels. *Menorca, tot just ahir*. Toni Vidal Miquel, editor. Sant Lluís (Menorca): Triangle. 1999.

Vilardell Santacana, Joan Enric. *Muestra de Arquitectura. La vivienda unifamiliar en Menorca (1950-1990)*. Maó: Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears. 1992.

Vilardell i Santacana, Joan Enric. *"Per un segon ascensor"*. Menorca. Diario Insular, Edició del 21 de Març de 2014.

Vilardell i Santacana, Joan Enric. *"I així, que passin els anys..."*. A *20 Anys de Reserva de La Biosfera*. Maó: Consell Insular de Menorca. 2013. Pàg. 351-62.

Vilardell i Santacana, Joan Enric. *Arquitectura Contemporània a Menorca. V, Maó : [Catàleg de l'exposició]12-26 Julio 1991*. Maó: Ajuntament de Maó, Institut Menorquí d'Estudis i Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears. 1991.

Vilardell Santacana, J. E. *La Fundación de Georgetown, Menorca. 1771. Patrick Mackellar y el urbanismo Militar Británico*. Tesi Doctoral. Universitat Politècnica de Catalunya, Escola Superior d'Arquitectura de Barcelona. 2005.

Vilardell Santacana, Joan Enric. *Muestra de Arquitectura : La vivienda familiar en Menorca (1950-1990) / Joan Enric Vilardell Santacana*. Maó: Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears. 1992.

Vilardell Santacana, Joan Enric. *"Vida i mort de Sa Raval"*. Andreu, Cristina; Isbert, Francesc, coordinació. *Sa Raval des Castell. La història d'un poble a través del material arqueològic*. Maó: Govern de les Illes Balears; Consell Insular de Menorca; Museu de Menorca. 2006.

Vilardell Santacana, Joan-Enric. *Mirades Compromeses: Articles d'arquitectura i Urbanisme (1993-2017)*. Joan Enric Vilardell i Santacana. Maó: Institut Menorquí d'Estudis. 2017.

Vilardell, Joan Enric. *"Eutanàsia i monument"*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 19 d'Octubre de 2015.

Vilardell, Joan Enric. *"Només una qüestió d'opinions?"* Menorca, Diario Insular, Edició impresa del 27 de Maig de 2011.

Vilardell, Joan Enric. *"Un ascensor a Rochina"*. Menorca, Diario Insular, Edició impresa del 21 de Novembre de 2016.

Vilardell Santacana, Joan Enric. *"Benvingut, Mr. Kurokawa, benvingut!"*. Menorca, Diario Insular. Edició impresa de 28 de Desembre de 1998.

Warburg, Aby; Warnke, Martin; Brink, Claudia; Checa Cremades, Fernando; Chamorro Mielke, Joaquín. *Atlas Mnemosyne*. Madrid: Akal. 2010.

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.

Autoritat Portuaria de Baleares. *Memoria Anual, 2017. Estados Financieros. Series Históricas y Gráficos.* 2018.

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

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.

Editorial. "Sustituir el gasóleo y el fuel en la central térmica de Maó". Menorca, Diario Insular. Edició impresa del 14 de Novembre de 2017

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

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

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

Redacción. "La galería Hauser & Wirth quiere abrir una sala de arte en Illa del Rei. El Ayuntamiento y la Fundació estudian el proyecto presentado por la conocida galería de arte contemporáneo". Menorca, Diario Insular. Edició Digital del 16 de Desembre de 2016.

Redacció. "L'Ajuntament de Maó enllesteix el tercer concurs per a la l'illa del Rei ". Diari de Balears. Edició digital del 13 de Juny de 2000.

Redacció. "Cala Figuera, port de Maó: dos mil anys d'història en 7.000 m". Ara Balears. Edició digital del 23 d'Abril de 2014.

Redacción. "Se confirma el descenso de las escalas de cruceros en Maó para 2015". Menorca, Diario Insular. Edició digital del 27 d'Agost de 2018.

-. *Anunci de premsa.* 1975. *La Vanguardia*, Edició del 25 de Febrer de 1975. Pàg 43.

-. *Anunci.* 1975. *La Vanguardia*, Edició del 4 de Març de 1975.

-. "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

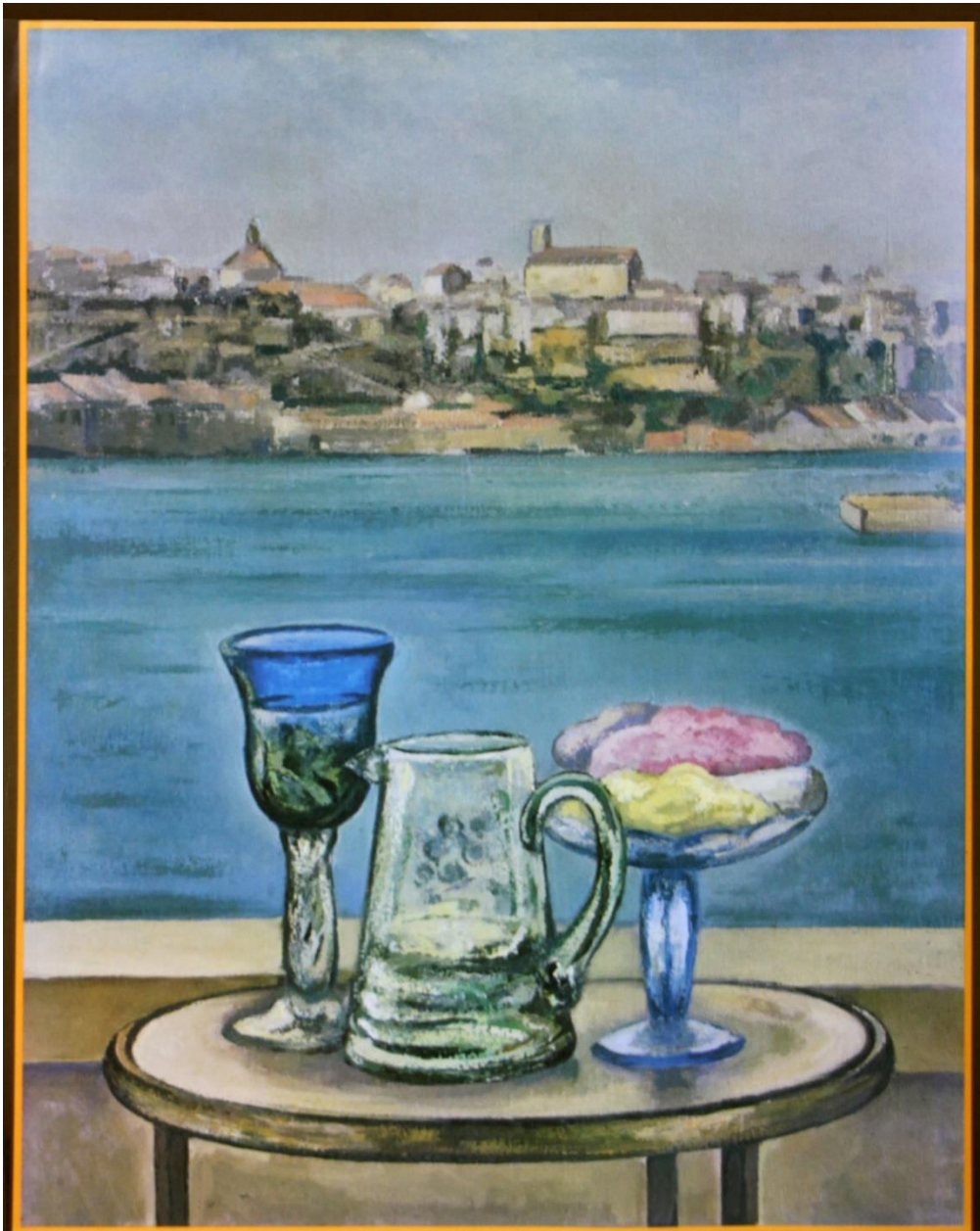
-. 2006. *El Hospital de La Isla Del Rey Del Puerto de Mahón.* Amics de l'Illa de l'Hospital, Editors. 2a edició. Maó: Fundación Hospital de la Isla del Rey.

-. 1981. *Enciclopèdia de Menorca. Tom XVIè. Història de l'Art I.* Josep M. Vidal Hernández, Editor. Maó: Obra Cultural de Menorca.

- . 1981. *Enciclopèdia de Menorca. Tom XVIIè. Història de l'Art II.* Josep M. Vidal Hernández, Editor. Maó: Obra Cultural de Menorca.
 - . 2009. *Josep Claret i Rubira (1908-1988): Fons d'arxiu.* Girona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, Demarcació de Girona.
 - . 2001. *I Premis d'arquitectura de Menorca: 97-98.* Maó: Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears.
 - . 2002. *II Premis d'arquitectura de Menorca.* Maó: Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears.
 - . 2005. *III Premis d'arquitectura de Menorca, 2002-2003-2004.* Maó: Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears.
 - . 2018. *Premis d'Arquitectura de Menorca IV Edició (2005-2006-2007-2008) i V Edició (2009-2010-2011-2012).* Maó: Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears, Demarcació de Menorca.
 - . 2006. "Plan de Usos i Espacios Portuarios - PUEP." Palma de Mallorca: Autoritat Portuària de Balears.
 - . 1981. "Conjunto de viviendas en el Puerto de Mahón, Isla de Menorca, España: Estudio de Arquitectura Barba Corsini." *Informes de La Construcción* 331: pp 123-42.
 - . 1992. *Cent anys d'electricitat i gas a Menorca.* Editat per SA - GESA Gas i Electricitat. Palma: Gas i Electricitat, SA - GESA.
 - . 2016. "Delimitació d'Espais i Usos Portuaris - DUEP Del Port de Maó." Palma de Mallorca: Autoritat Portuària de Balears.
 - . 2018. *Des de dins.* Catàleg d'exposició. Toni Vidal Miquel, fotògraf. Ca n'Oliver, Maó.
 - . 2005. *Menorca, record d'un temps.* Arxiu Sturla. Edita Triangle Postals. Sant Lluís
- Barca Mir, Miguel. "Miguel Barca Mir, Arquitecto". Lloc web. www.miguelbarca.com.
- Digital, Redacción. "Maó aprueba la orden de demolición del 'mamotreto' de Cala Llonga." Menorca, Diario Insular. Edició del 6 de Maig de 2015.
- Mantolán, Xavier. "Xavier Mantolán, Arquitecte". Lloc web. <https://arquitectomantolan.blogspot.com/>.
- Montes, Toni; Isem, Laia. "Miba Architects". Lloc Web. www.mibaarq.com.
- Blog Alfons Méndez (Juny 2019)
- Web Descobreix Menorca (Desembre 2018)

Vides al port de Maó: 1981 - 1994 - 2016 - 2018





MENORCA: PORT DE MAÓ



Vives Campomar, Josep. 1984. Cartell Promocional.
Foment del Turisme i Consell Insular de Menorca.

