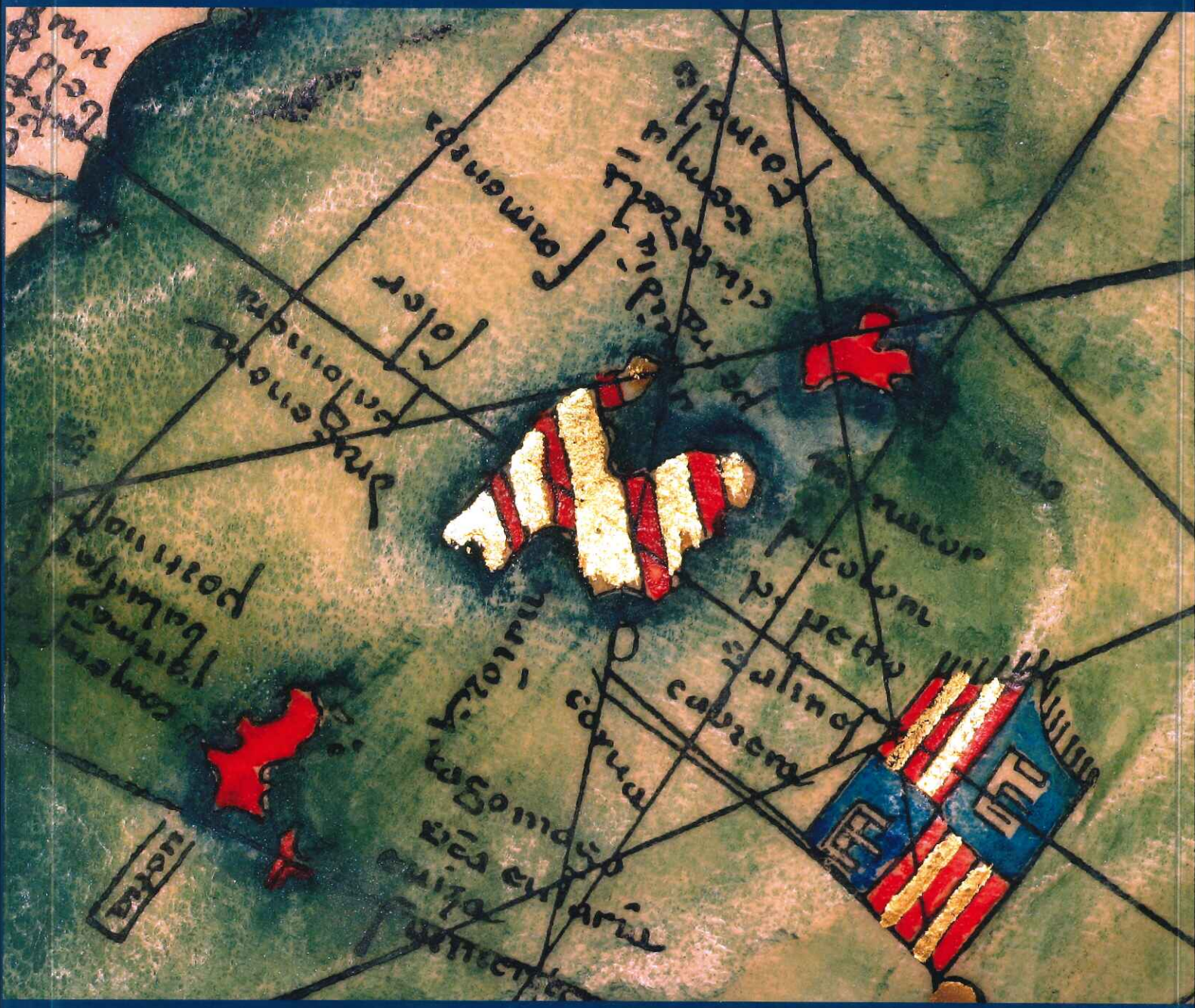
Crònica dels Ports BALEARS



Rafael Soler

CRÒNICA DELS PORTS BALEARS

Crònica dels Ports BALEARS

Rafael Soler Gayà

Doctor enginyer de camins, canals i ports
Professor titular d'universitat en Enginyeria i Infraestructura de Transports

Exdirector del Grup de Ports
de Balears i del port de Palma de Mallorca

2004

Crònica dels ports balears

© 2004 del text: Rafael Soler Gayà

© 2004 de les il·lustracions: els propietaris dels arxius respectius

Coberta: Arxipèlag de les Baleares segons l'Atles Català (FM)

Disseny: EMECÉ-Documenta Balear

Versió catalana: Carme Bennàssar

Agraïments: Arxiu del Regne de Mallorca
Archivo General de Simancas
Museo Naval
Fundación Bartolomé March
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
Ajuntament de Palma de Mallorca
Promomallorca Edicions, SL
I a tots aquells que han aportat material gràfic, o no han posat objeccions al seu ús, com es ressenya als crèdits de plànols i figures.

© 2004 de l'edició:

CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS DEL GOVERN DE LES ILLES BALEARS

AUTORITAT PORTUÀRIA DE BALEARS

EDICIONS DOCUMENTA BALEAR Pas d'en Quint, 5, entl. 3, 07001 Palma Tel.-fax: 971 718 123 a/e: documenta@maptel.es www.documentabalar.com

Impressió: Gràfiques Mallorca

ISBN: 84-95694-95-6
DL: PM-1.236-2004

ÍNDEX GENERAL

Pàg.

PRESENTACIÓ. Margarita Isabel Cabrer González 9

INTRODUCCIÓ. Juan Verger Pocoví 11

PRÒLEG. Rafael Soler Gayà 13

ÈPOQUES QUE S'HAN CONSIDERAT ALS PORTS 19

I
PRIMERA ÈPOCA
Anterior a la formació dels Serveis d'Obres Públiques de l'Estat

I.1. Des de la prehistòria fins a la baixa edat mitjana 23
Segles XIII a VIII aC 23
Segles VIII a V aC 25
Segles V a II aC 27
Segles II aC a V dC 29
Segles V al X 31
Segles X al XIII 33
I.2. Des de la baixa edat mitjana fins a mitjan segle XIX 44
I.2.1. Des de la incorporació a la corona d'Aragó a la casa de Borbó 44
Segles XIII-XIV 44
Segles XIV-XV 48
Segles XV-XVI 65
Segle XVI 69
Segle XVII 74
I.2.2. La casa de Borbó 84
Segle XVIII 84
Segles XVIII-XIX 106
Segle XIX 114

II
SEGONA ÈPOCA
Posterior a la formació dels Serveis d'Obres Públiques de l'Estat

II.1. Des del començament del funcionament dels Serveis d'Obres Públiques de l'Estat fins a 1929 (implantació total de l'Administració institucional) 127
Segle XIX 127
Segle XX 166
II.2. Des de 1929 amb total Administració institucional fins a l'actualitat 179
II.2.1. Des de la creació del Grup de Mallorca i de les Comissions Administratives de Maó i Eivissa fins a la de la CAPE 179
II.2.2. Després de la creació de la CAPE (CAGP) 205

COL·LECCIÓ DE PLÀNOLS 263

APÈNDIX

Format amb material d'arxiu dels serveis o informació treta de les publicacions de la bibliografia. Els espais en blanc que apareixen en algunes de les dades de les llistes són a causa de la pèrdua o l'extraviament de carpetes dels arxius o a la interrupció –per cessament del tràfic o per altres causes– de les sèries a les Memòries.

ANNEX núm. 1 Projectes redactats des de la institució a les Balears per l'Estat dels Serveis d'OP (1847) fins a la formació de la Junta d'Obres del Port de Palma (1872) o del Grup de Ports de Mallorca o Comissions Administratives de Ports de Maó i Eivissa (1929) 281

ANNEX núm. 2 Projectes –tret de Palma– redactats des de la formació del Grup de Ports de Mallorca o Comissions Administratives de Ports de Maó i Eivissa (1929) fins a l'any 2000 283

ANNEX núm. 3 Projectes del Port de Palma redactats des de la institució de la Junta d'Obres del Port (1872) fins a l'any 2000 296

ANNEX núm. 4 Taules i gràfics del moviment de vaixells entrats des del 1929/1958 fins al 2000 310

ANNEX núm. 5 Taules i gràfics del moviment de mercaderies i passatgers des del 1929/1958 fins al 2000 316

ANNEX núm. 6 Taules i gràfics de recaptació des del 1929 fins al 2000 322

ANNEX núm. 7 Actuals vistes aèrias dels ports i instal·lacions portuàries reconegudes de l'Administració segons classificació aprovada per D. de 6 de setembre de 1961 i OM (RDG) de 7 de març de 1967 329

ANNEX núm. 8 Enginyers en cap del Districte o Direcció d'Obres Públiques de Balears durant el període en què els ports depenien directament l'esmentada Direcció (Palma 1847-1872) (Resta 1851-1928) 341

ANNEX núm. 9 Presidents de la Junta del Port de Palma (Autoritat Portuària de Balears) des de la seva fundació el 1872 341

ANNEX núm. 10 Directors del Port de Palma (1872-2000), de la Comissió Administrativa de Grups de Ports (1939-1992), de les Comisions Administratives de Maó i de Eivissa i dels Grups de Ports des de l'aplicació del RD de 22 de juliol de 1928 (1929-1988) 342

ANNEX núm. 11 Ports i dàrsenes esportives o d'esbarjo, que es troben a la costa independentment o als ports de les Administracions, i gestionats per entitats o particulars en règim de concessió 343

ANNEX núm. 12 Equivalència en valors de l'any 2000 d'una pesseta de cada any des del 1871 fins al 2000 (expressada en pessetes i euros 2000), d'aplicació als Annexos 1, 2, 3 i 6 344

BIBLIOGRAFIA 345

CRÈDITS DE PLÀNOLS I FIGURES 347

ÍNDEX ANALÍTIC I ONOMÀSTIC DEL TEXT 349

ÍNDEX D'IL·LUSTRACIONS DEL TEXT 355

Presentació

Des de fa molt de temps, els ports han tengut un protagonisme destacat en el quefer dels pobles, i si es tracta d'illes, com succeeix a les Balears, amb més intensitat; per això, els ports balears han estat al llarg de la història punts essencials per a l'economia de la població, alhora que testimoni d'una multitud d'inadvertits esdeveniments significatius tant pel que fa al moviment de passatgers com als intercanvis de mercaderies, sempre necessaris per al progrés de les illes.

Malgrat la indubtable importància d'aquesta qüestió per a l'estudi de l'evolució de les infraestructures del transport marítim a les Balears, no fa gaire que el tema ha començat a merèixer l'atenció dels investigadors amb publicacions de visió general; durant molt de temps, per conèixer dades concretes –i això succeeix, també, amb les obres públiques de tota mena– ha fet falta haver de recórrer a les investigacions puntuals o al penós exercici d'espigolar en arxius dispersos mentre es trobava a faltar una obra que recollís els esdeveniments i les obres més rellevants, o les dades diguem-ne «domèstiques», dels ports de l'arxipèlag. Aquesta relativa escassesa d'estudis sobre l'evolució de les nostres obres públiques s'atenua en gran part respecte dels ports amb la *Crònica dels ports balears*, en la qual es recopilen i interpreten sèries importants de dades estadístiques alhora que curioses notícies de caràcter històric relatives al trànsit o a les obres; tot això amb una pretensió manifesta, reflectida en el mètode expositiu, que l'obra sigui útil per a la recerca d'antecedents. I no solament això, sinó que obre les portes a possibles investigacions amb la ressenya de fonts eventuals per a nous estudis, i això posa en relleu l'entitat que van adquirint els ja sesquicentenaris variats fons documentals dels serveis portuaris.

He de fer una menció especial de l'expressió gràfica, amb centenars de fotografies i plànols d'època, la visió dels quals dóna una idea de l'evolució de les infraestructures, i fins i tot de la tecnologia cada vegada més precisa, atès que recull les primeres representacions documentals conegudes tant en plànols o cartes nàutiques com en possibles daguerreotips primerencs.

L'autor de la obra, Rafael Soler Gayà, ha dedicat una gran part de la seva vida professional al quefer portuari, primer en l'extingit Grup de Ports de Balears i després en el port de Palma, amb un recorregut per tots els ports balears avui dependents de l'Administració pública; ha estat, per tant, testimoni d'excepció de la important evolució portuària d'una gran part del segle xx, la qual cosa ha deixat una empremta en la seva exposició.

Els ports, que durant molt de temps varen esser a càrrec de l'Estat, bé directament bé per mitjà de la Junta d'Obres a Palma, avui es reparteixen en dues administracions: l'autonòmica i la central; aquesta publicació, que recull d'una manera conjunta tot el sistema portuari balear, és fruit de la cooperació entre totes dues administracions.

Margarita Isabel Cabrer González
Consellera d'Obres Públiques, Habitatge i Transports

Introducció

La publicació *Crònica dels ports balears* és la primera que, amb una certa extensió, i amb més o menys dedicació, però amb independència de l'Administració de què depenguin, tracta de tots els ports de l'arxipèlag.

Encara que, per poc que el lector eventual s'introdueixi en el text s'adonarà de la metodologia utilitzada per a la redacció de l'obra, cal, d'entrada, perquè en tregui el millor profit, fer-li observar alguns extrems que la lectura suggereix; el sistema expositiu sobre una base cronològica permet d'acudir amb promptitud a l'època històrica en què s'esdevingué el fet d'interès; el text i la part gràfica es complementen, en haver-hi relació entre tots dos, de tal manera que, del conjunt, se n'obté una idea exacta dels fets d'aquesta època; l'índex analític resulta d'una gran utilitat per a l'estudi de punts concrets en haver estat elegits acuradament els conceptes partint de l'experiència que proporciona a l'autor una dilatada destinació portuària; les taules incloses ofereixen una idea sintètica dels punts a què es refereixen, així s'eviten descripcions que d'una altra manera potser serien embullades.

Però potser és l'extens apèndix el que mereix una especial consideració; les llistes exhaustives de projectes, per primera vegada investigades i formades, amb els títols, les dates i els pressuposts, permeten als estudiosos, no solament datar amb notòria i segura aproximació obres històriques, sinó també, acudint a les seves memòries, conèixer curioses notícies relatives als antecedents de l'obra. Les sèries estadístiques dels ports menors, d'ençà de 1929 o 1958 segons els casos, pràcticament exhaureixen els períodes de recollida de dades dels serveis portuaris propis i constitueixen la primera informació segura ordenadament publicada en sèries llargues.

En recollir-se els primers documents gràfics coneguts i l'estat actual dels ports, pot apreciar-se, si es comparen, l'evolució experimentada pel desenvolupament físic de les riberes dels ports, o de les seves obres, al llarg dels dos o tres darrers segles; en alguns casos, el coneixement pot esser encara anterior i, en uns altres, disposam de la situació en diverses etapes intermèdies.

L'aspecte econòmic no es descuida en l'obra, amb citacions legals continuades de disposicions sobre drets o tarifes que varen proporcionar en altre temps els recursos portuaris; els obtinguts durant l'existència de serveis portuaris propis es recullen íntegrament i per donar una idea aproximada de l'import actual, a l'igual que del pressupost dels projectes, s'inclou una taula d'equivalències de la moneda de cada any amb la de l'any 2000, darrer amb dades de la crònica.

Cal dir, finalment, que la redacció de l'obra ha suposat un notable esforç de síntesi i igualment ha succeït amb la recollida i sistematització d'un ampli ventall de dades disperses, les quals han estat exposades de tal manera que el lector, encara que no se li digui expressament, pot extreure'n conclusions interessants.

L'obra de Rafael Soler Gayà constitueix, així, una útil eina de treball per als investigadors, a més d'esser un llibre de curiositats històriques.

Juan Verger Pocoví
President de l'Autoritat Portuària de Balears

Pròleg

Avui són quaranta-nou els paratges del litoral de les Illes Balears on s'han construït ports o instal·lacions portuàries de caràcter públic, dels quals trenta-dos corresponen íntegrament a les Administracions públiques, segons el darrer reconeixement de 1967, cinc a l'Estat i vint-i-set a la Comunitat Autònoma; quatre amb prístines actuacions de l'Administració, després àmpliament superades per les de concessionaris, i tretze en ports on només varen actuar concessionaris. Històricament, encara que sense arribar a tenir reconeixement administratiu recent, cal afegir-ne uns altres dos amb població associada: el de la Palomera a Sant Elm a Mallorca i el de sa Nitja a Menorca; ambdós varen arribar a tenir un poblat associat al port; en el primer cas impulsat pel rei Jaume II al començament del segle XIV i perdurà fins al segle XVI; en el segon cas, des de l'època romana fins al segle XII segons revelen les recents excavacions dutes a terme al paratge de Cavalleria; tant l'un com l'altre han deixat empremta en la cartografia medieval, com el de Portinatx d'Eivissa, sense població. A Sant Elm, després de quatre segles d'absència d'activitat portuària, sorgeixen, a mitjan segle XX, les primeres modestes instal·lacions actuals per a un altre tràfic ben diferent. Amb certes reserves podria esmentar-se un quart port històric –encara que sense població– a l'est de la ciutat de Palma, citat en la crònica de l'acció pisana catalana de 1115, probablement identificat com el paratge de Son Oms, encara que és insegur.

Algunes primitives instal·lacions portuàries s'han desenvolupat de tal manera amb concessions administratives que avui corresponen a importants ports esportius, dels quals constitueixen –si no han estat substituïdes– una part ínfima; això succeeix amb Can Picafort, la Colònia de San Pere, s'Estanyol I i s'Arenal.

Amb canviant criteri, només denou d'aquests ports han merescut al llarg del temps la qualificació de l'Estat de ports d'interès general o de refugi; la motivació de les instal·lacions dels quaranta-nou va ser diferent segons l'època: fins al segle XX prevalgueren consideracions bàsicament d'índole comercial; a la primera meitat de l'esmentat segle es veu, a més, una preocupació per atendre les necessitats de les flotes pesqueres –amb certa profusió de modestes instal·lacions puntuals encaminades a l'abric o varada d'embarcacions– i, ja a la segona meitat del segle XX, irrompen amb força dues demandes que produeixen canvis essencials; són les de noves terminals per a mercaderies transportades en vaixells transbordadors o portacontenidores i les d'instal·lacions per a embarcacions d'esbarjo donant lloc, aquesta última, a l'aprofitament de molts romanents de miralls d'aigua en ports comercials o pesquers i a la construcció de nous ports al litoral.

Amb major o menor intensitat es tracta en aquesta crònica dels trenta-sis ports o instal·lacions generades per l'Administració i no hi falta, com a mínim, una vista o fotografia de totes; dels tretze ports esportius del litoral, on l'Administració va actuar únicament en la tramitació de la concessió, només se'n recull una cita i la ubicació en el plànol.

El títol de crònica que es dóna a aquest llibre és, òbviament, ambiciós en excés; ni es tracta d'una vertadera crònica ni tampoc això s'ha pretès, ja que una obra d'aquestes característiques, a més d'exigir molts més coneixements històrics dels que té l'autor, implicaria un volum notablement

major, cosa que no respon a la finalitat només de divulgació de material divers conegut per l'autor que pretén aconseguir-se. Adoptar aquest títol és per entendre que respon millor a la metodologia expositiva utilitzada en anar recollint els diversos fets i les notícies per un ordre sensiblement cronològic, amb les reserves que més endavant s'exposen, sense que s'hagi pretès incloure exhaustivament tots els fets esdevinguts als ports o en les seves infraestructures. Deuen ser moltes les notícies que han escapat de les indagacions de l'autor i, sense dubtar-ho, part d'aquestes són d'igual o més importància que les recollides.

Les notícies i les dades consignades tenen una triple procedència, a saber: a) les que durant la seva vida professional en actiu va anar recollint l'autor per entendre que podien constituir dades històriques d'interès; b) aquelles, publicades o no, de caràcter estadístic, que són als arxius dels serveis als quals ha estat destinat l'autor, que també recullen parcialment les memòries dels organismes, i c) les obres consignades en la relació bibliogràfica, encara que hagi estat una sola dada l'extreta; s'ha de confessar el defecte de què pateixen els texts de la crònica de no tenir les degudes referències exigibles amb rigor en perdre's alguna dada de les obres de la bibliografia.

Bona part de la crònica procedeix de les notes ja redactades el setembre de 1974 quan l'autor va ser destinat a la Direcció del Port de Palma de Mallorca procedent de la Direcció del Grup de Ports de Balears, les quals, encara que circulades en un reduït nombre d'exemplars, no varen ser objecte de cap publicació. Aquestes notes han estat completades o corregides i han format el nucli d'origen per a l'elaboració de la crònica. Aquesta gènesi de formació del llibre, en base a notes sobre temes puntuals de rellevància desigual, deixa òbvia petjada en la presentació dels texts.

Com ja es deia el 1974, s'inclouen ara algunes dades o notícies mai publicades; per correspondre als primers anys de la formació dels serveis tenen un indubtable interès històric i així queden recollides i estàlvies d'una possible pèrdua; per comentaris d'estudiosos coneixedors d'aquelles notes pot presumir-se que seran d'interès per a eventuals futurs investigadors.

L'exposició es realitza per ordre cronològic, a grans trets, encara que no se segueix amb rigor, ja que s'ha entès de major interès, en temes concrets exposats per primera vegada o bé corresponents a un fet rellevant de l'assumpte tractat, desenvolupar en el mateix punt, o en els immediatament següents, els antecedents o les conseqüències, encara que, òbviament, no es trobin situats en el període històric al qual correspon la inserció en el text; això dóna lloc al fet que, comptades vegades, es repeteixi l'entrada del tema en èpoques diferents. La disposició dels epígrafs, titulats amb la idea bàsica o més rellevant del paràgraf al qual corresponen, ha de permetre al lector un estalvi abundant de temps si té interès només en temes concrets que localitzarà així fàcilment amb la seva lectura directa, obviant la dels paràgrafs que no li interessin. El sistema pateix, sense cap dubte, de l'inconvenient de no permetre la distribució per capítols temàtics de la història dels ports, però això se soluciona, a parer de l'autor, amb la inclusió final d'un índex analític per citacions de conceptes i de ports que, segurament, serà molt més eficaç si, al lector, li interessa un punt concret dels ports o de les seves obres, plànols o instal·lacions.

Multitud de disposicions regulen ja des de l'edat mitjana la tasca portuària; s'han recollit amb una simple citació, o fins i tot amb al·lusió al seu contingut, només aquelles jutjades d'interès per a l'objecte de l'o-

bra; però entre les omeses es troben, potser, algunes que qualque lector pot entendre dignes de ressenyar-se o que s'hagin amollat de les indagacions de l'autor.

Com també subjeu a la finalitat pretesa poder oferir una idea no solament de les infraestructures, sinó també de la importància dels ports a través de la història, i fins al segle XVIII no es disposa en general de certa informació relativa a les esmentades infraestructures, s'ha suplert aquesta mancança, especialment en les edats antiga i mitjana, amb l'exposició d'algunes notícies de trànsits, o moviments de vaixells o esquadres, les quals poden donar idea de la rellevància tinguda en cada època pel port en recollir-se aquests moviments en documents coetanis; ja en el segle XIX hi ha abundant documentació sobre trànsit, obres i instal·lacions i remeten aquestes notícies perquè la crònica tingui una dedicació a cada època relativament equilibrada al llarg del temps.

A la datació d'algunes fotografies es pot haver produït un cert desfasament de dates, encara que sempre s'ha tingut en compte la possible concordança amb les de la redacció dels projectes de les infraestructures que hi apareixen.

La formació d'aquesta obra ha estat possible gràcies a l'inestimable suport rebut del personal tant de l'extingit Grup de Ports de Balears com dels actuals Servei de Ports i Autoritat Portuària de Balears. Les aportacions de l'arxiu fotogràfic d'Andreu Muntaner Darder mereixen un esment especial.

Rafael Soler Gayà
Palma, 1 de desembre de 2001

DISTÀNCIES DE NAVEGA

(en m

Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

- Port de l'Autoritat Portuària de Balears
- Port de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears
- Instal·lacions Comunitat Autònoma de les Illes Balears
- Port Esportiu o Concessió
- Senyal Marítim
- Sentits de lectura
- Línia d'equidistància segon sentit de navegació

Eivissa

	EIVISSA	SA CANAL	CORRAL MAR	CORNALBA	SANT ANTONI DE PORTMANY	PORTINATX	TALAMANCA	ES CANA	SANTA EULÀRIA	EIVISSA
SANTA EULÀRIA									8,0 / 61,0	7,7 / 56,0
ES CANA								0,0 / 60,9	6,4 / 66,1	16,0 / 65,5
TALAMANCA							0,0 / 68,2	0,5 / 57,8	0,4 / 50,7	12,8 / 49,2
PORTINATX						8,0 / 60,0	9,2 / 59,0	12,2 / 55,8	15,0 / 54,7	21,6 / 48,6
SANT ANTONI DE PORTMANY					0,0 / 65,1	9,1 / 41,8	24,5 / 39,5	27,5 / 35,6	30,5 / 34,4	36,9 / 28,5
CORNALBA				0,0 / 68,9	4,8 / 59,9	11,1 / 44,6	25,5 / 26,4	28,5 / 23,5	31,5 / 21,2	37,9 / 25,4
CORRAL MAR			0,0 / 60,1	4,8 / 57,0	7,9 / 50,8	20,2 / 40,7	28,6 / 32,2	31,6 / 29,3	34,4 / 27,1	41,0 / 21,2
SA CANAL		0,0 / 67,8	12,5 / 48,7	17,2 / 40,0	20,8 / 44,8	31,1 / 28,7	41,2 / 28,1	44,5 / 17,3	47,3 / 15,0	53,9 / 9,1
EIVISSA	0,0 / 61,6	9,1 / 53,9	21,2 / 41,0	25,4 / 37,9	28,3 / 35,9	40,8 / 21,6	48,7 / 13,6	52,3 / 9,8	55,0 / 7,7	61,6 / 0,0

Volta completa a les illes

ILLA	DE PORT A PORT	DE PUNTA A PUNTA	
MALLORCA	196,9 **	141,7	140,7 *
MENORCA	76,1 ***	46,4	47,1 *
CABRERA	18,9	9,6 *	
EIVISSA	71,1 ***	59,6	55,1 *
FORMENTERA I ES PI DE LA MARA	37,1	31,7	
SUBARXIPÈLAG DE CABRERA	-	13,1	
TOT L'ARXIPÈLAG	-	195,0	

* PER FORA DE SES ILLOTES

** DESDE CABRERA FINS CALA ESTORS

*** TOCANT ALS ILLOTS

Mallorca i C

Formentera

	LA SAVINA	CALA SAONA	ES CALÓ	ES PILAR	ES MOLÍ DE VENTO	LA SAVINA
LA SAVINA						
CALA SAONA	33,1 / 0,0					
ES CALÓ	39,6 / 6,5	7,5 / 0,0				
ES PILAR	43,3 / 10,2	10,2 / 3,7	3,7 / 0,0			
ES MOLÍ DE VENTO	47,7 / 14,6	14,6 / 7,1	7,1 / 3,4	3,4 / 0,0		
LA SAVINA	50,1 / 17,0	17,0 / 9,5	9,5 / 5,8	5,8 / 2,4	2,4 / 0,0	

	DE NOVA	FONTANAMADOR	LES PILOTES	ES CALÓ	CALA SAONA
DE NOVA					
FONTANAMADOR	0,0 / 33,1				
LES PILOTES	2,7 / 39,6	0,0 / 6,5			
ES CALÓ	6,0 / 43,3	3,3 / 10,2	0,0 / 3,7		
CALA SAONA	8,8 / 47,7	6,1 / 14,6	3,1 / 7,1	0,0 / 3,4	
CALA SAONA	11,2 / 50,1	8,5 / 17,0	5,5 / 9,5	2,4 / 5,8	0,0 / 2,4

	FORMENTOR	SA CALOBRA	SÓLLER	VALLDEMOSSA	BANYALBUFAR	ESTELLENCS	CALA LLEDÓ	SANT ELM	ANDRATX	SANTA PONÇA	PORT ADRIANO	PORTALS VELLS	DALMA NOVA	PUNTA PORTELLS	CALA NOVA	DALMA
FORMENTOR																
SA CALOBRA	0,0 / 141,8															
SÓLLER	0,0 / 142,7	6,0 / 136,7														
VALLDEMOSSA	6,0 / 152,4	1,1 / 151,4	7,1 / 145,4													
BANYALBUFAR	9,0 / 161,3	4,1 / 158,9	10,1 / 152,8	3,0 / 156,3												
ESTELLENCS	9,0 / 162,3	3,1 / 159,4	6,8 / 155,7	1,8 / 159,2	0,0 / 162,3											
CALA LLEDÓ	8,0 / 162,4	8,5 / 154,5	11,1 / 151,0	15,8 / 147,9	21,7 / 141,4	27,9 / 135,4										
SANT ELM	0,0 / 165,6	3,0 / 162,6	3,8 / 161,8	8,7 / 156,9	11,5 / 151,1	15,4 / 147,4	22,1 / 140,8	28,3 / 134,8								
ANDRATX	3,0 / 166,0	3,2 / 162,8	3,2 / 162,8	11,8 / 152,0	14,6 / 145,2	18,5 / 141,5	25,2 / 134,8	31,4 / 128,6	37,6 / 122,4							
SANTA PONÇA	8,0 / 144,3	6,6 / 139,2	8,4 / 136,2	8,9 / 135,8	16,8 / 127,8	19,6 / 125,0	24,5 / 120,3	30,2 / 114,8	36,4 / 108,6	42,9 / 102,1						
PORT ADRIANO	0,0 / 141,2	2,8 / 143,3	3,5 / 137,2	5,4 / 134,1	9,9 / 130,7	17,8 / 123,8	26,6 / 115,0	34,5 / 106,5	41,2 / 100,0	47,4 / 94,8	52,7 / 89,5					
PORTALS VELLS	3,8 / 146,1	5,9 / 139,5	8,1 / 138,6	12,5 / 133,6	13,9 / 130,5	14,4 / 128,1	22,3 / 122,2	25,1 / 119,9	33,8 / 115,6	35,7 / 109,5	41,9 / 103,1	47,9 / 97,1				
DALMA NOVA	8,0 / 148,1	3,6 / 145,1	6,1 / 140,6	11,3 / 139,8	15,5 / 134,6	17,1 / 131,5	17,6 / 131,1	21,3 / 125,2	26,3 / 120,5	32,2 / 119,6	36,4 / 113,7	45,1 / 104,1	52,4 / 94,4			
PUNTA PORTELLS	0,0 / 147,9	1,2 / 147,6	4,4 / 144,4	9,4 / 139,2	11,6 / 138,8	16,8 / 133,8	17,6 / 130,8	17,9 / 130,4	26,4 / 122,5	28,6 / 118,5	32,6 / 115,8	39,2 / 109,4	46,6 / 103,4	51,4 / 93,7		
CALA NOVA	3,8 / 149,8	5,1 / 147,1	5,2 / 147,2	5,5 / 144,8	10,9 / 139,5	15,1 / 138,5	17,5 / 133,5	18,9 / 130,9	19,4 / 128,8	27,5 / 122,0	30,1 / 119,2	34,8 / 115,5	40,7 / 109,8	48,9 / 103,0	52,1 / 93,0	57,1 / 88,0
DALMA	8,0 / 150,0	3,4 / 148,9	4,3 / 146,9	5,3 / 146,8	7,5 / 144,4	12,5 / 140,9	14,7 / 137,9	16,9 / 134,9	20,5 / 129,8	21,8 / 128,4	26,9 / 121,8	31,7 / 119,8	35,6 / 115,9	42,3 / 108,5	48,5 / 102,9	54,1 / 92,1

ACIÓ ENTRE PORTS
nilles nàutiques)

Menorca

	MAÓ	ALAIOR	FERRERIES	BALISCA	CIUTADELLA	CALA EN BOSC	CALA GALDANA	FORNELLS	ILLA DEL LAZARET	MAÓ
MAÓ	75,9	99,1	54,6	93,8	31,7	25,2	24,1	0,7	7,4	0,0
	0,0	6,1	14,9	14,2	21,20	44,7	50,2	62,1	64,6	0,0
ALAIOR	60,8	52,2	47,6	43,7	27,8	22,3	17,5	2,8	3,6	
	7,8	9,8	14,6	14,9	32,3	35,6	45,9	61,6	67,3	ILLA DEL LAZARET
FERRERIES	83,9	99,5	44,9	47,2	35,1	19,6	19,7	6,0		
	9,7	22,1	28,9	37,2	41,8	41,7	53,2	66,8	FERRERIES	
BALISCA	93,2	81,8	41,2	37,3	11,4	9,8	0,8			
	24,4	36,8	41,6	41,3	50,2	52,4	67,8	CALA GALDANA		
CIUTADELLA	44,2	30,5	25,7	27,8	5,9	0,8				
	29,2	41,3	46,1	46,6	61,7	67,1	CALA EN BOSC			
CALA EN BOSC	31,3	26,9	22,3	18,4	6,0					
	34,7	46,8	51,7	52,0	66,7	CIUTADELLA				
CALA GALDANA	19,2	9,8	5,3	0,0						
	50,8	63,0	67,8	68,1	BALISCA					
CALA EN BOSC	14,8	6,8	0,8							
	54,5	66,9	71,7	FERRERIES						
FORNELLS	0,8	8,0								
	59,1	71,8	ALAIOR							

Cabrera

	PORTINATX	PORTITXOL	CALA GRACIA	CAN PAVELLA	S'ARENAL	SES SALINES	SA RÀPITA	ES CUIXO	CABRERA	COLÒNIA DE SANT JORDI	CALA BLANCA	PORTOPETRO	CALA FIGUERA	PORTOPETRO	CALA D'ORA	CALA LLONGA	PORTOCOLOM	CALA BONA	CANYAMEL	CALA RAJADA	SA CALOU	COLÒNIA DE SANT PERE	SOBRAMUNTA	CANTICAFORT	ALCÚDIA	MONACOR	MARGARETS	DOLLENCA
PORTINATX	0,0	0,0																										
		151,6	145,9																									
PORTITXOL	0,0	2,2	1,6	2,7																								
	151,6	149,4	144,6	145,5																								
CALA GRACIA	0,0	3,1	2,8	3,7	5,1																							
	150,3	148,6	143,8	144,8	146,5																							
CAN PAVELLA	0,0	3,1	2,8	3,7	5,1	0,5																						
	146,2	148,3	143,5	144,5	146,2	147,2																						
S'ARENAL	0,0	3,1	2,8	3,7	5,1	0,5	0,5																					
	139,2	140,8	136,0	136,9	138,6	139,6	139,1																					
SES SALINES	0,0	6,2	5,6	6,5	8,1	3,1	3,6	3,0																				
	139,0	134,7	130,0	131,0	132,6	135,9	135,5	136,1																				
SA RÀPITA	0,8	1,9	1,7,8	2,6	4,2	0,5	0,0	0,6	3,6																			
	143,8	142,0	137,3	132,5	132,1	131,7	130,5	131,1	134,1																			
ES CUIXO	0,0	3,7	5,8	9,9	20,7	27,6	32,8	29,0	29,0	32,2																		
	143,1	141,4	139,0	131,2	130,4	130,0	129,6	128,9	128,9	129,9																		
CABRERA	0,0	2,2	4,2	5,6	20,6	21,0	22,7	23,0	24,1	27,3	27,3																	
	149,1	147,0	145,0	143,6	128,8	128,4	126,7	126,4	125,3	122,1	121,9																	
COLÒNIA DE SANT JORDI	0,0	10,8	11,6	12,7	24,4	21,7	26,5	27,2	28,0	31,2	31,2	31,2																
	147,1	137,8	136,7	135,0	123,4	125,1	124,5	123,8	123,0	119,8	119,8	119,8																
ES CUIXO	0,0	11,6	13,0	14,1	31,4	32,6	33,1	33,7	34,8	38,1	37,8	37,8	37,8															
	147,1	136,7	135,1	133,4	116,3	115,1	114,6	113,9	112,8	109,5	109,8	109,8	109,8															
CALA BLANCA	0,0	16,9	17,8	18,9	31,4	33,6	35,3	35,7	36,8	38,1	37,8	37,8	37,8	37,8														
	142,8	134,0	131,8	130,7	120,0	117,8	116,9	116,5	115,4	112,1	112,4	112,4	112,4	112,4														
PORTOPETRO	0,0	3,5	19,4	14,4	31,8	33,9	35,8	35,9	37,1	39,0	37,2	37,2	37,2	37,2	37,2													
	142,6	140,3	131,6	129,5	118,8	116,7	115,1	114,5	113,7	111,5	111,9	111,9	111,9	111,9	111,9													
CALA FIGUERA	0,0	2,4	4,0	21,0	35,7	37,1	38,2	38,1	35,2	36,4	37,3	38,5	38,7	38,7	38,7	38,7												
	141,8	139,4	138,1	120,8	106,1	104,7	103,6	103,7	106,6	105,4	104,5	103,3	103,1	103,1	103,1	103,1												
PORTOPETRO	0,0	4,3	5,7	6,1	24,5	19,0	20,4	21,5	23,4	19,5	30,7	40,6	41,8	42,0	42,0	42,0	42,0											
	142,6	138,3	136,9	136,5	117,5	123,1	121,9	120,8	117,3	123,1	111,9	102,0	100,8	100,6	100,6	100,6	100,6											
CALA LLONGA	0,0	12,0	16,4	16,8	43,0	38,7	39,1	40,2	41,1	46,2	41,4	48,4	49,6	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8										
	135,4	132,1	128,8	128,3	118,3	117,5	116,4	114,7	113,1	104,3	113,4	103,0	102,6	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4										
PORTOCOLOM	0,0	4,3	5,7	6,1	24,5	19,0	19,3	20,4	21,3	23,4	19,5	30,7	40,6	41,8	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0									
	145,9	141,6	139,0	139,5	121,5	126,7	124,6	123,9	121,3	112,2	111,4	111,0	110,6	109,4	109,4	109,4	109,4	109,4	109,4									
CALA BONA	0,0	12,0	16,4	16,8	43,0	38,7	39,1	40,2	41,1	46,2	41,4	48,4	49,6	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8								
	135,4	132,1	128,8	128,3	118,3	117,5	116,4	114,7	113,1	104,3	113,4	103,0	102,6	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4								
CANYAMEL	0,0	3,5	7,4	12,5	30,9	24,2	25,2	27,6	30,8	28,5	35,8	40,0	40,6	38,8	39,2	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8								
	142,8	139,3	136,0	131,0	123,3	120,0	118,7	116,2	111,2	109,4	104,3	101,8	101,0	102,0	101,6	101,0	101,0	101,0	101,0	101,0								
CALA RAJADA	0,0	9,8	13,9	17,4	32,6	33,8	34,3	37,6	38,8	40,8	40,8	42,0	42,0	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8							
SA CALÓ	0,0	9,8	13,9	17,4	32,6	33,8	34,3	37,6	38,8	40,8	40,8	42,0	42,0	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8							
	134,8	131,8	128,6	125,0	115,3	112,0	110,7	108,2	99,5	97,4	96,3	94,0	93,0	94,2	93,8	93,0	93,0	93,0	93,0	93,0	93,0							
COLÒNIA DE SANT PERE	0,0	2,8	12,5	16,2	28,1	23,6	25,6	25,9	26,8	31,2	32,6	34,7	35,6	35,7	35,9	35,7	35,7	35,7	35,7	35,7	35,7							
	140,5	140,0	135,8	132,3	120,6	124,0	122,0	121,7	120,8	116,4	115,0	112,9	112,0	111,8	111,6	111,8	111,8	111,8	111,8	111,8	111,8							
SOBRAMUNTA	0,0	2,2	4,9	15,8	18,5	20,1	27,6	30,6	38,9	38,9	42,3	58,5	53,2	54,6	56,7	57,6	57,7	73,9	74,6	75,0	76,2							
	149,6	146,1	138,1	132,6	129,9	129,1	130,6	133,6	133,0	108,8	108,7	98,7	97,6	95,9	94,1	88,6	88,8	84,4	84,0	83,8	83,8							
CANTICAFORT	0,0	4,3	9,0	7,5	16,1	21,1	24,7	30,2	36,2	41,0	42,5	44,9	51,1	55,8	61,2	63,2	63,2	76,2	77,4	78,6	78,6							
	149,2	147,2	144,6	134,8	131,8	128,8	125,7	119,7	113,7	113,7	113,6	107,9	98,9	97,1	96,8	94,5	93,7	85,8	83,0	82,6	82,2	81,0						
ALCÚDIA	0,0	4,6	7,5	8,0	8,5	19,2	22,2	25,0	31,3	39,2	42,0	42,6	46,0	53,2	58,6	58,2	56,4	56,4	71,6	78,6	79,2	79,2	79,9					
	149,9	149,6	147,2	141,2	132,3	129,0	126,5	120,7	115,5	114,8	109,4	105,9	96,6	95,1	94,8	93,5	93,7	91,7	90,9	88,5	83,7	79,9	76,9					
MONACOR	0,0	9,6	11,9	16,2	21,7	23,8	21,8	24,8	28,1	33,8	41,6	44,9	49,8	48,8	44,8	39,3	40,6	43,7	49,6	59,7	79,9	88,8	82,0	82,0	82,0			
	149,7	147,4	146,5	143,7	141,7	139,0	139,0	135,5	131,0	117,1	109,5	106,1	104,9	102,4	93,4	91,6	90,5	86,8	83,7	79,3	77,5	77,1	76,7	75,5				
MARGARETS	0,0	1,5	10,7	12,6	14,3	14,3	13,1	21,6	25,6	28,3	34,7	42,7	46,0	47,0	49,4	53,6	58,5	61,7	61,8	64,7	79,8	81,0	81,9	85,1	85,5			
	150,4	148,1	147,0	144,4	142,4	139,7	139,7	136,2	132,1	117,9	110,2	106,9	105,6	103,1	94,2	92,3	91,2	86,6	82,9	79,7	78,6	77,9	77,5	76,6				
DOLLENCA	0,0	3,6	11,9	13,3	15,3	16,4	14,4	13,6	20,6	30,2	35,7	41,7	47,0	48,0	50,4	54,6	61,3	62,7	64,8	65,7	80,8	82,0	82,6	84,1	84,3			
	150,8	149,1	138,8	138,1	137,0	136,4	142,4	139,7	139,3	133,3	117,9	110,2	108,9	108,6	105,1	94,2	92,3	91,2	89,8	87,9	79,3	79,0	77,9	77,3	76,9			
PORTINATX	0,0	2,8	2,7	8,8	11,9	13,7	13,8	12,1	22,8	26,0	28,6	34,1	42,1	46,4	46,4	48,8	50,0	58,7	61,7	63,2	64,1	79,2	80,4	81,3	82,5	82,7		
	149,5	148,3	148,2	145,9	144,8	142,2	140,2	137,5	137,3	124,0	121,5	115,7	109,0	104,7	100,4	100,8	93,0	58,1	85,8	82,5	85,3	86,8	79,1	75,7	75,5	74,1		
PORTITXOL	0,0	2,7	2,7,8	8,1,8	11,4	13,2	13,1	11,4	21,7	31,7	38,1	43,8	51,8	56,1	64,7	68,3	69,2	81,4	83,8	83,8	84,7	99,8	100,1	101,0	102,2	102,6		
	151,6	149,4	144,6	145,5	142,8	140,2	138,2	135,5	135,3	122,0	119,5	113,7	107,0	102,7	98,4	98,8	91,0	56,1	83,8	80,5	83,3	84,8	77,1	73,7	73,5	72,1	70,2	
CALA GRACIA	0,0	3,1	2,8	3,7	5,1	0,5	0,5	1,6	3,7	6,5	8,1	11,3	15,7	18,0	22,6	24,8	25,7	37,9	40,3	40,3	41,2	56,3	57,6	58,5	59,7	60,1	57,8	55,6
	150,3	148,6	143,8	144,8	146,5	147,2	146,2	144,5	143,5	140,7	138,2	134,0	129,6	127,3	122,7	120,5	119,6	107,4	104,8	104,8	103,9	88,8	87,5	86,6	85,4	84,8	87,0	89,2
CAN PAVELLA	0,0	3,1	2,8	3,7	5,1	0,5	0,0	1,6	3,7	6,5	8,1	11,3	15,7	18,0	22,6	24,8	25,7	37,9	40,3	40,3	41,2	56,3	57,6	58,5	59,7	60,1	57,8	55,6
	146,2	148,3	143,5	144,5	146,2	147,2	146,2	144,5	143,5	140,7	138,2	134,0	129,6	127,3	122,7	120,5	119,6	107,4	104,8	104,8	103,9	88,8	87,5	86,6	85,4	84,8	87,0	89,2
S'ARENAL	0,0	3,1	2,8	3,7	5,1	0,5	0,0	1,6	3,7	6,5	8,1	11,3	15,7	18,0	22,6	24,8	25,7	37,9	40,3	40,3	41,2	56,3	57,6	58,5	59,7	60,1	57,8	55,6
	139,2	140,8	136,0	136,9	138,6	139,6	139,1	137,6	136,7	133,9	131,4	127,2	122,8	120,5	115,9	113,7	112,8	100,6	98,0	98,0	97,1	82,0	80,7	79,8	78,6	78,0	80,2	82,4
SES SALINES	0,0	6,2	5,6	6,5	8,1	3,1	3,6	3,0	1,1	4,3	5,9	9,1	13,5	15,8	20,4	22,6	23,5	35,7	38,1	38,1	39,0	54,1	55,4	56,3	57,5	57,9	55,7	53,5
	139,0	134,7	130,0	131,0	132,6	135,9	135,5	136,1	137,2	134,0	132,5	129,3	124,9	122,6	118,0	115,8	114,9	102,7	100,1	100,1	99,2	84,1	82,8	81,9	80,7	80,3	82,5	84,7
SA RÀPITA	0,8	1,9	1,7,8	2,6	4,2	0,5	0,0	0,6	1,7	4,5	6,1	9,3	13,7	16,0	20,6	22,8	23,7	35,9	38,3	38,3	39,2	54,3	55,6	56,5	57,7	58,1	55,9	53,7
	143,8	142,0	137,3	132,5	132,1	131,7	130,5	131,1	132,2	129,0	127,5	124,3	119,9	117,6	113,0	110,8	109,9	97,7	95,1	95,1	94,2	79,1	77,8	76,9	75,7	75,3	77,5	79,7
ES CUIXO	0,0	3,7	5,8	9,9	20,7	27,6	32,8	29,0	29,0	32,2	33,7	36,8	41,2	43,5	48,1	50,3	51,2	63,4	65,8	65,8	66,7	81,8	83,1	84,0	85,2	85,6	83,4	81,2
	143,1	141,4	139,0	131,2	130,4	130,0	129,6	128,9	128,9	129,9	131,4	134,5	138,9	141,2	145,8	148,0	148,9	161,1	163,7	163,7	164,8	149,7	148,4	147,5	146,3	145,9	148,1	150,3
CABRERA	0,0	2,2	4,2	5,6	20,6	21,0	22,7	23,0	24,1	27,3	28,8	31,9	36,3	38,6	43,2	45,4	46,3	58,5	61,1	61,1	62,0	77,1	78,4	79,3	80,5	80,9	78,7	76,5
	149,1	147,0	145,0	143,6	128,8	128,4	126,7	126,4	125,3	122,1	120,6	117,4	113,0	110,7	106,1	103,9	103,0	90,8	88,2	88,2	87,3	72,2	70,9	70,0	68,8	68,4	70,6	72,8
COLÒNIA DE SANT JORDI	0,0	10,8	11,6	12,7	24,4	21,7	26,5	27,2	28,0	31,2	32,7	35,8	40,2	42,5	47,1	49,3	50,2	62,4	64,8	64,8	65,7	80,8	82,1	83,0	84,2	84,6	82,4	80,2
	147,1	137,8	136,7	135,0	123,4	125,1	124,5	123,8	123,0	119,8	118,3	115,2	110,8	108,5	103,9	101,7	100,8	88,6	86,2	86,2	85,3	70,2	68,9	68,0	66,8	66,4	68,6	70,8
ES CUIXO	0,0	11,6	13,0	14,1	31,4	32,6	33,1	33,7	34,8	38,1	39,6	42,7	47,1	49,4	54,0	56,2	57,1	69,3	71,7	71,7	72,6	87,7	89,0	89,9	91,1	91,5	89,3	87,1
	147,1	136,7	135,1	133,4	116,3	115,1	114,6	113,9	112,8	109,5	108,0	104,9	100,5	98,2	93,6	91,4	90,5	78,3	75,9	75,9	75,0	60,1	58,8	57,9	56,7	56,3	58,5	60,7
CALA BLANCA	0,0	16,9	17,8	18,9	31,4	33,6	35,3	35,7	36,8	38,1	39,6	42,7	47,1	49,4	54,0	56,2	57,1	69,3	71,7	71,7	72,6	87,7	89,0	89,9	91,1	91,5	89,3	87,1
	142,8	134,0	131,8	130,7	120,0	117,8	116,9	116,5	115,4	112,1	110,6	107,5	103,1	100,8	96,2	94,0	93,1	80,9	78,3	78,3	77,4	62,3	61,0	60,1	58,9	58,5	60,7	62,9
PORTOPETRO	0,0	3,5	19,4	14,4	31,8	33,9	35,8	35,9	37,1	39,0	40,6	43,7	48,1	50,4	55,0	57,2	58,1	70,3	72,7	72,7	73,6	88,7	90,0	90,9	92,1	92,5	90,3	88,1
	142,6	140,3	131,6	129,5	118,8	116,7	115,1	114,5	113,7	111,5	110,0	106,9	102,5	100,2	95,6	93,4	92,5	80,3	77,7	77,7	76,8	61,7	60,4	59,5	58,3	57,9	60,1	62,3
CALA FIGUERA	0,0	2,4	4,0	21,0	35,7	37,1	38,2	38,1	35,2	36,4	37,3	38,5	38,7	38,7	38,7	38,7	38,7	38,7	38,7	38,7	38,7	53,8	55,1	56,0	57,2	57,6	55,4	53,2
	141,8	139,4	138,1	120,8	106,1	104,7	103,6	103,7	106,6	105,4	104,5	103,3	103,1	103,1	103,1	103,1	103,1	103,1	103,1	103,1	103,1	88,0	86,7	85,8	84,6	84,2	86,4	88,6
PORTOPETRO	0,0	4,3	5,7	6,1	24,5	19,0	20,4	21,5	23,4	19,5	30,7	40,6	41,8	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	57,1	58,4	59,3	60,5	60,9	58,7	56,5
	142,6	138,3	136,9	136,5	117,5	123,1	121,9	120,8	117,3	123,1	111,9	102,0	100,8	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	100,6	85,5	84,2	83,3	82,1	81,7	83,9	86,1
CALA LLONGA	0,0	12,0	16,4	16,8	43,0	38,7	39,1	40,2	41,1	46,2	41,4	48,4	49,6	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8	34,7	36,0	36,9	38,1	38,5	36,3	34,1
	135,4	132,1	128,8	128,3	118,3	117,5	116,4	114,7	113,1	104,3	113,4	103,0	102,6	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	86,3	85,0	84,1	82,9	82,5	84,7	86,9
PORTOCOLOM	0,0	4,3	5,7	6,1	24,5	19,0	19,3	20,4	21,3	23,4	19,5	30,7	40,6	41,8	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	57,1	58,4	59,3	60,5	60,9	58,7	56,5
	145,9	141,6	139,0	139,5	121,5	126,7	124,6	123,9	121,3	112,2	111,4	111,0	110,6	109,4	109,4	109,4	109,4	109,4	109,4	109,4	109,4	94,3	93,0	92,1	90,9	90,5	92,7	94,9
CALA BONA	0,0	12,0	16,4	16,8	43,0	38,7	39,1	40,2	41,1	46,2	41,4	48,4	49,6	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8	49,8	34,7	36,0	36,9	38,1	38,5	36,3	34,1
	135,4	132,1	128,8	128,3	118,3	117,5	116,4	114,7	113,1	104,3	113,4	103,0	102,6	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	86,3	85,0	84,1	82,9	82,5	84,7	86,9
CANYAMEL	0,0	3,5	7,4	12,5	30,9	24,2	25,2	27,6	30,8	28,5	35,8	40,0	40,6	38,8	39,2	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	55,9	57,2	58,1	59,3	59,7	57,5	55,3
	142,8	139,3	136,0	131,0	123,3	120,0	118,7	116,2	111,2	109,4	104,3	101,8	101,0	102,0	101,6	101,0	101,0	101,0	101,0	101,0	101,0	86,0	84,7	83,8	82,6	82,2	84,4	86,6
CALA RAJADA	0,0	9,8	13,9	17,4	32,6	33,8	34,3	37,6	38,8	40,8	40,8	42,0	42,0	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	55,9	57,2	58,1	59,3	59,7	57,5	55,3
SA CALÓ	0,0	9,8	13,9	17,4	32,6	33,8	34,3	37,6	38,8	40,8	40,8	42,0	42,0	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	40,8	55,9	57,2	58,1	59,3	59,7	57,5	55,3
	134,8	131,8	128,6	125,0	115,3	112,0	110,7	108,2	99,5	97,4	96,3	94,0	93,0	94,2	93,8	93,0	93,0	93,0	93,0	93,0	93,0	78,1	76,8	75,9	74,7	74,3	76,5	78,7
COLÒNIA DE SANT PERE	0,0	2,8	12,5	16,2	28,1	23,6	25,6	25,9	26,8	31,2	32,6	34,7	35,6	35,7	35,9	35,7	35,7	35,7	35,7	35,7	35,7	50,8	52,1	53,0	54,2	54,6	52,4	50,2
	140,5	140,0	135,8	132,3	120,6	124,0	122,0	121,7	120,8	116,4	115,0	112,9	112,0	111,8	111,6	111,8	111,8	111,8	111,8	111,8	111,8	96,7	95,4	94,5	93,3	92,9	95,1	97,3
SOBRAMUNTA	0,0	2,2	4,9	15,8	18,5	20,1	27,6	30,6	38,9	38,9	42,3	58,5	53,2	54,6	56,7	57,6	57,7	73,9	74,6	75,0	76,2	91,3	92,6	93,5	94,7	95,1	92,9	90,7
	149,6	146,1	138,1	132,6	129,9	129,1	130,6	133,6	133,0	108,8	108,7	98,7	97,6	95,9	94,1	88,6	88,8	84,4	84,0	83,8	83,8	68,7	67,4	66,5	65,3	64,9

Dors: Cartell de l'Autoritat Portuària de Balears amb les distàncies de navegació entre tots els ports de les Baleares i la seva situació, adscripció i classe. Fars i balises en servei l'any 2000. (AP)

Èpoques que s'han considerat als ports

L'aspecte ofert actualment pels ports de les Illes Balears s'ha assolit en època relativament recent pel que fa a les obres que s'hi han construït. Encara que poden trobar-se citacions històriques en les edats mitjana i antiga, relatives a part dels ports o bé a certs trànsits o instal·lacions, les obres més antigues pròpiament portuàries que avui hi ha es remunten només al segle XIX amb alguns elements que, excepcionalment, arriben al segle XVIII. No passa així amb les obres no estrictament portuàries, com són les de defensa, llatzerets i d'altres, que es remunten a l'edat mitjana i fins i tot a l'antiga.

Les notícies històriques que amb més profusió poden trobar-se són les relatives a moviments de flotes militars, accions bèl·liques o corsàries de caràcter marítim i embarcament o desembarcament de correus o passatgers il·lustres; si bé, a primera vista, això pot semblar irrellevant per formar una idea sobre el possible trànsit i les obres dels ports en èpoques passades, no resulta realment així, ja que el sol esdeveniment dels fets relatats demostra o bé l'existència d'un port rudimentari d'interès civil o militar –sovint coincidents– o el desenvolupament d'un trànsit habitual. Per això, i en especial fins al segle XIX, quan ja comencen a conèixer-se d'una manera sistemàtica les dades relatives a trànsit i a obres i serveis als ports, es recullen moltes notícies d'aquell tipus, fins al segle XVIII, per tractar de suplir la falta de les relatives al mateix trànsit, obres i instal·lacions.

La vertadera història de les obres dels ports comença en el segle XIX quan l'Estat se'n fa càrrec a través dels Serveis d'Obres Públiques, d'una manera parcial en una primera etapa i de forma integral i definitiva a partir de la promulgació de la Llei de ports de 7 de maig de 1880.

Per això, i a aquest efecte, la història de les obres i les instal·lacions dels ports i del seu trànsit s'ha d'entendre dividida en dues èpoques: a) la primera anterior a la formació dels Serveis d'Obres Públiques, en la qual l'activitat en relació amb les obres és escassa o modesta en general i amb un trànsit sense control específic, realitzat sense gairebé instal·lacions i aprofitant al màxim les condicions naturals, excepte en uns pocs ports i ja al darrer segle; correspon aquesta a un període les notícies del qual es troben a les obres històriques clàssiques o bé en cròniques o cronicons de caràcter general o local que les esmenten de passada; i b) la segona, posterior a la formació d'aquells Serveis, en la qual es disposa d'abundant documentació als arxius dels Serveis que se'n varen fer càrrec.

La primera època pot considerar-se dividida, al seu torn, en dues parts: una, més antiga, des de la prehistòria fins a la baixa edat mitjana, en la qual només pot conjecturar-se quin havia de ser el trànsit i l'aspecte dels ports sobre algunes dades preses d'autors clàssics o d'estudis moderns sobre l'antiga geopolítica balear; una altra, des de la baixa edat mitjana fins al segle XIX, en la qual ja és possible, en especial pel que fa als darrers segles, conèixer algunes notícies concretes.

La segona època també cal dividir-la en dues parts: la primera inclou el període comprès entre el començament del funcionament als ports dels Serveis d'Obres Públiques de l'Estat el 1851 i l'any 1929, en el qual, llevat de Palma, els ports es trobaven a càrrec de la Direcció d'Obres Públiques de Balears, atenent-se plenament des del punt de vista de les seves obres, i només d'una manera incipient i als ports de més rellevància, pel que fa a

la seva explotació; la segona, des de 1929 fins als nostres dies, correspon a un període en el qual tots els ports han tingut servei propi mitjançant la Junta d'Obres del Port de Palma, de Grup o Grups de Ports o bé de Comissions Administratives en els altres. Ha estat en aquest període de l'Administració institucional quan s'ha prestat a l'explotació la importància deguda i el tràfic ha assolit nivells insospitats.

I
PRIMERA ÈPOCA

ANTERIOR A LA FORMACIÓ DELS SERVEIS D'OBRES PÚBLIQUES DE L'ESTAT

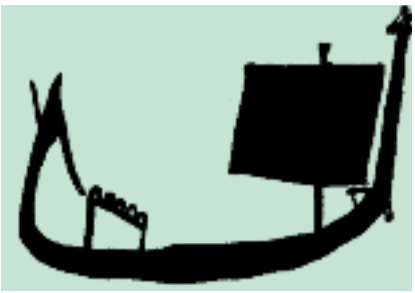
I.1. DES DE LA PREHISTÒRIA FINS A LA BAIXA EDAT MITJANA

Segles XIII a VIII aC

1. Tràfic de celtes, fenicis, grecs i egipcis

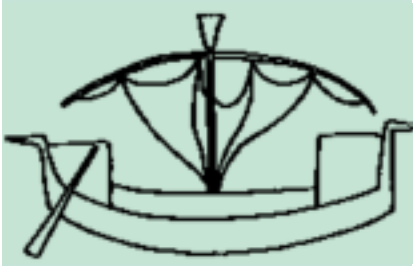
Admetent, segons alguns, que durant l'època de la cultura talaiòtica, a la segona edat del bronze (anys 1200 –1000 aC), després de la invasió de pobles procedents del sud de França hi havia a les Balears certa rudimentària marina dedicada, amb els fenicis i els grecs, al transport de metalls des de la península Ibèrica fins a Sardenya i la península Italiana, els ports del litoral est de Mallorca i el sud de Menorca –en les proximitats del qual es coneixen restes de poblats d'aquells temps– varen haver de tenir un relatiu trànsit.

Anteriorment no es pot conjecturar res, ja que falten els més elementals vestigis que poden servir de suport a una hipòtesi; el primer indici es troba, potser, al port de Pollença, on, de ser certa la tesi que la fundació de l'antiga i primitiva població de *Bocchoris* es deu al faraó egipci Bokenrau –de la XXIV dinastia, al segle VIII aC–, en què els egipcis i els fenicis varen visitar les riberes i les illes de l'occident de la Mediterrània– es podria ubicar el primer port de les Illes Balears on raonablement seria presumible l'existència de trànsit. En temps de la fundació, aquest port ja hi devia ser en data relativament llunyana a la del port mediterrani més antic, els toscos vestigis del qual encara perduren: el de Nirou Khani, a l'illa de Creta, quatre milles a l'oest de Cnossos, i que amb el d'Amisos a la desembocadura del riu Kairatos, han arribat fins a nosaltres de l'època micènica (segle XVI aC). Potser sigui el de Pollença el port mercantil més antic de Mallorca.



Embarcació de vela, segons antics testimonis gràfics, al voltant del 3200 aC.(XP)

Segons diuen altres historiadors, la població de les Balears es va produir amb gent de dues procedències: primer, en època pretalaiòtica (abans del darrer quart del segon mil·lenni aC), des de les costes de la Península ibèrica amb tribus pacífiques, que vivien de la caça i del pasturatge, amb escassa activitat nàutica, i després, durant l'època talaiòtica, amb gent dels tan coneguts «pobles del mar» procedents d'Orient, rebutjats en llurs invasions i en cerca de nous assentaments, de caràcter més bel·licós, i que ja vivien de la pirateria i del comerç. Degué ser en aquesta època quan es varen establir els primitius ports amb trànsit o estada de vaixells amb el concepte avui aplicable, encara que sense obres.



Vaixell dels «pobles del mar» segons el baixrelleu de Medinet Abu. (NN)

Durant el primer mil·lenni aC, ja hi havia dues rutes comercial al Mediterrani occidental: la de la costa nord-africana i la del «pont de les illes», molt favorable per a la navegació a la vela, atès el règim de vents.

2. Allunyament dels nuclis poblats de la costa

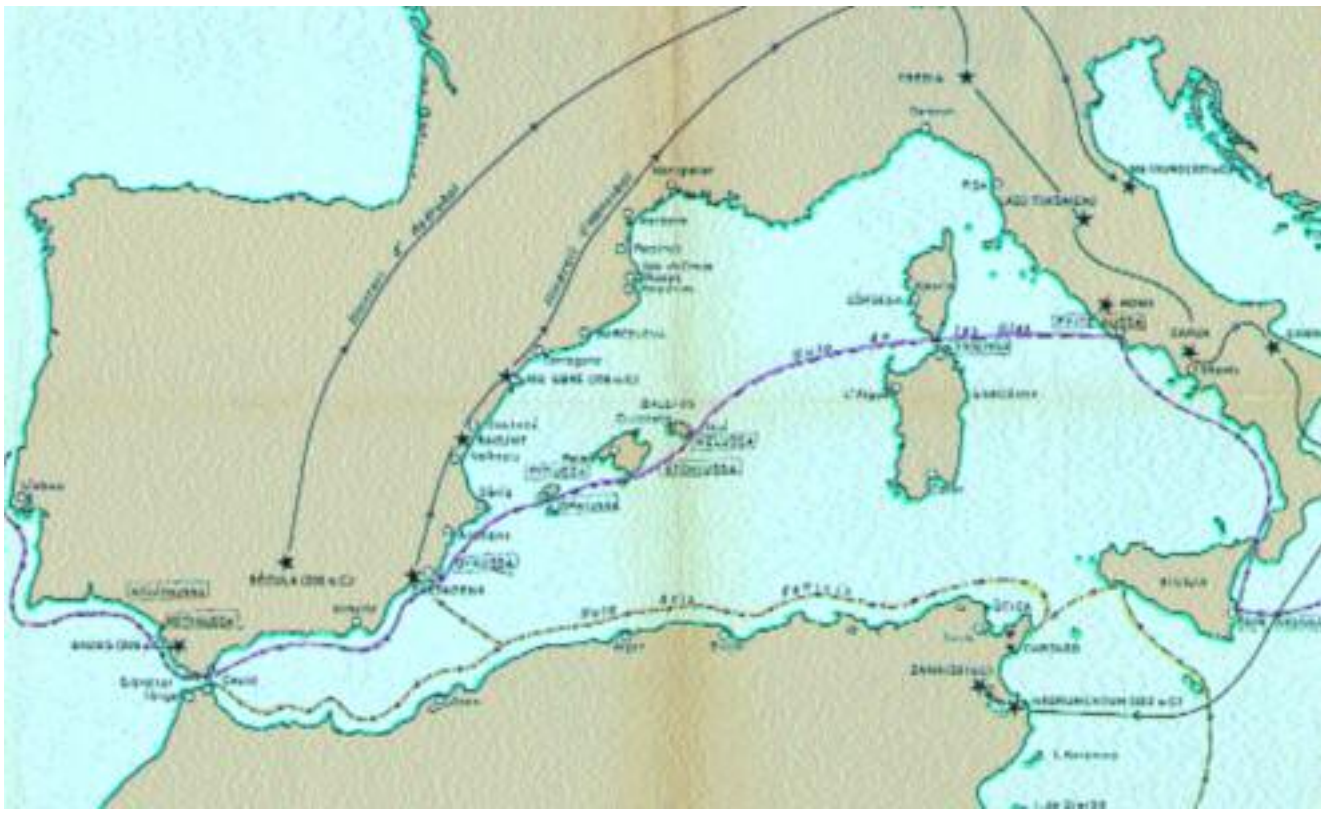
Als plànols inclosos a l'obra *Prehistòria de les Balears*, de Mascaró Pasarius, dels monuments megalítics de Mallorca i Menorca (Eivissa és molt pobra en aquest aspecte, però no així Formentera) pot apreciar-se clarament, fins i tot en moltes de les necròpolis que constitueixen un element de judici molt interessant, una falta de concordança en general entre zones de gran densitat de restes i ports naturals. Aquestes restes es troben tant o

més a l'interior que al litoral.

Això indueix a pensar en una preponderant activitat agrícola o ramadera i no comercial dels habitants, sense perjudici del comerç que poguessin mantenir en port d'escala, per a refugi, avituallament o aigualida, els navegants fenicis i grecs; sembla difícil que el comerç de metalls, al·ludit abans, pogués tenir rellevància, com ho defensen alguns, fins a influir acusadament en l'economia de les illes.

Una excepció al que hem dit es troba, tanmateix, a la població de *Bocchoris*, de la qual es coneixen restes de dos poblats: un, anterior a 1250 aC a xaloc del Cavall Bernat i un altre amb naviformes del 1000 al 800 aC, lamentablement destruïts el 1939: també hi ha a les proximitats del port diversos nuclis talaiòtics.

Posteriorment va decaure aquella cultura i possiblement el comerç dels insulars, alhora que els fenicis varen monopolitzar el trànsit marítim fins que Tlepolem (segle VIII aC) i els grecs rodis varen acaparar el comerç dels litorals valencians de la península Ibèrica i de tota la Mediterrània nord-occidental.



El «pont de les illes» de la ruta dels foceus (topònims acabats en «USSA») amb Eivissa, Formentera, Cabrera i Menorca, i la ruta del fenicis, abans de la batalla naval d'Alalia (550 aC). (HB)

3. Indicis de presència grega a Mallorca

Potser deu ser el nom d'Andratx l'únic que etimològicament –com sostenen alguns– procedeix de l'època dels grecs amb el significat de «carbó». Sens dubte en ocasió de dragatges realitzats al port han estat trobats els ploms de ceps d'àncores antigues en la canya de les quals podia obser-

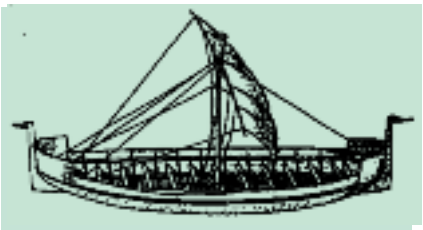
var-se l'empremta del cavall, possible emblema del famós cavall de Troia, que permet establir la data de 1280 aC per a la fundació de colònies marítimes gregues o, almenys, del pas de vaixells d'aquelles remotes terres.

El nom de «Costa dels Grechs» donat al litoral, entre el port d'Andratx i Banyalbufar, i l'etimologia de Pentaleu o «cinc pobles», nom encara conservat, al lloc que els romans denominaven port de *Palumbaria*, i les cròniques de Jaume I anomenaren la Palomera, corresponent al modern Sant Elm, són nous elements que permeten conjecturar, no gratuïtament, la possible existència de colònies gregues comercials tant al port d'Andratx com a Sant Elm. A aquesta època sembla correspondre la necròpoli de Can Bassa.

Els foceus, igualment comerciants, varen substituir aquests rodis fins a l'arribada dels cartaginesos (segle VII al V aC), amb els quals varen mantenir cert antagonisme fins a ser eliminats.

4. Presència de trànsit a Maó en l'edat antiga

Encara que sense vestigis avui d'obres i instal·lacions, llevat potser del nimfeu de Cala Figuera, és presumible que el port de Maó tingués ja unes rudimentàries obres en les albors de l'edat antiga, ja que són en gran nombre les restes arqueològiques amb les quals compta l'illa de Menorca –els famosos talaiots, navetes i recintes emmurallats– així com els variats tipus de monedes trobats. Per això se sap que primer varen ser els fenicis cap al 1300 aC i després els grecs rodis fins al segle VIII aC, que conduïts per Tlepolem desallotgen de l'illa els fenicis, que desenvolupen el comerç. A aquests, els segueixen els foceus i després els cartaginesos, que, amb Hannó s'estableixen a Menorca cap al 450 aC. La influència cartaginesa és llarga i el port de Maó serveix de base per a expedicions bèl·liques, la darrera important de les quals és la d'hivernada que, a la tardor i l'hivern de l'any 205 aC, va realitzar el general Mago amb nombrosa flota en tornar de Cadis després de la derrota d'Ilipa.



Reconstrucció, segons B. Landström, de les naus dels «pobles del mar» que degueren abordar les Balears al final del segon mil·lenni aC. (NN)

Una de les primeres representacions de naus a les Balears (Menorca) no anteriors al segle VI aC: la de Santa Anna. (NN)

Segles VIII a V aC

5. Presència fenícia i cartaginesa

De l'època fenícia procedeix, segons opinió generalitzada, el nom de Balears, ja que *Baaliaroh*, en el seu llenguatge significava «destre a tirar», al·lusió segura als foners d'aquella època. També sembla ser que el nom de Maó procedeix de *Maghon* que significa «població de l'orient», com *Iamma* (Ciutadella) nom avui abandonat, «població de l'occident», noms ambdós que es refereixen a la posició d'aquestes ciutats en relació amb l'illa de Menorca.

6. Àrees d'influència púnica i grega

Els navegants de Mallorca i Menorca, pràcticament independents, en política, de grecs i cartaginesos durant dos segles –al contrari d'Eivissa, que va caure aviat a la zona de ferma influència cartaginesa, amb la fundació

d'una colònia el 650 aC– varen haver de dedicar-se a l'exercici de la pirateria, afavorits pel presumible tàcit compromís de grecs i cartaginesos de considerar Mallorca i Menorca com a zona neutral entre dos mars, de navegació grega el del nord i cartaginesa el del sud.

7. Rivalitat púnica grega

Els grecs havien anat establint centres comercials als ports de tot el litoral del llevant de la Península ibèrica; aviat, això no obstant, davant de la pressió de fenicis i després de cartaginesos es reduí la seva àrea comercial i perderen el litoral comprès entre Màlaga i Dénia. El denominat «Mar Balear», zona de la Mediterrània compresa entre les costes catalanes, valencianes i les Illes Balears, continua sent d'hegemonia grega durant cert temps; al sud de les illes aquesta hegemonia és clarament cartaginesa; aquesta espècie de tàcit conveni entre grecs i cartaginesos en relació amb les seves zones d'exclusives comercials fa que les Illes Balears es trobin en zona de ningú i va permetre als seus habitants un alt grau d'independència; per això no ha de sorprendre que a Menorca –l'illa més nord-oriental– apareguin moltes monedes gregues i que en canvi a Eivissa –l'illa més sud-occidental– siguin abundantíssims els vestigis púnics, senyals evidents de relacions comercials amb ambdues esferes rivals gregues i cartagineses.

Una altra de les primeres representacions de naus a les Balears (Menorca) no anteriors al segle VI aC: la des Tudons. (NN)

8. Colonització púnica i antic trànsit d'Eivissa

Eivissa és avui només el primer port de l'illa, però en la remota antiguitat era, sense cap dubte, el de major importància de l'arxipèlag pel trànsit. Indicat en l'*Ora Marítima* de Ruf Fest Aviè, el periple més antic del qual és d'aproximadament l'any 530 aC, és ja descrita pel grec Timeu, el qual, entre els anys 340 i 250 aC, fa la primera descripció detallada coneguda de les Illes Balears (font de la de Diodor de Sicília, durant l'època d'August). La població va ser fundada pels cartaginesos l'any 650 aC; Timeu parla ja de *ports memorables, amplis murs, nombrós i esplèndid llogaret, població cosmopolita, principalment cartaginesa*. Diodor l'anomena *Ebesos* (o *Eresos* en algunes edicions).

Grafit d'una galera grega (Delos). (NN)

9. Testimonis de l'antiga relació comercial del port d'Eivissa

Fundada la colònia púnica d'Ebusus, el seu port es converteix en una formidable base naval que serveix de suport durant les guerres púniques a les armades cartagineses. Finalitzades aquestes, la ciutat no es destrueix, sinó que, sense formar botí de guerra per als romans, entra en l'òrbita de l'Imperi romà com a ciutat confederada i continua l'esplèndid comerç que sostenia en temps de la dominació cartaginesa. D'aquesta relació comercial queden abundants testimonis en els autors clàssics, com Timeu, Diodor de Sicília, Tit Livi, Plini el Vell i d'altres. També ho testimonien la multitud de boles de pedra granítica o silícica, que poden trobar-se a la ribera nord del port, a certa profunditat entre el fang, que varen ser, sens dubte, llasts de les naus que acudien al port per carregar els productes, ja que, com és sabut, a l'illa d'Eivissa no hi ha una sola roca ígnia. També ens parlen els autors dels productes que s'extreien de l'illa, com les figues seques, la porpra, la sal i fins i tot articles manufacturats de tipus ceràmic, dels quals són

molt apreciades les àmfores, ja que, segons era creença comuna, l'argila de l'illa foragitava les serps.

Segles V a II aC

10. Presència cartaginesa a Menorca

Els cartaginesos, amb tot, varen arribar a establir-se tardanament a Menorca; varen intentar instal·lar-se a Mallorca, però varen ser rebutjats; igual sort va tenir, segles més tard, l'almirall Mago, que després de la derrota dels cartagineses a Ilipa (206 aC) va evacuar la flota de Cadis tocant Eivissa, intentant-ho a Mallorca i fent escala a Menorca, en el seu viatge cap a Gènova. És aquest almirall del qual es diu també que va fundar Maó, durant la tardor o l'hivern del 205 aC, en què va romandre al port al comandament de vint-i-nou naus amb esperó, a més de multitud de transports amb dotze mil soldats de peu i dos mil cavalls.

11. Eivissa, important base púnica

Durant les guerres púniques, Eivissa es revela com a important protagonista, com ho demostra el fet descrit per Tit Livi que, després de la derrota de l'esquadra cartaginesa comandada per Àsdrubal Barca davant el delta de l'Ebre l'any 217 aC, per l'armada romana conduïda per Cneo Corneli Escipió, es va dirigir aquesta darrera contra Eivissa, la plaça de la qual va assetjar durant dos dies infructuosament, però en recollí un gran botí a la costa i la campanya.

12. Trànsit corsari i de mercenaris

Aquelles primeres activitats corsàries dels navegants mallorquins, unides a una progressiva aproximació als cartaginesos, que contractaven els històrics i famosos foners balears –tropes mercenàries que ja en el segle V aC varen lluitar a Sicília contra els grecs, en el segle III aC contra els romans a les guerres púniques i en el I aC contra els gals i els romans pompeians a l'exèrcit de Juli Cèsar–, varen haver de mantenir el trànsit als ports balears que, abans de la fundació de les colònies romanes, varen ser sens dubte els mateixos de l'època de l'apogeu de la cultura talaiòtica, dels poblats –uns trenta-set a Mallorca i uns vuit a Menorca– més pròxims a la mar, de la qual es nodriren les tripulacions.

També és presumible l'existència de tràfic mercantil a *Bocchoris* durant el segle V aC, segons es dedueix de les troballes als jaciments de Gotmar i al santuari de La Punta.

Cap al segle II aC, no només seguia la pirateria com una de les principals activitats dels balears, sinó que va empitjorar després de la derrota dels cartaginesos, i això va moure els romans a dur a terme la conquesta de les illes, ocorreguda cap a l'any 123 aC. En aquesta època els ports servien de base a les embarcacions dedicades al cors.

Vasos de vidre de la col·lecció Costa, de la cultura cartaginesa procedents d'Eivissa. (IB)

13. Testimoni de monedes i derelictes

No hi ha cap dubte que en aquestes llunyanes èpoques, almenys a Menorca, hi havia ja o hi havia hagut relacions comercials amb celtes, fenicis, grecs, cartaginesos, romans, municipis i colònies hispanes i gal·les, perquè així ho testimonien les monedes i els derelictes trobats.

D'aquests segles anteriors a l'era cristiana es coneixen ja derelictes que permeten saber el tipus de trànsit dels ports de les illes o bé quins eren les rutes properes d'aquestes, una de les conegudes era la de relació dels ports sud-peninsulars amb els del mar Lígur passant per l'actual estret de Bonifacio.

Àmfora Dressel IB d'època romana republicana trobada en aigües de Mallorca. (CP)

14. Classificació de vaixells al llarg del temps

Aleshores es classificaven ja els vaixells d'acord amb la capacitat de càrrega, com ha passat al llarg del temps fins a avui dia, encara que amb diferents unitats. La importància i la capacitat de les naus de càrrega antigues, o naus oneràries, es mesuraven pel nombre d'àmfores que podien transportar; la nau més usual estibava unes dues mil àmfores si bé podia arribar-se a les miriàmfores, és a dir, vaixells de deu mil àmfores; l'àmfora, o les seves variants, contenia tota classe d'àrids i líquids, i fins i tot salaons com l'apreciat *garum* dels romans; es carregava mitjançant baiards o civeres, o bé suspeses d'un pal recolzat a les espatles; l'estiba es realitzava agrupant-les, amb folre de tija encordat en casos delicats. Els objectes de gran valor s'encomanaven al capità del vaixell, amb independència del contracte de transport, que els portava a la seva cambra de popa.

Un altre sistema de classificació o definició, especialment utilitzat en les fonts literàries i en els vaixells de guerra, feia referència al nombre de remers, freqüentment de vint, trenta o cinquanta per nau, i al nombre de files o ponts amb rems, fins a tres en els *trirrems*.

Ja en l'edat mitjana, amb el tràfic de vi de Bordeus, apareixen com a unitats de mesura els barrils i la tona d'arqueig, que no és una mesura de pes, com el seu nom sembla indicar, sinó de volum o capacitat, i correspon al lloc ocupat per dos barrils de 27,5 roves; aquesta expressió perdura encara avui per mesurar el Gross Ton (GT) o abans el Tonatge de Registre Brut (TRB) corresponent a un volum de bodega de cent peus cúbics, o 2,83 m^3. A la corona d'Aragó es va utilitzar la salma, equivalent a la quartera de Barcelona (278 litres), citada a l'edat mitjana per a les reglamentacions de les naus.

El mesurament per unitats de càrrega s'ha estès modernament a altres conceptes: llargada en metres d'estiba de remolcs als transbordadors i nombre de contenidors de vint peus als vaixells portacontenidors (TEU Twenty Foot Equivalent Unit).

Quant a la tipologia de vaixells, són moltes les classes conegudes des de l'antiguitat, amb gran variació de noms galeres, galiotes, *buces*, esquifs, barquets, gòndoles, baleneres, canaris, pincs, bombardes, llenys, naus, coques, uixers, patatxos, corses, barques, falues, bots, fustes, galions, navilis, vaixells, balandres, pàmfils, *gorabs*, fragates, bergantins, sageties, goletes, llaüts, caravel·les, xabecs, càraves, tarides, pollacres, xàvegues, místics, corbetes, pailebots, quetxos, tartanes, falutxos i bric barques, recollits en múltiples documents; tot això pel que fa a les Illes Balears, però Martínez Hidalgo ha trobat fins a cinquanta-quatre deno-

minacions citades en fonts documentals. Algunes d'aquestes han deixat l'empremta en accidents geogràfics: Punta Galera, Cala Barques, Illa Galera, Cala sa Nau i Cala Galiota a Mallorca, Cala Tarida a Eivissa i en diversos punts de les costes peninsulars. La distinció entre unes embarcacions i les altres, a la qual no és aliena l'arboradura i la vela, només és possible, en molts casos, pels experts.

Però cada època ha tingut un tipus com el més representatiu, segons Xavier Pastor Quijada, i potser siguin els trets de la galera els que més temps han mantingut la presència a la Mediterrània amb una evolució iniciada a l'edat del bronze i finalitzada a mitjan segle XVIII, després d'experimentar gran quantitat de variants i d'adoptar cadascuna el particular nom, inicialment el trirem, liburna i el dromó.

A la Mediterrània, en plena edat mitjana s'utilitzaven bàsicament tres tipus de vaixells: els esquifs, llaüts, barquets i gòndoles, d'uns onze metres d'eslora i quatre tones de càrrega per al cabotatge; els llenys i les barques, ja amb pont, entre la península i les illes amb unes vint tones de càrrega, i la coca, nau, balenera i galera per a les grans travessies amb fins a cinc-centes tones de càrrega.

La nau llatina caracteritza la navegació de l'edat antiga i de l'alta edat mitjana; en el segle XIII es prodiguen ja les formes i els noms de galeres de diversos tipus, freqüentment remolcant tarides; en el segle XIV es generalitza la coca, típica del comerç del regne de Mallorca, i perdura fins a mitjan segle XV; al començament del segle XV apareix el xabec, vaixell característic de les accions corsàries dels segles XVII i XVIII, que perdurà fins al segle XIX; els darrers vaixells més destacats del comerç, que feien la cursa d'Amèrica en el segle XIX i varen precedir els moderns de casc d'acer i propulsió de motor, varen ser les goletes, els bergantins i les corbetes.

Ja modernament han desaparegut aquestes tipologies i els vaixells responen en les classes i les denominacions als tipus de càrrega i d'operació portuària: convencional, si estan dotats de les clàssiques bodegues i operen amb grua o puntal; transbordadors (ro-ro: roll on / roll off), si operen mitjançant unitats de càrrega rodadores; portacontenidors, si les bodegues i les cobertes es preparen per a càrrega de contenidors amb grua (lo-lo: lift on / lift off); granelers de sòlids (orecarriers / bulkcarriers); granelers de líquids o tancs (oil carriers), i els diversos tipus per a passatge o mixtos de passatge i càrrega (ferris).

Àmfora vinària Dressel 2/4 del segle I trobada en aigües de Mallorca. (CP)

Segles II aC a V dC

15. Colonització romana de Mallorca

Al principi de la dominació romana es varen fundar les ciutats de Palma i Pol·lèntia, avui Alcúdia (per a alguns el *Cinium* de Plini el Vell, encara que sembla més propi que aquest nom correspongui a Sineu), i va recaure en aquesta darrera la capitalitat de l'illa de Mallorca, possiblement per la situació preferent en relació amb la metròpoli romana.

L'època romana va haver de ser d'apreciable trànsit marítim si hem de tenir en compte les nombroses restes de dolis i àmfores, així com per les

de derelictes que hi ha en els litorals de les illes de l'arxipèlag balear, en especial a les proximitats dels ports, les badies o les cales, encara que les illes només havien d'exportar productes autòctons com vi, figues, porpra, sucre, mel, salaons i sal. Les túniques lacticlavis s'esmenten com a baleàriques per la porpra.

En les citacions que Plini el Vell fa de les Balears en la seva història qualifica Cabrera «de Capraria insidiosa naufragiis», és a dir, traïdora en els naufragis, al·ludint sens dubte al ja llavors conegut perill del port per al govern de les naus amb els forts vents de tramuntana.

En conquerir Mallorca els romans, no existia la ciutat de Pol·lèntia (Alcúdia), que ells fundaren; el trànsit aleshores es desenvolupava a *Bocchoris* (Port de Pollença) ja des d'antic, amb un poblat de relativa importància com ho testimonia una «Tabula Patronatus» trobada el 1765 on s'esmenta el *Senatus Populusque Bocchoritanus* i una altra trobada posteriorment a Llenaire. La fundació de Pol·lèntia, molt a prop de la ciutat confederada de *Bocchoris*, fa pensar que és la causa de la desaparició d'aquesta darrera després d'una existència mil·lenària.

De l'època romana es daten ja restes d'obres d'infraestructura portuària a Andratx, Portocristo i Palma; en tots els casos en paratges molt allunyats avui del litoral general: torrent Saluet, torrent de ses Talaioles i antiga Riera, respectivament.

Alcúdia va tenir sens dubte un trànsit apreciable com ho testimonia l'existència d'un far d'època romana dotat de dues làmpades com resa una placa de bronze trobada el 1724 que, traduïda, diu així: *Per a la salut del nostre poble,/ s'aixeca aquesta torre de quatre cares/ amb la base de marbre/ als déus lares./ Optatus Servius a les seves expenses/ la va adornar/ amb una làmpada de bronze/ de dos llums al seu cim,/ posts pintades a l'encàustic/ i quatre escuts.*

Aquest tipus d'instal·lacions no es prodigaven en aquells temps i l'existència d'una d'aquestes –i més amb el relatiu luxe deduït de la descripció– denota l'existència d'un apreciable moviment de vaixells.

Nimfeu d'època romana per a aiguada a Cala Figuera, possiblement la instal·lació portuària més antiga, d'aquest tipus, d'Europa (Port de Maó). (AP)

16. Maó durant l'Imperi romà

La capitalitat de Menorca durant l'Imperi romà segurament requeia en Maó, que era municipi romà, i el seu comerç degué tenir alguna consideració, com ho fa suposar la troballa de monedes romanes i de municipis i colònies d'Espanya, de Nimes i d'Atenes, juntament amb les més antigues cartagineses, fenícies i cèltiques. Una altra notícia important sobre això, la constitueix la carta del bisbe Server de *Iamma* (Ciutadella), datada el 15 de febrer de 418, de la qual resulta l'existència d'una important colònia de jueus a Maó que, com és sabut, es dedicaven gairebé exclusivament al comerç.

17. Nimfeu de Cala Figuera al port de Maó

Sens dubte l'obra de motivació portuària més antiga de Balears –i potser d'Espanya– és el nimfeu que hi ha al fons de Cala Figuera del port de Maó, d'època romana (amb actuacions posteriors), per a l'aiguada en les escales dels vaixells; aquest servei es prestava encara en el segle XVIII segons assenyalen les cartes, i les embarcacions podien atracar al costat del

nimfeu en no haver-se omplert encara el fons de la Cala. Sempre s'ha considerat que aquesta font és propietat de l'Armada.

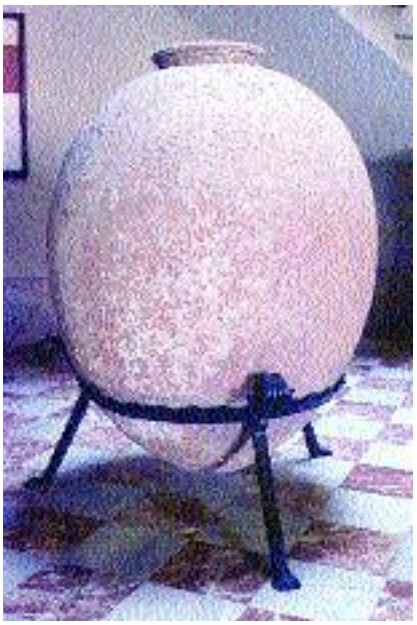
18. Diferents denominacions d'Eivissa

La denominació grega adopta diverses variants: AIBSM, amb vocalització d'*Ibusim*, en l'epigrafia; *Ebusos*, segons els grecs; *Ebusus* segons els romans, i *Aivis*, segons les monedes ibèriques. Posteriorment els àrabs l'anomenen *Yebisah* i els catalans aragonesos *Ervissa* o *Eivissa* en conquerir-la l'arquebisbe de Tarragona el 1235.

Durant l'època romana es va desenvolupar, segons Estaci i Plini, un important tràfic de porpra –extreta d'un mol·lusc marí– i s'establí a Eivissa una fàbrica de tint; igual com les altres illes enviava a Roma també coneguts vins i figues, sucre de canya i mel.

19. Obres i instal·lacions dels ports en l'edat antiga

Llevat de comptades excepcions, Òstia, Rodes, Alexandria, Cartago, etc., on el trànsit es desenvolupava amb gran intensitat, els ports de l'edat antiga degueren estar dotats, en general, de molt precàries obres i instal·lacions i els de segon ordre o escassa importància, com els de Balears, havien d'aprofitar els paratges de la costa amb algun abric natural que permetés als vaixells tenir-se sobre les àncores amb alguna seguretat durant els temporals; aquest abric parcial segurament es combinava amb parales o escales en platges o ports que facilitassin les varades de les naus de menor port en cas necessari, sigui per salvar-les de naufragi o per netejar fons. Indueixen a pensar així les notícies de Juli Cèsar de la guerra de les Gàl·lies, de Britània i de Grècia, que descriuen sorprenents trasllats terrestres de les naus i arriscades operacions de varada de vaixells, el port dels quals només degué assolir alguns pocs centenars de tones.



Doli romà o medieval per a grans trobat en aigües de Mallorca. (CP)

20. Obligada operació amb barqueig

En aquests ports secundaris, mancats de dics d'abric i dotats com a màxim de modests molls de pilons o molls de ribera, la càrrega i la descàrrega de mercaderies es realitzava sens dubte mitjançant barqueigs, és a dir, que amb l'auxili de polipasts o altres enginys s'operava de nau a barcassa o rai de poc calat i mitjançant aquesta es realitzava el transport a o des de terra. Aquest sistema rudimentari continuà encara durant tota l'edat mitjana i gran part de la moderna.

21. Obertura i tancament estacional dels ports

A l'Administració romana el trànsit dels ports estava subjecte a un prefecte marítim que regulava les possibles èpoques de navegació obertes amb actes de caràcter lustral. Pot conjecturar-se que així ocorregué als ports balears de la capital.

22. Els ports durant la dominació vàndala

En el segle V els vàndals dominaren tota la Mediterrània occidental i ocuparen íntegrament les Illes Balears; no es produeix, tanmateix, el despoblament ja que consta l'existència d'una considerable comunitat cristiana en ser cridats a Cartago els bisbes de Mallorca, Menorca i Eivissa al concili convocat per tractar de convertir-los a l'arrianisme; pot entendre's, doncs, en tenir constància de l'existència d'una apreciable població, que persistia el trànsit als ports.

23. Trànsit dels vàndals

Durant la dominació vàndala amb Genseric (any 427) dels segles V i VI, la navegació comercial a la Mediterrània occidental va quedar, segurament, reduïda a un mínim i els ports balears, dependents aleshores de Cartago, degueren servir de base a les esquadres vàndales que assolaven les riberes del que s'anomenava «Mar Vandàlic». Les modestes i escasses obres dels ports, construïdes pels romans, poc hi varen guanyar.

Nau llatina generalitzada a la Mediterrània els segles IX i X. (XP)

24. Decadència d'Eivissa amb vàndals i bizantins

El pas dels vàndals va disminuir el comerç marítim, però la població va continuar mantenint-se, com es dedueix de l'assistència al Concili de Cartago de 484 del bisbe d'Eivissa Opilió. També en època bizantina –després de la conquesta per les tropes de Belisari– subsistí lànguidament la ciutat, ja que en consta l'existència de bisbe al final del segle VI.

25. Trànsit dels bizantins

La dominació bizantina amb Apol·linar i Belisari, que va seguir la vandàlica el 534 i es va prolongar fins a mitjan segle VIII, no millorà apreciablement les condicions de tràfic dels ports, ja que tant l'allunyament de la nova metròpoli com la turbulenta situació política de l'occident europeu i nord-africà d'aquella època no varen afavorir en absolut les relacions comercials.

26. Segur tràfic a Eivissa a l'alta edat mitjana

Poc se sap del temps del baix imperi i de l'alta edat mitjana, però Eivissa continuava sens dubte amb apreciable població, ja que per les notícies conegudes de la devastació dels normands en el segle IX pot conjecturar-se que la població era relativament nombrosa, perquè fins i tot es trobava habitada Formentera i ja en el segle X mereix ser conquerida definitivament pels musulmans amb la resta de Balears l'any 902; a partir de la croada pisana catalana de 1114 ja comencen a sovintejar les notícies que posen de manifest l'existència d'aquesta població amb el necessari tràfic, però no se sap res sobre com era el port fins al segle XVI.

27. Interregne entre les dominacions bizantina i musulmana

El període posterior a la dominació bizantina i que acaba en els pri-

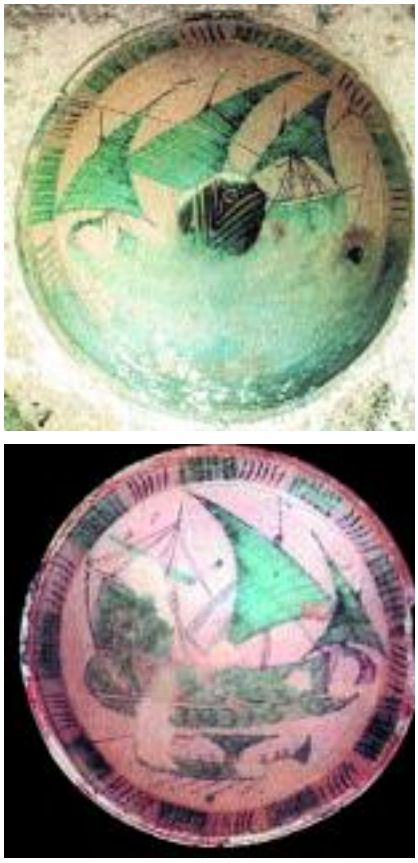
mers anys del segle X correspon, sens dubte, a l'època de menor activitat marítima dels pobladors de les Illes Balears, ja que, mantingudes amb prou feines les restes de les poblacions que varen quedar després de les incursions vàndales uns segles abans, comencen llavors les incursions mahometanes i fins i tot normandes, que troben les illes pràcticament abandonades i amb la població molt minvada. Amb tot, alguna activitat portuària s'hi desenvolupava, ja que l'emperador Carlemany, a petició dels balears, va enviar algunes flotes de socors, de les quals es coneixen les capitanejades pels catalans del comte Ermengol d'Empúries. Aleshores es perd el nom de *Iamma* de Ptolemeu, o *Iamno* de Plini el Vell, per ser substituït per *Ciutadilla* o *Ciutadella*, potser a causa de la descripció de simple castell per Pomponi Mela. D'aquesta època poden considerar-se alguns noms que comencen amb «port», de neta procedència mossàrab, que es mantingueren durant la subsegüent dominació islàmica i han arribat a l'època actual.

28. Segles foscs de l'alta edat mitjana a Maó

Després dels vàndals segueixen uns segles foscs a Maó amb les dominacions bizantina i musulmana fins que, conquerida l'illa de Menorca per les armes catalanes al final del segle XIII, se sap que l'actual paratge de Baixamar, al peu de la rampa d'accés als molls comercials, era una cala sense encegar, com una continuació del tàlveg del Ferreginal, utilitzada com a ancoratge per les naus catalanes en els segles XIII i XIV, i amb els seus ribassos dedicats a espalmada i construcció de naus; tot això procedent de l'època musulmana.

29. Tràfic dels musulmans

La conquesta de les illes pels musulmans d''Isam al-Hawlānî el 902 obrí un període de floriment del tràfic marítim, una vegada repoblades i reconstruïdes les poblacions de les illes; són conegudes històricament les esquadres d'Al-Mowaffak i de Cautsir, valís de mitjan i final del segle X, així com de Mug(āhid, al començament del segle XI, que es varen distingir en el cors contra els cristians.



Bacins de factura mallorquina dels segles X-XI amb representacions de les naus de l'època de la dominació islàmica, de l'església de S. Piero a Grado de Pisa. (NA)

Segles X al XIII

30. Exportació de productes agraris a Mallorca en època islàmica

A causa del gran apogeu que va assolir l'agricultura, adquireixen certa importància les exportacions agrícoles mallorquines, segons es desprèn dels testimonis dels cronistes musulmans, recollits a l'obra de S.M. Imamudin *The Economic History of al-Andalus*.

Els productes principalment exportats són la seda, l'oli i les figues, mercaderia de la comercialització de les quals ja es té notícia, segons s'ha vist anteriorment, en els temps de l'antiguitat clàssica; és de suposar, això no obstant, que la dominació musulmana augmentà considerablement les

produccions, ja que són proverbials les millores que va introduir en la plantació i el cultiu dels arbres i, entre aquest, en especial de l'olivera, de la figuera i del garrover.

31. Mercaderies pròpies del mercat local

En el tràfic dels ports preponderen les mercaderies pròpies del mercat local, sigui per a la importació o per a l'exportació; transcorregueren encara alguns segles fins que a la baixa edat mitjana i l'inici de l'edat moderna les Balears –i especialment Palma– tingueren importància en el concert de rutes mercantils de la Mediterrània. Durant l'època de la dominació dels musulmans, aquests tenien indiscutiblement la sobirania marítima a la Mediterrània occidental, que varen perdre en començar el segle XIII, quan els reis de la corona d'Aragó conqueriren les illes; però malgrat aquesta sobirania, les illes es presenten allunyades de les habituals rutes comercials islamites i, per això, limitat el tràfic dels seus ports a les necessitats locals.

Embarcació de vela llatina típica de diversos vaixells (segle XIII). (XP)

32. Trànsit corsari

La població de les illes al principi del segle XIII, i abans del gran nombre de baixes que varen provocar les guerres de la conquesta i els exilis, pot estimar-se en unes 60.000 persones, que vivien fonamentalment de l'agricultura, del producte de les exportacions dels excedents d'aquesta i del cors.

Les incursions corsàries varen tenir, sens dubte, el principal punt de partida a la Ciutat de Mallorca (Madīna Mayūrqa, avui Palma), i la resta dels ports insulars va haver de servir només d'escala o de refugi, sense conèixer-se cap dada històrica que permeti assegurar l'existència d'una organització dedicada a aquestes finalitats en ports aliens al de Palma.

El trànsit corsari, segons ja ha estat apuntat, va començar de nou a partir dels primers anys de la definitiva conquesta de les illes per l'esquadra musulmana enviada per l'emir de Còrdova 'Abd-Allāh, durant la dinastia dels Omeies. Important trànsit corsari es va sostenir també quan les illes varen quedar subjectes als emirs de Dénia, en el segle XI, amb Moxehid i Al-Mortadha, en certa pau amb els comtes de Barcelona. El règul independent que va seguir, Mubāxir, continua els aldarulls dels seus antecessors, però sofrí les incursions de Sirgud I, fill de Magnus III, rei de Noruega (1108), qui, després d'hivernar a Anglaterra, atacà les illes d'Eivissa i Menorca amb seixanta-sis vaixells i cometé grans barbàries a Formentera, on prengué als moros l'important botí procedent dels corsos que hi havia dipositat.

33. Apogeu del trànsit de musulmans

El trànsit musulmà tingué l'apogeu en el segle XII amb els almoràvits de l'estirp Bānū Gāniya, que va arribar a subscriure tractats comercials amb les repúbliques de Pisa i Gènova. La flota va assolir llavors gran importància i, al marge de servir a un trànsit comercial que podria denominar-se normal amb els països islàmics de la península Ibèrica i del nord d'Àfrica, o bé amb les repúbliques cristianes amigues, es dedicava, també una vegada l'any, a la pràctica d'aldarulls pels litorals catalans i provençals

per recollir botí i captius. D'aquesta època queda l'arc almoràvit de l'Almudaina a Palma.

34. Croada pisana catalana

Els vaixells es construïen preferentment amb fusta d'Eivissa i tenien

Vaixells del final del segle XIII, segons el retaule de Santa Úrsula del convent de franciscans de Palma. (MG)

les bases als ports de Mallorca i Menorca. És històric que durant el regnat dels successors dels valís de Dénia les correries dels moros de les Balears per les riberes de les repúbliques italianes i per Còrsega, Sardenya i Grècia varen ser de tanta importància que el papa Pasqual II va autoritzar la croada dels pisans, els quals, amb els catalans de Ramon Berenguer III, varen prendre Eivissa i Madīna Mayūrqa (Palma) el 1115. Momentàniament això va posar fi al tràfic de preses; però poc després es va reprendre amb els almoràvits, encara que procedien només contra les costes catalanes i provençals; la realitat és que el tràfic mercantil va arribar a ser molt actiu, com ho prova el fet que durant el regnat del darrer valí, ja almohade el 1229, Abū Yahyà, es trobaven establerts a Mallorca diversos comerciants de les repúbliques riberenques italianes, especialment genovesos.

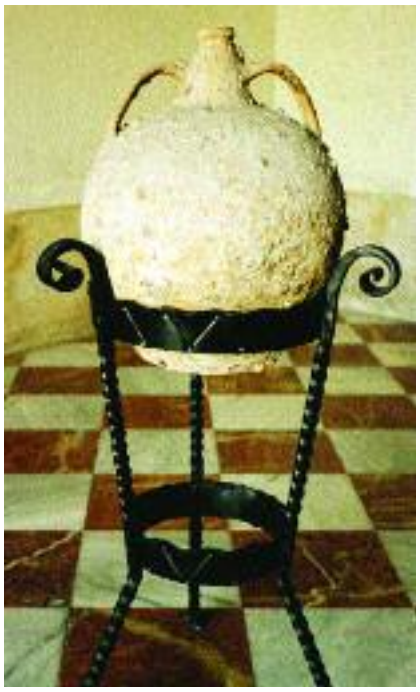
35. Canvi de la configuració dels ports

De l'època compresa entre la prehistòria i la baixa edat mitjana només queden les restes d'algunes obres, com a Portocristo, on hi ha notí-

cies d'haver-se trobat vestigis de molls romans prop de les actuals coves dels Hams, avui a un parell de quilòmetres del mar; al port d'Andratx, on es dóna un cas similar, i al port de Palma, en el qual el mar penetrava fins a l'actual plaça de Weyler, segons s'entén per vestigis de moll.

La configuració de la ribera dels ports ha variat substancialment com pot comprovar-se no només per la naturalesa del terreny sinó, fins i tot, per citacions de texts històrics. La tendència, com és lògic, ha estat en general la de l'aterrament, de l'extraordinària magnitud del qual donen idea les notícies històriques relatives a l'antiga desembocadura de la Riera a Palma i al conjecturable export de Son Homs, a prop de Can Pastilla, ressenyat al Còdex Mayolicinus de la conquesta pisana catalana.

Excepte les variacions motivades per les grans obres portuàries dels segles XIX i XX, pot intuir-se que la disposició general actual de les riberes es va assolir a grans trets al principi de la baixa edat mitjana, de les notícies de la qual es dedueix que ja s'havien produït importants aterraments a les cales des de l'època romana. Se situa, doncs, en el que segueix la hipòtesi de configuració dels antics ports, amb al·lusions a l'estat anterior i posterior.



Gerra per a líquids islàmica trobada en aigües de Mallorca. (CP)

36. Conjectures sobre l'antiga ribera del port de Palma

Com ja s'ha dit, segons conta el R.P. Miguel Alcover S. J. a la seva obra *L'home primitiu a Mallorca,* en un carrer situat al nord de l'anomenada avui plaça del Mercat, i a cinc metres de profunditat, varen ser trobats, excavant una rasa, els blocs d'un moll de factura romana. Pere A. Penya sosté, partint de la naturalesa del subsòl de l'actual Born i del fet d'haver-se trobat una àncora antiguíssima en excavar el fonament de la font de les Tortugues el 1830, que el mar s'endinsava antigament fins a l'esmentat lloc. Un altre símptoma que pot donar suport a aquesta tesi és la troballa d'un arc de drassana en realitzar les obres d'adaptació del palau de can Berga per a Audiència en els anys 60, notícia que va merèixer diversos comentaris a la premsa. Pot afirmar-se, doncs, que potser el port romà s'endinsava fins a l'actual Teatre Principal en forma d'una profunda cala arquejada amb dos pits a la ribera sud, separats per un rom entrant que coincidiria amb el paratge on avui es troba l'església de Sant Nicolau. Per tant, en menys de dos mil anys, encara que a això no sigui aliena la mà de l'home –ja que tant l'expansió de la ciutat en el segle XI durant l'emirat de Dénia com la posterior del segle XII, durant la dominació dels almoràvits, contribuïren al cegament progressiu, pràcticament ultimat en caure la ciutat en poder dels cristians, segons es dedueix del *Llibre del Repartiment*– el mar ha retrocedit més d'un quilòmetre i ha desaparegut per complet un antic port natural d'anàlogues o majors dimensions que d'altres que avui hi ha al sud-est de Mallorca.

37. Antic port de Palma

Se sap que en l'antiguitat hi havia tràfic marítim en dos paratges de l'actual port de Palma, a saber: la rada de Portopí i la profunda cala a la qual s'ha fet referència.

Potser els arrossegaments de terres, conseqüència de les rompudes de terrenys amb les noves tècniques agrícoles introduïdes pels musulmans

durant la seva dominació (902-1229), varen accelerar el procés d'aterrament d'aquest antic port; el cert és que en incorporar-se Mallorca a la corona catalana aragonesa ja no hi havia aquesta antiga rada o cala; en el segle següent, i possiblement durant la dinastia privativa dels reis de Mallorca, es va iniciar, a partir de l'actual extrem del passeig de Sagrera, i deixant la desembocadura de la Riera per la part exterior cap a l'est, un dic d'abric en direcció sud-oest, que ja se sap que tenia en aquell segle una llargada de 320 m; és el que actualment es denomina Moll Vell. Per citacions que el tracten de nou es degué acabar cap al 1380, però ja hi havia el 1372 i cent anys abans, el 1273, almenys, un moll, ja que el rei Jaume I ordenà des de València que fos d'ús comú la plaça del moll i s'hi prohibiren construccions.

Aquesta obra amb algunes millores i ampliacions i la dotació de fortificacions es mantingué pràcticament igual al llarg de mig mil·lenni, ja que no experimentà substancials variacions –llevat de fortificacions– fins al principi del segle XIX. Basta comparar, segons es veurà més endavant, el primer plànol conegut del port fet per Fratín el 1596 en ocasió de la planificació de les muralles, amb el qual va aixecar Ballester el 1760 per comprovar aquesta asserció.

38. Arc almoràvit de l'Almudaina a Palma

Aquest arc, potser la més antiga obra d'índole portuària conservada a

Esquerra. Torre de Paraires o Sarraïna, de Palma, potser de l'època almoràvit (segle XII) sobre base romana (Leone Bravi *circa* 1879). (AM)

Dreta. Arc almoràvit del s. XII de la drassana, potser el vestigi portuari més antic de Palma. (AP)

Palma, es troba al peu del palau de l'Almudaina, a la façana que fa frontera amb la mar. En l'actualitat forma part del conjunt restaurat de muralles i elements arquitectònics adossats a l'esmentat palau i s'integra en el complex de jardins de l'Hort del Rei. Durant el segle XII regnava a Mallorca la dinastia dels Bānū Gāniya, que va mantenir amb èxit importants campanyes al nord d'Àfrica contra els almohades, ja que la citada dinastia procedia dels seus enemics, els almoràvits. Les embarcacions utilitzades per aquests reis eren varades a la ribera durant l'època d'inactivitat i, per això, versemblantment s'utilitzava l'esplanada que hi havia a l'extrem sud del que avui dia constitueix el parc de l'Hort del Rei. El recinte on tenia lloc es trobava protegit per una cortina de muralla on s'havia practicat l'arc visible avui dia per fer pas, mitjançant el que degué ser una rampa escar

per als vaixells utilitzats per l'esmentada estirp. S'aprecia en aquesta cortina de muralla, a la part superior, un pas amb parapet on potser podien apostar-se els defensors del recinte en cas d'atac de l'enemic.

39. Hipotètic antic port de Son Oms

Un altre port totalment desaparegut del qual tenim notícies és el de Son Oms, l'existència del qual coneixem gràcies a les cròniques que relaten la conquesta de la Ciutat de Mallorca pels pisans i els catalans el 1115/1116 (*Liber Maiolichinus*). Corresponia, pel que sembla, aquest port als terrenys baixos avui dessecats, que s'estenen entre Can Pastilla i Sant Jordi que, a mitjan segle XIX, encara eren de naturalesa pantanosa fins a Son Ferriol i sa Casa Blanca; els aterraments, ajudats també per la mà de l'home en aquest cas, han encegat en uns vuit segles la cala, la boca de la qual degué obrir-se potser a l'est del lloc avui conegut com les Fontanelles, a l'extrem de ponent de l'actual platja. La desaparició d'aquesta cala o llacuna suposà una retirada del mar d'uns quatre quilòmetres.

40. Antic port d'Andratx

A Andratx, el port natural va ser molt més profund tant en sondes com en superfície de mirall d'aigua, com manifesta tant la gran espessor de la capa de fangs –avui en part dragats– com els vestigis d'obres marítimes trobades terra endins; en aquest port i en el de la Palomera (Sant Elm) es creu que hi va haver colònies gregues i per això, segons s'ha dit, n'hi ha que hi veuen l'origen del nom de l'illot Pentaleu, cinc ciutats, i Costa dels Grecs, nom, aquest darrer, avui gairebé en desús. El nom d'Andratx es troba ja a les Cròniques de la Conquesta (segle XIII).

41. Antic port de Sóller

El port de Sóller, les antigues maresmes litorals del qual han desaparegut avui, es devia estendre per bona part dels terrenys coneguts com Camp de la Mar i configuraven d'una manera totalment diferent el litoral del port al lloc actualment conegut per platja d'en Repic. El nom és possiblement de procedència àrab; *Suylar* se l'anomena als llibres de Capbrevació i de Repartiment de la conquesta (segle XIII).

42. Antic port de Pollença

L'antic port de Pollença es devia estendre després de la Gola fins al peu de les muntanyes de Llenaire, la Punta i de Bócquer, amb la ciutat confederada de Bocchoris (possiblement destruïda pels vàndals) a la seva ribera nord-oest més abrigada, a un quilòmetre i mig de l'actual platja; al nord de les actuals cases es troba encara el lloc conegut com a Bócquer, l'etimologia del qual s'explica amb l'antic topònim. El modern nom de Pollença i el musulmà d'Al-Bullansa, l'entenen alguns procedent del de la romana Pol·lèntia (avui Alcúdia), destruïda pels vàndals l'any 425 en conjecturar que els habitants fugitius es varen establir a la vall, a l'emparament de les muntanyes, lluny de la mar i amb alguna defensa dels pirates.

43. Antic port d'Alcúdia

El port d'Alcúdia (antiga Pol·lèntia) es degué estendre fins al peu de les muntanyes de Sant Martí i de l'antic turó on es va establir la històrica Pol·lèntia, ciutat sens dubte riberenca al seu dia, però les ruïnes de la qual es troben ara a un quilòmetre del mar. El nom d'Alcúdia és de procedència àrab i correspon a la població posterior en un parell de segles a la invasió vandàlica –amb la qual es va arruïnar la romana Pol·lèntia, fundada el 122 aC per Quint Cecili Metel–, nascuda en època musulmana sobre el turó on es va establir la ciutat romana.

Encara que l'antiga Pol·lèntia va ser la capital de l'illa de Mallorca durant l'època de l'Imperi romà, no queda cap vestigi del que podia haver constituït una primitiva infraestructura portuària; previsiblement les operacions es realitzaven mitjançant barqueig, que era el que succeïa a les localitats de l'Imperi d'escassa rellevància. El port, tanmateix, era ja considerat durant l'edat mitjana i apareix ressenyat a l'Atles Català dels Cresques de 1385. L'ancoratge es trobava aleshores a l'empara de la punta des Castell que, amb el concurs de l'Illot d'Alcanada, proporcionava un bon abric natural, llevat, en part, dels temporals del primer quadrant.

Si bé el calat no degué ser molt gran, va ser, sens dubte, notablement superior a l'actual, ja que, a causa de les lentes aportacions seculars i, sobretot, de la construcció dels dics d'abric, primer el de l'antic port els segles XVIII i XIX i després el del nou port a mitjan segle XX, es va produir un basculament progressiu de la platja i s'originaren erosions a partir de s'Oberta de l'Albufera i aterraments als voltants de l'actual port. Tant restes de pecis trobats en el paratge als fons marins com l'antic topònim de Port Vell, que encara s'aplicava els anys 50 del passat segle al punt on actualment arrenca l'escullera d'Alcudiamar, corroboren aquesta hipòtesi.

Coca mallorquina el 1343, aleshores de freqüent ús en el tràfic mercantil de les Balears.

44. Antic port de Portocristo

El port de Portocristo –i d'això es coneixen vestigis, segons s'ha dit– assolia fins a uns tres quilòmetres terra endins i s'allargava al peu del penya-segat sobre el qual s'ha edificat l'actual poble, després del cap des Toll; aquest port va ser molt més ampli que l'actual i, sens dubte, freqüentat, ja que es coneixen dues restes d'embarcacions romanes: una després del morro del dic i una altra a l'extrem interior de l'antic port a prop de les coves de l'Hams; la mateixa expressió «cap des Toll» –amb significat d'extrem de la llacuna o terreny embassat–, amb la qual es defineix avui el lloc on acaben les aigües del port cap a l'interior, assenyala clarament que ja durant la dominació catalana aragonesa es trobava enllotat o embassat tot el fons del port natural que hi havia en època romana; tot sembla indicar que durant l'alta edat mitjana es va produir una intensa acció erosiva a l'illa de Mallorca amb aterrament de cales i ports, o bé a causa del possible incendi dels boscs en ocasió de les guerres de vàndals i bizantins els segles V i VI, o bé com a conseqüència de la rompuda de terres practicada sens dubte pels àrabs establerts a l'illa des del principi del segle X, ja que eren agricultors consumats.

Per la basílica paleocristiana dels seus voltants, les ruïnes de la qual es varen descobrir al començament del segle XX, se sap que en l'època bizantina va tenir població, exterminada potser pels vàndals. En la descripció feta per Pere Martel (1228) de l'illa de Mallorca, el denomina cala de

Manacor i el considera un dels millors ports del migdia; posteriorment s'anomenà Portocristo, segons els erudits amb motiu del fet llegendari o real (1260) de la promesa formulada pels tripulants d'una nau que va arribar al port d'arribada després de conèixer un dur temporal.

45. Antic port de Portocolom

A Portocolom el mirall d'aigua es degué estendre pels camps de baix nivell, avui coneguts com a Camp Roig i el Pla de la Sínia, el mirall d'aigua primitiu del qual va encegar els fangs acumulats durant segles i d'espessor d'uns tres metres, segons varen demostrar posteriorment els dragatges efectuats. El nom es troba ja citat el 1287, quan s'hi refugiaren les galeres que anaven a la conquesta de Menorca des de Palma; el seu nom és possiblement mossàrab.

46. Antics ports de Portopetro i de Cala Figuera

A Portopetro, el lloc conegut avui com sa Platja, a l'interior del port, es troba a uns 500 metres del presumible fons antic cap a l'oest, on avui hi ha un tàlveg entre dos pendents rocosos, ocasionalment abruptes i amb signes inequívocs d'erosió marina al seu peu. També el nom ha de ser d'origen mossàrab i, per tant, anterior l'any 902, en què varen envair els musulmans l'illa de Mallorca. Tant el Caló d'en Boira com el de Cala Busquets a Cala Figuera de Santanyí són ara més curts i en part més estrets que fa segles. Cala Figuera s'ha anomenat també Port de Santanyí.

47. Antic port de la Colònia de Sant Jordi

A l'històric Port de Campos –avui dit Colònia de Sant Jordi– el litoral bé pot haver variat substancialment des de l'època romana, ja que tant la contextura i la naturalesa del terreny com les obres realitzades en el transcurs de les edats per al benefici de la sal havien arribat fins i tot a posar en sec tota una zona compresa entre es Trenc i l'actual dàrsena, que abans va haver de ser profunda cala o estret, la qual, igual com altres illots avui pròxims, separava l'illa de Mallorca d'un llarg illot estès entre el des Frares i la punta des Coto; nombroses han estat, a més, en aquest port, les restes d'àmfores i, a les riberes, es prodiguen les restes de ceràmiques; cap resta queda de les eventuals obres que en aquest clàssic port pogueren haver aixecat els romans com és lícit suposar si, d'acord amb la teoria d'identificar aquest port amb el de Palma, va ser a l'antiguitat un important port d'escala o de refugi, amb potser una població annexa, i abonen aquesta tesi els indicis de parcel·lacions rústiques seguint el model romà de les centuriacions que hi havia pels voltants. El nom de Colònia de Sant Jordi és modern, del voltant de 1879, quan el marquès del Palmer va establir la colònia.

48. Hipòtesi sobre la ubicació de l'antiga Palma

Plini el Vell a la seva *Història Natural*, *Llibre III*, diu que davant Palma es veu l'illa de Cabrera; això sembla justificar la teoria per la qual la Palma dels romans ha d'identificar-se amb l'actual zona de la Colònia de

Sant Jordi, ja que des de Palma no resulten visibles Cabrera ni sa Conillera, tant a causa de l'esfericitat de la Terra com per la interposició del cap Enderrocat; sembla ser, a més, per les restes d'una necròpoli, que a prop de les salines de Campos hi va haver a l'edat antiga una població d'alguna consideració, la suposada emigració de la qual a l'actual Palma hi ha qui agosaradament atribueix a un moviment sísmic que gairebé la va enfonsar a les aigües. Aquesta hipòtesi és combatuda, tanmateix, per acreditats autors que identifiquen l'actual ciutat de Palma amb la citada per Plini i addueixen convincents raons, com són, entre d'altres, el possible traçat original dels carrers de part de la ciutat antiga.

49. Antic port de Maó

A Menorca les conjectures es basen en similars observacions i sens dubte es pot afirmar que el port de Maó ha experimentat una notable pèrdua de calats i mirall d'aigua als voltants de la Colàrsega, on el mar es devia estendre fins al peu de les escarpes i penya-segats del costat sud, més enllà del lloc on s'ha traçat el modern enllaç del port amb la carretera de Ciutadella i després del puig que hi ha, sent segur que ocupava part de l'actual horta de Sant Joan. Durant l'Imperi romà, Maó és ja municipi i, probablement, la capital de l'illa relacionada amb *Iamma* (Ciutadella) per un camí que aleshores es va obrir (Camí Vell).

Coca de Mataró de devers el 1450, en què encara perdurava aquest tipus de vaixell en el trànsit balear. (XP)

50. Pèrdua de calats a Maó

Maó és el port natural de les Balears que històricament ha tingut grans calats; la naturalesa dels fons observada en ocasió de la realització d'obres –amb capes de fangs, l'espessor de les quals sobrepassa àmpliament els deu metres al costat sud de la ribera– assenyala una continuada pèrdua històrica provocada tant per les aportacions del torrent des Gorg a la Colàrsega com per la manifesta erosió dels penya-segats i les riberes del mateix port.

51. Aterrament de la Colàrsega de Maó

La configuració topogràfica posa de manifest que, als voltants de l'actual pont de la Colàrsega sobre el torrent des Gorg, el port de Maó sofria un acusat estrenyiment; però encara devia ser navegable gran part del que és avui l'esmentat hort de Sant Joan, ja que el segle XVIII encara arribaven les barques de pescadors fins a l'ermita i, a més, durant la dominació anglesa es varen practicar importants obres de sanejament de terrenys embassats; es pot, doncs, admetre que aquesta part del port es va anar perdent des de l'edat mitjana, conseqüència potser, igual com a Mallorca, d'un progressiu enllotament provocat per una intensa erosió de les terres en desaparèixer part dels antics boscs per incendis bèl·lics o per rompuda de terres en progressar l'agricultura amb els musulmans.

52. Antic port de Ciutadella

A Ciutadella tot el cós on es desenvolupen les tradicionals curses de cavalls del dia de sant Joan, després de la Colàrsega, fins que el curs s'aixeca

al canal dels Horts, va ser al seu dia un estret mirall d'aigua, en una ribera i en una cova del qual s'allotjaven, després de la conquesta de l'illa de Menorca per les armes del rei d'Aragó Alfons III, uns frares agustins que percebien el dret de cala o d'amarratge, és a dir, potser el primer antecedent –en el segle XIII– de l'actual tarifa T-1 als ports balears, si bé la destinació no pot assegurar-se que fos la millora de les condicions de l'ancoratge, ni tan sols qualsevol altre afí al port.

Segons s'ha exposat, el nom de Ciutadella va aparèixer, com generalment s'admet, durant l'alta edat mitjana, però la ciutat ja era coneguda a l'edat antiga ja que és citada per Ptolemeu com a *Iamma* i per Plini el Vell com a *Iamno*; Pomponi Mela parla ja de l'existència d'un castell. Sembla que va començar a denominar-se amb el nou nom devers els segles VII o VIII, quan va tenir lloc la probable ocupació per l'armada franca catalana durant el regnat de Lluís el Piadós i de Carlemany; en aquesta època ja se l'anomena *Cutadilla*, *Civitella* o *Cutadella*, nom aquest darrer que perdura fins a les lluites de Jaume I d'Aragó el 1230.

53. Antic port de Fornells

El port de Fornells, igual que el natural d'Addaia de pèssim accés, també a la costa nord de l'illa, ha experimentat un procés d'aterrament que bé es pot admetre un retrocés de l'ordre de centenars de metres als fons baixos durant el transcurs de les edats mitjana i fins i tot moderna. Si bé és coneguda la intervenció de la mà de l'home en temps moderns per guanyar al mar no poques ni exigües parcel·les, o formació de salines, també pot atribuir-se una part a la rompuda de terres d'època musulmana, amb el consegüent augment de l'erosió a les zones on el talús de terres, sense la protecció de la vegetació natural, no va resultar estable.

El port figura a les cartes nàutiques del segle XIV; el nom procedeix del segle X.

54. Antic port d'Eivissa

A Eivissa hi ha evidència que la ribera nord del port, contigu amb les feixes, ha experimentat notables canvis i el fons de maresmes deu haver avançat en el transcurs del temps fins al punt que l'illa Plana –segurament autèntica illa quan ocorria l'intens trànsit, tant civil com militar, dels cartaginesos– quedà unida a terra al final del segle XVIII pels canyars de les feixes; d'altra banda, només la configuració del terreny posa de manifest com les aigües del port es varen estendre per l'avui barri de la Bomba i tota la part baixa de ciutat al peu de la muralla, i això no només durant l'època de la puixant colònia cartaginesa de la necròpoli del Puig des Molins, sinó durant la mateixa edat mitjana i en temps molts de més recents. Alliçonadors són, en aquest aspecte, els sondeigs que a mitjan segle XX es varen realitzar al port, així com els dragatges posteriors. Els primers troben, a la barra del nord i a considerable profunditat –prova del gran aterrament–, testimonis de terrenys silicis; els segons han descobert zones d'acumulació de boles granítiques gneísiques. Com és ben conegut de la naturalesa de l'illa no poden ser procedents aquestes boles de rodaments naturals, ja que Eivissa no té roques ígnies; s'han d'atribuir, atesa la profunditat, als llasts dels vaixells de l'antiguitat que, poc escrupolosament, o potser per ser lla-

vors molt folgat el calat, eren llençats al propi port; lògicament aquests llasts es carregaven al port d'origen i per això es pot assegurar que la navegació no era purament local, ja que tant la resta de les Illes Balears com els litorals del pròxim llevant de la Península no contenen aquest tipus de roques.

55. Antic port de Sant Antoni Abat

El port de Sant Antoni Abat, al contrari, degué ser menys ampli en planta, però s'endinsava més, ja que va ser clarament apreciable l'acció erosiva del mar entre la punta des Molí i el torrent des Regueró, on l'onatge, abans de la construcció del dic, va anar erosionant la capa de terra argilenca que arriba al mar. Aquest era segurament el *Portus Magnus* dels romans, del qual avui dia deriven noms a la localitat, com el de Portmany. A la part del fons del port, on conflueix la carretera, tanmateix és avui coneguda la producció d'importants aterraments, als quals no ha de ser aliena la construcció del dic a mitjan segle XX.

56. Antic port de la Savina

A la Savina de Formentera, l'Estany del Peix i el Pudent degueren constituir vertaderes cales. El primer d'aquests, malgrat les limitacions d'accés, va constituir el port de l'illa fins al principi del segle XX, en què es va iniciar el dic de la Savina. Aquest port de l'estany, encara que relativament profund al centre, només permet el pas d'embarcacions de poquíssim calat a la bocana de comunicació amb el mar, per això els vaixells del tràfic de sal, des d'antic conegut a l'illa, fondejaven al precari abric de l'illot de la Savina, a l'actual dàrsena del port, com es dedueix de la troballa de boles silícies, sens dubte emprades com a llast, igual que a Eivissa.

Uixer, segons Monleón. Museu Naval de Madrid. (XP)

L'existència d'una barra sorrenca a l'abric del que va ser illot de la Savina, la qual va perdurar fins a mitjan segle XX amb la ribera de l'estany al sud i la del mar al nord, permet conjecturar que fins a temps relativament recents hi va poder haver un accés marítim a l'estany, amb una barra com a obstacle, sense barrera rocosa, circumstància apreciada en un projecte modern de port segons es dirà.

Els grecs anomenaren Pitiüses (Pinoses) el conjunt d'illes d'Eivissa, Formentera i altres illots pròxims; particularment es va aplicar el nom d'*Ofiusa* a Formentera, encara que mai s'ha sabut que la poblassin serps; potser per això s'ha anomenat també *Columbraria* confonent-la amb la major de les Columbretes. Plini tracta Eivissa i Formentera com a ciutat confederada. Posteriorment va adoptar el nom de *Frumentaria*, és a dir, productora de blat segons controvertida opinió d'alguns.

El port pren el nom bé de l'illot de la Savina, bé de l'antiga cala, abans més profunda, de la Savina, que degué estar comunicada, segons s'ha dit, amb l'Estany del Peix, cap a l'arrencada de l'actual dic d'unió, on el terreny ferm, sota l'arena, s'assoleix a uns dos metres de profunditat, des del nivell del mar.

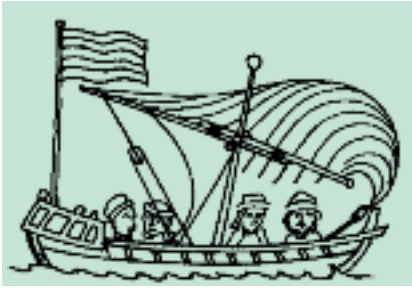
I.2. DES DE LA BAIXA EDAT MITJANA FINS A MITJAN SEGLE XIX

I.2.1. De la incorporació a la Corona d'Aragó fins a la Casa de Borbó

Segles XIII-XIV

57. Trànsit després de la conquesta catalana

Amb la conquesta de les Illes Balears per les armes catalanes aragoneses, el segle XIII (Mallorca 1229; Menorca 1287; Eivissa 1235), s'inicia l'època del vertader tràfic mercantil. En les èpoques anteriors les naus de relatiu transport que tocaven els ports tenien, freqüentment, caràcter militar o, si eren mercants, hi devien ser només de passada o amb arribada forçosa moltes vegades; el tràfic exterior i propi de les illes, a part del que pogués derivar-se de la venda dels esclaus o efectes aconseguits pel cors, es limitava al principi a minerals, sal, vi, figues i porpra a Eivissa i devia ser molt limitat; després, en plena edat mitjana, es va ampliar al d'oli a Mallorca i de fusta per a fabricació de llenys i tarides a Eivissa i la Palomera; les arribades forçoses, si les hem de jutjar per la gran quantitat de derelictes amb àmfores localitzats, devien ser constants i nombroses, especialment durant els primers segles de l'època cristiana en què es daten les àmfores a la vista dels signes impresos dels seus navarques o tallers.



Dibuix d'uixer de la cita de Jaume Ferrer a l'Atles Català dels Cresques el 1375. (XP)

El rei Jaume I va donar gran impuls a l'activitat portuària; de 1258 són les ordenances marítimes per a Barcelona, en les quals es preveuen les feines de càrrega i descàrrega dins de l'aigua o, en el cas de vaixells de petit transport –llenys i barques– traient l'embarcació a terra, sistema que degué ser general als ports.

A partir de la baixa edat mitjana es tenen ja notícies del tràfric de pedra fina de Santanyí a través dels ports del sud-est de l'illa de Mallorca, principalment per a Palma. La relació de la ciutat mitjançant camins amb la resta de l'illa va ser pèssima fins a mitjan segle XIX i per això no ha d'estranyar la utilització de la via marítima per a certs transports de mercaderies d'apreciable pes, amb vaixells de petit port, les exigències de calat i mirall d'aigua dels quals eren modests i adequats als que hi havia a Portocristo, Portocolom, Portopetro i Cala Figuera; aquestes mateixes circumstàncies es varen donar més tard durant el segle XIX per al transport de vins.

58. Notícies específiques de ports

Al començament del segle XIII, el 1228, ja eren perfectament coneguts els ports de Palma, de Portocristo (o de Manacor), Pollença, la Palomera (Sant Elm), Eivissa i Maó, segons es desprèn del discurs pronunciat a Tarragona pel comerciant català Pere Martel davant el rei Jaume I, que relaten les cròniques catalanes dels segles XIII i XIV. Les citacions anteriors d'escriptors romans o musulmans es refereixen més aviat a ciutats i no

específicament a ports.

59. Primeres notícies del moll de Palma

Per diversos documents es coneix l'existència d'un moll a la ciutat a partir de 1270; aquestes notícies en protocols notarials es prodiguen en anys posteriors, sigui fent referència a la plaça del moll (*platea molli*), sigui referint-se al mar del moll (*mare molli*); aquestes expressions donen a entendre que es tracta d'una esplanada o moll; però cal aventurar-se a presumir que algun abric devia tenir associat en forma de curta escullera ja que aquest lloc, aleshores, estava exposat als temporals del sud i del sud-est, que devien impedir no ja la utilització de l'obra sinó el manteniment o la conservació. Per la fundació d'una capellania el 1343 se sap que ja hi havia la torre del moll, construcció que, òbviament, com succeeix en tot aquest tipus d'obres de defensa de ports, s'aixecava a l'extrem de l'escullera; per això pot afirmar-se sense gran risc d'equivocació que l'any 1343 els molls a què feien referència els documents anteriors ja es trobaven abrigats per una escullera, la qual, possiblement, tenia moll adossat donada la definició de cap del moll emprada aleshores; en tot cas, els eventuals molls de ribera es varen soterrar, ja que als primers plànols coneguts posteriorment només apareixen molls adossats al dic.

Reproducció de l'uixer de l'Atles Català al penell dels molls de Palma. (CP)

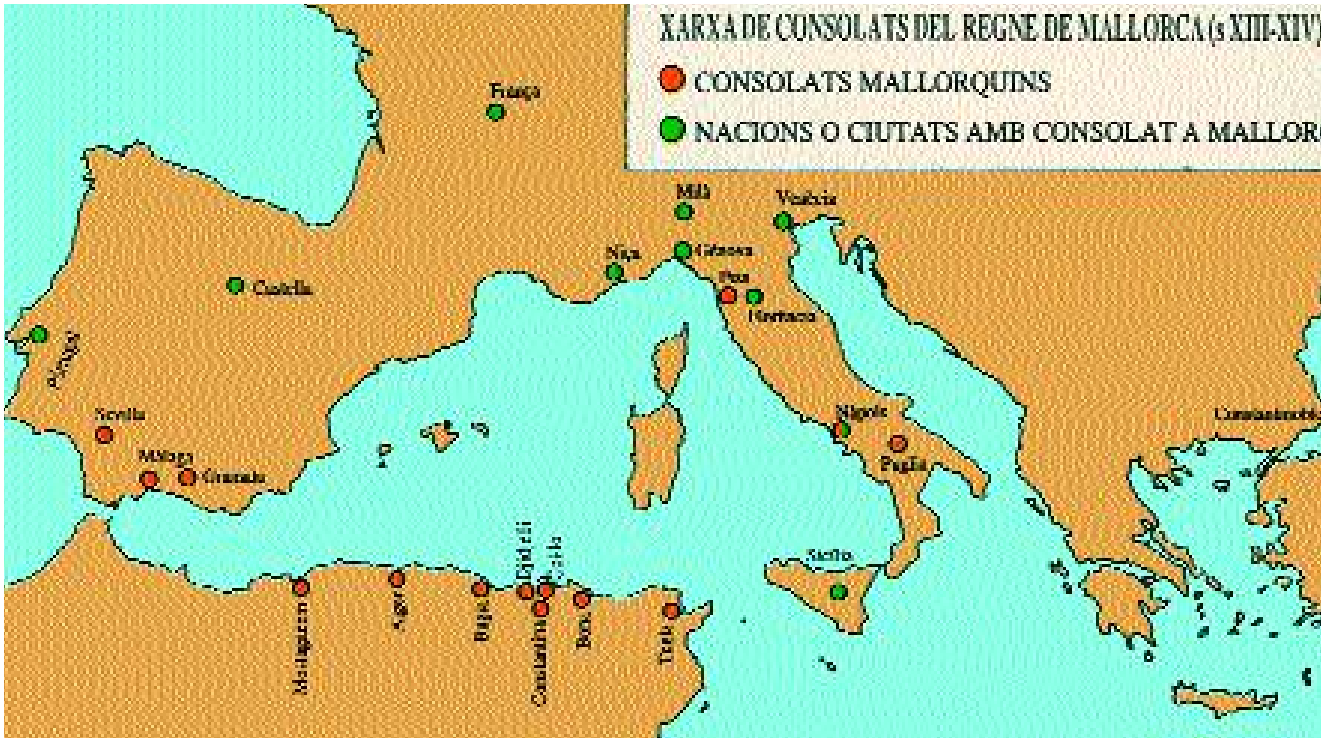
60. Citacions de ports en diversos fets

Conquerides les illes pels cristians, va emigrar gran part de la població àrab, la qual havia arribat a ser nombrosa, i es repoblaren amb gent de Marsella, del Rosselló i de l'Empordà principalment; va ser obligat, per això, l'establiment d'un tràfic marítim, tant de passatgers com d'útils, objectes i estris. Potser la persistència a les illes de l'article salat, del qual encara hi ha residus en aquesta part de Catalunya, sigui una conseqüència d'aquests primers colonitzadors catalans; la navegació degué tenir tanta importància que al final del segle –segons sabem per un codicil de l'any 1300 del testament del rei Jaume II– s'havia establert ja un far (*Turris Pfaraone*) a Portopí, millora que tenien comptats ports en aquella època. A partir de llavors ja es troben diverses notícies relatives a embarcaments o desembarcaments concrets, siguin de personatges, d'exèrcits o d'objectes o mercaderies, en diferents ports; així per les pròpies cròniques de la conquesta de Mallorca se sap de l'existència del port de Pollença (1229), on en principi havia de desembarcar l'exèrcit; es té notícia del port de Sóller on durant l'estiu de 1231 va desembarcar el rei en la tornada a Mallorca procedent de Tarragona, i és significatiu –ja que posa de manifest que hi continuava el trànsit, mantingut durant la dominació musulmana– que hi hagués naus genoveses; se sap dels ports de Portocolom, Portopetro i Cabrera, on el 1287 es varen refugiar part de les cent seixanta galeres de l'armada del rei Alfons III d'Aragó, a les quals va sorprendre un temporal quan es dirigien al port de Maó, i sovintegen les notícies, en fi, dels ports d'Eivissa i Maó.

61. Activitat pesquera

L'activitat pesquera degué conèixer-se també a la majoria dels ports,

exercida per humils pescadors que habitaven modestes cases o coves als mateixos ports, tots –llevat de Palma, Ciutadella, Maó i Eivissa– allunyats de les poblacions, cosa que implicava un ràpid trasllat, donat el perible de les captures; els locals per a peixateria estaven institucionalitzats; així veim que quan Jaume II va conferir oficialment a diversos pobles el títol de vila el darrer any del segle XIII, a més de la resta d'establiments públics normals de tota població, s'esmenta ja la peixateria, prova de tràfic pesquer en



Xarxa de consolats del regne de Mallorca i nacions o ciutats amb consolat a Mallorca el segle XIV. (EM)

diversos ports, ja que, donats els mitjans de transport de l'època, només es pot pensar que aquestes peixateries de pobles de l'interior s'assortissin del port més pròxim.

62. Creació del Gremi de Navegants

El Gremi de Navegants, Col·legi de mariners o Col·legi dels mariners de Sant Elm, també conegut amb altres denominacions en època posterior, va ser una de les primeres institucions relacionades amb el port de què es té notícia; pel que sembla els seus estatuts varen ser aprovats pel rei Jaume II de Mallorca per RD de 9 de setembre de 1310, però hi ha el dubte de si es referien a una altra entitat, el Patronat de Sant Elm de la població de la Palomera, on Jaume II de Mallorca havia disposat la construcció d'un hospital, en el qual ja apareix la denominació de Sant Elm; en l'esmentada agrupació de gent de mar s'integraven barquers, carregadors i descarregadors, patrons i mariners, i formaven certa classe de previsió social a l'estil dels moderns monts de pietat; varen arribar a tenir reconeguts determinats drets sobre les mercaderies carregades o descarregades, com el dret de Sant Elm. En tot cas, el gremi ja es trobava fundat en temps del rei Sanç de Mallorca, que va protegir els navegants alhora que vigilava que complissin les seves obligacions.

63. Tràfic durant el regne de Mallorca

Durant el període de pau del qual es va gaudir amb els reis de Mallorca Jaume II, Sanç i Jaume III, al final del segle XIII i fins a mitjan del XIV, els ports balears varen participar en el creixent tràfic mercantil de la Mediterrània, principalment a les mans de comerciants venecians, genovesos, pisans florentins i catalans. El 1284 sortien quatre vaixells setmanals de Mallorca al Magrib i a mitjan segle XIII estan documentades catorze rutes passant per Cabrera i setze per Maó; el 1310 són 510 els vaixells entrats a Mallorca i el 1321, 570.

Els primers anys del segle XIV, la millor època del regne de Mallorca, es troba ja constituït el citat Gremi de Mariners o Navegants, en el qual s'integren els pilots i els patrons de les embarcacions de tràfic; els mariners tenien també al seu càrrec les feines de càrrega i descàrrega dels vaixells mercants; si bé és de suposar que treballaven únicament al port de Palma, s'ocupaven ja només en aquestes ocupacions fins a quaranta-cinc individus, cosa que dóna idea de la relativa importància assolida pel comerç.

64. Apogeu de les relacions comercials

Al final del segle XIII i al principi del XIV es produeix a Mallorca una intensa repoblació de l'illa amb gent catalana, i el rei Jaume II fundà bona part de les viles que hi ha a l'actualitat. Al mateix temps el regne de Mallorca participa de l'activitat mercantil pròpia de les ciutats costaneres catalanes. Potser l'existència d'aquest important contingent de catalans i l'escassa proporció de població veritablement autòctona expliquin la relativa facilitat amb què el rei d'Aragó Pere IV el Ceremoniós es va apoderar del regne de Mallorca i l'arrabassà al rei Jaume III el 1343 sense gaire resistència dels seus súbdits, que, en els règims paccionats de l'època, només havien de veure un simple canvi de nom en la persona del rei, i romanien inalterats els furs, els privilegis, els estaments i les institucions que hi hagués.

Les mercaderies eren molt variades, unes produïdes a les pròpies illes per a l'exportació i d'altres de procedents d'altres ports i novament expedides d'una manera semblant al de les modernes línies *feeder*. Amb independència dels ports mediterranis, els més habituals, es va comerciar també amb Flandes i Anglaterra. Mallorca i Menorca tenien ports d'escala en el segle XIV a les rutes procedents d'Orient utilitzades per les repúbliques italianes per comunicar amb Portugal i els ports del mar del Nord.

D'aquesta època i de l'immediatament posterior es troba documentat, entre d'altres, el comerç del ferro, de les figues i de la sal –ja existent en l'edat antiga–, dels esclaus, que perdurà fins al segle XVIII, de ballestes a Flandes i Anglaterra –Mallorca en certa manera no va ser aliena a la Guerra dels Cent Anys–, els cereals i els seus derivats, els llegums, les salaons de carn i de peix, aquests darrers també amb antecedents a l'edat antiga, els teixits de llana, cotó i cànem, l'alum utilitzat en la confecció dels teixits, les espelmes per a enllumenat, la resina de pi utilitzada a la construcció naval, a més d'altres.

65. Extensa implantació dels consolats de Mallorca

Les notícies de consolats –Cònsols de la mar de la Ciutat i Regne de

Mallorques– permeten apreciar l'avantpaís de la baixa edat mitjana i la importància assolida pel comerç: el 1302 es crea el de Bugia; el 1305 el d'Anfa; el 1308 el de Sevilla; el 1313 el d'Alguer; el 1327 el de Nàpols; el 1330 hi havia ja el de Granada; el 1330 el de Tunis, i el 1331 el d'Alcoi. Se sap també de l'existència de consolats a Gènova el 1336; a Màlaga el 1340; a Mostaganem el 1341; a Pisa el 1343; a Montpeller el 1378 i a Lisboa en data indeterminada, entre d'altres. També diverses repúbliques italianes i diversos països riberencs mediterranis estableixen consolats a Mallorca una mica més tard: Castella el 1458, Niça el 1425, Milà el 1427, Florència el 1451 i Venècia el 1358. L'Ordre del Temple va tenir comanda a Mallorca fins a la seva dissolució el 1312. Segons alguns autors la principal comesa d'aquesta comanda era atendre la flota de l'Ordre.

El Consolat del Mar de Mallorca té l'origen en un privilegi de l'infant Felip, regent de Mallorca el 1326, atorgat per resoldre qüestions litigioses, però no es regula fins a 1343. La intensa activitat comercial del segle XIV motivà a Mallorca la formació del *Llibre del Consolat de Mar,* recopilació del dret marítim de posterior gran difusió, fet entre 1343 i 1345, primer d'una sèrie de deu i que fou font de dret fins al segle XX. No afecta les activitats portuàries, de les quals a penes tracta en els barqueigs.

66. Impost de la lleva

En conquerir Mallorca Jaume I el 1229 ja estava generalitzat l'impost de la lleva, que equivalia a l'actual impost de duanes; no era un dret pròpiament portuari, però en algunes localitats es destinava originàriament a millores als ports. Mallorca va tenir la lleva amb casa i oficines pròpies; dels seus documents es desprèn la varietat de mercaderies i procedències que corresponien al comerç d'aquella època.

Segles XIV-XV

67. Creació del mostassaf

Igual com s'esdevenia amb el control de mesures i pesos, la policia d'espais públics i higiene pertanyia, amb altres comeses més generals, al mostassaf, autoritat que hi havia, amb la del batle, però independent de la d'aquest. El càrrec va ser creat pel rei de Mallorca Jaume III el 1336 i les seves decisions eren apel·lables davant el virrei, per qui era nomenat pel període d'un any. Es va suprimir el 1716 amb el Decret de Nova Planta.

68. Concentració del trànsit de Mallorca al port de Palma

Es desconeix el nombre de vaixells que aleshores es dedicaven al comerç en els ports i és evident que el trànsit pel port de la Ciutat de Mallorca era pràcticament el total de l'illa, i els altres ports servien més aviat de refugi; però és altament significatiu que el cens de naus, a mitjan segle XIV, parli de tres-centes seixanta naus majors o de cofa, de les quals trenta-tres eren de tres ponts, i sis-centes naus menors, amb una dotació de

trenta mil mariners, de l'ordre de la meitat del cens total d'aleshores.

Les naus comerciaven des de la mar Negra fins a Flandes, i venien de quatre a cinc vegades l'any. El comerç de Barbaria va ser conegut abans pels mallorquins que pels venecians, amb l'intercanvi d'oli i teles per espècies i or fi de Tíbar.

69. Expedicions a les illes Canàries i Àfrica occidental

A mitjan segle XIV, i des de 1342, s'organitzen diverses expedicions a les costes de Riu d'Or –segons l'Atles Català– i a les illes Canàries, i varen ser mallorquins els primers bisbes a la Gran Canària. La probable escassa rendibilitat de les expedicions i el poc interès que varen despertar en el nou monarca Pere el Ceremoniós en varen provocar l'abandonament al cap de pocs anys; varen ser ocupades pels castellans a partir del segle XV, no sense discussions amb els portuguesos.

70. Freqüents notícies del port de Maó després que fos pres pels catalans

Després de la conquesta de Menorca el 1287 per Alfons III, que va acudir al port la Maó amb la seva flota de cent setanta naus i ocupà primerament l'illa del Rei dins el port –així anomenada a causa d'aquest esdeveniment–, són nombroses les notícies que es tenen de la visita de diverses esquadres, cosa que fa presumir de la importància concedida al port; així el 1351 hi recala una nombrosa esquadra de Pere IV el Ceremoniós durant la guerra amb els genovesos per apoderar-se de l'illa de Sardenya; el 1353 una altra armada similar moguda amb igual finalitat; el 1394 serveix de base a una altra armada nombrosa ja per combatre els pirates de Barbaria; el 1465 una altra esquadra bloqueja el port per fer capitular els partidaris de Carles, príncep de Viana, que abans havia pres el port amb una altra esquadra similar; el 1472 serveix de base d'una esquadra del rei Catòlic contra els francesos; el 1535 toca la formidable esquadra formada per Carles V que, procedent d'Alcúdia, es dirigia cap a Càller per combatre els tunisencs; mesos després del mateix any el corsari Barba-rossa entra al port amb la seva flota i passa a mata-degolla Maó, causa prístina de la idea de fortificar-ne la boca amb un immens fort iniciat sota els auspicis del príncep Felip el 1554 amb la intervenció de l'enginyer italià Gianbattista Calvi; per aquesta raó es va denominar en segles posteriors el fort de Sant Felip; les guerres amb França i d'Itàlia del segle XVII motiven el pas de nombroses armades pel port com les de Díaz Pimienta el 1637, d'Antonio Oquendo el 1637-1638, d'Enríquez de Cabrera el 1641, del duc de Ciudad Real el 1642, del príncep de Landgrave el 1643, de Pere Cordet el 1689 i de Fernández de Villavicencio el 1697.

Uixer. Autor: Sancho Comas. Museu del Palau. Manacor. (XP)

71. Pas de reis pels ports balears

Es coneixen notícies del pas de reis pel port de Palma que, al mateix temps, donen indicis sobre l'existència de les seves infraestructures. La primera coneguda és la del rei Jaume I el 1229, quan va tenir lloc la conquesta de Mallorca per les armes catalanes aragoneses; posteriorment hi torna el 1232 per rebre la rendició dels darrers nuclis musulmans i dues vegades

més fins a 1269; els seus successors Jaume II, Sanç I i Jaume III utilitzen diversos ports per als seus periòdics trasllats als dominis continentals, utilitzant bàsicament el port de Palma i generalment adoptant la ruta de Cotlliure per traslladar-se al palau de Perpinyà; en extingir-se la dinastia privativa utilitza el port de Palma Pere el Ceremoniós el 1343 per rebre l'obediència del regne i el 1359 per apromptar una esquadra contra Castella, sense tornar a l'illa; el 1384 la reina Maria de Sicília; el 1392, i encara en la seva qualitat d'infant, acompanyant els reis de Sicília Maria i Martí, passa per Palma l'infant Martí, que fou després rei amb el nom de Martí l'Humà; el 1395, i fugint de la pesta de Barcelona, arriba a Sóller el rei Joan I, que s'estableix a Palma als castells de l'Almudaina i de Bellver, fins a tornar per Portopí passat el perill de contagi; el 1402 la reina Blanca de Sicília passa per Palma i Portocolom; el 1405 passa per Palma per segona vegada el rei Martí de Sicília; el 1414 ancora a Portopí l'esquadra del que havia de ser el rei Joan de Navarra; el 1415 visita Palma l'infant Alfons amb la seva dona la reina de Nàpols Joana II; el 1420 el ja rei Alfons V arriba a Palma i Maó de pas cap a Sicília, Sardenya i Nàpols; el 1432 nou pas per Palma d'aquest rei en viatge a Itàlia; el 1434 en passa el rei de Navarra, més tard Joan II d'Aragó. Cap dels Trastàmara passa després pel port de Palma i s'ha d'esperar l'any 1541 per tenir notícies del pas de l'emperador Carles V en la seva dissortada expedició a Alger. D'aquesta època mereix esmentar-se el pas del cardenal Borja el 1489, futur papa Alexandre VI. Cap nou rei d'Espanya torna a visitar les illes fins al segle XIX, en què la reina Isabel II arriba a Palma el 1860, segons més endavant es veurà.

72. Danys amb les guerres de la corona d'Aragó. Cònsols de Mar

Quan el rei Pere IV d'Aragó conquereix el regne, es troba amb una marina mercant florent i neixen les primeres institucions relatives al tràfic marítim com els cònsols de mar, creats per Reial Privilegi fet a València el 9 d'octubre de 1343, amb jurisdicció i plenísima potestat en els assumptes sobre mercaderies marítimes.

No tardaren gaire, tanmateix, els esdeveniments bèl·lics de la guerra d'Aragó contra Castella i Gènova amb constants peticions d'ajuda del

L'antic far de Portopí, a Palma, segons quadre de Pere Niçart de S. Jordi (1468-1470), amb les quatre torres que hi havia aleshores de les quals avui queden les dues centrals de la figura. (MD)

rei a Mallorca, regne que, amb independència de patir atacs de flotes castellanes als ports d'Eivissa i Pollença, va contribuir a la guerra amb l'aportació de mitjans i vaixells amb apreciable mal al seu comerç. En aquesta guerra es varen perdre, o varen sofrir greus danys, fins a cent quaranta vaixells.

73. Antic far i torres de Portopí

El primer far de Portopí ja hi era el 1300 segons l'esmentat codicil del rei Jaume II de Mallorca; pot conjecturar-se que fos Jaume I qui el va construir, ja que no se cita a les cròniques de la conquesta de Jaume I i segons P. Cateura ja hi era el 1249. Per a l'actiu comerç de l'època aquesta instal·lació important va ser objecte de diverses disposicions posteriors; pel seu interès en deixar traslluir l'esperit de l'època es reprodueix –traduït del llatí de la prosa oficial aleshores– el privilegi fet a València per Pere IV el Ceremoniós, potser primer document administratiu relatiu a fars de Balears.

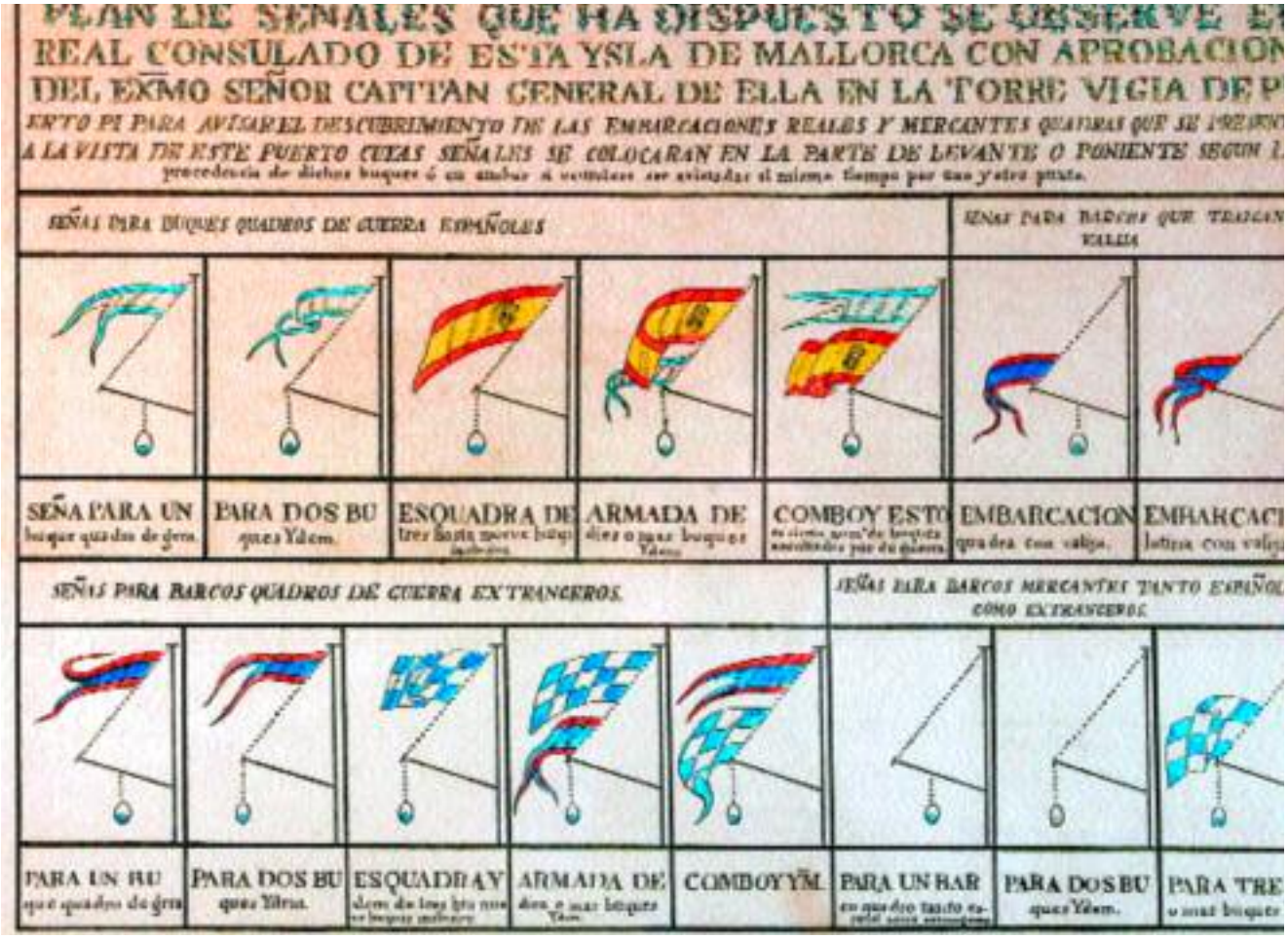
Disposició per al procurador del regne de Mallorca. Ordre relativa al far. Nós Pere, etc. [per la gràcia de Déu, rei d'Aragó, València, Mallorca, Sardenya i Còrsega, i comte de Barcelona, del Rosselló i de Cerdanya]. Al nostre noble i benvolgut conseller Olf de Pròixida, soldat i vicegovernador, i als altres oficials de la Ciutat i del Regne de Mallorca o bé als seus lloctinents, als quals correspon conèixer l'infrascrit assumpte. La meva salutació i la meva estimació. A vosaltres, que recentment vàreu escriure, contestam fent memòria de la següent forma: Pere, per la gràcia de Déu, rei d'Aragó, etc., tenint en compte que, per a glòria de la Ciutat i de l'illa de Mallorca, i que perquè les naus, les galeres i altres embarcacions –que durant la nit s'aproximassin al port de la mateixa ciutat– poguessin entrar en aquell amb tota seguretat, va ser establert i disposat un far pels reis de Mallorca predecessors de Nós, que s'encenia de nit al cim de la torre aixecada a prop del port anomenat Pot-Topi, denominada la Torre del Far, l'oli del qual procedia del que es vessava a la Quartera a la mateixa ciutat, i la resplendor del qual preparava el camí als que s'apropaven a l'esmentat port. I que ara aquest mateix far no il·lumina en aquell lloc, com solia fer, consumint l'oli abans indicat segons s'havia establert, hem resolt que aquell oli ha de tornar a donar-se. I com aquesta concessió redunda en el bé públic local que es reivindica, ha de considerar-se que si durant la seva vigència fóssim informats que aquell oli no es dedica a servei tan públic, anul·lam la seva donació. Per tant, davant de la humil súplica a Nós presentada pels estimats i fidels jurats i prohoms de la Ciutat i illa de Mallorca, considerant que el servei de l'esmentat far és cosa lloable i bona i que no només redunda en utilitat pública, sinó també en la seguretat de tots els que naveguen cap a l'esmentada illa i que en aquestes i altres coses semblants han de seguir-se les empremtes dels nostres predecessors i que ha de mantenir-se la seva executòria, volem i ordenam i també manam al nostre procurador del regne de Mallorca, que a compte dels drets procedents i dels beneficis de la mateixa procuradoria, sigui atès el servei del l'esmentat far, tornant al primitiu estat, de manera que es faci donació de l'oli extret del que es vessava a l'esmentada Quartera i de les altres coses amb les quals solia donar llum de nit, i no tolerarem que s'impedeixi de cap manera la donació de l'esmentat oli o es causi el mínim dany a l'interès públic. Per a testimoni present d'aquest assumpte, manam que amb el nostre segell sigui emparat. Fet a València, dia 2 de desembre de l'any de

Antic far de Portopí (esquerra) amb la primera representació de la torre de senyals (dreta, amb boles amb el sistema inspirat en el de Gènova o Livorno) segons quadre de Pere Niçart de S. Jordi (1468-1470). (MD)

la Nativitat del Senyor de 1369. G. de Palou. Rei Pere.

Aquest far es traslladà el 1613 a la torre de senyals de Portopí, ja que la detonació dels canons del fort de Sant Carles, la construcció del qual s'havia decidit l'any 1607, causava danys a la cristalleria de la llanterna. Aquesta es va col·locar damunt el segon cos de la torre que ja sustentava els botalons dels senyals.

No es coneix quan es varen implantar a la torre de Portopí els senyals o banderes que han tingut, si més no, cinc segles de vida. Si ho hem de jut-



Codi de senyals de Portopí amb banderes i boles que regia al final del segle XVIII, primerament aprovat el 7 de desembre de 1746 i substitutiu d'un altre anterior, la implantació del qual es va iniciar el 1586. (AP)

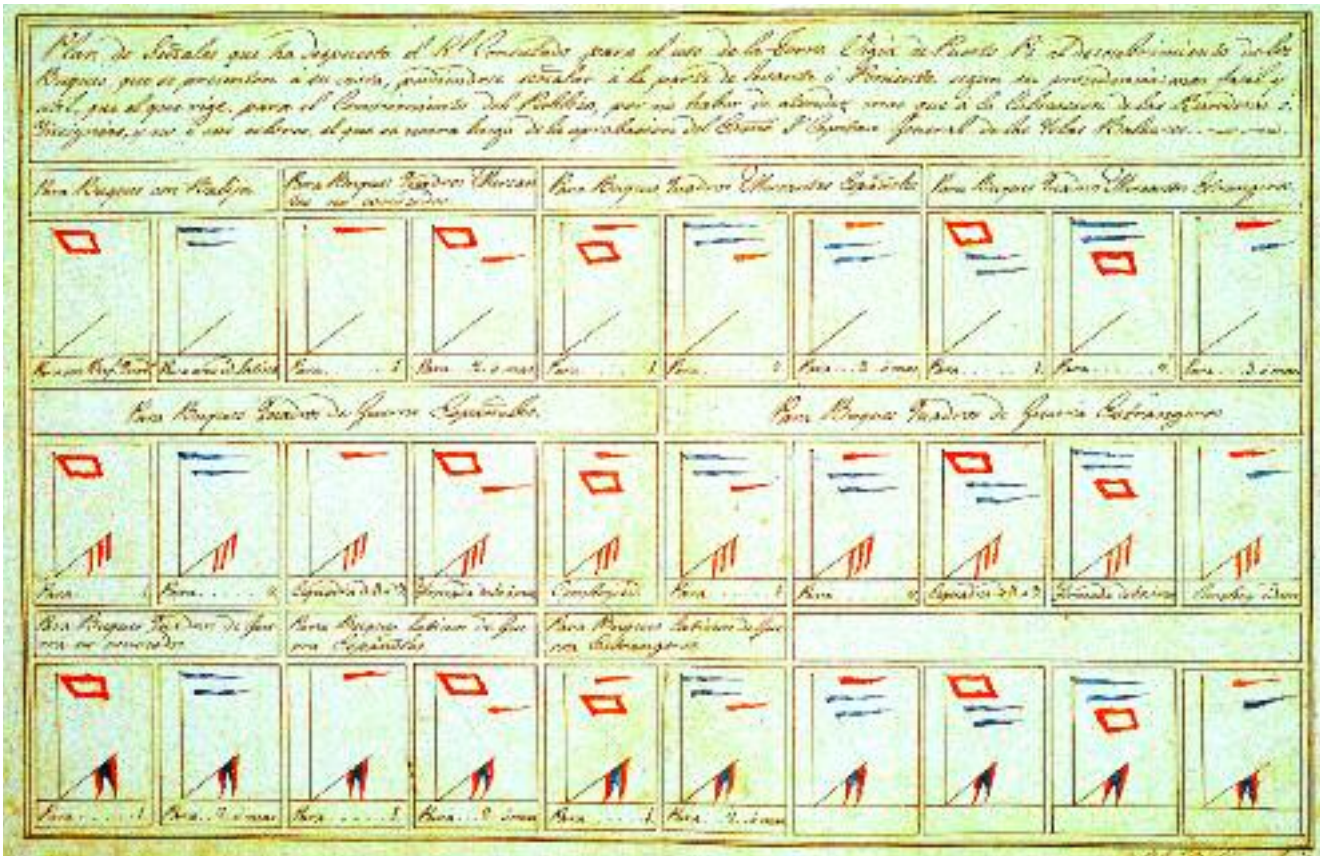
jar per la història de la torre, bé podien estar ja instituïdes al segle XIV; però, certament, la primera referència coneguda es troba en el quadre de Sant Jordi de Pere Niçart (Museu Diocesà), pintat entre 1468 i 1470, on s'observen dos botalons o astes horitzontals, dels quals penja una bola, la missió del qual consistia a donar avís a la ciutat si el guaita albirava vaixells per un costat o l'altre de la badia (cap Blanc o cala Figuera), un sistema ja adoptat en ports italians.

Aquest sistema és perfeccionat pel Col·legi de la Mercaderia el 7 de març de 1607 amb la disposició de quatre boles més, dues a llevant i dues a ponent, sis en total, cosa que permetia una major concreció en l'avís dels vaixells albirats; el 7 de desembre de 1746 s'estableix un quadre de senyals amb l'addició de sengles pals o astes verticals, deixant una sola bola per botaló però afegint banderes als pals; les boles es formaven amb enceraments enquitranats subjectes en cèrcols de morer, de considerables dimensions *dins quincum cabrian cuatre hòmens* segons descripció de l'època; aquest sistema mixt de boles i senyals, amb alguna modificació puntual,

perdura fins al 1820, quan es produeix la modificació substancial, la qual, llevat de modificacions puntuals, es manté fins a la seva extinció.

El 1819 el Reial Consolat de Mar i Terra havia estudiat el possible canvi de senyals i va adoptar un quadre, pel qual, suprimint les seculars boles i mantenint les dues astes, es podien donar més avisos complexos dels vaixells albirats per mitjà de la combinació de la classe i posició de banderes quadrades, cornetes i gallardets, i es va proposar que l'avís transmès es basàs en la forma i la posició, i no en el color; d'aquesta manera es va adoptar el quadre que es reprodueix, el qual, després de la seva aprovació pel capità general de Balears el 25 de gener de 1820, es va implantar pel Reial Consolat l'1 de febrer del mateix any. A l'arxiu del Regne de Mallorca hi ha dues làmines en part diferents: una de Gabriel de Caseres, esquemàtica, que pel context de la capçalera correspon a aquesta aprovació; una altra de Martí, més elaborada, però sense capçalera, que sens dubte el va haver de precedir per definir els senyals amb detall en els estudis previs.

Malgrat el propòsit que no hagin de ser determinants els colors per a la intel·ligència de l'avís, se n'empren fins a quatre: blanc, blau, groc i vermell, com a conseqüència, possiblement, d'haver-los utilitzat durant l'any anterior en un obsequi realitzat pel Consolat a la Comissió de lleves de Cadis, que consistia en unes partides de llaneta blava, blanca, groga i vermella que va haver de servir per a les banderes de senyals de l'expedició d'Ultramar.

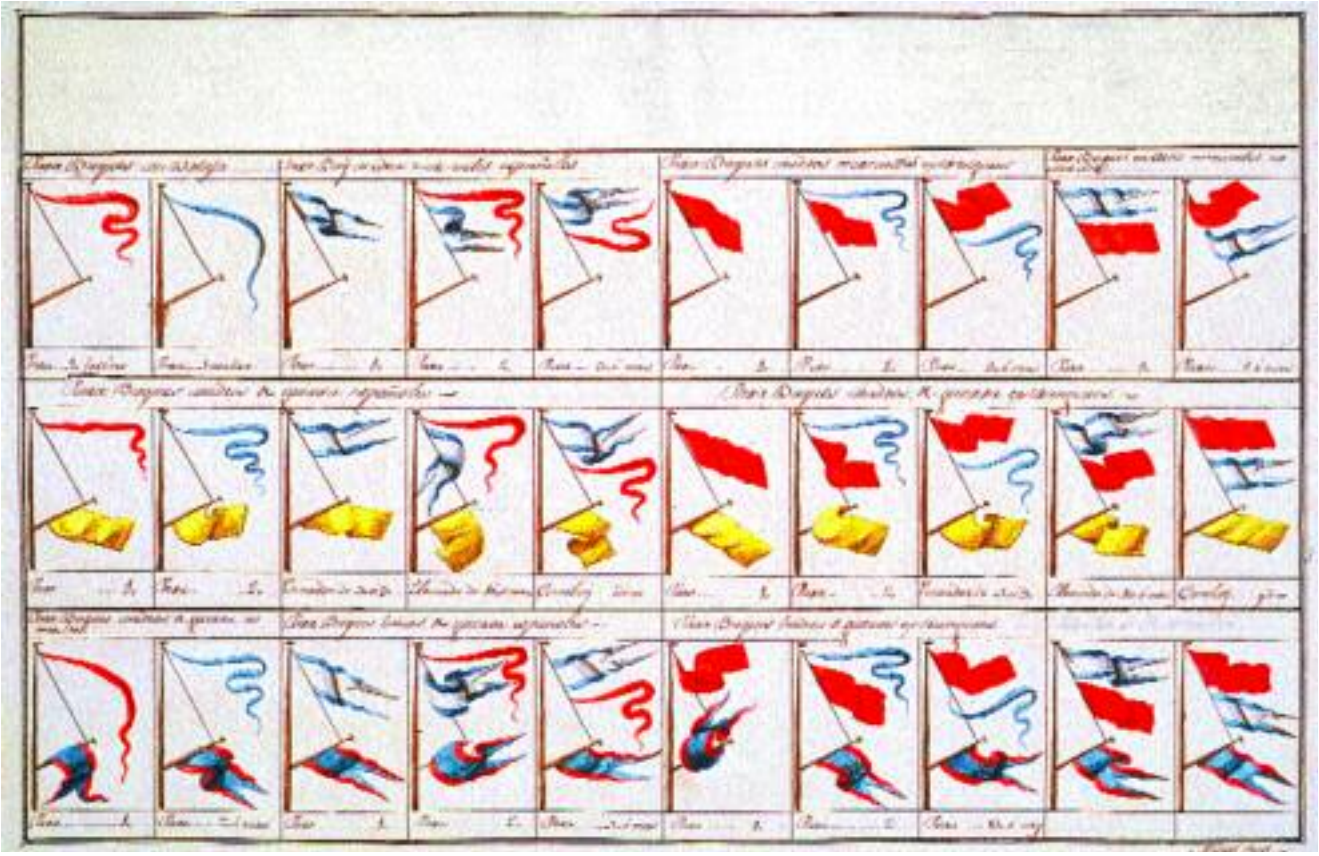


Nou quadre de senyals de Portopí sense boles, aprovat pel capità general el 25 de gener de 1820 a proposta del Reial Consolat de Mar i Terra. (AR)

Aquest quadre de trenta senyals, amb diverses modificacions puntuals posteriors, com ho va ser el senyal d'arribada del correu, el de vapors i altres, va perdurar –amb una breu interrupció el 1877 per motius polítics– fins a l'extinció dels guaites el 1971 com a conseqüència de la franca obsolescència del servei que, ja bastant abans, era ociós des que es va gene-

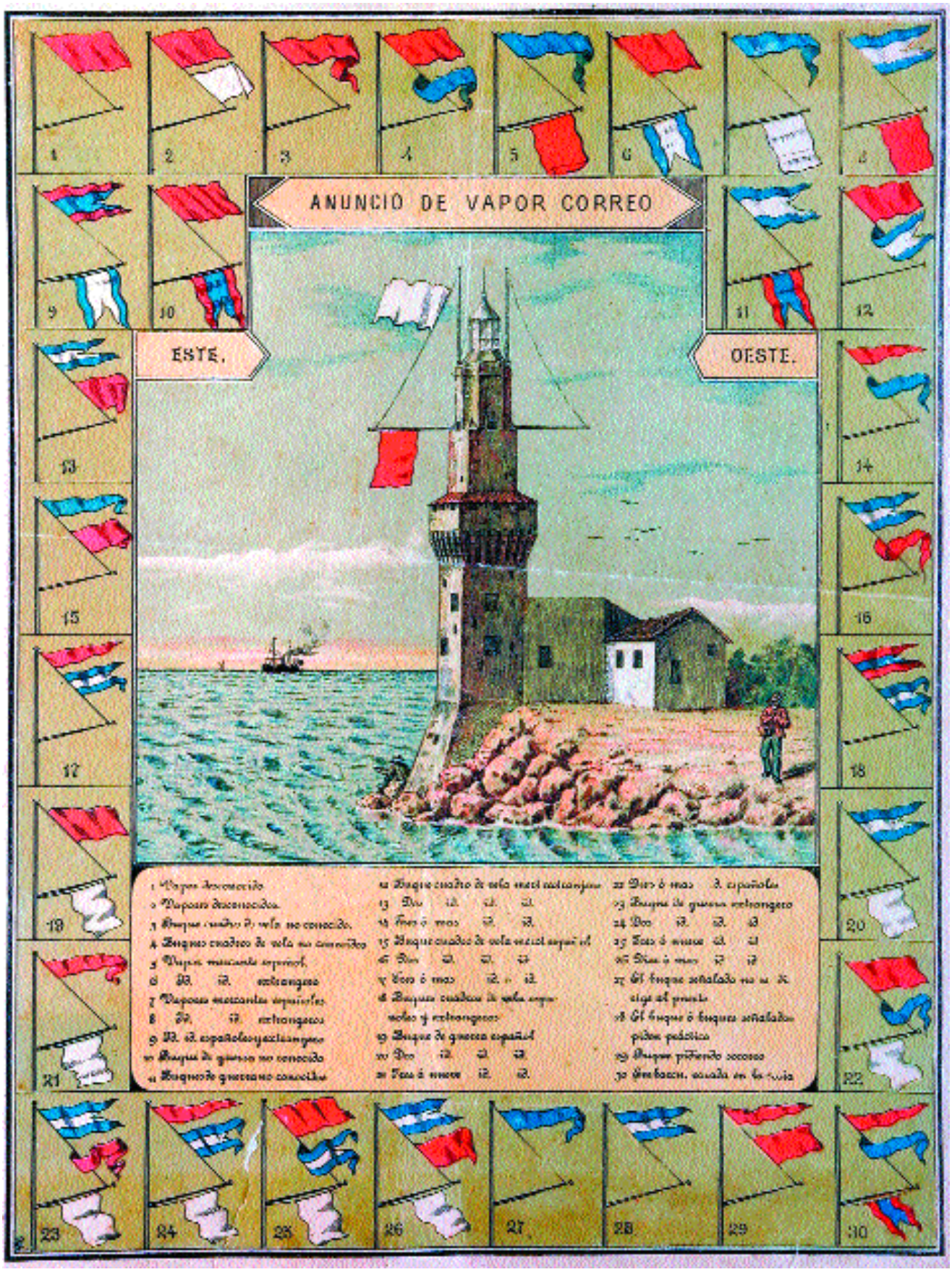
ralitzar la radiotelefonia; fins i tot els mateixos guaites informaven últimament per telèfon. Aquests guaites varen dependre històricament del Col·legi de la Mercaderia i, extingit aquest, del Reial Consolar de Mar i Terra, i després de la Reial Junta de Comerç. Instituïts el 1851 els serveis de l'Estat d'Obres Públiques, el far passa a dependre d'aquests; ara bé, no així els guaites, que continuen en aquella Junta i passen finalment a ser atesos un per la Diputació i un altre per l'Ajuntament. L'1 de juliol de 1971 la Diputació n'acorda l'extinció, després de mig mil·lenni d'actuació. Avui, l'Autoritat Portuària de Balears, en dies assenyalats de l'any, reposa les banderes en record d'aquella tradició.

Els primers cossos bessons de les torres de Paraires i de Senyals, construïdes per a la defensa dels extrems de la cadena que tancava la rada, són les construccions històriques més antigues situades avui en el recinte portuari, ja que l'arc de la drassana almoràvid de l'Almudaina, del segle XII, una obra tambe vinculada al port medieval, actualment es troba fora del recinte. No se'n coneix la data de construcció, però cal suposar, per la cita de la Crònica de Desclot de la conquesta de Mallorca pel rei Jaume I –on es fa referència a una expedició per prendre les «torres» de Portopí– que abans de 1229 ja hi



Quadre de senyals de Portopí més elaborat en el mateix expedient del Reial Consolat de Mar i Terra. (AR)

havia unes primitives torres en aquest indret i a llocs lògicament coincidents amb els actuals, fins i tot hi ha qui, en base al tosc mur de carreus bocellats de les fileres inferiors de la de Paraires, gosa dir que es tracta d'una torre d'origen romà. En aquest cas, la base de l'actual torre es degué aixecar en època musulmana, si així hem d'interpretar el nom de «sarraynesca» o «sarrahinesca» en documents de 1343. En qualsevol cas, els permòdols d'ambdues torres es degueren posar en una època més tardana, ja que l'emmerletatge típic sarraí era més bé com el que avui es pot observar a les torres del palau de l'Almudaina. Per la naturalesa dels materials i la durada d'una obra, l'en-



Quadre de senyals, també en nombre de trenta, i un altre d'addicional per a anunci del vapor correu, que modifica l'anterior i està adaptat a l'establiment de vaixells de vapor després de 1834. (AM)

càrrec de la qual és de 1329, es pot conjecturar que en aquella època s'obrava en ambdues torres, però fins al 1344 no hi ha al·lusions escrites específiques per a la de Senyals –designada com la del «portus» o de la «cadena»– quan es decideix que havia de tenir el mateix guarda que la del far. Pel que fa a la seva antiguitat, es pot presumir que les torres ja existien el 1249, quan el rei lliura a la Ciutat la cadena del port i li encarrega de guardar-la, comesa difícil d'entendre si no hi havia les dues torres.

La primera torre del far era de secció circular, segons es pot endevinar en l'esmentat quadre de Pere Niçart, on surt amb la llanterna insinuada, i encara que la primera notícia escrita dati de l'últim any del segle XIII, és presumible que, com s'ha indicat, es construís anys abans, quan la navegació comercial mallorquina ja havia assolit rellevància. La construcció del fort de Sant Carles en el mateix indret que el far, i on quedà integrada l'antiga torre, suposà la desaparició després de més de tres segles de pretar servei.

74. Desenvolupament de la cartografia i contribució de l'Escola Mallorquina

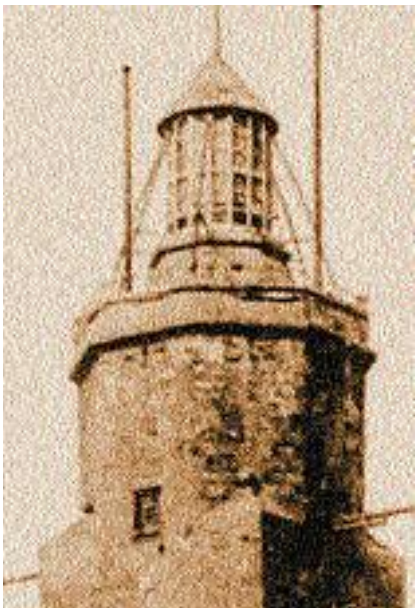
Una important aparició a la baixa edat mitjana són les cartes nàutiques, tan corrents en l'actualitat. A l'edat antiga hi havia els periples o guies costaneres amb notícies dels accidents costaners i informació sobre les poblacions i els ports que hi havia; eren documents gelosament guardats gairebé com un secret d'Estat; es tenia ja des de Tales de Milet (segle VI aC) idea que la Terra era esfèrica i partint d'això Eratòstenes (cap al 250 aC) va formar la coneguda quadrícula amb paral·lels i meridians que

Un altre model de quadre de senyals recollits en l'anterior, amb els senyals confirmats per la Junta Provincial de Comerç el 1869. (AP)

inclou la Mediterrània; Hiparc, un segle més tard, perfecciona el sistema amb la disposició d'una xarxa de paral·lels i meridians equidistants i es crea el modern concepte de coordenades geogràfiques; ja en el principi de l'era cristiana, segle II, recull Ptolemeu els treballs anteriors, els perfecciona i arriba a transformar les descripcions geogràfiques en relacions de coordenades de latitud i longitud per situar-les en una xarxa de meridians i paral·lels curvilinis en el seu conegut mapa que inclou des de l'Atlàntic fins a l'est d'Àsia, el qual va tenir vigència fins a l'època dels grans descobriments del segle XV. Però no es tractava de documents específicament pensats per a la navegació, sinó més aviat per a coneixement general de la geografia a l'estil dels moderns atles. Les cartes nàutiques, documents idonis per a la navegació, la disposició de les quals a bord va arribar a ser preceptiva, apareixen en el segle XIII i compten ja amb el coneixement del nord per introduir-se l'ús de la brúixola en les tècniques de navegació: per això la proliferació de les roses dels rumbs a les aigües dels mars.

El desenvolupament de la navegació comercial a Mallorca du com a conseqüència la necessitat de la cartografia –en la qual tant es va distingir l'Escola Mallorquina– i es formaren, els segles XIV i XV, les cartes més significatives per decaure després fins al segle XVII, on es ressenyen expressament els ports de caràcter natural de les Balears. Entre aquestes sobresurt el cèlebre Atles Català fet el 1375 pels cartògrafs mallorquins Abraham i Jafudà Cresques, que l'infant Joan, després rei d'Aragó, va encarregar a instàncies del rei de França i que es conserva a la Biblioteca Nacional de París.

És l'època d'importants innovacions a la navegació: en el segle XIII se substitueix el timó d'espadella amb rems laterals pel de codast com a l'actualitat i s'introdueix l'ús de la brúixola; el 1354 s'ordena que totes les galeres han de portar dues cartes nàutiques.



El far de Portopí amb l'antiga llanterna el 1893. (AM)

75. Primeres citacions gràfiques de ports a les cartes

Amb aquestes cartes de l'Escola Mallorquina es troben les primeres citacions gràfiques dels ports i destaquen en vermell els considerats més importants pels autors, els quals consignaven els altres en negre. A les Balears, amb diverses toponímies, es troben consignats els ports de Maó, Ciutadella, sa Nitja i Fornells a Menorca; Manacor, Portocolom, Cala Llonga, Portopetro, Cala Figuera, Palma (Mallorca), Andratx, la Palomera, Sóller, Pollença i Alcúdia a Mallorca; Cabrera; Eivissa, Portmany i Portinatx a Eivissa, i això a més d'accidents geogràfics que poguessin referir-se a abrics naturals.

Tenen superior valor les cartes dels segles XIV i XV, ja que les posteriors dels segles XVI i XVII es limiten a copiar i donen més valor a la decoració que al vertader contingut de la carta. Les cartes mallorquines conegudes d'aquests dos segles d'esplendor per ordre cronològic són les següents: del segle XIV, Angelí Dulcert (1325, *c.* 1327 i 1339), Abraham i Jafudà Cresques (1375), Guillem Soler (*c.* 1380 i 1385), anònim mallorquí de Nàpols (*c.* 1390), carta atribuïda a Jafudà Cresques (final del segle XIV); en el segle XV, apart de les nombroses cartes de navegació anònimes de jueus mallorquins (Arxiu de la Corona d'Aragó, Arxiu de la Catedral de Barcelona, Bibliothèque Nationale de París, Biblioteca Estense de Mò-

Una de les taules de l'Atles Català, que els cartògrafs mallorquins Cresques acabaren el 1375, amb els ports aleshores coneguts i la consignació de roses dels rumbs en ser ja usuals la brúixola i el timó de codast. (FM)

dena, Universitat d'Uppsala, Biblioteca Laurenziana de Florència, Bibliothèque Municipale de Dijon, etc.), s'han d'afegir els noms de rellevants cartògrafs mallorquins: Jaume Ribes (Jafudà Cresques), Marcià de Viladesters, Joan de Viladesters, Gabriel de Vallseca, Pere Rossell, Jaume Bertran, Arnau Domènec, Jaume de Mallorca, Jehudà ben Zara, Antoni Piris, Rafael Lloret, Berenguer Ripoll i probablement Rafel Monells i Joan Marçol.

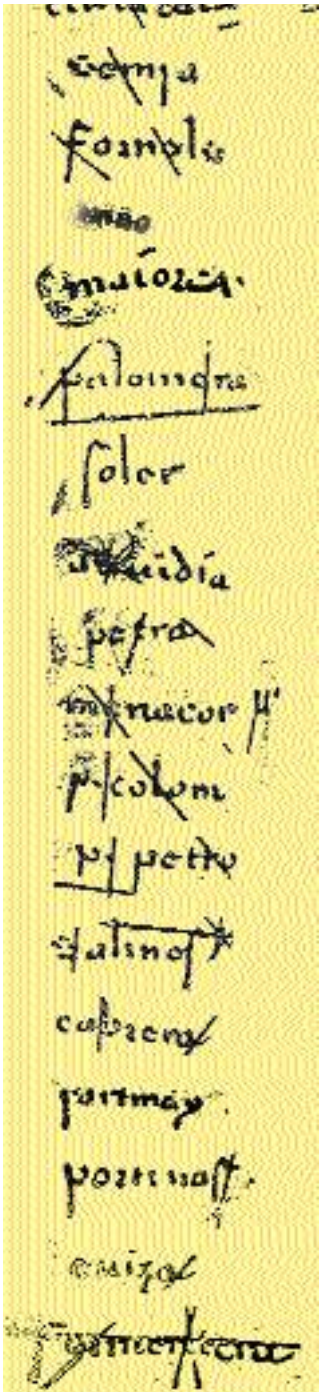
76. Manteniment del tràfic i creació del Col·legi de la Mercaderia

Les guerres de Pere IV i Alfons V d'Aragó, durant els segles XIV i XV, són causa d'abundants danys per al tràfic marítim, el qual, això no obstant, es manté amb alts i baixos fins ben entrat el segle XVI i dóna lloc en el port de Palma a edificis mercantils tan importants com la Llotja de Mercaders aixecada per Sagrega a mitjan segle XV. El puixant tràfic comercial del segle XIV, al qual no varen ser alienes les importants colònies jueves establertes a Mallorca, dóna pas a una influent classe de mercaders que aconsegueixen per privilegi del rei Martí l'Humà de 1403 la constitució del Col·legi de la Mercaderia.

77. Antecedents i funcions del Col·legi de la Mercaderia

Els antecedents del Col·legi de la Mercaderia es troben al tribunal o consell anomenat Consolat de Mar, que el rei Pere IV va regular a Mallorca el 1343; aquest Col·legi es va fonamentar en l'establert anteriorment a València; no tenia com a funció específica atendre les obres dels ports, ja que aquesta era una comesa més de les atribuïdes a l'esmentada entitat, que exercia un gran ventall de competències relacionades amb la protecció del comerç, incloent les funcions docents en un ampli sentit, així com la beneficència; per a la història portuària té gran interès, ja que la dita entitat era l'encarregada d'administrar els drets o els imposts en relació amb el trànsit portuari de Palma, com el diner del moll, el diner de la mercaderia i el vectigal del mar; això no obstant, s'ha d'observar que no tots els recursos obtinguts per aquests drets o imposts s'aplicaven a les obres portuàries pròpiament dites, ja que s'atenien també altres construccions indirectament relacionades amb el tràfic marítim com va ser, per exemple, la capella del Consolat. Els estatuts del Col·legi de la Mercaderia no es varen aprovar fins que varen transcórrer diversos anys pel rei Alfons V i l'esmentat òrgan, amb el Consolat del Mar, es va mantenir vigent fins a l'any 1800, substituït pel Reial Consolat de Mar i Terra; les obres més importants conservades d'aquest període són l'actual edifici del Consolat del Mar (seu del president del Govern de les Illes Balears) del segle XVII i la cèlebre Llotja, del segle XV.

Amb el típic repartiment de funcions pactat de l'edat mitjana, al qual no és aliè el Regne de Mallorca, sense que el port deixi de dependre en última instància del rei, corresponia als «defenedors de la mercaderia» o als jurats de la Ciutat i Regne la facultat de proposta de les normes i regles de policia del port i, al Col·legi de la Mercaderia, només li corresponien les funcions delegades de gestió. L'activitat ordinadora té una especial rellevància cap a la fi del segle XIV i començament del XV, quan es promul-



Detall dels ports baleares que recull l'Atles Català dels Cresques (per aquest ordre: Ciutadella, sa Nitja, Fornells, Maó, Palma, la Palomera, Sóller, Alcúdia, Capdepera, Portocristo, Portocolom, Portopetro, Colònia de Sant Jordi, Cabrera, Sant Antoni, Portinatx, Eivissa i la Savina). (FM)

L'Atles Català (1375) assenyala els ports de l'arxipèlag balear del segle XIV, pràcticament coincidents amb els declarats oficialment el 1967; en recull tres més: sa Nitja a Menorca, la Palomera a Mallorca i Portinatx a Eivissa, però, curiosament, no fa esment dels de Pollença i Andratx, de major entitat que els consignats. (FM)

guen ordenances els anys 1387, 1392, 1399, 1400, 1408 i 1433.

Aquestes ordenances regulaven aspectes molt diversos, tant relatius a qüestions de policia a terra o als miralls d'aigua com a dotacions de guarderia, armament, munició, provisions de boca, elements ofensius i defensius, i altres aspectes diversos dels vaixells en funció del seu port, expressat en salmes, o del nombre de bancs. Aquest sistema de regular les activitats portuàries integralment perdurà –llevat dels aspectes militars– fins a l'aparició de l'Administració moderna en el segle XIX, quan, a causa dels diferents àmbits competencials ministerials, la regulació del quefer portuari a través dels nous reglaments de servei i policia es produí mitjançant dos instruments diferents segons que es tractàs de la zona de terra o del mirall d'aigua. La Llei 27/92 acaba amb aquesta secular dissociació i torna al criteri de la regulació única.

78. Llarga dependència del port de Palma del Col·legi de la Mercaderia. Organismes encarregats del port

Aquesta organització continua amb escassos canvis en segles posteriors, encara que amb el Decret de Nova Planta perd facultats recaptadores el 1714, que recupera el 1766 precisament per a la conservació del port.

El sistema perdura a Palma fins a l'any 1800, en el qual el port passa a dependre del Reial Consolat de Mar i Terra, ens que inicia importants obres de millora i s'ocupa del port fins a 1829, any de creació de la Reial Junta de Comerç de Mallorca, a la qual traspassa la gestió de les obres portuàries. El 1830 finalitza l'anomenat Moll Nou, el 1847 la Capitania del port, el 1849 s'instal·len nous reflectors al far de Portopí i el 1851 finalitza la reforma i l'ampliació del contramoll al mollet. El 1860 substitueix aquest organisme la Junta Provincial d'Agricultura, Indústria i Comerç, de la qual finalment rep el port la Junta d'Obres del Port el 1872. Cinc han estat, doncs, els organismes coneguts al llarg del temps que han tingut al seu càrrec la infraestructura portuària de Palma, amb una llarga dependència del primer.

Òbviament el Decret de Nova Planta va tenir incidència en l'Admi-

nistració portuària, ja que determinades autoritzacions per a la realització de tràfic o per a l'execució d'obres depenien d'una RO amb intervenció de la Reial Intendència. Encara no hi havia una legislació global en matèria portuària, ja que els primers intents són de 1849 i no es completen fins a 1880.

79. Obres portuàries de la baixa edat mitjana

En el transcurs d'aquests segles les obres dels ports varen haver de ser –tret de Palma– de poca rellevància i alienes, sens dubte, a finalitats d'abric. Encara que no es coneix cap notícia concreta totalment fiable referent als ports balears, es pot admetre, pel divulgat d'altres ports, que les obres públiques es limitaren a curts molls de molt escàs calat i, més sovint, a molls de pilons i planxes de fusta on l'operació de càrrega o descàrrega –generalment mitjançant barqueig– requeria una major profunditat; la modèstia i la senzillesa d'aquestes obres, així com el perible dels seus materials, són causa de no haver arribat fins a nosaltres. Només de Palma es tenen notícies d'un dic el 1372 que arribava fins a l'actual Martell de la Consigna. Cobren especial importància en aquesta època florent de la corona d'Aragó els establiments portuaris anomenats drassanes, de les quals es tenen concretes informacions de les que hi havia a Palma, Eivissa, Sóller i Maó, i que consistien en un recinte de caràcter civil i militar alhora, defensat o fortificat, adossat a una platja o rampa varador i on varaven les naus mentre es custodiaven els elements propis d'un arsenal; s'utilitzava

Notable portolà de l'Escola Cartogràfica Mallorquina que recull els ports principals de l'època. Gabriel de Vallseca. 1439. (MN)

tant per a finalitats defensives com per a conservació, entreteniment i fins i tot construcció de naus.

Així com totes les notícies apunten a certa activitat constructiva d'infraestructura entre els segles XIII i XIV, no succeeix això entre els segles XIV i XVIII, en els quals, per una part, l'assignació de recursos a importants obres de superestructures –com la Llotja– i, de l'altra, la pressió gairebé asfixiant de la Universal Consignació –deute públic bàsicament originat per les guerres d'Aragó contra Castella i Gènova durant el regnat de Pere el Ceremoniós i que durà fins al segle XIX– impedien l'aplicació als ports d'altres fons que no fossin els extraordinàriament disposats a aquesta finalitat i així s'arriba a la situació penosa del final del segle XV amb grans avaries pendents de reparació a Palma.

80. Notícies sobre trànsits o esdeveniments

Del port de Palma són múltiples les notícies aïllades sobre trànsit o esdeveniments; però també se'n troben d'altres de significatives d'altres ports a Mallorca.

El 1349 arriben al port d'Alcúdia les galeres del dissortat rei Jaume III de Mallorca, que hi desembarca l'exèrcit; el 1395 el rei Joan I d'Aragó desembarca en el de Sóller; el 1397 torna a elegir aquest port per passar a Avinyó una comissió de la Universitat; el 1405 el governador Roger de Montcada s'embarca a Sóller amb destinació a Barcelona; aquest continu moviment al port de Sóller, amb altres notícies relatives a correus enviats al rei en anys anteriors, ensenya com aprofitaven llavors la circumstància de ser aquest port el més pròxim a Catalunya; així es coneix nou trànsit de passatgers a Sóller el 1412; el 1420 se sap de l'existència de correus entre Alcúdia i Menorca; el 1420 del pas d'Alfons V amb l'armada pel port de Maó.

81. Primacia del dic de Palma en el segle XIV

Per documents de l'època del rei Jaume I es coneix l'existència el 1270 del moll al port de Palma, probablement a la zona que avui es troba davant el carrer del Mar, al passeig de Sagrera; però les notícies de dimensions concretes fins ara divulgades –en les memòries primeres de la Junta d'Obres del Port i sense citar font– es refereixen a un dic que hi havia el 1372 de tres-cents vint metres de llargada, que es corresponia amb l'actual Moll Vell, encara que avui, després de les múltiples ampliacions posteriors, formaria part, i no en línia recta, del nucli del paratge. Per als mitjans i els recursos de l'època sembla una obra extraordinària, ja que ports de molt major trànsit no tenien obres d'aquesta envergadura; ara bé l'absència de notícies d'obres d'importància com si res fins al segle XIX i l'existència del mapa o pla de fortificacions de Fratín de 1596, on apareix ja aquest dic amb unes dimensions similars a les descrites, semblen avalar la validesa d'aquesta asserció.

El nou espai abrigat i la cala natural que aleshores hi havia en el que avui és la plaça de les Drassanes donaven lloc al mirall d'aigua del port. La riera desembocava per la part de fora d'aquest dic, al paratge avui ocupat pel carrer del Mar o el carrer d'Antoni Maura, que continuen sent els punts més baixos de la Ciutat amb la plaça actual de les

Drassanes.

Potser la citació de 1372 com a data de la construcció de la primera escullera coneguda del port de Palma es degui –segons algú creu– a una menció realitzada al *Cronicón Mayoricense* per Álvaro Campaner, en el qual es ressenya l'existència d'un moll nou en donar notícies d'un trànsit de passatgers il·lustres; el fet d'esmentar la paraula «nou» fa considerar aquesta data com la d'origen de les obres de l'actual port de Palma; ara bé per les notícies ja registrades en protocols notarials des de 1270 i per la lògica interpretació que el dic –obra molt important per als mitjans de l'època– no es construí en una sola acció, pot afirmar-se que l'obra és anterior. Probablement les obres del dic es varen iniciar al final del segle XIII i ja estaven totalment acabades a mitjan segle següent. Convé destacar l'envergadura d'aquesta obra en una època en què Barcelona, Tarragona, València i Alacant no tenien dics o comptaven amb obres molt rudimentàries.

Primera ressenya gràfica del port de Palma segons el quadre de Sant Jordi de Pere Niçard del Museu Diocesà el 1468-1470. Vista idealitzada que assenyala el moll de fusta davant la Llotja, el moll amb el castell i les quatre torres a Portopí, una del far medieval. (MD)

82. Generalització del cors de moros

Al començament del segle XV el gran comerç sostingut pel mercat mallorquí amb el nord d'Àfrica –en especial les places de Constantina, Bona i Tunis– sofreix seriosos contratemps a conseqüència de la generalització de les activitats corsàries de moros i cristians, i que tan intenses foren, amb gran dany per al comerç, al llarg dels tres segles següents; el 1408 comencen els incidents seriosos amb dues desembarcades al port

d'Andratx, a la punta de la Ballesteria (actual dic exterior) i un altre a la Palomera, però el 1398 ja s'havien reunit a Eivissa setanta vaixells de totes classes per combatre els corsaris amb la formació de la Santa Armada, perquè ja era apreciable l'activitat corsària de la qual es coneixen fets concrets com la desembarcada a Santanyí de 1388 i d'altres.

83. Aparició formal de drets de port

A la Reial Cèdula del rei Martí l'Humà, feta a Barcelona el 23 de març de 1403, es troba el primer precedent legal formal del que modernament són tarifes de serveis indirectes –o serveis generals– dels ports. Per aquesta disposició es crea el ja citat Col·legi de la Mercaderia amb diverses facultats i preeminències, imposant un vectigal d'un diner per lliura sobre totes les mercaderies, del producte del qual podia disposar al seu arbitri. Escassa proporció d'aquest impost es gastà, tanmateix, a les obres dels ports ja que l'esmentat Col·legi tenia amples comeses, entre les quals la d'armar navilis per a custòdia del mar; la seva activitat, a més, segurament es limità a la capital (Ciutat de Mallorca), on va arribar a tenir al seu càrrec el far de Portopí. Els drets vectigals varen ser establerts segons alguns autors el 1393 i se satisfeien per l'embarcament d'alguns gèneres per al continent; solien subhastar-se i, si no hi havia licitadors, eren els mateixos jurats dels pobles amb port de mar els responsables de la recaptació, que, generalment, encarregaven a una persona de la seva confiança, o bé de vegades –com va succeir el 1492 a Andratx– fins i tot prenien l'arrendament com a Consell.

84. Trànsit a Sóller

Es coneix d'aquesta època que la càrrega i la descàrrega de vaixells al port de Sóller es verificava a prop de la desembocadura antiga del torrent de Muleta o dels Norais, lloc de molta seguretat, posteriorment canviat a l'altre costat del port. Allà hi ha la pedra que segons la tradició va servir d'embarcador a sant Ramon de Penyafort i on els jurats el 1443 varen posar uns norais per amarrar les naus. Aquest port rep de Martí l'Humà el 1399 el privilegi d'admetre i descarregar vaixells, i l'activitat és intensa el 1447 i el 1470 quan l'illa va estar mancada de cereals. El 1451 interessen els jurats el privilegi, que ja tenia Eivissa, de guiar i assegurar els vaixells armats en cors abrigats al port, amb l'objecte de vendre els fruits de l'expedició.

85. Trànsit produït per les guerres de Carles de Viana

La guerra entre els partidaris del príncep Carles de Viana i del rei dóna lloc a diversos trànsits als ports de les Balears, en general addictes al rei: el 1462 se sap que arriben galeres mallorquines al port de Ciutadella amb gent lleial al rei Joan II i que arriben a port galeres catalanes al de Maó, on s'havia establert certa colònia de comerciants catalans, amb gent procedent de Catalunya i partidària del príncep Carles de Viana; el 1463 arriben al port d'Andratx certa gent armada a Barcelona, del la qual cosa es donà compte a l'armada reial ancorada a Cabrera; també el 1466 se sap de la presència de sis naus catalanes armades, al port d'Alcúdia; el 1469 encara durava aquella guerra i passà al port d'Andratx una armada de cinc naus i dues galeres on es va ajuntar amb quatre naus de biscaïns, amb un

total de més de dos mil homes armats, per dur a Maó, on es va trobar amb set naus de Barcelona.

Segles XV-XVI

Detall del quadre de Pere Niçard amb la visió idealitzada del Moll Vell amb els tipus de vaixells de l'època (1468-1470). (MD)

86. Cristòfor Colom, mallorquí de la família Colom

De la mateixa època es tenen notícies del trànsit corsari dels navegants de la família Colom, de Portocolom, afavorit per aquestes guerres. N'hi ha una de tan curiosa com controvertida tesi que sustenta el bressol mallorquí de Cristòfor Colom, i li atribueix la paternitat del príncep Carles de Viana, qui va estar confinat al castell de Santueri durant cert temps per ordre del rei Joan, son pare. Segons la dita tesi, Cristòfor Colom va ser fill natural d'aquell príncep i d'una Colom, i va participar amb els Colom en diverses accions navals adverses a la causa del rei Ferran el Catòlic, cosa que, unida a les circumstàncies del seu naixement, va ser motiu de la reserva que sempre va envoltar l'almirall les qüestions relacionades amb la nacionalitat.

Hi ha una altra tesi, igualment controvertida, que sostè el bressol eivissenc del cèlebre almirall.

87. Tràfics freqüents de grans

El comerç de grans, sovint importats i altres vegades exportats, ha estat, durant tots els temps, un dels freqüentment trobats als ports balears de major tradició: el 1482 se sap que el lloctinent del rei es va apoderar d'una nau al port de Portopetro, on es carregava blat amb destinació cap a Gènova, operació prohibida amb caràcter general per RO del mateix any als ports dels dominis reials.

88. Llotja del Col·legi de la Mercaderia de Palma i el seu entorn

Construïda amb anterioritat a l'edifici del Consolat de Mar, entre 1421 i 1452, amb múltiples incidències, per Guillem Sagrera, i amb l'acabament per Guillem Vilesclars i Miquel Sagrera, és posterior a la Llotja de Barcelona, aixecada entre 1380 i 1392 i anterior a la de València, edificada entre 1482 i 1498 prenent com a model la de Palma. Durant els primers temps de la seva existència va acomplir les funcions pròpies d'un establiment d'aquest gènere per realitzar transaccions de les mercaderies i per a la seva custòdia, a més de constituir la seu del Col·legi de la Mercaderia,

però la decadència del comerç durant els segles XVI i XVIII la va convertir en un simple magatzem, i va arribar a la màxima degradació al començament del segle XIX en què allotjar una foneria de canons. Instituïda la Diputació Provincial, conformement a la nova organització estatal en províncies, es fa càrrec de l'edifici, el restaura i el manté de llavors ençà, raó por la qual avui pertany al Consell de Mallorca.

L'entorn de la Llotja en aquest indret del port ha experimentat notables variacions al llarg del temps; pel quadre idealitzat de Pere Niçart s'aprecia una platja a la ribera en el darrer terç del segle XV amb un moll sobre estaques i embarcacions varades fins a la porta vella del Moll; aquesta situació es reprodueix en segles posteriors segons els plànols existents, llevat del moll sobre estaques, que ja no apareix en el plànol de Garau de

«Lo moll o pont de fusta de la mercaderia», segons el quadre de Sant Jordi de Pere Niçard (1468-1470), en plena activitat en els segles XV i XVI a Palma. (MD)

1644; d'acord amb aquests plànols –que abunden a partir del segle XVII formats pels enginyers militars– aquesta platja es va mantenir durant el segle XVIII i la primera part del XIX entre el moll Vell i la sortida de la Drassana; la resta de ribera fins a la Riera estava dotada d'escullera de protecció de la muralla. Fins al segle XVIII no es presta una específica atenció al tancament amb aquesta muralla, segurament perquè entenien que era prioritària l'actuació al perímetre que estava davant terra; però l'any 1749 comencen els estudis per construir la cortina entre els baluards del Moll i del Rosari (Drassana) que desplega l'enginyer Joan Ballester en anys posteriors, i ja es troba aixecada l'any 1772; fins llavors, el tancament de la ciutat s'aconseguia amb les mateixes parets dels edificis del Consolat i de la Llotja complementats amb unes parets que les unien amb els llenços o edificis contigus; una vegada disposada aquesta cortina, i per espai d'un segle, els edificis esmentats quedaren separats de la ribera, on continuà havent-hi la platja; únicament s'alleuja aquest tancament l'any 1867 amb l'obertura d'una nova porta a la Drassana.

Al començament del segle XIX aquesta ribera ja era transitable amb carros fins a la Riera que salvava amb un gual i un pontó, substituït l'any 1804 per una passarel·la de fusta que durà –amb una reconstrucció intermèdia de 1853– fins a l'actual pont de pedra 1893, ja apte per als tramvies de mules. El primitiu i modest moll de ribera, ocupant la platja, fou construït l'any 1818 pel Reial Consolat de Mar i Terra lliurant el desguàs de Drassana cobert per l'Ajuntament, que encara perdura; se solucionà, o pal·lià, així un problema de salubritat i policia objecte de múltiples ordenances sobre l'ús de la zona, però això no va impedir que el Consolat hagués de fer neteges anuals de deixalles i arenes; comença així l'elevació del nivell de la ribera que va quedar accentuat posteriorment deixant més baix,

com succeeix avui, el nivell dels carrers del barri.

El 1890 es construeix un altre moll de la Llotja o de la «muralla». L'any 1910 es produeix per l'Ajuntament el farciment del passeig de Sagrera i la construcció per la Junta d'Obres del Port del moll de la Llotja, ja abans de 1934, cosa que, amb la demolició del baluard del Rosari (o de la Drassana) l'any 1927, i unes altres obres de menor rellevància, dóna a l'indret l'aspecte actual. Fins al segle XIX, a l'indret del contramoll s'havien fet diversos intents de combatre l'aterrament del port, a causa de les aportacions de la Riera, per mitjà d'un espigó d'escullera; l'any 1820 el Consolat comença la construcció de l'actual contramoll amb la idea que persistí posteriorment, malgrat d'haver-se aprovat, amb el projecte de Pou de 1870, la seva substancial variació.

Les obres de les fortificacions es finançaven bàsicament amb un fons específic, i també les portuàries, amb els fons que des de l'edat mitjana, per a aquestes finalitats i amb diverses procedències, gestionà el Col·legi de la Mercaderia –tret d'un període en el segle XVIII–, i més tard, després de 1800, les institucions que el seguiren; però no faltaren acords per fer actuacions mixtes.

Al final del segle XV es coneixien arbitris específics per a les obres dels ports, ja que la Reial Audiència per decret de 1493 prorrogà per tres anys la cessió del dineret del moll als defensors del Col·legi de la Mercaderia, que li havia fet la Ciutat per dotze anys i la finalitat del qual era reparar i augmentar el moll de la ciutat (Palma).

Tripulació d'una galera segons un dibuix de 1537, recollit per Lázaro de Baïf en unes anotacions de *La Corona d'Aragona: un patrimonio comune per Italia e Espagna (secc. XIV-XV)*, Cagliari, 1989, Ministero per i beni culturali e ambientali. (XP)

89. Millora i reparació del moll de Palma

La recaptació de drets encaminats a la construcció o el manteniment de les obres portuàries no s'aplicava sempre a les finalitats al·ludides, malgrat les reiterades protestes del Col·legi de la Mercaderia, ja que, per necessitat, en ocasions es recorria a aquests ingressos per mitigar problemes greus, com l'amortització del deute amb Barcelona (Universal Consignació) o l'adquisició de gra en anys de fam; conseqüentment hi havia èpoques en les quals la conservació de les infraestructures portuàries no era el que havia de ser i s'havia de recórrer a accions puntuals; així va ocórrer al final del segle XV, entre 1494 i 1495, en emprendre's una obra que pretenia millorar el moll encara que, per les dades d'estudis realitzats, es pot deduir que es va limitar a una simple reparació que afectà les obres de la torre de defensa; aquesta preocupació per atendre tant l'obra per a servei del comerç com la defensa perdurà en segles posteriors fins a ben entrat el segle XIX. L'assignació en aquell cas d'un diner per lliura, no captiu de la Universal Consignació, per un termini de dotze anys, molt superior a la T-3 màxima actual, posa de manifest la intenció de produir una rellevant millora del moll que no es va dur a terme, ja que tan sols es va aplicar durant un dels dotze anys prevists.

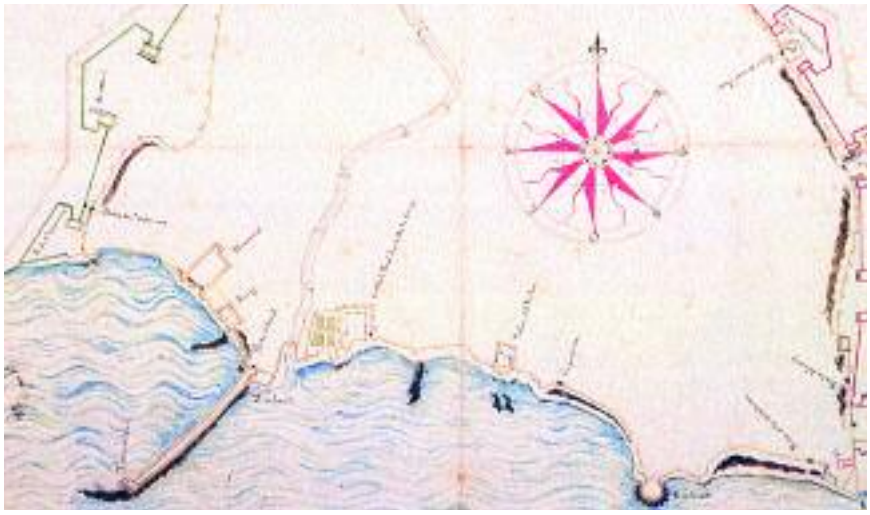
90. Escapada de jueus per Cala Figuera

Acaba el segle XV amb algunes notícies referents a l'enduriment de l'actitud adoptada pel rei Ferran el Catòlic en relació amb els jueus, gran nombre dels quals escapen pel port de Santanyí (Cala Figuera), amb molta plata i or, el 1494, segons se sap pel llibre de la Procuració Reial

de Mallorca.

91. Defensa de Portopetro

L'especial configuració del port natural de Portopetro, al litoral del



Plànol de 1596 d'Antoni Verger per a fortificacions (primer conegut del port de Palma) dels germans Giacomo i Giorgio Paleazzo (Fratín). (CP)

llevant de Mallorca, i la seva relativa gran profunditat varen ser avantatges aprofitats pels navegants de l'època, que hi varen acudir per refugiar-se o per proveir-se d'aigua dels pous propers. En la Crònica de fra Pere Marsili s'esmenta, amb el de Manacor i Portocolom, encara que el nom de Portopetro apareix ja en documents de 1281.

Els antics proïsos tallats a la roca de la ribera de sa Cova Figuera i punta del Port testifiquen efectivament aquesta antiga freqüència de visites de vaixells. És de suposar que aquesta facilitat, unida a les necessitats de defensa, va motivar la instal·lació d'una cadena per tancar el port que, segons el cronista Binimelis del segle XVI, hi havia en època per a ell antiga. Avui poden apreciar-se encara norais o proïsos tallats a la punta del Port i a la punta de sa Torre que molt bé pogueren servir per encapellar els extrems d'aquesta cadena.

92. Vistes del port segons el quadre de Sant Jordi de Pere Niçart (1468-70)

És el primer document gràfic del port de Palma encara que ha de ser considerat amb tota classe de reserves, ja que la seva visió, en l'angle superior dret del quadre que hi ha al Museu Diocesà, constitueix tan sols un detall de tipus ornamental, idealitzat per l'autor. Permet observar, tanmateix, la disposició general del port de l'època amb un dic fortificat al peu del palau de l'Almudaina i Portopí, autèntic port de la Ciutat, amb les quatre torres que aleshores hi havia. S'observa el moll de fusta davant la Llotja i les obres portuàries amb una disposició que recorda les notícies del final del segle XV recopilades per Pau Cateura i publicades per la Junta del Port de Palma.

Segle XVI

93. Decadència del comerç

El descobriment d'Amèrica, per una banda, i el de la ruta del cap de Bona Esperança per al comerç d'Orient, per l'altra, varen restar gran importància al comerç marítim de la Mediterrània, la màxima esplendor del qual es va assolir durant els segles XIV i XV. Aquesta circumstància va afectar, en la corresponent mesura, els ports de les Illes Balears que, això no obstant, encara varen mantenir la tradició comercial fins ben entrat el segle XVI, per més que traves legals i competències comercials el dificultaven.

A les circumstàncies adverses de la política econòmica mundial s'uneix, a més, una altra causa que influí, en gran manera, a la decadència del comerç marítim: l'hegemonia als mars de les flotes musulmanes.

94. Esplendor del cors musulmà

Durant el segle XVI es perd la relativa tranquil·litat gaudida a la Mediterrània occidental durant els dos segles anteriors i de què tant es varen beneficiar el comerç i la navegació. El creixent poder otomà deixa sentir l'influx i s'apoderen del mar els pirates barbarescs i turcs, les incursions dels quals no són ja esporàdiques, sinó sistemàtiques i causen greus danys tant a la marina mercant com a les gents riberenques, entrant impunement en molts dels ports.

Plànol d'Antoni Saura amb la carta de 1613 del virrei Coloma que explica la desviació de la Riera amb proposta d'escullera al contramoll per evitar aterraments. (CP)

95. Moviments de flotes corsàries i de guerra

Aquest segle és pròdig en notícies derivades d'aquesta activitat corsà-

ria o dels preparatius bèl·lics per combatre-la, en els quals varen intervenir el mateix emperador Carles V i el seu fill Joan d'Àustria. Així, el 1509 dues galeres barbaresques s'apoderen del port de Cabrera i capturen vint-i-dos pescadors fins que dos-cents homes amb sis galeres aprestades a Mallorca recuperen les dues galeres i el botí; el 1510 s'organitza al port d'Eivissa una esquadra de vuit vaixells mallorquins per atacar Bugia, amb èxit; el 1519 Barba-rossa, rei d'Alger i almirall de totes les esquadres turques de Solimà II, pren el port d'Andratx al capdavant d'una poderosa flota de llenys turcs i moros; el 1531 són els ports i la vila de Santanyí els que són atacats; el 1535 toca Alcúdia i Maó; l'esquadra de l'emperador Carles V, amb cinc-centes veles i quaranta mil homes, va sortir contra Tunis poc després; el setembre de 1535 pren el port de Maó l'esquadra del corsari turc Barba-rossa, amb vint-i-dues galeres i unes altres nou embarcacions menors que havien aconseguit escapar de la presa de Tunis per Carles V, saquejant la població i enduent-se captius els habitants; el 1558 és Ciutadella qui sofreix l'atac del corsari Piali aliat amb França, que s'endu captiva la població a Constantinoble; el 1537 és fondejada al port d'Andratx l'esquadra de Barba-rossa, que fins i tot pren aquest port com a base d'una incursió marítima contra el de Sóller, on envia dos dels seus vaixells; també el port de Cabrera rep la visita dels pirates barbarescs que destrueixen el castell abandonat pels guardians; és digna de menció la freqüència amb la qual el port de Cabrera és utilitzat com a base d'operacions dels pirates musulmans per atacar les costes mallorquines sense que el castell, que ja hi era el 1410, tingués suficient eficàcia per impedir-ho; en aquest segle XVI són conegudes les incursions al port de 1510, 1534, 1537, 1540, 1556, 1557 i 1583, en les quals es pren el castell. El 1541 l'emperador toca amb l'armada de cinquanta-tres naus els ports de Maó i ses Salines (Colònia de Sant Jordi) i arriba a la Ciutat de Mallorca per preparar la que va ser la dissortada empresa d'Alger, reunint una poderosa armada als ports de la Ciutat de Mallorca i d'Eivissa; el 1542 Arrays Sala desembarca als ports de Sóller, Banyalbufar i Andratx i fondeja durant un mes a la Palomera –com era habitual– sense ser molestat i a l'espera del preu del rescat dels captius; el 1543 els turcs desembarquen a Eivissa i en destrueixen la marina, el 1547 torna Arrays Sala a la Palomera on desembarca i reembarca; el 1545 mor Kair Addin Barba-rossa i el succeeix el seu fill Hassan Barba-rossa, que nomena Dragut com a principal cap de l'esquadra turca mora, amb vint-i-sis galeres de combat i altres embarcacions i, gran coneixedor d'aquestes illes, cada any, sobretot els de bona collita, organitza correries i pren com a refugi i posta els ports d'Andratx i de la Palomera; el 1546 tornen a desembarcar moros a Santanyí; el 1550 desembarquen Dragut i Arrays al port de Pollença (es Caló) on havien fondejat vint galeres amb mil cinc-cents homes, i foren rebutjats; el 1541 els d'Alcúdia, fins i tot alguns soldats que havien de passar a Menorca sofreixen una incursió de cinc vaixells; el 1552 deu galiotes fondegen a Valldemossa i desembarquen 400 turcs que són rebutjats; el 1553 fondegen a Sant Elm (la Palomera) 24 llenys amb més de mil turcs que són rebutjats a Andratx, en el port del qual i a la punta de la Ballesteria (actual dic exterior) reembarquen: el 1555 es repeteix aquest assalt; el 1561 el corsari Ochali amb vint-i-dos vaixells, després de tocar Eivissa, pren el port de Sóller, i hi desembarquen mil set-cents turcs, fet que dóna lloc a les cèlebres lluites d'armes que actualment es commemoren a Sóller; l'agost de 1568 desembarca al port d'Andratx, on s'atura dos dies, el príncep Joan d'Àustria, que

Vinyeta de l'embarcador de fusta construït a Palma el 1541 amb motiu del pas de Carles V. (AH)

partí cap a la ciutat i deixà abrigades allà les galeres; una altra vegada el 1571 pateixen els ports de Santanyí l'atac de moros; el 1578 Eivissa sofreix nous atacs i Azan Bajà pren el port d'Andratx amb vint-i-quatre vaixells i mil dos-cents turcs, saqueja la vila i reembarca a la punta de la Ballesteria; el 1583 set galeres de pirates moriscos prenen el port i el castell de Cabrera. La ciutat de Palma, ben defensada i fortificada, no va ser objecte d'agressió corsària directa.

96. Creació del circuit de torres d'avís

Aquesta desastrosa activitat piràtica, també desenvolupada en múltiples punts del litoral que no eren ports, va malmetre l'activitat comercial i va obligar a abundants despeses de defensa dels principals ports que, en part, va interessar i va sufragar el Col·legi de la Mercaderia, i a la construcció de les torres de guaites *turres ignibus navium admonitores*, el circuit dels quals, a Mallorca, es va tancar amb la talaia de sa Calobra o Mola de Tuent dirigida pel presbíter enginyer Joan Binimelis el 1596, autor del pla de torres i del seu curiós reglament de funcionament.

Aquestes *torres que adverteixen amb foc la presència de navilis*, se les podria anomenar «antifars», ja que, així com els fars adverteixen als navegants la presència de terra, aquestes torres tenien com a missió avisar els qui eren a terra de la presència de naus al mar (corsaris) i de les desembarcades.

97. Primer plànol d'obres portuàries a Eivissa

Igual com a Palma el primer plànol on apareixen obres portuàries a Eivissa té com a motiu les fortificacions; va ser Gianbattista Calvi qui, enviat a Eivissa per projectar les noves muralles, aixeca un plànol on apareix ja el 1553 un moll o embarcador ubicat als voltants de l'actual contramoll; aquesta instal·lació persistí pràcticament durant els tres-cents anys posteriors ja que no experimenta una modificació substancial fins a mitjan segle XIX; també apareix en aquest plànol de Calvi el recinte de les drassanes que es mantingué durant diversos segles. Als plànols dels recintes fortificats aixecats per Giacomo Paleazzo Fratín al final del segle XVI, com a Palma, es recullen similars instal·lacions portuàries.

98. Imposts i drets en relació amb el tràfic

Al llarg del temps han variat tant la denominació com la naturalesa dels imposts o drets aplicats al trànsit portuari, sigui per a atencions del mateix port, sigui per a altres menys directament vinculades a ell, o fins i tot alienes. En el segle XVI hi ha ja abundant documentació sobre aquests drets o imposts que, segons el centre o òrgan que els administrava, es troben registrats als corresponents llibres. Així, a la documentació del Col·legi de la Mercaderia es poden trobar els llibres del «vectigal del mar» i «vectigal de la mercaderia», el «dret del diner de la mercaderia» o el «dret dels quatre diners», que s'aplicava a les dades dels manifests de càrrega i descarrega al port de Palma; a la documentació del Reial Patrimoni es troben els registres del «dret d'ancoratge» i «de lleudes»; finalment als llibres de la Universitat es troba la documentació del dret que gravava les mercaderies

amb altres imposicions com el «dret d'entrada i eixida de navilis».

99. Ports i tràfic en aquest segle XVI

Continuen utilitzant-se indistintament durant aquest segle els diferents ports per al tràfic de passatgers i per al correu; entre Mallorca i

Primera representació gràfica amb qualque detall de les instal·lacions portuàries d'Eivissa, segons el plànol que acompanya la carta de Joan Ponce de 1616, que assenyala el moll i un far a la torre del Mar. (AS)

Menorca el comerç es realitzava entre els ports d'Alcúdia i Ciutadella, segons es dedueix de l'intent dels agermanats per impedir-ho, que armaren amb aquesta finalitat una galiota el 1522. Les mercaderies consuntives es reduïen a les imprescindibles per a la modesta vida de l'època, i eren poques les que podien considerar-se de caràcter industrial; només la sal a Eivissa i la llana a Menorca, de la qual varen arribar a exportar-se anualment de sis-cents a set-cents quintars durant els segles XV i XVI, constituïen mercaderies específiques, de certa entitat.

100. Avantpaís i mercaderies mogudes

El tipus de mercaderies mogudes als ports, preponderantment relacionat amb les necessitats domèstiques de la població, procedia de molt diversos ports de la conca de la Mediterrània occidental i no, com en l'actualitat, on l'avantpaís queda reduït pràcticament a dos o tres ports peninsulars espanyols, com els de Barcelona, València i Tarragona. El principal producte importat va ser generalment el cereal, del qual les illes eren deficitàries i, l'exportat, la sal i l'oli els anys de bona collita. Es troben, això no obstant, documentats nombrosos productes. Els cereals procedien principalment de Sicília i Sardenya i també de ports de la península Ibèrica, del nord d'Àfrica, de la península Italiana i del sud de França; el bestiar a Mallorca s'importava principalment de Menorca; altres aliments com el vi, l'arròs, el peix, el sucre, les fruites seques i les matèries primeres com la llana procedien de Catalunya, del nord d'Àfrica i de Sardenya; el lli, el cànem i l'estam de València; els cuirs, pells, cera, la seda, l'espart a Palma i la sal d'Eivissa; l'alum i el ferro del País Basc; i de diverses procedències coure, paper, productes per a tintoreria i manufacturats com teixits, cerà-

mica, armes, productes metal·lúrgics i mobles; dels ports del nord d'Àfrica provenien també els esclaus majoritàriament, encara que també n'hi havia de turcs, circasians, tàrtars, albanesos, búlgars, russos, grecs i sards. Encara que les exportacions consistien principalment en la sal i l'oli també es troba el sabó, els formatges, les olives, les tàperes, el safrà, les teles teixides i les mantes. El comerç era freqüent i justificava la implantació dels cònsols citats en ports dels països del foreland.

101. Contractes de navegació

La inexistència de línies regulars de navegació com succeeix avui dia donava lloc al fet que cada un dels viatges fos objecte d'un contracte específic, dels quals es troben molts testimonis a la documentació notarial; en els esmentats contractes de navegació s'establien les condicions en les quals es realitzava el viatge amb indicació de la seva destinació, el tipus de mercaderia i la manera de pagar-la. No són alienes a l'època les assegurances –tan usuals als nòlits d'avui–, amb les quals es pretenia disminuir les possibles pèrdues amb motiu dels riscs del viatge.

Torre de senyals de Portopí, far des de 1617 fins a avui i guaita des d'abans de 1468 fins a 1971, amb banderes. (CP)

102. Abandonament del port de Sant Elm

En el segle XVI es consuma el pràctic abandonament de la població del port natural de la Palomera (Sant Elm) que s'hi trobava establerta durant els segles XIV, XV i XVI, i vivia de la pesca i de l'elaboració de salaons, així com, principalment al segle XIV, del tràfic de fusta per a la construcció de vaixells a la ciutat; el lloc deshabitat es convertí durant dos segles en port de refugi i embarcament d'aquells que fugien dels tribunals de la justícia, així com en ancoratge i posta de corsaris moros.

103. Plànol de Fratín de 1596

Es tracta d'un plànol de les noves fortificacions renaixentistes de Palma que el rei Felip II va encarregar a l'enginyer italià Giacomo Paleazzo, àlies Fratín, dibuixat per A. Verger el 1596. Apareix el front marítim amb el port que hi havia aleshores i s'aprecia un moll davant la Portella, potser habilitat per a la descàrrega dels carreus transportats per mar per a la construcció de les muralles i d'immobles a la ciutat. És el primer plànol de què es disposa que recull el port de Palma, si bé el motiu de la seva formació no va ser portuari. Confirma les hipòtesis de llargada de moll datades habitualment el segle XIV.

Esquerra. Capella de Sant Elm del port de Palma de devers 1617 i traslladada per la Junta d'Obres del Port el 1947. (AP)

Dreta. Antiga porta manierista de 1620, d'Antoni Saura, del moll de Palma tancada el 1836, traslladada el 1888 i novament traslladada a la seva situació actual. (CP)

Segle XVII

104. Tràfic mercantil en el segle XVII

En començar el segle XVII, en plena època de la casa d'Àustria, el comerç als ports de l'antic regne de Mallorca havia decaigut extraordinàriament, i quedà encara més minvat en el transcurs d'aquell segle. Diverses causes poden assenyalar-se per a això, a més dels perniciosos efectes de la pirateria ja citats; potser la fonamental fos la pèrdua de la capital importància comercial de la Mediterrània, mantinguda fins al segle anterior, com a conseqüència del descobriment d'Amèrica i la paulatina desviació cap a occident de les rutes comercials, però també hi varen influir altres motius d'índole política o administrativa com les limitacions per traficar als ports, introduïdes pels virreis anul·lant o desvirtuant a poc a poc les franqueses de què gaudien des de Jaume I del Conquistador, en virtut de les quals tant els vaixells nacionals com els estrangers tenien plena llibertat per entrar i sortir de tots els ports llevat del cas d'epidèmia.

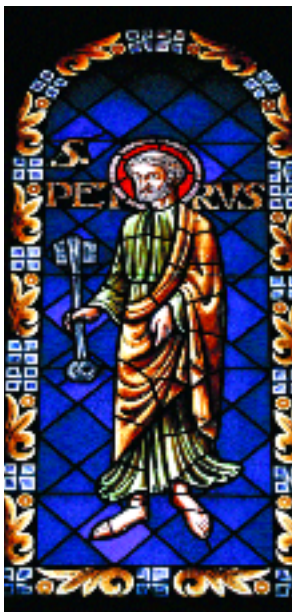
Durant aquest segle XVII, talment com en l'anterior, les infraestructures portuàries no experimenten cap modificació rellevant en dedicar-se una bona part dels recursos disponibles a obres de defensa, com el castell de Sant Carles, si bé hem de ressenyar importants actuacions en instal·lacions relacionades amb el port com són ara la nova ubicació del far de Portopí a la torre de Senyals l'any 1617, la construcció de llarga durada de la Quarantena –el port de Palma fou un dels primers d'Europa on es varen disposar quarantenes; l'any 1475 ja s'hi aplicava el sistema utilitzant les torres i els edificis de Portopí– decidida l'any 1656 pel virrei comte de Montoro, la construcció d'un aqüeducte amb un gran aljub subterrani davall el baluard de Sant Pere per a aiguada dels vaixells quarantenaris, que registren els plànols a la raconada de l'Est de l'esmentat baluard, instal·lació que va dur a terme el bisbe virrei Tomàs de Rocamora entre 1645 i 1653, i que va prestar servei fins ben entrat el segle XIX, l'edifici del Consolat de Mar pel Col·legi de la Mercaderia entre 1604 i 1669, sens dubte, amb la Llonja, les més rellevants herències monumentals d'aquesta institució, la que més durà de les de l'antic Regne de Mallorca, la capella de Sant Elm, del Gremi de Navegants, acabada l'any 1617, única que queda de les que hi hagué al port, i la porta del Moll, obra manierista de 1620 de l'enginyer militar Antoni Saura.

Claus de la bòveda gòtica de la capella de Sant Elm construïda el 1617. (AP)

Quant a l'aiguada, es va utilitzar també una font de l'antiga caleta de s'Aigo Dolça –a la defensa de la qual hi ha qui atribueix l'erecció de la desapareguda torre d'en Carròs– i, per les referències del seu nom, un aljub o cisterna que es podria trobar a la denominada «torre de la Cisterna», a Portopí, desapareguda o d'incerta identificació, coincident, potser, amb la del «port» o de «senyals», que, encara avui, disposa d'una gran cisterna; en temps del Consolat de Mar i Terra hi havia la font ubicada prop de la Llonja i l'any 1862 s'instal·la la de l'esplanada del Moll Vell que perdura, protegida per guardacantons, fins a la quarta dècada del segle XX, una vegada disposada aigua canalitzada als molls. En diversos projectes del segle XIX es recull la intenció d'erigir una font monumental a l'Espigó de la Consigna, davant l'antiga Capitania de Port, però no

es va dur a terme.

En el segle XVII es dedicaren molts recursos a la defensa, en la qual destacaren notables enginyers militars; mereix un esment exprés el polifacètic Vicenç Mut, a qui devem un plànol de Mallorca de 1683 de notable exactitud per a l'època, que no serà substanciosament millorat fins al del cardenal Despuig, amb el concurs de Jeroni de Berard, al cap d'un segle. Igualment remarcable, tant per la seva qualitat tècnica com perquè corrobora els notables avenços en cartografia de l'època, és el plànol de Palma d'Antoni Garau, document que aporta valuosa informació, extensiva al port. Fins que va ser creat per Felip V el Cos d'Enginyers Militars no hi havia normes per a la realització de plànols; en la Reial Ordenança i Instrucció de 4 de juliol de 1718 es donen unes normes precises que dediquen una específica atenció als ports.



Nous vitralls de la capella de Sant Elm, obra de M. Dietrich en el trasllat de 1947. (AP)

105. Capella de Sant Elm del Gremi de Navegants

Mariners i navegants professaren durant l'edat mitjana –quan la qüestió religiosa anava tan unida amb la profana– conegudes devocions als sants que tenien alguna relació amb els vaixells o amb la navegació per mar, o bé amb fets ocorreguts al mar, com són sant Pere, sant Nicolau i sant Elm.

Per això, diverses esglésies o capelles de Palma tenen, o han tingut, relació amb el port, o bé el seu sant patró en té la motivació. La dedicació a sant Nicolau de les desaparegudes capelles de Sant Nicolauet Vell a l'actual plaça del Rosari i de Sant Nicolauet a la ribera de Portopí, i també les actuals esglésies del mateix patró situades a la rodalia, respon, sens dubte, a l'entorn portuari on encara es troben; la primera capella, en el mateix àmbit del port, de la qual es té notícia és la d'un oratori que hi havia a la torre del Moll el 1343, quan s'hi fundà una capellania; la de Sant Elm del segle XVII té antecedents en una altra d'anterior; en el segle XIX encara hi havia una capella dedicada a santa Bàrbara prop de la fortificació de l'antic morro del dic que desaparegué amb les grans obres d'aquest segle; la seva dedicació a aquesta santa segurament es degué als artillers més que als navegants, més proclius als altres patrons; la del Consolat de Mar, avui sala d'actes de la Presidència del Govern, i la de Sant Pere, que s'erigí en el carrer del mateix nom a l'antic barri de pescadors.

L'actual capella de Sant Elm, avui ubicada al contramoll Mollet de Palma, va ser traslladada a l'esmentat lloc per la Junta d'Obres del Port el 1947 desmuntant pedra per pedra la que antigament es trobava a la cantonada de l'actual passeig de Sagrera amb el carrer del Mar (Gabella Vella de la Sal); aquesta capella, pertanyent al Gremi de Navegants, havia estat edificada al començament del segle XVII, ja que consta en una de les claus de la volta la data de 1617; antigament hi va haver una altra capella, ja que, per una banda, se'n coneixen al·lusions i, per l'altra, en desmuntar-se el 1947 les peces de les voltes es varen poder apreciar símptomes que el material havia estat reutilitzat; per un testament de 1372 es pot entendre que l'antiga capella, reconstruïda al començament de l'indicat segle, es trobava en aquell lloc aleshores fronterer amb la desembocadura de la Riera; la gran crescuda patida per Palma el 1635, i que tants danys i morts va causar, va inundar la capella i es va perdre tota la documentació que hi havia relativa als seus antecedents.

Amb les lleis desamortizadores del quart decenni del segle XIX desapareix el Gremi de Navegants; per això, l'Estat es va apoderar de la capella i, després de la seva venda, va ser primerament agència de duanes, després taller de veles per a vaixells i enceraments per a mercaderies, després estanc o expenedoria de tabac i finalment es va convertir en taverna amb el nom de «Cavall del Mar», que ha estat adoptat en un local pròxim per a restaurant; la necessitat de construir un edifici per a l'Armada cap a 1944 va propiciar la seva nova adquisició per l'Estat per dur a terme l'immoble avui situat a la mateixa cantonada, amb la col·laboració de la Junta d'Obres del Port en el trasllat curós de la capella a l'actual lloc.

Detall d'interès d'aquesta capella és la reproducció de tres plafons de rajoles policromats que reprodueixen bric barques del segle XVIII amb al·lusions al correu de Mallorca; aquests plafons són reproduccions dels originals adquirides per un col·leccionista de Barcelona, actualment en el Museu Marítim d'aquesta ciutat.

Nous vitralls de la capella de Sant Elm, obra de M. Dietrich en el trasllat de 1947. (AP)

106. Manteniment contingut del trànsit per causes bèl·liques

En el segle XVII continua acusant-se la decadència al comerç marítim que, això no obstant, es mantenia entre els ports de les illes i les penínsules Ibérica i Itàlica, així com amb els ports de l'Orient, on es carregaven tapissos de Pèrsia i de l'Imperi otomà, més tard imitats a Mallorca. Al principi es nota cert alleujament de la pressió corsària a conseqüència de l'expedició contra Alger de 1602 amb quaranta-dues galeres al comandament de Joan de Cardona que, si bé no va tenir èxit militarment, va aconseguir, almenys, un resultat pràctic i beneficiós en suprimir l'audàcia dels pirates, que varen deixar més alleujat el tràfic comercial. Notícia curiosa és la de l'aliança de Felip III amb el rei del Cuco per atacar Alger concertada al port d'Andratx (Son Orlandis), on va ancorar la fragata en què eren transportats els ambaixadors del Cuco a mitjan 1602.

107. Fortificació dels ports

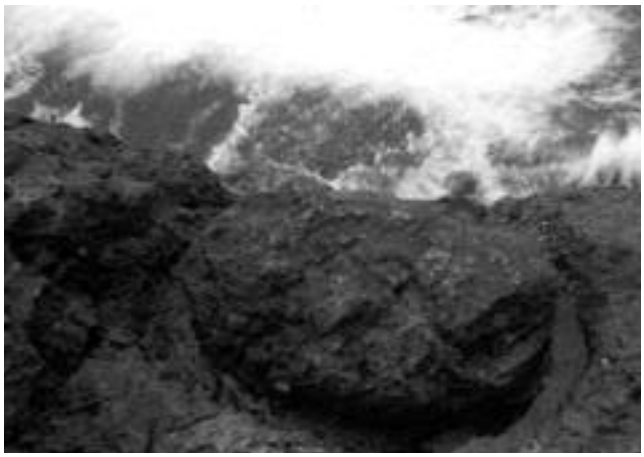
Els corsaris algerians i barbarescs varen intensificar després les accions i tornen a ser freqüents les incursions i els saqueigs a les illes, on s'adopta una actitud més aviat defensiva i es reforça el circuit de torres de vigilància al litoral, alhora que es construeixen o augmenten les fortificacions dels ports més importants Portopí (1607 i 1624); Portocolom (1570); Portopetro (1616); Cala Figuera, Torre d'en Beu (1569) i reconstruïda (1617); Portocristo (1580); fortalesa del port de Pollença (1624 i el 1684 reedificada); etc., que, per no ser immediats a les poblacions, quedaven sense protegir per bateries pròximes. Obres d'aquest tipus es realitzen també als ports d'Andratx, Alcúdia, Sóller, Fornells, Ciutadella, Maó i altres paratges.

108. Primers plànols del port de Palma el 1596 i el 1613

Per un plànol que el virrei Coloma va enviar al rei Felip III el 1613 amb motiu del projecte de desviació del curs de la Riera, es coneix també com era el port, molt similar al mostrat pel plànol anterior d'Antoni Verger

de 1596 (el primer conegut del port) amb les fortificacions projectades pels Paleazzo o Fratín, i ja posa de manifest una preocupació que va ser una constant al llarg dels tres segles següents: l'aterrament pel canvi de desembocadura del torrent; s'aprecia aquesta preocupació per la disposició d'un petit dic al peu del Baluard de Sant Pere, l'objecte del qual era el de contenir els dipòsits vessats per les crescudes torrencials; va ser el naixement de la idea de l'actual contramoll Mollet.

109. Primer plànol d'expresses instal·lacions portuàries d'Eivissa



Regates a Portopetro, a la punta des Port (dreta) i punta de sa Torre (esquerra) per encapellar la cadena que va tancar el port en el segle XVII, o per a amarratge de cordes. (AH)

Amb independència d'indicacions en plànols de fortificacions d'Antoni Saura de 1597, la primera representació gràfica coneguda d'expresses instal·lacions portuàries, la conté l'excel·lent plànol acompanyant la carta de Joan Ponce de 1616 suscitada per la construcció d'un mur, on ja apareixen –en el punt que va ser en els segles successius única instal·lació portuària, al contramoll, i al lloc on avui dia s'erigeix un monument als corsaris– unes instal·lacions permetent l'atracada de punta dels vaixells; també ofereix aquest plànol la visió de la Torre del Mar, és a dir, la que hi havia a la punta del barri de sa Penya davant l'Escull Daurat, on s'assenyala que hi havia un far.

110. Trànsit militar en el segle XVII a Maó

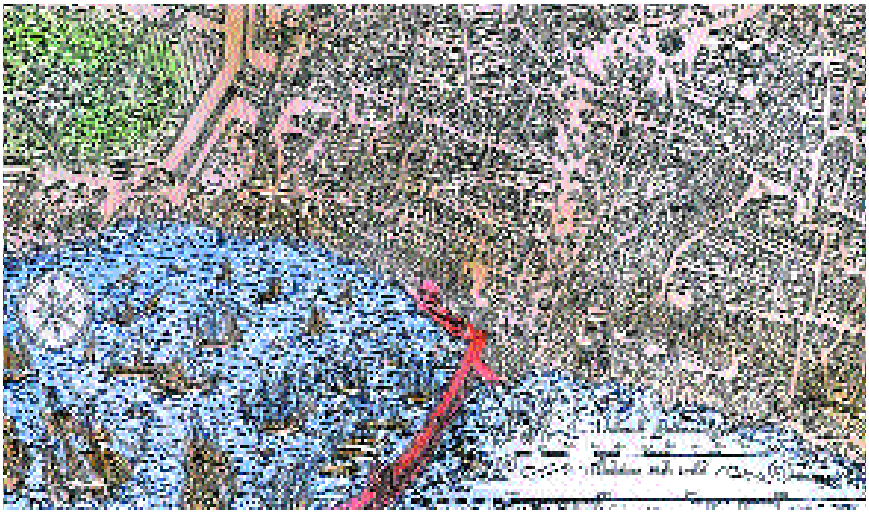
La Guerra dels Trenta Anys, en la qual es va veure embolicada Espanya, i les guerres amb França i d'Itàlia, produeixen un important moviment de flotes militars, especialment als ports de Menorca, la importància militar i estratègica de la qual comença ja a perfilar-se: el 1637 passa l'esquadra de Díez Pimienta; el 1637 i el 1638 la d'Antonio Oquendo; el 1641 la d'Enríquez de Cabrera; el 1642 la del duc de Ciudad Real; el 1643 la del príncep de Landgrave; Joan d'Àustria el 1647; el 1689 la de Pere Corbet; el 1697 la de Fernández de Villavicencio. No és d'estranyar que els anglesos apreciassin les excepcionals condicions del port de Maó, del qual s'apropiaren prop d'un segle.

111. Trànsit i esdeveniments al port de Palma en el segle XVII

Durant aquest segle va ser notable a Palma la formació de societats per armar vaixells en cors amb el corresponent repartiment regulat del producte de les captures; moltes d'aquestes transaccions es realitzaven amb document notarial, pel qual se'n coneix amb detall la formulació. Pas de persones significatives pel port es produeix el 1601 amb l'arribada del príncep Joan Andrea Doria al capdavant d'una poderosa esquadra; el pas del príncep Filibert de Saboia el 1619; el del príncep Joan Carles de Médicis el 1642; el del duc de Medina de las Torres, virrei de Nàpols el 1644; el del duc d'Arcs, també virrei de Nàpols el 1645; el de Joan d'Àustria el 1647 i el 1651; tot això amb independència d'algunes de les esquadres que també se citen com a visita al port de Maó.

112. Drassanes a Maó

En aquest segle XVII es coneix a Maó el funcionament d'una dressana per construir i treure vaixells i embarcacions, ubicada a la platja que hi havia al peu de l'actual costa de ses Voltes a Baixamar. Els molls s'estenien entre la caleta des Frares, omplerta en el segle anterior per concessió atorgada pel rei Felip II als frares de Sant Francesc, i la drassana, amb els corresponents magatzems, al costat dels petits molls de ribera. Hi havia, així mateix, drassanes a la Caleta i Cala del Moreret. El castell de Sant Felip



El port de Palma segons el plànol de la ciutat d'A. Garau de 1644. La ribera continua en platja gran i estesa, com en el quadre de P. Niçart del segle XV; les drassanes com a tals; contramoll sense iniciar. La Riera ja desviada. (CP)

tenia el moll a la boca del port, ja que es coneix l'enfonsament davant seu el 1692 del navili *San Francisco* a causa d'un huracà.

113. Antecedents de tarifes a Maó

Es percebia ja al port el dret d'amarratge aplicable als vaixells, un altre antecedent de l'actual tarifa T-1, fixat per la Universitat (espècie de diputació o ajuntament general de l'illa) entre vuit i deu doblers, a més de tres doblers com a talla (antecedent de l'actual tarifa T.3) aplicable a qualsevol mercaderia menys grans, armes i algunes altres.

114. Trànsits i esdeveniments a Ciutadella i Fornells

Aleshores, el port de Ciutadella, malgrat ésser aquella ciutat la capital de l'illa des de la conquesta d'Alfons III d'Aragó, no es considerava com a

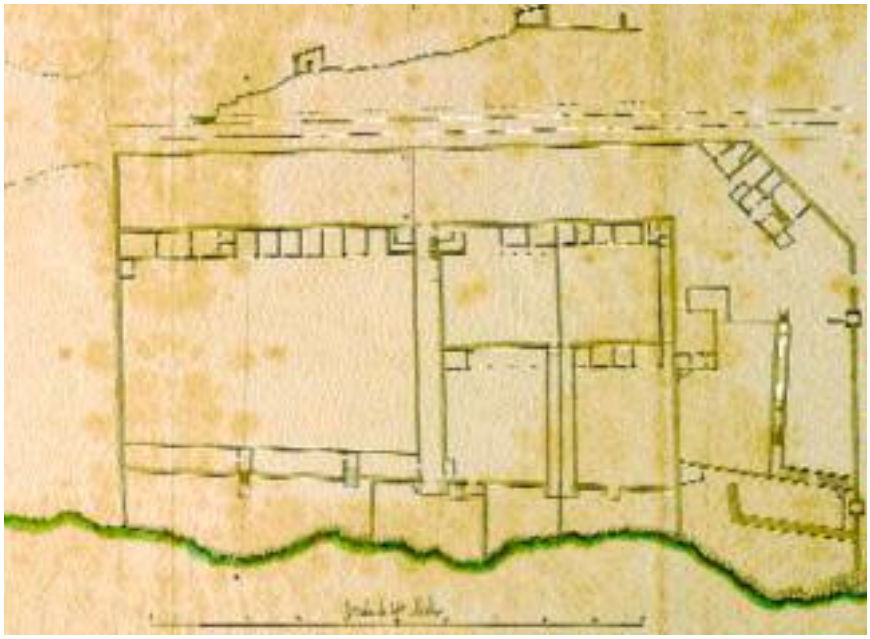
tal, ja que als documents oficials anteriors al segle XVIII se l'anomena «cala de Ciutadilla».

A Fornells, s'hi estableix població en aquest segle en aixecar-se les fortificacions per a defensa del port encoratjades per l'almirall Oquendo; al final del segle XVI hi hagué, tanmateix, pescadors, ja que el governador de l'illa Pedro de Heredia (1594-1598) prohibí la pesca en l'esmentat port.

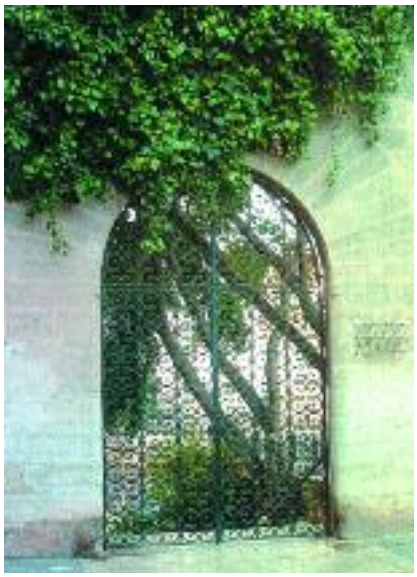
La fortificació del port no només fou a causa de la defensa de la pirateria sinó també de la guerra amb França, per a la qual l'esmentat port va ser necessari per una acció: la presa de tres sageties franceses el 1644.

115. Trànsit i esdeveniments del port d'Andratx

Del port d'Andratx es coneixen nombroses notícies en aquesta centúria, sigui per activitats corsàries barbaresques, gairebé anuals i de juliol a octubre –prova que hi havia ja una cobejable riquesa o població–, sigui per freqüents embarcaments o desembarcaments de tropes o personatges il·lustres, conseqüència lògica del progressiu desplaçament cap a Madrid, durant



La Quarantena de Palma, la construcció de la qual es decidí el 1656, segons plànol del projecte del port d'E. Pou de 1862. (AP)



Vestigis de l'antiga Quarantena de Palma de 1656: la porta de la mar amb làpida i escuts (esquerra) i la porta de terra, els escuts i làpida de la qual tapa l'heura (dreta). (DS)

els Àustries, del centre polític administratiu pel qual els ports del llevant de la península substitueixen els catalans o napolitans; per a aquells, a Mallorca, és Andratx el geogràficament més ben situat i naturalment més abrigat. Així inquisidors o virreis utilitzen el port el 1616; 1621; 1641 i 1677;

Esquerra. Tram final del desaparegut aqüeducte del dipòsit per a aiguada de vaixells del Baluard de Sant Pere, construït pel virrei Rocamora cap al 1650. (AP)

Dreta. Seu del Consolat de Mar, edificat el segle XVII, avui ocupat per la Presidència del Govern de les Illes Balears. (CP)

accions navals militars de l'armada reial o dels corsaris barbarescs es coneixen el 1642, 1643, 1682 i 1684.

Les incursions de moros impedeixen la formació de nuclis importants de població als ports, però, malgrat això, els pescadors d'Andratx, encara obligats a tenir les famílies i les cases a la vila, allunyades de la ribera, són nombrosos el 1659, en què demanen al virrei la constitució d'un col·legi i confraria independent de la secular de Mallorca. L'activitat marinera al port, que transcendí de la purament pesquera, la duien a terme llavors nou patrons i més de seixanta-set mariners, que tenien casa amb tenyidor al port, eixugador de xarxes i terrenys de més de dues quarterades.

116. Tràfic i esdeveniments a Alcúdia, Sóller i Portocolom

Els ports de Sóller, Alcúdia i Portocolom es defineixen ja en aquest segle com a ports subsidiaris del de Palma, a l'illa de Mallorca, per al tràfic comercial. Reveladora resulta en aquest aspecte la RO, de 30 de novembre de 1678, de Carles II que confirma la del virrei de 16 de maig de 1676, la qual regula l'exportació de llegums i el capítol 7 de la qual deia: *Que, concedida l'exportació d'alguna de les esmentades coses, aquestes s'hagin d'embarcar al port d'aquesta ciutat, en el d'Alcúdia, en el de Sóller, o a Portocolom, de dia i no de nit i present algun dels Jurats o Síndic, el que es trobàs més veí, i del batle reial d'aquell districte, i a costes de la persona que demanàs fer l'embarcament fora del port d'aquesta capital, i no es pot embarcar cap cosa de les abans dites sense l'esmentada assistència, pena de 300 lliures.*

Alcúdia mostra ja tràfic el 1618; acusa el pas d'onze galions de Pimentel el 1637; el 1657 hi fondeja la galera capitana d'Alger per capturar les embarcacions cristianes; el 1678 hi fondegen vint-i-quatre vaixells francesos; hi torna a passar l'esquadra francesa de devuit galeres i una fragata el 1680 sense que la hi deixin desembarcar, però sí renovar l'aiguada.

Sóller rep galeres il·lustres el 1632; una galera amb municions de Gènova el 1642; dotze galeres perseguides pels francesos el 1644; una

Siluetes d'alguns vaixells de vela que foren tradicionals en el comerç de les Balears. De dalt a baix: tartana; xabec; llaüt viatger; bergantí corbeta; pailebot; bric barca. (XP)

barca amb teles i gent catalana el 1652 que varen contagiar la pesta de l'illa; el 1690 es descarreguen al port sis-centes quarteres de blat de Saboia. El trànsit degué de tenir certa rellevància, ja que és sabut que a l'antiga torre del port, a l'interior, ja hi havia un far d'oli el 1667.

117. Tràfic i esdeveniments als ports d'Eivissa

La general activitat bèl·lica del principi del segon terç del segle i les incursions corsàries afecten així mateix Eivissa i Formentera; el 1617 romanen a Eivissa cinc galeres del Gran Duc de Florència; el 1633 succeeix igual amb sis galeres de Malta; el 1637 hi tornen sis galeres de Florència, països amics i aliats. També passen per Eivissa les esquadres del rei ja citades a Maó i Mallorca. El 1682 i en pau relativa amb França toquen Eivissa galeres i tartanes franceses, algerianes i catalanes. Novament en guerra amb França, els francesos incendien una part de l'illa de Formentera el 1684, que queda despoblada novament; el mateix any ja hi ha a Eivissa mitges galiotes armades en cors, activitat en la qual es distingien mallorquins i eivissencs, i que tractava de contrarestar l'activitat corsària barbaresca, moltes vegades eficaç deixant-se sentir a Eivissa, especialment el 1689 quan una galiota va capturar dues embarcacions.

118. Tràfic i esdeveniments als altres ports de Mallorca

També són freqüents en aquest segle les notícies d'esporàdiques activitats o accions als altres ports de Mallorca; en el de Campos (avui Colònia de Sant Jordi) els pescadors capturen una pollacra algeriana i el 1691 es pren un vaixell barbaresc encallat a la platja de s'Avall, al fons del port; a Capdepera –i és de suposar que l'embarcament i el desembarcament es realitzà no lluny del modern port de Cala Rajada– comença a ser coneguda la relació amb Menorca, com la del virrei Alfons de Cardona que hi desembarca des d'un bergantí el 1637, així com el pas de viatgers en vaixells d'arribada el 1623; quatre naus angleses en capturen una de francesa a Cabrera el 1655; Portopetro és ja objecte de citacions amb motiu d'aiguades, embarcament o desembarcament de passatgers el 1655 i 1680, així com el 1684 quan hi ancoren set galeres de la Senyoria de Gènova; a Pollença es refugia el 1682 una nau francesa que, això no obstant, és capturada pels moros; aquests desembarquen en aquest port el 1697 sense ser rebutjats.

119. Drets als ports

Aquest turbulent segle va veure decaure el comerç marítim, que difícilment podia desenvolupar-se en un mar solcat per naus corsàries o de nacions enemigues. En el seu transcurs, el 1659, es produeix una RO que estableix el dret d'entrada o guiatge als vaixells anglesos i francesos, un altre antecedent, en certa manera, de l'actual tarifa T-1.

També, encara que rares, apareixen les primeres mesures limitadores del comerç, com l'estanc de la sal carregada a Eivissa, el 1670; aquestes disposicions sovintejaren durant el regnat de la casa de Borbó. A Eivissa des de l'edat mitjana es trobava establert el dret de cap de pont, el llogater del qual, a part de certes obligacions amb la drassana, havia de

conservar el moll.

120. Notícies de molls a Maó

Del final del segle XVII i principi del XVIII es tenen ja notícies concretes sobre molls a Maó; així se sap del moll del Castell de Sant Felip i que en apoderar-se els anglesos de l'illa, en virtut de la Guerra de Successió, utilitzen l'ancoratge dels molls de la Caleta (Caleta des Frares) amb petits molls i magatzems, que es van estenent després fins a la Costa Vella, disposant drassanes a la dita caleta i a Cala des Moreret; es produeix així des del principi una separació de molls, a saber: els que es troben a ponent de la drassana, els ocupen els anglesos i els del país ocupen els orientals fins a l'anomenada consigna.

Mapa de Mallorca de Vicenç Mut de 1683, ja amb una notable exactitud (la seva orientació és contrària a l'habitual). Fins al segle següent no comptaren totes les illes amb mapes de correcció semblant, però és Ibáñez de Íbero, a mitjan segle XIX, qui inicia la sèrie moderna. (AP)

I.2.2. La Casa de Borbó

Segle XVIII

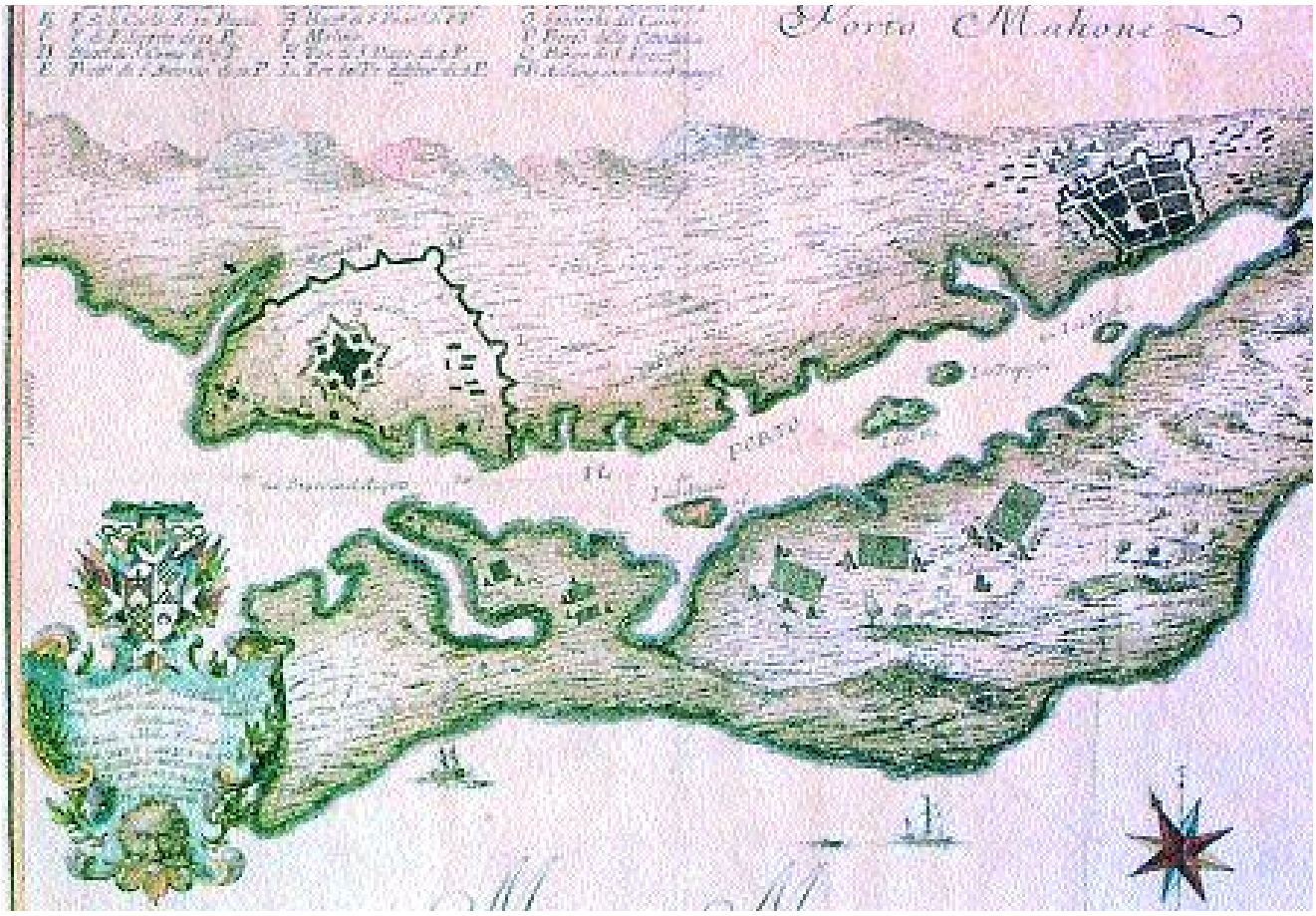
121. Visita de l'esquadra angloholandesa al port de Palma

En un primer moment Mallorca s'inclina, durant la Guerra de Successió, per la causa de Felip V; però una esquadra angloholandesa arriba a Palma el 1706 i concerta la rendició de l'illa, que presta obediència a l'arxiduc Carles d'Àustria; d'aquest esdeveniment ha quedat un conegut quadre en què s'observa el port de la ciutat amb l'esquadra a la badia.

122. Decret de Nova Planta

El segle XVIII es presenta amb grans canvis. La Guerra de Successió divideix els regnes de la corona d'Espanya. Mallorca, segons s'ha exposat, admet en principi Felip V però no està gaire a retirar-li l'obediència i, igual com els regnes de l'antiga corona d'Aragó, abraça la causa de l'arxiduc Carles d'Àustria, un dels dos pretendents a la corona. En perdre's aquesta guerra amb els tractats d'Utrecht (1713) i de Rastatt i Bade (1714), l'antic regne de Mallorca, darrer a haver-los d'admetre, es resisteix a reconèixer Felip V i no se sotmet fins a la capitulació de Mallorca i Eivissa, després del setge de Palma per d'Aspheld, el 1715.

Plànol de la plaça i Raval d'Eivissa de José Castellón de 1687, amb projectes de fortificacions, on apareix el secular moll embarcador. (AS)



Port de Maó, segons plànols de Chigi de 1690 amb incipient raval en el Castell de Sant Felip. Orientació invertida. (PH)

123. Canvi de les administracions

Aquesta adversa sort de les armes, unida al centralisme dels Borbons va motivar grans canvis a l'Administració. L'article tercer de les Capitulacions, que tractava que es guardassin els drets, els privilegis i les lleis municipals així com s'havien gaudit dels reis d'Aragó, no va ser admès i poc després s'implantà el Decret de Nova Planta, publicat el 7 de desembre de 1715 i aplicat el 5 d'agost de 1718.

Conforme amb l'organització administrativa del temps de la casa d'Àustria i dels anteriors reis de la corona d'Aragó, el regne de Mallorca era governat per un virrei, el Gran i General Consell i les universitats. Els ajuntaments, els consells, la Comunitat Autònoma i les diverses delegacions i serveis provincials dels ministeris, tal com avui es configuren, eren desconeguts. Pel que fa als ports, les atribucions, sota la natural dependència del virrei, aleshores estaven distribuïdes entre les universitats, el Consolat de Mar i el Col·legi de la Mercaderia.

D'acord amb la Nova Planta es dissol el Gran i General Consell de Mallorca i se subjecta el regne al Consell de Castella, desapareix la figura del virrei, les universitats insulars donen pas als ajuntaments i s'extingeixen els jurats. L'antic regne de Mallorca va deixar virtualment d'existir.

124. Composició de la nova Administració

La nova Administració era formada per un comandant general, president de l'Audiència, al seu torn composta per un regent, cinc ministres

i un fiscal, que entén tant en matèria de justícia com de govern; els assumptes econòmics depenen de l'intendent, encara que es manté el Consolat de Mar, el qual, amb l'Audiència i l'intendent, tracta del que convé per a l'augment i avantatges del comerç. S'extingeix el càrrec de mostassaf el 1716.

125. Primer correu periòdic al port de Palma

L'establiment d'un correu periòdic per a enllaç del port de Palma amb la península va ser ja considerat el segle XVII, ja que consta que al Gran i General Consell es va debatre el tema el 1624; però no es va arribar a cap acord concret i la relació entre Mallorca i la península, igual com s'esdevenia amb les altres illes, es produïa utilitzant les vegades en les quals algun vaixell realitzava un trànsit concret entre ports del litoral peninsular i les illes; en ocasions es torbava fins a tres mesos o més a poder enllaçar la capital del regne de Mallorca amb el port de València, el més apropiat per a aquesta atenció; la primera notícia coneguda de l'existència d'un correu regular és la del xabec de Barcelona, que ja presta servei el 1718, i es manté durant tot el segle amb freqüències variables oscil·lant entre quinzenal i mensual; aquest correu estava subvencionat amb algunes obligacions auxiliars de moviments de tropes amb independència de la valisa. Al començament del segle XIX s'interromp aquesta línia regular i s'obliga els vaixells mercants que sortien de Barcelona per a Mallorca, i viceversa, a transportar gratuïtament la correspondència; en arribar el Trienni Liberal de 1821 es restableix novament el correu regular, ja mantingut amb diverses freqüències en endavant.

Dues bric barques del segle XVIII, segons rajoles de la capella de Sant Elm del port de Palma, còpia de l'original, que és al Museu Marítim de Barcelona. . (AP)

126. Creació del Cos d'Enginyers Militars

Una de les novetats introduïdes per la nova Administració borbònica va ser la creació del Cos d'Enginyers Militars per RO de Felip V de 17 d'abril de 1711, que agrupava els diferents enginyers per regions en comandàncies sota la dependència d'un director general; fins llavors no hi havia

una escola expressa per a l'enginyeria civil i militar i es crea el primer centre on es fan ensenyaments d'enginyeria; el seu primer director va ser Jorge Próspero de Verboom; per una Ordenança de 1718 s'assigna a aquests enginyers un ampli ventall de competències, ja no purament militars, les

Esquerra. Una altra bric barca del segle XVIII, correu de Mallorca, segons rajoles de la capella de Sant Elm del port de Palma, còpia de l'original, que és al Museu Marítim de Barcelona. (AP)

Dreta. Maqueta de xabec, tipus de vaixell freqüent als ports balears des del segle XVII fins al principi del XIX. (XP)

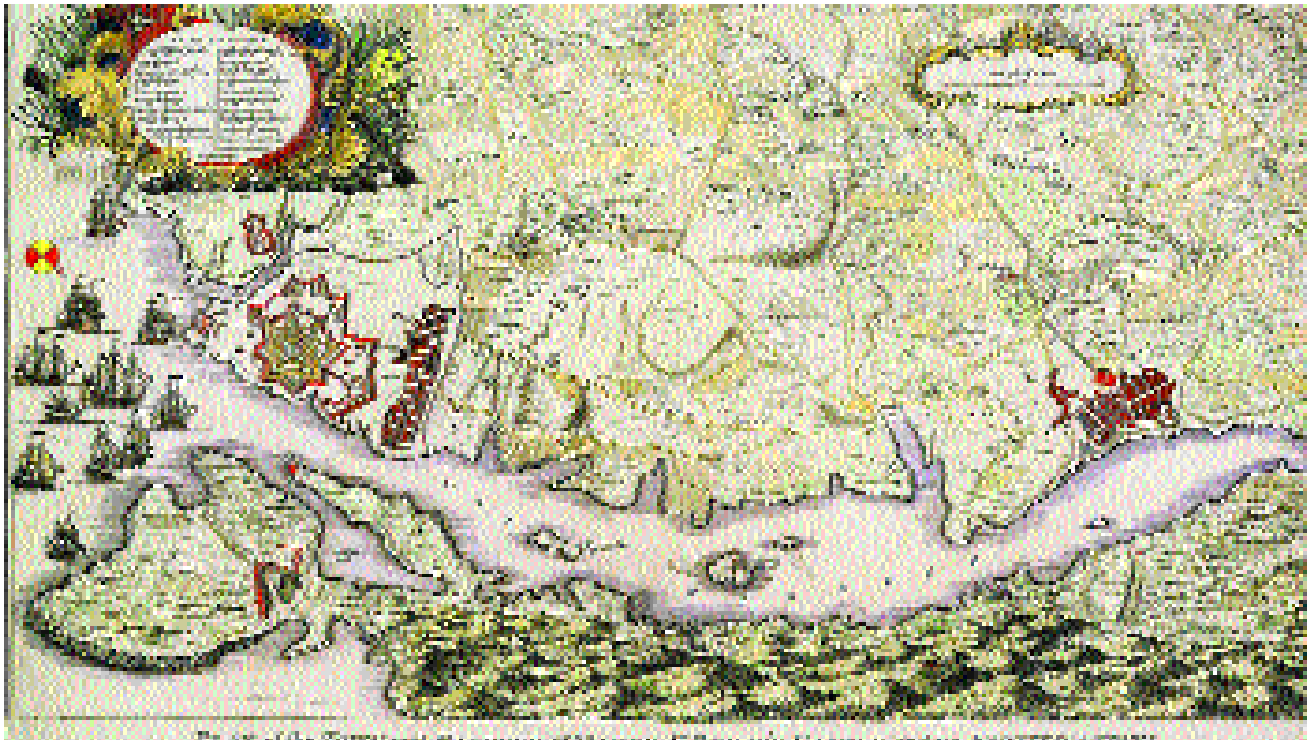
quals, encara que prioritàries, es repartien amb altres de pròpies de la moderna enginyeria civil, branca que experimentà grans progressos des del final del segle XVII amb els enginyers francesos, primer Vauban i més tard amb Coulomb; es té notícia de la intervenció d'aquests enginyers militars en projectes o obres portuàries abans de la creació dels facultatius de l'Armada el 1770.

Tot i que diversos individus afectes a aquest cos realitzaren estudis de caràcter cartogràfic, i també de diferents obres d'infraestructura i superestructura portuària, cap dels seus projectes de gran rellevància s'executà. Són ressenyables els treballs de Simó Poulet (Palma 1727), de Martí Gil de Gaínza (Palma 1728), d'Esteve de Panón (Palma 1733, 1734 i 1736), de Carles Berenguer (Palma 1738; Eivissa 1738), de Joan Ballester i Zafra (Palma 1740, 1742, 1744, 1749 i 1756; Alcúdia, 1754; Eivissa 1752), de Ramon Santander Bernícia (Palma 1772), de Francisco Fernández de Angulo (Maó 1786) i de Felip de Cramesi i Ramon Lope (Alcúdia, 1799).

Pels plànols d'alguns dels seus projectes als ports es coneixen ja les tècniques emprades per a la construcció de molls o dics en ple segle XVIII, amb la utilització de puntals i talussos d'esculleres que, sens dubte, devien ser purament indicatius, perquè es devia confiar en l'acció de la mar per aconseguir els talussos d'equilibri i, d'aquí, les avaries que es patien, conseqüència indubtable de la falta de correspondència, avui observable a simple vista en aquests plànols, entre talús i pes dels cantells de les esculleres; han de passar dos-cents anys, fins a mitjan segle XX, perquè l'avenç de l'enginyeria permetés dimensionar amb un mínim de seguretat aquesta mena d'obres. Els projectes d'algunes obres, com la de la Capitania Marítima en l'avui espigó de la Consigna, procedeixen d'aquesta època, encara que foren completades en el segle XIX.

127. Administració estatal dels ports

Per RD de 30 de novembre de 1714 s'organitza l'Administració de marina, dividint l'espai del litoral en diversos departaments; aquest és el primer pas per a l'establiment d'una Administració de l'Estat als ports que no es concreta fins a les Ordenances Generals de la Reial Armada de 1748, que es varen perfeccionar i ampliar fins a assolir el 1793 el màxim detall; la regulació dels ports es conté en la corresponent Ordenança que



Port de Maó el 1745 amb les cases dels servidors del castell de Sant Felip i el recinte tancat abans del trasllat, el 1774, de les dites cases a la nova ubicació de Georgetown (actual es Castell, abans Villacarlos). (PH)

recull el Títol VII, Tractat 5è, i s'hi assenyalen detalladament les competències del capità de port, figura instituïda a l'article 2, amb atribucions que avui són competència de les capitanies marítimes i de les autoritats portuàries, excepte pel que fa al finançament de les obres que, aleshores, es regulen separadament i són costejades per entitats locals o ajuntaments.

128. Atribucions limitades dels ajuntaments

Els acabats d'implantar ajuntaments estan formats per regidors, limitades les atribucions i facultats a la política i l'economia de cada localitat. Neix així la separació entre l'Administració central i l'Administració local, que s'anà perfilant, enrobustint de cada vegada més la primera, fins a sistematitzar-se en les grans lleis administratives del segle XIX de caràcter eminentment centralista i inspirades a l'Administració francesa.

129. Promoció i execució de les obres portuàries

Amb tot, escassa va ser la incidència que a les obres i els serveis dels

ports balears va tenir la nova Administració, ja que encara no es distingia entre obres d'interès general i d'interès local; per això les obres de ports continuen sent promogudes tant per alguns comandants generals com pels nous ajuntaments. Els aspectes de l'explotació portuària que afectaven la Reial Hisenda són els primers a sentir el nou sistema d'Administració amb els intendents; després els de l'exercici professional amb la intervenció dels enginyers militars primer i dels facultatius de l'Armada després i amb la implantació de les matrícules de mar i de les capitanies de ports.

130. Intents de millora del port d'Eivissa

Esquerra. Entallament a l'illa de Llatzeret de Maó per ancorar la cadena que tancà el port al segle XVIII. (AH)

Centre. Amarrador tallat en roca per a amarratge al port de Maó, al Llatzeret; n'hi ha d'altres prop de Cala Pada. (AH)

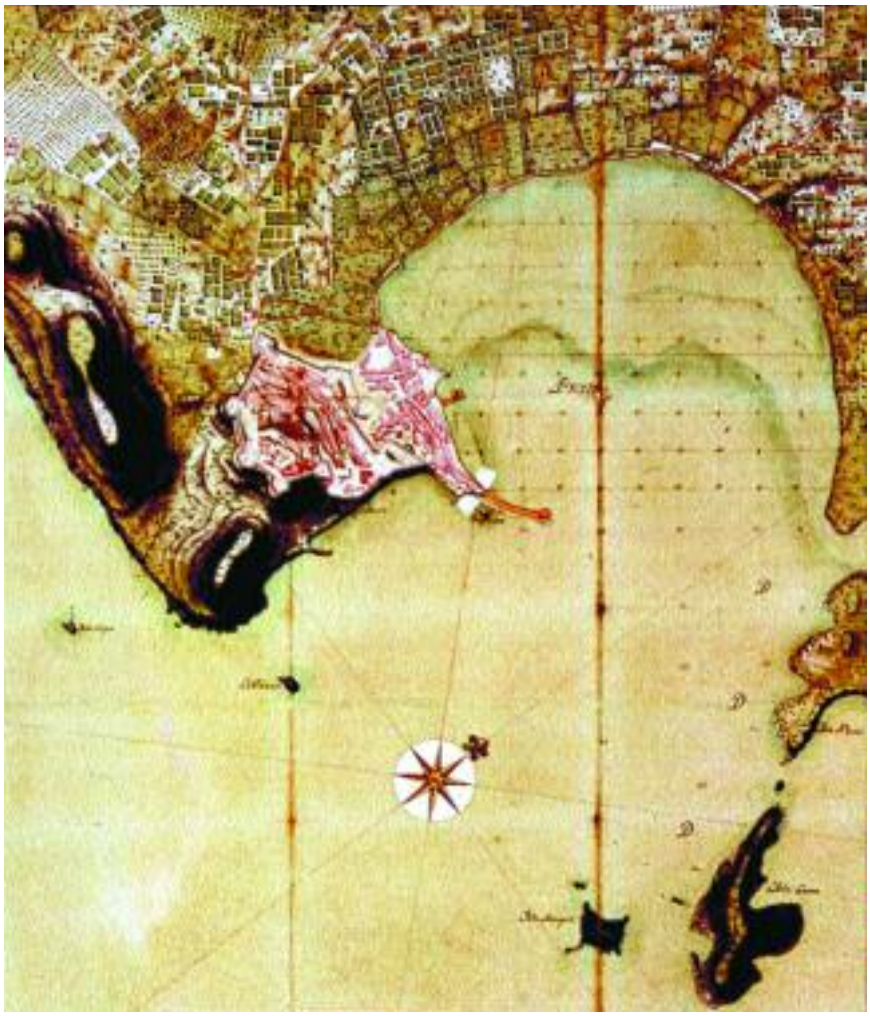
Dreta. Un dels canons ancorats a la ribera del port de Maó per a proïssos als segles XVIII i XIX. (AH)

En un plànol del Raval aixecat per Carles Berenguer el 1738 ja apareix clarament l'existència d'un edifici per a drassanes o finalitats similars i un moll, amb aquesta denominació al plànol. A mitjan d'aquest segle són diversos els documents que posen de manifest la preocupació de les autoritats per millorar el port d'Eivissa: s'aixeca el primer plànol conegut amb sondes, es projecten diverses obres, tot això sense èxit, el 1752, per l'enginyer Joan Ballester, que proposa dues solucions per a la realització d'una obra d'abric; una consistia en un dic corb acabat en una bateria que, sortint de la punta de la torre del Mar i deixant per fora l'escull Daurat, seguia una direcció sensiblement nord-nord-est; una altra, menys ambiciosa, consistia en la prolongació del moll, mitjançant una escullera de llargada una mica menor a la de l'anterior, en direcció similar, i acabat en un morro on establia una caseta per a Sanitat; l'obra anava acompanyada d'una anomenada andana –terme que aleshores, i fins i tot una mica més tard, s'utilitzava per al més pròpiament denominat moll de ribera–, que s'estenia entre el nou moll i l'extrem occidental de la ribera, i guanyava terreny al mar en una alineació recta.

131. Regulació del lliure comerç

Fins ben entrat el segle XVIII només varen estar facultats per tenir comerç amb els ports americans diversos ports de la corona de Castella i curiosament Gènova per antecedents històrics; el 1765 s'inicia una paulatina liberalització del comerç als ports restants, que inclou el de Palma el 1776; al Reglament i les Normes de 12 d'octubre de 1778 s'estableixen les

mesures més importants per afavorir el lliure comerç, encara que romanen determinades limitacions fins a les Normes de 28 de febrer de 1789. Aquesta liberalització va ser discretament aprofitada pel port de Palma, en el qual es coneixen expedicions a Amèrica de tipus comercial i això també ho demostra el control exercit per al pagament dels drets del fanal de Tarifa pels vaixells d'aquella cursa que tocaven Palma.



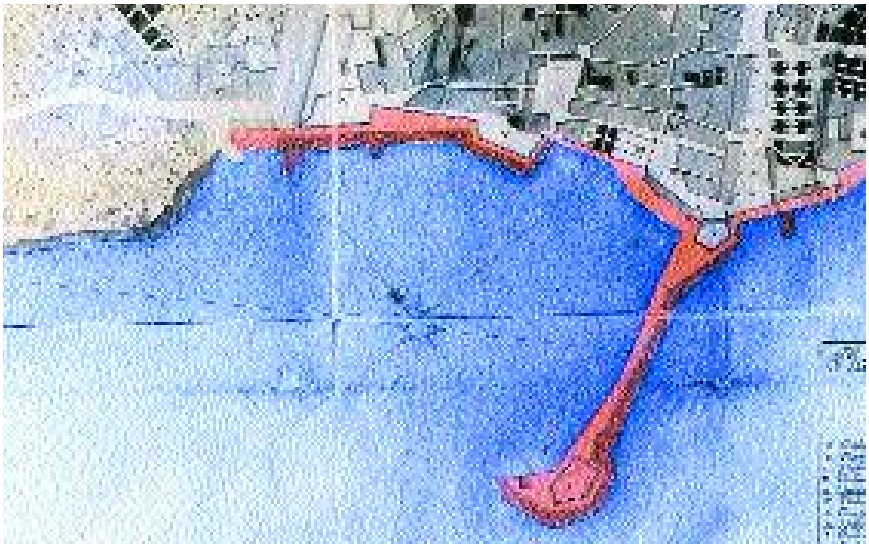
Estat i projecte d'obres del port d'Eivissa el 1752 segons plànol de Joan Ballester. Cap obra portuària projectada no es dugué a terme. Encara passà prop d'un segle perquè l'illa Plana quedàs unida a terra. (AS)

132. Creació dels facultatius de l'Armada

Les primeres actuacions conegudes en estudis o projectes de millora d'obres portuàries corresponen als ja citats enginyers militars que, al mateix temps, s'ocupaven de les fortificacions, però sense trobar-se instituït cap sistema per al seu projecte o execució; dins del criteri general seguit per les Ordenances Generals de l'Armada es crea el 1770, organitzat per RO de 24 de desembre, el Cos d'Enginyers Navals de l'Armada –d'actuació tardana a les Balears i a les Canàries–, el qual es fa càrrec de les obres a diversos ports amb una actuació ja coneguda en diversos ports balears del final del segle XVIII i primer terç del segle XIX fins que, amb la institució dels ministeris civils i el de Foment en particular, són substituïts el 1851, ja definitivament, en matèria de ports, pels enginyers de Camins, Canals i Ports. El traspàs de les funcions dels enginyers militars als facultatius de l'Armada va estar precedit d'un període de certes tensions entre les institucions.

133. Reial Cèdula de 1786

En virtut de la Reial Cèdula de 26 de gener de 1786 del rei Carles III es coneix amb tot detall la manera com havien de realitzar-se les obres als ports. Aleshores, i d'acord amb les Ordenances Generals de l'Armada, les obres havien d'executar-se sota la direcció de facultatius de la Marina; com moltes d'aquestes obres es costejaven amb cabals dels propis i arbitris de les localitats, escapaven a aquesta vigilància facultativa i a les formalitats que portava annexa; això va motivar la RO de 8 de febrer de 1781, que sotmetia totes les obres a la cura i la intervenció de la Marina. La Reial Cèdula de 1786 estableix minuciosament tot el procés necessari per a l'execució de les obres, des de la formulació del pressupost fins a l'execució, i fixa les atribucions dels facultatius, manera de custodiar els fons i realitzar els comptes i abonaments, aprovacions i inspeccions, intervenció i recursos per als ajuntaments disconformes.



Port de Palma, segons plànol de Joan Ballester de 1760, amb el nou llenç de muralla frontera al port sense aixecar, camí de riba interromput i sense apreciable escullera al contramoll. (CP)

134. Vigència del sistema

Aquest sistema va tenir aplicació durant més de mig segle fins que el 1846 comença l'actuació específica dels enginyers de Camins, Canals i Ports; facultatius de l'Armada amb destacada intervenció en obres portuàries són Onofre Gomila a Sóller, Simó Ferrer i José de Cáceres a Palma, i hi ha notícies d'altres com Josep Timoner i Antonio Ariete. L'actuació d'aquests enginyers va ser de caràcter puntual i a requeriment d'alguna part interessada en les obres, sense arribar a constituir-se una organització tècnica específicament destinada a la construcció o manteniment de les infraestructures portuàries.

135. Introducció de la moderna gestió d'obres

Cal destacar que aquesta intervenció regulada dels facultatius de l'Armada és la primera responent ja a la moderna concepció d'execució d'obres amb les quatre fases clàssiques de redacció de projecte, contractació, execució d'obres i recepció, amb les respectives aprovacions tècnica i econò-

mica per una autoritat superior i distribució de comeses i responsabilitats.

136. Persecució de corsaris barbarescs

Durant el segle XVIII s'emprèn una eficaç persecució dels corsaris barbarescs mitjançant flotes de xabecs amb base a Mallorca i a Eivissa; l'expedició francesa contra Alger, al final del primer terç del segle XIX, acaba amb les darreres restes del cors. Barceló a Mallorca i Riquer a Eivissa es distingeixen en aquestes comeses. A Eivissa és molt celebrada l'acció dels corsaris eivissencs que lluiten amb èxit contra els barbarescs. L'obelisc aixecat al contramoll del port en recorda les expedicions; el nom de l'illa des Penjats obeeix a la sort que tingueren alguns d'ells.

137. Dependències portuàries de l'Administració: consignes i llatzerets

REAL CEDULA
DE S. M.
EN CADIZ

Una de les edicions de la Reial Cèdula de la primera regulació de les obres portuàries el 1786. (AH)

Del segle XVII, però sobretot del final del XVIII i principi del XIX, daten els primers establiments portuaris de l'Administració; en general es tracta de llatzerets, edificis de sanitat o de consignes. Encara que s'esmenten en altres llocs, s'indicaran a continuació els subsistents fins a època recent.

A Palma es construeix el 1656 el llatzeret o quarantena al costat de s'Aigo Dolça i se'l dota d'instal·lacions pròpies d'aquest centre de prevenció, abans establert a les torres de Portopí; encara que se'n coneixen a grans trets les dependències per plànols del segle XIX avui només en queda la porta del mar amb la làpida i els escuts. Una altra dependència que ja apareix en el segle XVIII és la consigna amb la Capitania Marítima, compartint espai amb Sanitat, segons detallada làpida conservada al Museu de Mallorca. No s'inclouen aquí els importants edificis de la Llotja (segle XV) ni del Consolat del Mar (segle XVII) avui totalment restaurats i que varen tenir substancialment relació amb el port per la vinculació amb el Consolat del Mar i el Col·legi de la Mercaderia.

A Alcúdia, el llatzeret adossat al camí d'Alcanada es trobava a prop de l'actual Central Tèrmica; a Andratx, la consigna, que encara dóna nom al moll comercial; a Sóller, el llatzeret adossat a l'actual camí del Far de cap Gros; a Ciutadella, el llatzeret al costat de Cala Busquets; a Maó, la consigna, al peu de la rampa d'accés a Baixamar i la Quarantena (Illa Plana) i el Llatzeret, avui visible i residència de personal sanitari; a Eivissa, la consigna (Moll Exterior) i la Casa de Sanitat que encara perdura al costat de l'arrencada del dic amb aquesta inscripció en làpida sota l'escut d'Eivissa: *Casa de Sanidad edificada de cuenta del Muy Ilustre Ayuntamiento de la Ciudad d'Iviza. Año de 1805.*

La part picada es degué destruir en èpoques d'intolerància política per fer menció, segurament, al rei Carles IV. Aquesta intolerància es va deixar sentir també a Menorca on, durant la Guerra Civil de 1936-1939, varen ser picades totes les al·lusions a la reina Isabel II de les làpides dels fars.

138. Llibertat de trànsit als ports

La llibertat per a entrada i sortida dels ports del regne de Mallorca va ser completa mentre el regne va ser governat per les franquícies atorgades

pels reis d'Aragó; els jurats eren els encarregats d'admetre les naus a lliure plàtica, i participaven l'arribada al virrei; durant el regnat de la casa d'Àustria es varen establir només algunes limitacions a aquesta llibertat, però la casa de Borbó, en principi, la va anul·lar totalment, i va assenyalar com a únic port habilitat el de Palma, a Mallorca; per això els petits ports mallorquins perderen l'escàs trànsit, que no recuperaren fins a les mesures liberalitzadores del final del segle XVIII.

Són moltes, això no obstant, les notícies conegudes de diversos trànsits de passatgers o de caràcter militar amb motiu de les nombroses guerres sostingudes en el segle. L'activitat corsària és també abundant i en general

Trànsit al peu del castell de Sant Felip, al port de Maó, segons gravat de 1756. (IB)

favorable a mallorquins i eivissencs.

139. Trànsit militar i de corsaris

Notícies d'aquest tipus es troben a Andratx el 1705, on es refugien uns gànguils amb provisions per a Felip V davant del temor de ser capturats pels anglesos; el 1711 a Portocolom és capturada una nau pels francesos amb carregament de blat de Tunis; el 1711 s'elegeix el de Sóller com a port d'embarcament per a certs passatgers; el 1714 es desembarquen a Alcúdia cinc-cents fusells amb baionetes, procedents de Menorca, i diversos vaixells de Barcelona amb soldats; el 1715 arriba a Maó un comboi des de Nàpols amb tropes i pertrets, i en surten vaixells anglesos cap a Palma; el mateix any hi ha moviment en el d'Eivissa amb nou governador per l'arxiduc i també en el de Cabrera pel mateix motiu; també l'esquadra que havia transportat les tropes de d'Aspheld desembarcades a Cala Llonga i a Cala Ferrera, al SE de l'Illa a prop de Portopetro, toca Cabrera, on se li és hostil des del castell i recala a la fi a Alcúdia ja sotmesa; a Eivissa hi ha així mateix moviment de les tropes rendides que embarquen cap a Palma; el 1716 s'utilitza Portocolom per a l'embarcament de desterrats cap a Menorca (que havia quedat en poder dels anglesos); el 1730 el bisbe utilitza el

port d'Andratx per desembarcar a Mallorca; el 1736 el comandant general utilitza el de Sóller per embarcar cap a Barcelona i el torna a utilitzar per a la tornada; el 1739 hi ha activitats corsàries pròximes als ports de Manacor i Capdepera; el 1747 es refugia a Portocolom un pinc carregat de tropa per a Nàpols que des d'aigües de Sardenya fugia de la persecució de vaixells anglesos; el 1749 desembarca a Eivissa la tropa enviada des de Palma per ofegar l'aixecament dels pagesos; el 1751 arriben a Sóller diversos navilis amb el nou bisbe, i s'embarca de tornada als navilis el comandant general; el 1753 l'Ajuntament de Palma –en ús d'una jurisdicció que més tard perdé– disposa que els tripulants d'un xabec corsari i els moros capturats purguin quarantena a Cabrera; el mateix any hi ha accions corsàries als ports o aigües pròximes de Campos (Colònia de Sant Jordi), Andratx i Sant Antoni Abat.

140. Ona de Santanyí de 1756

Una curiosa informació de 31 de gener de 1756 diu que a Santanyí el mar va entrar mitja llegua terra endins i deixà gran quantitat de peix, ja que les bardisses se'n trobaven plenes; explica com l'ona va impulsar l'aigua i com el torrer –segurament el de Cala Figuera– va poder salvar-se

Port de Cabrera amb sondes i llegenda explicativa, aixecat el 1770. (MN)

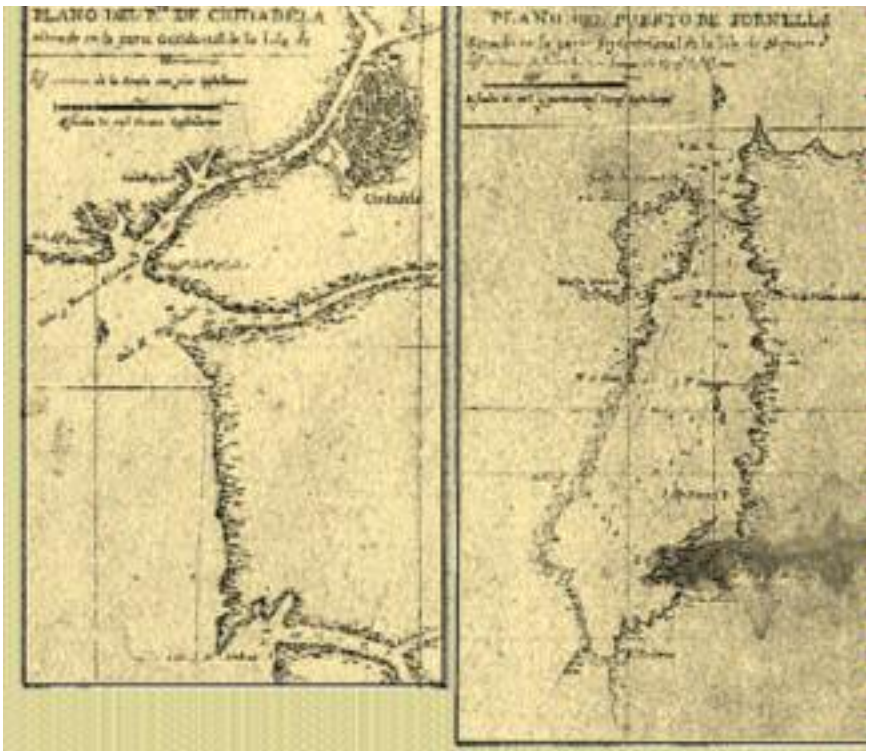
quan l'aigua va omplir la torre i va fer caure una penya que pesava més de cent mil quintars. Aquest estrany esdeveniment –si és cert i no constitueix una exageració del narrador– va suposar l'arribada d'una ona d'uns 30 metres d'alçària que va negar Portopetro i Cala Figuera, així com les cales pròximes, amb una oscil·lació lenta, ja que sinó les conseqüències haurien estat més catastròfiques; la seva explicació no és clara llevat que es tractàs d'un sisme submarí provocat per algun moviment sísmic, dels quals es varen conèixer bon nombre durant aquells anys.

141. Intensificació del trànsit militar i corsari

El mateix any de 1756 surten de Menorca cap a Palma emigrats grecs, anglesos, eclesiàstics i religiosos desterrats; el 1757 nous combats i activitats corsàries i de pirates moros a Cabrera; el 1758 l'esquadra mora que hi

havia entre Mallorca i Eivissa persegueix vaixells mercants fins a Sant Antoni i Andratx; el mateix any ancoren a Portocristo vaixells pirates; el 1761 el comandant general desembarca a Eivissa per revisar les fortificacions i torna a embarcar cap a Palma, on desembarcà més tard forces d'enginyers i d'infanteria per fortificar i guarnir l'illa.

Segueixen aquestes notícies el 1762 amb la presa a Capdepera d'un xabec carregat d'oli i altres gèneres; el 1766 arriba a Cabrera una nau de captius escapats d'Alger; el 1767 desembarquen tropes a Eivissa davant del temor d'invasió anglesa; el 1773 torna a tenir Eivissa trànsit de tropes i esquadra; el 1775 els pirates moros actuen a Portocristo i rodalies; el 1776 embarquen a Andratx captius cristians; el 1778 hi ha trànsit de passatgers



Plànols dels ports de Ciutadella i Fornells, inserits a la carta esfèrica de l'illa de Menorca, construïda per Tofiño el 1782, sense que s'hi consigni o assenyali cap obra en ambdós ports. (MN)

entre Alcúdia i Menorca; el 1781 un comboi embarca tropes a Alcúdia; el 1782 desembarca a Portocolom el comandant general comte de Cifuentes que ho era de Menorca, on va tornar embarcant a Alcúdia; el 1784 torna a Mallorca el comte de Cifuentes i desembarca a Sóller; el 1797 desembarca a Eivissa procedent de Palma tropa suïssa per sufocar un enrenou; el mateix any desembarca a Sóller el nou comandant general; el 1798 un altre nou comandant general utilitza el port d'Alcúdia per desembarcar i marxa a la seva diòcesi el nou bisbe de Menorca.

Segons s'observa són molt variats els ports utilitzats per al trànsit de forces militars o de passatgers.

142. Centralització administrativa

La centralització econòmica administrativa cada vegada es deixa sentir amb major intensitat: el 1718 cessen en el cobrament dels drets del quinze per cent sobre el valor de les mercaderies estrangeres entrades els administradors i els arrendataris nomenats per la Ciutat de Palma, i es disposa que aquests drets i els de sortida s'apliquin a la Reial Hisenda; el 1742

Làpida de 1786 que detalla l'autorització d'un despatx per a Sanitat a la Capitania del port de Palma. (AP)

s'estableixen limitacions al comerç d'indianes; el 1753 s'autoritza el comerç amb Hamburg; el 1789 és el comissari de Marina qui publica un indult general.

143. Freqüència de vaixells correu

La nova Administració implanta ja des dels primers anys –segons s'ha dit– el correu amb Barcelona mitjançant xabecs dels Barceló que a Mallorca presten al principi de vuit a deu serveis ordinaris l'any; també són freqüents els serveis extraordinaris mitjançant altres vaixells i arriben a superar alguns anys el nombre de vint; fins i tot de vegades, com l'any 1781, per motius de guerra s'estableix com a port del correu el de Sóller amb freqüències bimensuals a Barcelona.

A Eivissa s'institueix el correu una mica més tard, el 1789, amb un xabec de Rafael Prats fins a 1834 amb la línia d'Alacant i després amb Barcelona; abans la valisa oficial arribava o s'expedia via Palma d'una manera expressa i irregular; el 1852 arriba el primer correu de vapor des de Palma; les freqüències de serveis varen ser molt variables i de l'ordre d'un viatge redó al mes, al principi.

144. Tràfic pesquer

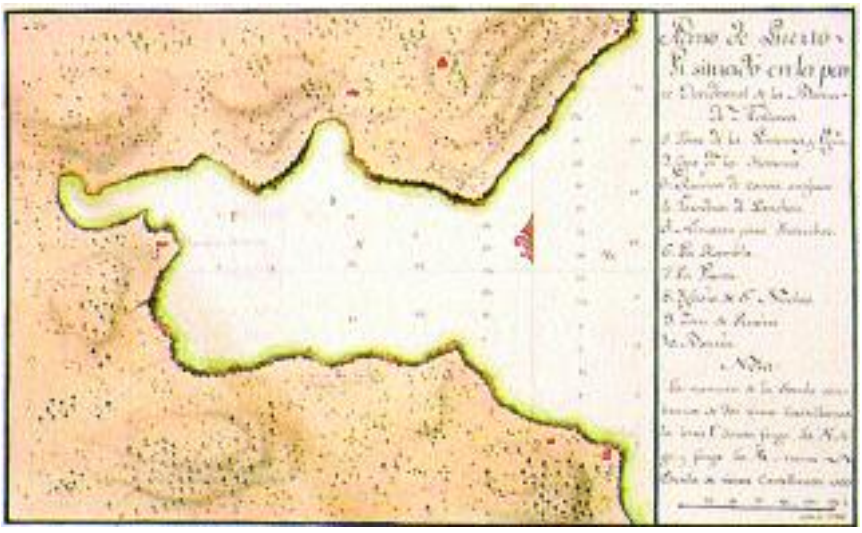
L'establiment de la matrícula de mar va ser, en general, mal rebuda, en especial entre els pescadors, però segueix l'activitat pesquera artesanal, fins i tot es referma l'ocupació de noves arts com la del sardinal. És curiós comprovar l'apogeu assolit per la pesca del corall –avui extingida, però que va perdurar fins al final del segle XIX– que arribà, el 1746, fins a cinquanta-sis falues napolitanes per dedicar-se a aquesta ocupació i catorze vaixells el 1781, de la mateixa nacionalitat i amb la mateixa finalitat, que varen tenir com a ports Alcúdia i Pollença.

145. Preocupació per la sanitat i prevenció d'epidèmies

Port de Maó, amb els escenaris de la guerra contra els anglesos; recull la població de Georgetown erigida el 1774, després Villacarlos i avui es Castell. Datat el 1782. (PH)

Al llarg dels temps s'aprecia una preocupació de les autoritats de les Balears per impedir la propagació d'epidèmies a través del trànsit portuari; ja al final de la baixa edat mitjana es coneix l'habilitació d'algunes dependències de les torres de Portopí i de la seva capella per servir de llatzeret a persones i mercaderies, i és, segons alguns autors, un dels primers països d'Europa que va recórrer a aquest expedient de la quarantena per evitar contagis; el 1656 es construeix el ja esmentat llatzeret específic al port de Palma, en el lloc ara conegut precisament amb el nom de la Quarantena, que presta servei fins a entrat el segle XIX, en el qual es produeix una política de concentració de quarantena al port de Maó; el 1786 s'estableix a Palma la Junta de Sanitat al mateix edifici de la Capitania Marítima, al martell de la Consigna, demolit el 1964 amb trasllat al Museu de Mallorca d'una pomposa làpida de burocràcia lapidària, amb l'autorització de l'ocupació d'un despatx per Sanitat. Diu així:

El Real Escudo que está en la principal fachada de esta casilla lo hizo colocar D. Pedro Barrientos y Rato Pral. Ministro de Marina de este Reino



Portopí el 1785 amb notes sobre sondes i qualitat del fons. Clau toponímica que mostra l'existència d'escars i d'altres activitats portuàries en una riba avui molt diferent. (MN)

de Mallorca consecuente a la Real Orden de 29 de Noviembre de 1784 comunicada al Excmo. Sr. Conde de Cifuentes Capitán General del Ejército de él, al mismo Ministro por el Excmo. Sr. Baylio F. D. Antonio Baldés Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, por la cual no sólo se declaró el Rey haberse fabricado de su Real Cuenta esta casilla en el año 1735 para que el Capitán de este Puerto reciba las embarcaciones que arribaren a él, sino que mandó se fijase en ellas el escudo de sus Reales Armas para que en ningún tiempo se ignorase ser S. M. su legítimo dueño, debiéndose expresarse aquí para qur también conste que en atención a no tener los dependientes de Sanidad donde ejercer sus funciones mandó S. M. por Real Orden comunicada por el expresado S. Baylio al referido Ministro con fecha de 21 de Junio de 1785 se les franquease por ahora, uno de los cuartos de dicha casilla cuya Real Disposición tuvo su cumplimiento en Revista General de Inspección que en el año de 1785 pasó el Brigadier de la Armada D. Luis Muñoz de Guzmán quien señaló con aquel fin, el cuarto que está al lado izquierdo de esta lápida, y permitió a solicitud de la Junta de Sanidad de esta Ciudad se abriese una puerta en una de sus ventanas que miran al mar para que tuviesen su entrada independiente debinedo cerrar en este caso la comunicación interior de la casilla, y prohibiendo dicho Inspector General,

a los dependientes de Sanidad que en el cuarto que se les ha señalado fijen escudo o cualquiera otra señal que haga dudar ser de S. M. en todo, o parte de la mencionada casilla, cuya disposición para qe celase su cumplimiento, participó a dicho Ministro en Oficio de 31 de Diciembre de 1785. Palma 1º de Enero de 1786.

Hi ha notícies de l'existència de llatzerets expressos amb els morbers als ports de Palma, Sóller i Alcúdia, en els de Maó i Ciutadella, i de l'habilitació d'illes o paratges d'una manera més o menys temporal a Fornells, Maó i Eivissa.

146. Rellevància del port d'Alcúdia

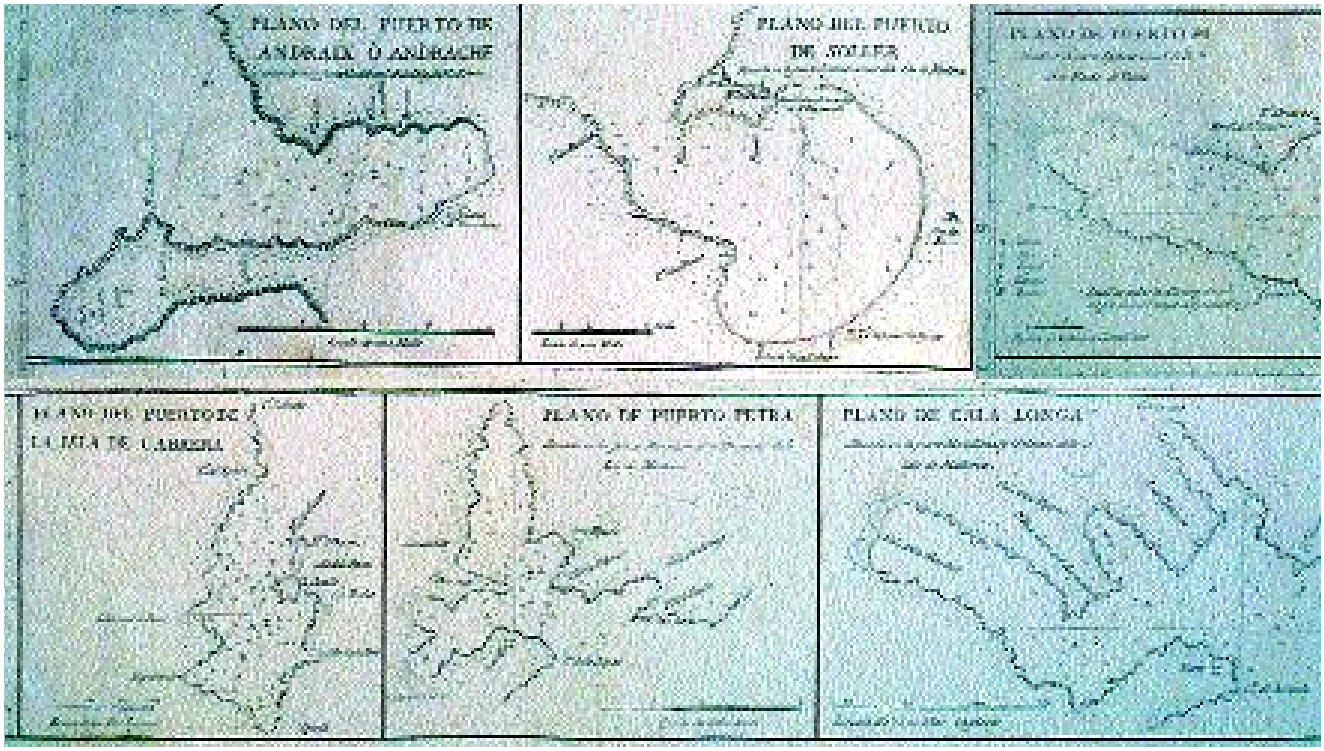
Alcúdia va arribar a tenir relativa importància, ja que el 1786 el Gremi de Navegants comptava amb la casa on encara avui pot veure's, en l'arrencada del dic vell, la següent inscripció: *Esta casilla d mareantes d San Pedro d esta Cyudad d Alcúdia se fabryco con la lycencias correspondyentes en el año d 1786 syendo subdelegado d Maryna Dn Yose d Amezarry y su The Dn Andrez Capo y Mayordomos d este Gremio Yayme Sampoy Myol Torrens y el Thesro Myql Montaner.*

El només fet de comptar amb un subdelegat de Marina fa pressentir també una relativa importància comercial.

147. Quarantena al port d'Alcúdia

Les notícies sobre instal·lacions portuàries pròpiament dites daten del segle XVIII. Es tracta del projecte de quarantena que apareix al plànol de la Ciutat d'Alcúdia de la col·lecció de Jeroni Berard de 1785 i una altra, la làpida de la caseta de navegants citada.

Plànols inserits a la carta esfèrica de l'illa de Mallorca el 1786, de l'Atles Marítim de Tofiño, dels ports d'Andratx, Sóller, Portopí, Cabrera, Portopetro i Cala Llonga (on hi hagué desembarcaments militars). (MN)



La decisió de construir una quarantena i instituir una Junta de Sanitat amb els seus morbers, al port d'Alcúdia, posa de manifest l'existència d'un apreciable tràfic mercantil en el segle XVIII. El projecte d'aquesta instal·lació apareix nítidament al plànol citat de Jeroni Berard, encara que, per les restes conegudes encara visibles al final dels anys 50 del segle XX, pot sospitar-se que tan sols es va dur a terme del projecte un modest moll embarcador i alguna obra dins d'un alt mur de tancament del recinte; aquestes obres apareixen grafiades en diversos plànols que mostren l'estat del paratge a mitjan segle XIX.

148. Avenços a la construcció naval i a la maquinària

Durant el segle XVIII es produeixen significatius avenços en la construcció naval, que varen desembocar als darrers tipus ja ressenyats de vaixells de guerra i mercants de diversos ponts amb els tipus de galeres més evolucionades i gran complexitat d'arboradura; a les Balears es va assolir una especialització en la construcció de xabecs; vaixells molt apreciats varen ser les goletes, corbetes, fragates, bric barques i pailebots, els darrers tipus de vaixells purs de vela usuaris dels ports en advenir, ja al segle XIX, la navegació de vapor.

Plànol del port de Maó publicat el 1786 i aixecat per Fernández de Angulo amb indicació dels llocs principals i les sondes. Serví de base a la carta nàutica de Tofiño de la col·lecció de l'Atles Marítim. (MN)

L'utillatge per a obres també progressa i així se sap del pontó i dos gànguils construïts per netajar el port de Palma per Lluc Orell i Alcover –qui va obtenir la Capitania de port el 1770–, lliurats al Col·legi de la Mercaderia i que hi varen dragar durant nou mesos.

149. Habilitació d'Alcúdia i Sóller

Al final del segle XVIII es permet l'habilitació dels ports d'Alcúdia i de Sóller per al comerç; en el segon, i igual com havia succeït a Alcúdia, es constitueix una Junta de Sanitat amb els morbers i s'acaba el llatzeret el 1819. A mitjan segle XX, encara es podia veure el recinte emmurallat del de Sóller a Muleta, recollit al dibuix de Parcerisa de 1842.

150. Tràfic de cítrics de Sóller

Si bé Sóller tenia ja drassana abans del segle XVI, les modernes obres portuàries tenen l'origen el 1772, amb motiu de les necessitats plantejades per l'exportació de la taronja, el cultiu a la vall de la qual havia substituït el de la morera. La proposta de l'Ajuntament d'aquell any va ser resolta per RO de 23 de juliol de 1774, que permetia habilitar el port per a l'exportació de llimones, taronges, hortalisses i altres fruites. Posteriorment, per RO d'1 de juliol de 1811, se'n va aprovar la total habilitació.

151. Obres de Sóller

L'historial d'aquestes obres modernes del port de Sóller és de gran interès, tant per ser les primeres on es coneixen amb detall les incidències com pel fet d'haver-se duit a terme amb càrrec als arbitris sobre el tràfic establerts per a aquesta finalitat, amb el criteri generalitzat en la legislació promulgada un segle després i els principis de la qual perduren avui dia.

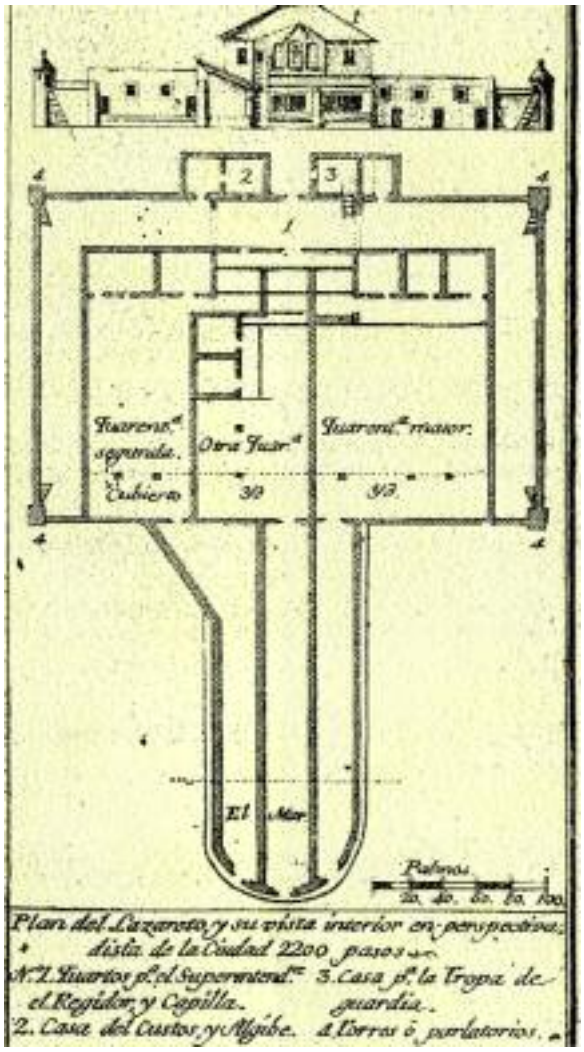
Una vegada habilitat el port, es va presentar la necessitat de millorar i ampliar els molls, per això l'Ajuntament va sol·licitar els plànols a l'enginyer Onofre Gomila i es va demanar la RO de 4 d'octubre de 1784 d'aprovació de l'obra projectada; es concedien sis quintars de pólvora dels reials estancs i la tercera part dels drets de duanes i s'establia un arbitri sobre els agres embarcats. Aquest arbitri es va regularitzar el 1785 en un sou per càrrega de taronges i llimones i en un 5% sobre el valor dels altres agres, és a dir, ja amb el criteri *ad valorem* que encara avui s'aplica, més de dos-cents anys després.

L'obra va començar a càrrec de l'Ajuntament, que tenia un regidor amb la comesa de director d'Obres Públiques, però amb àmplies facultats del batle en matèria administrativa.

152. Incidències en l'execució de les obres del port de Sóller

El nomenament d'aquest càrrec va ser objecte d'enceses discussions i finalment va recaure el 1784 en Pedro Benito. La continuada intromissió dels regidors en la direcció de les obres i l'absència en obra d'un facultatiu en la seva execució varen ocasionar notables destorbs i fins i tot sorolloses incidències, com va ser el cas del regidor Bernat Verí, qui el 1790 era el director d'Obres Públiques, al qual es varen fer càrrecs per desatendre la part de l'escullera i en canvi construir el mur de la riba, encara que procedia d'acord amb l'enginyer Gomila. L'enginyer va recórrer a l'intendent, al qual va exposar detalladament totes les incidències de les obres des del començament, i aquest va advertir el batle que, sota la seva responsabilitat, seguís les instruccions de l'enginyer; això no obstant, els defectes de les obres del dic es varen posar de manifest en el temporal del nord del 20 i 21 de gener de 1791, que va causar grans estralls.

El 1798 encara perduren les obres, en deixa de ser l'enginyer Gomila i se n'ocupa –així com de les del llatzeret– el nou enginyer Jacint Cocchi; aleshores ja hi havia construïdes vuitanta vares de moll i el port oferia abric per a trenta vaixells. No es torba a plantejar Cocchi diverses qüestions d'índole econòmica i suscità un conflicte amb l'Ajuntament, en el qual va ser necessari, de nou, recórrer a l'intendent qui, entre altres coses, atribueix a l'administrador de Duanes la intervenció en la recapta-



Esquerra. Plànol del llatzeret d'Alcúdia inserit en el de la ciutat, de Jeroni Berard, de 1786. (AP)

Dreta, a dalt. El que queda de l'antic edifici. (DM)

Dreta, a baix. Estat actual de l'antiga porta. (DM)

L'antic llatzeret del port d'Alcúdia, ja inactiu i amb el moll aterrat, a la primera meitat del segle XX. (DM)

ció i la inversió de drets. Amb aquesta resolució no es conforma l'Ajuntament, i hi entaula el corresponent plet, que l'agent fiscal resol en part a favor de l'Ajuntament però confirma la intervenció d'Hisenda per entendre que de la RO de 4 d'octubre de 1784, que aprova el projecte i li concedeix alguns ajuts, es deduïa que la construcció del moll era assumpte de la Reial Hisenda.

Aquests esdeveniments, i el procés seguit, mostren com estava d'avançada la centralització al final del segle i el caràcter d'impost no municipal que s'atribuïa en dret als arbitris sobre els agres per a la construcció del port, encara que eren molt llunyanes les lleis específiques que regularen aquesta matèria.

Per aquests motius les obres sofreixen nous retards fins a 1809, en què l'Ajuntament acorda acabar l'obra –la qual com bé es veu s'executava per administració– i falta acabar el mur de la riba, el martell i una caseta. Noves discussions i la falta de recursos impedeixen l'execució d'aquesta darrera; això no obstant, queda construït el moll en l'essencial i posats els elements d'amarratge. Entre 1812 i 1821 es dota el paviment d'empedrats i fins i tot s'emprenen algunes obres d'adornament. Trenta-set anys duraren aquestes obres.

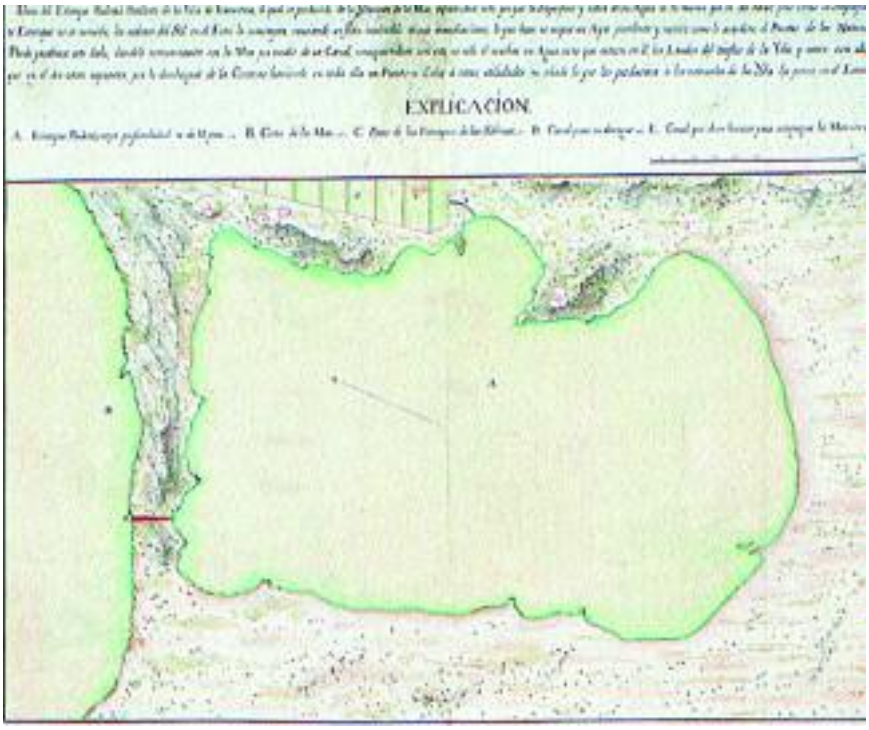
153. El port de Maó amb la dominació anglesa

Port d'Eivissa el 1787, segons làmina núm. 16 de l'Atles Marítim d'Espanya. Llegenda indicativa del plànol i fons amb números de sonda. El tómbol és a punt d'assolir l'Illa Plana. (MN)

Una especial menció mereix el port de Maó per la important activitat registrada el segle XVIII. Conforme amb l'estipulat en el ja esmentat tractat d'Utrecht, l'illa de Menorca passa el 1713 a sobirania anglesa. A ningú no escapa que el principal esperó dels anglesos per aconseguir aquest avantatge va ser l'excel·lent i extraordinari port natural de Maó que tan bé ser-

via els seus interessos militars a la Mediterrània. Els anglesos comencen la dominació i destinen a necessitats de la seva flota, tal com ja ha estat apuntat, els molls de ribera, al començament del segle, que ja hi havia construïts per l'antiga Universitat, a ponent de la drassana, fondejant davant seu (sensiblement als voltants de l'actual Duana); els molls que hi havia a llevant de la drassana i que s'estenien fins a l'antiga consigna demolida avui (aproximadament al principi del moll de Llevant) es varen destinar al servei del comerç dels naturals del país.

El 1712 el duc d'Argyll d'ordre de SM britànica declara ports francs tots els de l'illa de Menorca i s'estableixen unes condicions de llibertat i desembaràs per al comerç que fins i tot suposen la supressió de l'anterior dret d'ancoratge.



Plànol de l'Estany Pudent on es proposà obrir un canal per a conversió en port de llaüts del trànsit de Formentera el 1787. (MN)

154. Eficaç actuació del governador Kane a Menorca

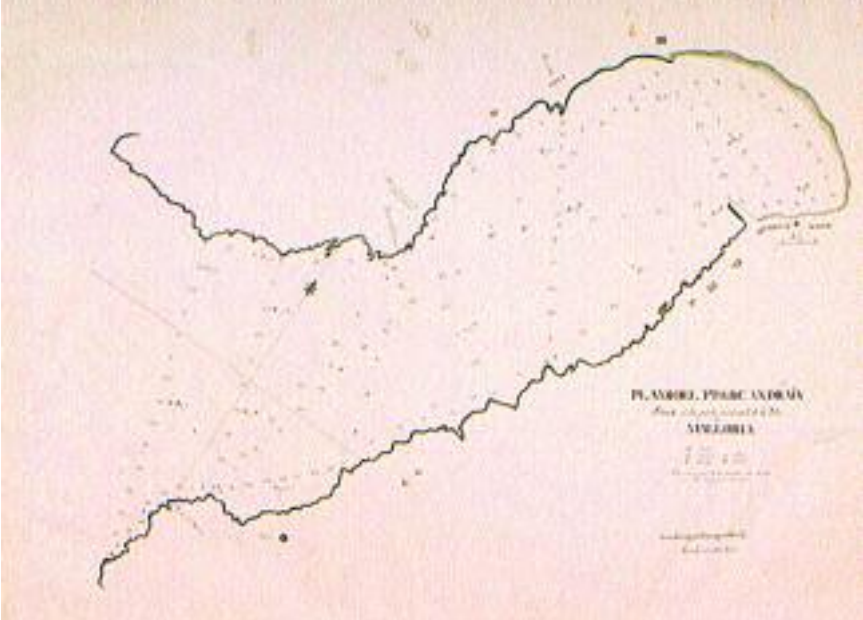
L'activitat del governador Richard Kane (1713-1736) en matèria d'Obres Públiques va ser notable. Saneja els terrenys pantanosos del fons del port després de la colàrsega amb la construcció del pont de Sant Joan a la nova carretera de Ciutadella el 1713; millora els molls del port i n'aixeca el primer plànol conegut (corresponent a l'arxiu de l'Ajuntament de l'any 1715), tasca desenvolupada l'any 1722 i següents; condiciona l'enllaç de la ciutat amb Baixamar per la Costa Vella obrint una nova porta a la muralla, el Portal de Mar, i se n'abandona una altra amb un accés de traçat molt incòmode el 1722; impulsa el tràfic comercial que, amb els Àustries, havia conegut la decadència; augmenta el nombre de magatzems comercials als molls de Llevant i estableix els dipòsits de pertrets de guerra en els de ponent el 1722 i següents; posa els fonaments de la futura drassana, embrió de l'establiment militar que perdurà fins avui, el 1722; al costat de la drassana i al terreny pantanós de joncs construeix els primers magatzems per conservar els efectes navals el 1724; amplia els molls de ribera en les platges que hi havia, estén els magatzems fins a l'antiga

consigna a llevant i destina a ferreries (activitat que fins a la segona meitat del segle XX subsistia) dipòsits i repassada de vaixells a ponent de la drassana el 1724; restableix el dret d'ancoratge aplicable a vaixells estrangers a l'objecte d'arbitrar fons per construir un llatzeret, previst a l'Illa Plana dins del port.

En acabar el mandat tan actiu governador, els molls arribaven a ponent fins a l'antiga caleta de Sant Francesc i, a llevant, fins a la consigna (inicis de l'actual Moll de Ponent) amb els corresponent magatzems dotats d'escales al descobert, avui desaparegudes.

155. Primer rebliment de caletes del port de Maó

Completen llavors els frares franciscans, a qui es reconeix la concessió atorgada per Felip II, el rebliment de la caleta destinada a horta aixecant una tàpia per separar-la del moll; així mateix s'autoritza el rebliment per a horta de la Cala del Moreret i del fons de Cala Figuera el 1740.



El port d'Andratx cap a 1790, amb sondes i explicació de la qualitat del fons. Ja és construït segons el plànol un incipient dic interior. (MN)

156. Prosperitat del port de Maó

El port coneix anys de relativa prosperitat amb un tràfic –igual com en l'actualitat– propi d'un clar mercat de consum; el 1741 s'importen grans i gèneres per valor de tres-cents cinquanta-sis mil duros i s'exporta formatge, llana, vi, mel, cera i sal per valor de noranta mil duros.

S'observa que entre les exportacions ja figura en primer lloc el formatge, un dels principals tràfics de sortida de l'actualitat, d'altres, com els de la llana, mel i cera tenien caràcter tradicional i provenien de segles anteriors; el de la sal degué ser poca cosa, ja que fins a 1753 no es varen concedir a colons grecs les salines de Cala Taulera que, a més, varen fracassar. En aquesta època (1752) aixeca l'enginyer Armstrong el plànol de Menorca.

Mapa de 1797 de la zona de Formentera on ja s'al·ludeix al port («Port Salé») quan s'hi indica un camí entre els estanys del Peix i Pudent. (MN)

157. Escassa empremta portuària dels francesos a Maó

Els francesos al comandament del duc de Richelieu prenen l'illa després de desembarcar a Ciutadella el 1756 i capitular el castell de Sant Felip a la bocana del port de Maó, en vista del resultat advers del combat naval sostingut entre l'esquadra anglesa de l'almirall Byng i la francesa de Galissonnière. El tractat de París de 1763 restitueix pacíficament l'illa a Anglaterra sense que els francesos deixin empremtes d'importància al port. El port, dotat de tota classe de serveis, és freqüentat per les esquadres de diverses nacions, els vaixells de les quals fondegen segurs, i fins i tot hi arribà la russa el 1769.

158. Quarantena a l'Illa Plana

El 1771 ja funcionava a l'Illa Plana, denominada també de la Quarantena, un llatzeret construït pels anglesos i habilitat per a càrrega i descàrrega de gèneres amb deu magatzems enreixats. Es va finançar amb els drets d'ancoratge per a estrangers establerts per Kane amb aquesta finalitat.

159. Impuls a l'arsenal i fundació des Castell

El governador James Jonhston dóna gran impuls a l'arsenal aplanant l'illa d'en Pintot (avui amb el nom castellanitzat a les cartes nàutiques d'Illa de Pinto) amb la millora de les instal·lacions i l'aixecament d'edificis entre 1772 i 1774. Correspon a aquesta autoritat la fundació des Castell (o Villacarlos, abans Georgetown) quan va ordenar que els familiars dels servidors del fort o castell de Sant Felip i comerciants amb ells establerts en un raval devora el fort, s'allunyassin fins a la ribera compresa entre Cala Esfonts i Cala Corb.

160. Apogeu de les patents de cors

La guerra d'Anglaterra amb Espanya i França dóna motiu a moltes patents de cors a Maó i Ciutadella, que arriben a cinquanta-cinc el 1779 amb més de tres mil tripulants. Aquests corsaris varen castigar el tràfic dels ports de Palma, Alcúdia, Eivissa i Andratx i el producte de les preses va activar el comerç amb els ports neutrals, en especial el de Livorno.

161. Bloqueig del port de Maó

La sort de les armes és a la fi adversa als anglesos, per la qual cosa el governador Murray enfonsa el 1780 quinze vaixells tancant la bocana del port i, a més, disposa una cadena de perxes encadenades. Encara avui, a l'illa del Llatzeret, pot veure's una excavació a la roca que correspon a l'ancoratge d'una cadena d'aquest tipus i, a la ribera oposada, una excavació de planta circular on, sense dubtar-ho, es devia allotjar el mecanisme o cabrestant per accionar l'esmentada cadena.

El 1781 el duc de Crillon desembarca en Cala Mesquida, travessa el port de Maó, embarca l'artilleria a Cala Rata i la desembarca a Cala Figuera; en aquesta darrera hi havia ja moll però no succeí així a la primera, avui encara en condicions gairebé naturals, on va haver d'improvisar-se un embarcador.

162. Millores urbanístiques del comte de Cifuentes del port de Maó

Retut el poderós castell de Sant Felip –les ruïnes del qual en forma d'estrella encara poden apreciar-se–, Menorca passa a la sobirania d'Espanya depenent del que s'anomenà comandant general de les Balears, el comte de Cifuentes, qui té cura el 1782 de netejar la bocana del port dels quinze vaixells enfonsats que impedien el pas. Apreciades per l'esmentada autoritat les obres públiques, destina el producte de l'estanc de l'aiguardent a la construcció dels accessos als molls, denominats Costa del Governador i Costa de l'Albereda o de ses Piques –dels quals subsisteixen totalment la primera i parcialment la segona– el 1784; construeix el passeig riberenc de l'Albereda a s'Hort Nou inaugurat el 1785 i encara perdura al final del Moll de Ponent i, en fi, millora en general els molls de ribera i els dóna major solidesa.

163. Implantació a Maó de l'Administració borbònica

El canvi de sobirania comporta la introducció a Menorca de l'Administració borbònica centralitzada, ja vigent en les altres illes des del Decret de Nova Planta, pel qual s'estableixen les matrícules de mar, mal rebudes, el control del comerç, la limitació de les facultats de les antigues universitats i, en definitiva, el règim que imperava a la resta d'Espanya amb les illes, encara no constituïdes en província.

164. Cartes nàutiques de Vicente Tofiño

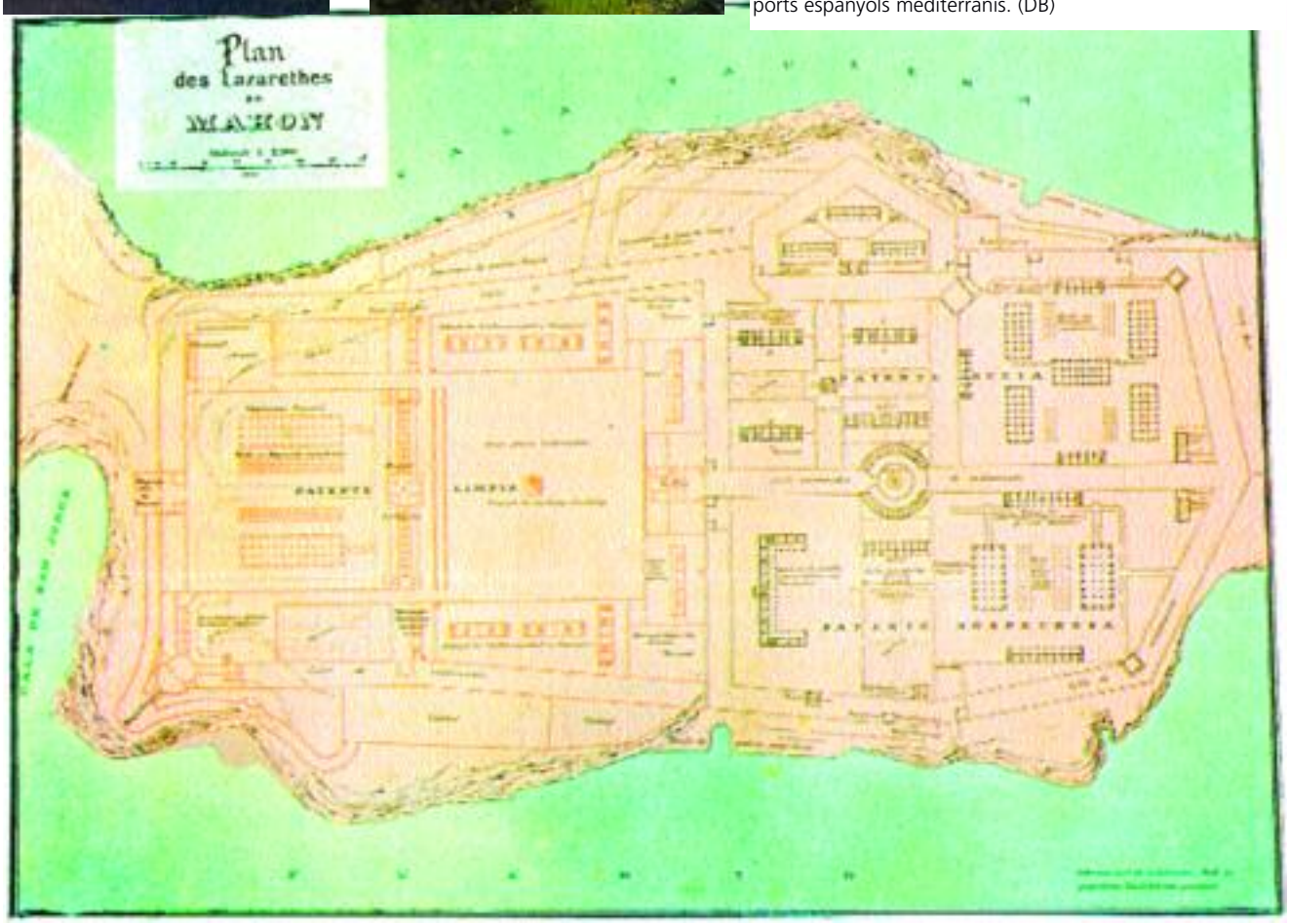
Els múltiples esdeveniments bèl·lics esdevinguts al port de Maó al llarg del segle XVIII i l'acusat interès estratègic del port propicien l'aixeca-

Llatzeret de Maó amb el mur de tancament i la porta de «patent bruta» amb el moll a Cala Taulera (1790-1817). (AP)

Esquerra. Llatzeret de Maó. Porta d'entrada principal amb els lleons procedents de l'ensorrat fort de Sant Felip (1793-1807). (AP)

Dreta. Llatzeret de Maó. Porta de «patent sospitosa» amb accés directe als magatzems d'oreig (1793-1807). (AP)

A baix. Plànol del llatzeret de Maó recollit a *Die Balearen*, edició de 1897. La part de «patent neta» no arribà mai a construir-se. Començat el 1793 amb materials de l'ensorrat fort de Sant Felip i en servei el 1817, encara que acabat el 1807, el llatzeret de Maó fou un dels més importants dels ports espanyols mediterranis. (DB)



ment de gran nombre de cartes en el transcurs d'aquest segle, editades en anglès, francès, castellà, alemany i italià; passen d'un llarg centenar les més conegudes. Però ha d'esperar-se a l'aixecament hidrogràfic de Vicente Tofiño San Miguel per a l'Atles Marítim d'Espanya, primer treball de cartografia matemàtica realitzat a Espanya, si es vol disposar d'una carta amb criteris moderns.

La col·lecció de cartes d'aquest Atles, denominades esfèriques, es va realitzar en un temps rècord de sis anys, va començar per la Mediterrània el 1783, acabà al Cantàbric el 1787 i es completà el 1789 amb les costes africanes i les Canàries. Les Balears ja varen comptar amb cartes el 1785, després d'una sorprenent activitat de dos anys en els quals es varen aixecar les cartes del litoral comprès entre França i el cap de Trafalgar i de l'arxipèlag, amb detalls dels ports.

Plànol geomètric del port de Maó, aixecat el 1808 i rectificat el 1829. La colàrsega encara sense acabar de reblir i el llatzeret amb les construccions que no es completaren i conservades fins avui. (MN)

165. Comerç de grans i obres a Maó

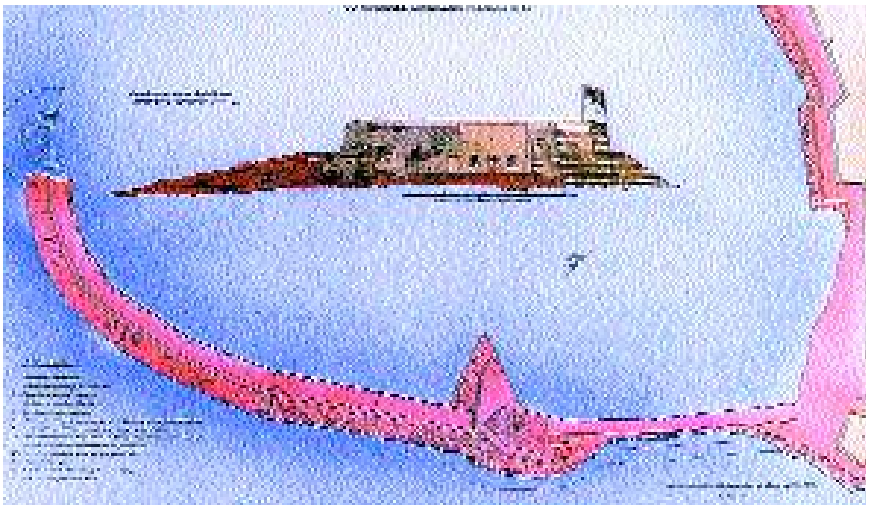
S'ocupa el comte de Cifuentes de donar ocupació tant al gran nombre de vaixells capturats amb els quals va arribar a comptar el port de Maó amb motiu de l'activitat corsària, desenvolupada essencialment entre 1740 i 1775, com a la molta gent de mar dependent del tràfic que superava amb escreix el miler d'homes. Per això impulsa el comerç de grans que tant apogeu experimentà en les dècades següents i al qual el 1796 es dedicaven cent cinquanta bergantins amb escala en molts ports de la Mediterrània oriental i de la mar Negra; inicia nous treballs a l'Arsenal per absorbir personal de la mestrança; promou la construcció d'un nou llatzeret, a l'illa avui d'aquest nom, autoritzat el 9 de març de 1789, i augmenta el nombre de magatzems al moll de ribera per a grans i efectes estancats.

166. Llatzeret de Maó

Els molls del nou llatzeret –avui els de Cala Taulera són en ruïnes– es construeixen entre 1793 i 1807 i s'encarregà de totes les obres Manuel Pueyo i Juan Antonio Casanova, enginyers, i José Soler. El llatzeret del port de Maó amb els molls i els recintes, les muralles, les rampes, els magatzems per a oreig de mercaderies contumaces, cambres de passatgers segons la classe, cementiri, capella singular, passadissos i altres obres del seu gènere, és potser únic per la complexitat, i mostra ben clarament el grau de desenvolupament assolit pel comerç exterior al final del segle XVIII i al principi del XIX. Juntament amb el de Vigo, fou un dels dos llatzerets que Espanya s'obligà a mantenir (Atlàntic i Mediterrani) en la Conferència Sanitària Internacional de París de 1903.

167. Maó, port base durant les guerres napoleòniques

Novament i per tercera vegada passa l'illa a domini anglès el 1799 en ocupar-la el general Steward, i amb les guerres napoleòniques Maó es converteix en una formidable base naval amb freqüent pas d'esquadres –entre les quals, la de Nelson– i tràfic de preses per reactivar-se l'activitat corsària. El 1801 són mil cent seixanta-cinc els vaixells que hi entren; mil cents els que en surten i dos-cents trenta els que hi romanen; el 1802 el trànsit és de cinc-cents vuitanta vaixells l'any.



Estat de les obres del moll nou, segons còpia del plànol de 1813 de Manuel Morete, en què preval la definició de la fortificació. Afortunadament la prolongació es va fer llavors en línia recta i no corba com s'assenyala. (CP)

168. Noves instal·lacions per a aiguada a Maó

El creixent tràfic mercantil i les necessitats militars obliguen a solucionar d'una manera pràctica els problemes que l'aiguada planteja a l'antic nimfeu de Cala Figuera i l'Ajuntament, el 1800, canalitza les aigües de la font de Sant Joan fins al moll de l'Albereda o de s'Hort Nou, on arriben mitjançant de tres canals a un dipòsit de dos aljubs, i se'ls subministra l'aigua gratuïtament.

169. Molls de Cala Corb i Cala Esfonts a Maó

Pel tractat d'Amiens, Anglaterra abandona definitivament Menorca el 1802 i l'illa torna pacíficament a l'Administració espanyola. Es prossegueix llavors el comerç de grans i l'expansió de les obres i els serveis del port. El mateix any s'aixeca l'edifici que es destina a la Duana i després, el 1806, es conclouen els molls de Cala Corb i Cala Esfonts a Villacarlos (avui es Castell), amb els norais i les rampes, ja que es destinen a ancoratge de vaixells que esperen la sortida.

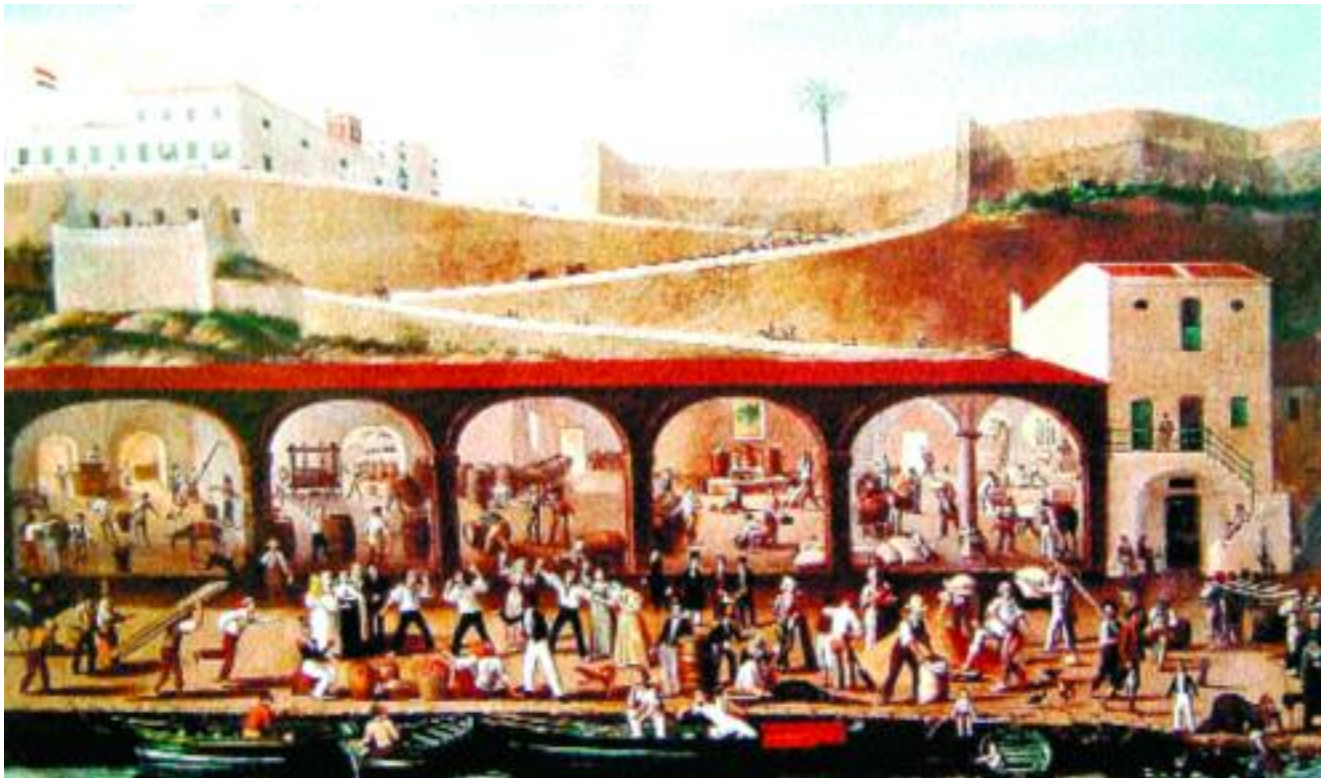
170. Molls de l'Albereda i Cala Figuera a Maó

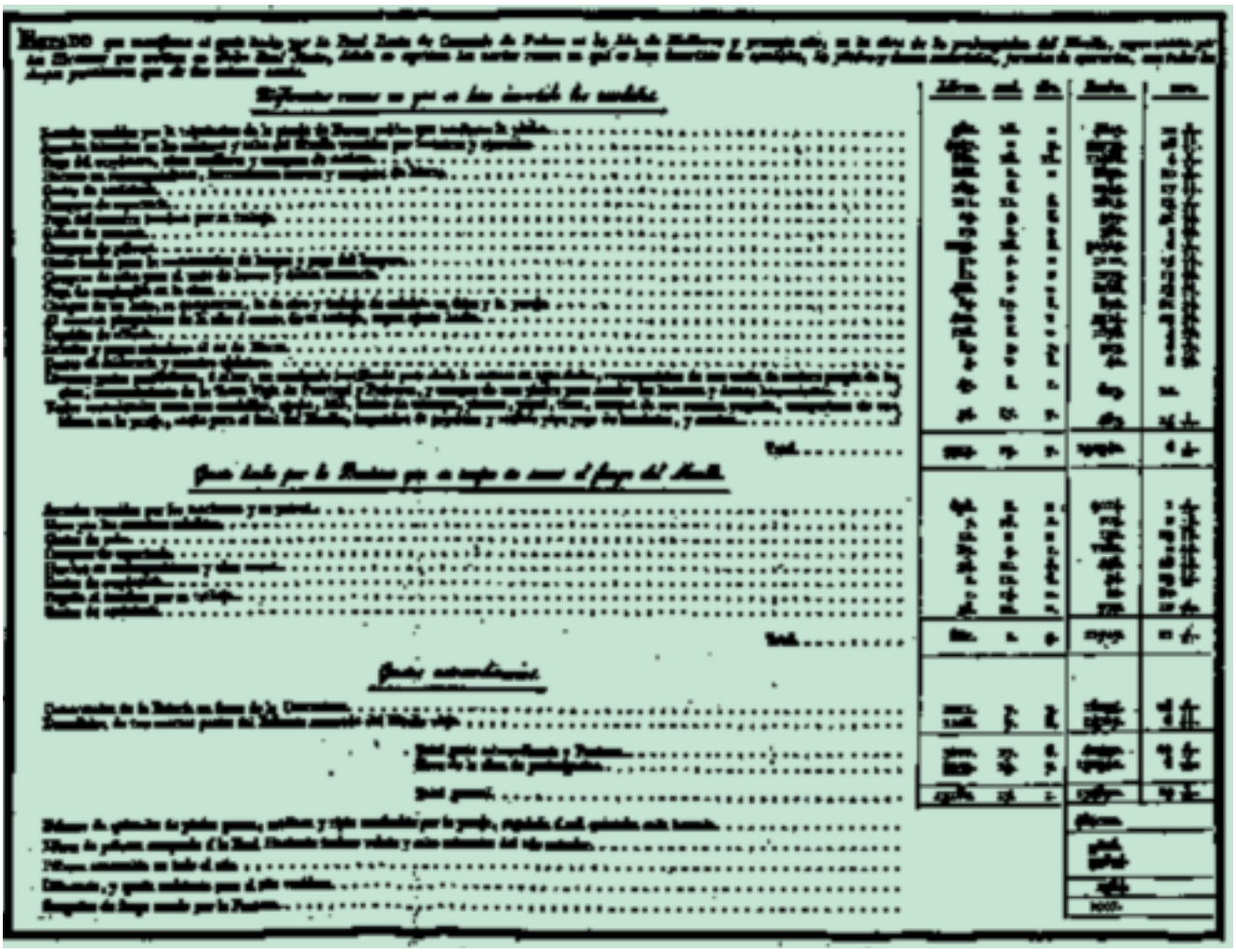
L'apogeu del port arriba a ser suficient per pal·liar alguns problemes de mà d'obra del camp; el 1804 per combatre la misèria dels pagesos i donar-los feina es recomponen les andanes del port entre la punta de Cala Figuera i l'Albereda (s'Hort Nou); s'aixequen nous magatzems i es completa el nou accés al port per la Costa de l'Albereda (de ses Piques).

171. Apogeu del tràfic de grans a Maó

Les tres primeres dècades del segle XIX són de florent comerç, en especial –després de 1815– de grans d'Ucraïna reexpedits als ports de llevant de la península conforme a les necessitats del mercat i a l'emparament de lleis favorables. El 1810 la Comandància de Marina registra mil vuitcents dos homes de mar amb cent cinquanta vaixells, seixanta-vuit dels quals són d'altura i desset, costaners; cent vuit embarcacions de pesca i trenta-una embarcacions menors de port; també és activa la construcció de bergantins i fragates, i també d'embarcacions menors i les tres grades de

Tràfic amb barqueig al port de Maó el 1825. Els murs i la costa són encara avui apreciables. (AH)





Estat que acompanya l'«Estracte (Memòria) de les principals operacions» de 1830, un dels més actius en la construcció del nou moll de Palma per la Reial Junta de Comerç. (AP)

l'Arsenal es converteixen una en varador per a neteja dels correus; una altra, en l'illa d'en Pintot, en varador i cobert, i l'altra s'inutilitza.

172. Accessos i magatzems a Maó

Les obres de millora del port continuen prosperant, i entre 1814 i 1818 es construeixen els nous accessos de la Costa Llarga, a l'est del Carme i fins a Cala Moreret, i la Costa d'en Pujol enmig del Carme, empedrada i en ziga-zaga; la que descendeix des de la Miranda, també en ziga-zaga, és una mica posterior i apareix al quadre de 1825. El 1821 ja són cent setanta-nou els magatzems, amb els seus alts, construïts al llarg dels molls de ribera de llevant i de ponent, al peu del penya-segat i en l'arrencada de la Costa Vella a Baixamar.

Són els anys de prosperitat mercantil que permeten a l'Ajuntament, novament el 1820, combatre en part l'atur recomponent molls; aquest any es dediquen al comerç deu fragates, cinquanta-vuit bergantins, devuit pollacres, tres pincs, quinze xàvegues, cinc goletes, vuit bombardes, una balandra i vint-i-cinc vaixells de vela llatina. El port va conèixer dies d'animació extraordinària; en aquella època es va completar la singular sèrie de norais (canons encastats) i amarratges a la roca instal·lats a la ribera del port i que encara perduren en gran part.

La guerra dels francesos a Àfrica dóna un nou trànsit al port en auto-

ritzar-se el 1829 l'ocupació de l'illa del Rei per a efectes i hospital de l'exèrcit francès. També els nord-americans tenen magatzems al port per a la flota a la Mediterrània.

Port d'Eivissa el 1835, segons plànol de Manuel M. Barrientos. S'hi veu el moll ja apuntat en el segle XVI sense cap altra obra. Notes sobre el fondeig. El tómbol arriba a l'Illa Plana a Talamanca. (MN)

173. Moll del Cós Nou a Maó

El tràfic mercantil sofreix un gran contratemps el 1836 a causa de la nova legislació comercial; el transport de grans s'extingeix i l'esmentat any, malgrat oferir collites grans, és de summa misèria per a gran part de la població; l'Ajuntament obre una subscripció pública per promoure obres a fi d'ocupar els aturats i es construeix així l'antic i modest moll del Cós Nou, que arrenca de la Colàrsega i arriba fins a l'Arsenal.

174. Negativa incidència de la nova legislació al port de Maó

El moviment anual de vaixells amb cinc-cents vuitanta el 1802; vuit-cents desset el 1809; set-cents vuitanta-vuit el 1818 i tres-cents seixanta-cinc el 1836 disminueix considerablement i el 1837, inútils els esforços per canviar la legislació, el comerç local entra en aguda crisi i es tanquen gairebé tots els dos-cents cinquanta magatzems dedicats al comerç marítim amb els quals havien arribat a comptar els molls.

Comença llavors la pesca a prendre perfils més industrials i el 1842 s'estableix al port el primer viver de llagosta.

175. Tràfic al port de Ciutadella durant la dominació anglesa

Ciutadella sempre va mantenir apreciable trànsit, encara que la dominació anglesa no li va ser particularment favorable, ja que per decret de lord Carpenter de 1722 es trasllada la capitalitat de l'illa a Maó, i passen a aquesta ciutat els tribunals i les reials cúries. El port, abans anomenat Cala Morell i que els anglesos comencen a denominar com a tal, participa de la declaració de ports francs de 1712 i veu també suprimit, al principi, el dret d'ancoratge.

176. Llatzeret de Ciutadella

El 1775 mantenen disputes els ajuntaments de Ciutadella i de Maó en relació amb l'admissió de vaixells quarantenaris, en no comptar la primera ciutat amb llatzeret i la segona sí; el 1652 s'havia iniciat un llatzeret, però fins a 1784 no es varen acabar els necessaris edificis per completar-lo a Cala en Busquets. A partir de 1817 ja és de general utilització el de Maó.

177. Rissagues i crescudes d'aigua a Ciutadella

Els peculiars fenòmens que es donen avui al port de Ciutadella quant a l'oscil·lació del nivell de les aigües ja són registrats a l'època i se sap d'unes rissagues de Sant Joan ocorregudes en el solstici d'estiu de 1783, durant les quals el nivell de les aigües va pujar tres braces; el 1800 es registren fenòmens similars. També les crescudes de tant en tant sorprenen el port i travessen el canal dels horts, i estan registrades el 1810 arrossegant arbres i terres, arruïnant el pont que salvava el fons del port, ofegant vuit persones i destruint diversos vaixells.

178. Camí de baix o del Bisbe a Ciutadella

Acabada d'instituir la seu episcopal de Menorca, el bisbe Juano (1803-1814) empra contingents d'obrers als camins vorejant la ribera sud del port fins al castell de Sant Nicolau a la seva bocana; aquesta obra fins i tot es diu camí de Baix o del Bisbe i es va dur a terme el 1811.

La matrícula de 1810 dóna per a Ciutadella dotze vaixells llatins costaners, vint-i-un de pesca, sis de port i una tripulació de vint patrons i cent trenta-nou mariners.

Escut de la nova porta del moll de L. Abrines, construïda el 1835 i ensorrada, amb la muralla, el 1873 per la Junta d'Obres del Port de Palma. (AP)

179. Tràfics i salines al port de Fornells durant la dominació anglesa

A Fornells les fortificacions del segle XVII varen donar peu a l'establiment de població fixa dedicada a la pesca, la qual el 1716 era de noranta-set habitants i el 1815 de tres-cents vint-i-vuit.

El grec Teodor Alexiano aconsegueix de Sa Majestat britànica el 1750 l'atorgament per trenta-un anys d'una concessió de salines al fons del port, i es comença així una activitat que va prosperar encara que posteriorment va llanguir; aquesta concessió es va interrompre el 1781 amb el canvi de sobirania de l'illa; va ser objecte de vendes el 1791 i 1840, i avui dia, abandonada i afectada pels aterraments, no es distingeix amb prou feines.

180. Habilitació per a trànsit i llatzeret de Fornells

Com a conseqüència de la guerra no és utilitzat el llatzeret del port de Maó el 1781 i el governador Murray habilita l'illa de Sargantanes del port de Fornells per a quarantena i expurgació d'efectes, nomenant els morbers i empleats l'Ajuntament de Maó. En cessar les hostilitats al port de Maó, aquest es troba impedit pels quinze navilis enfonsats per Murray, per la qual cosa el duc de Crillon habilita el port de Fornells per a totes les operacions de comerç i militars.

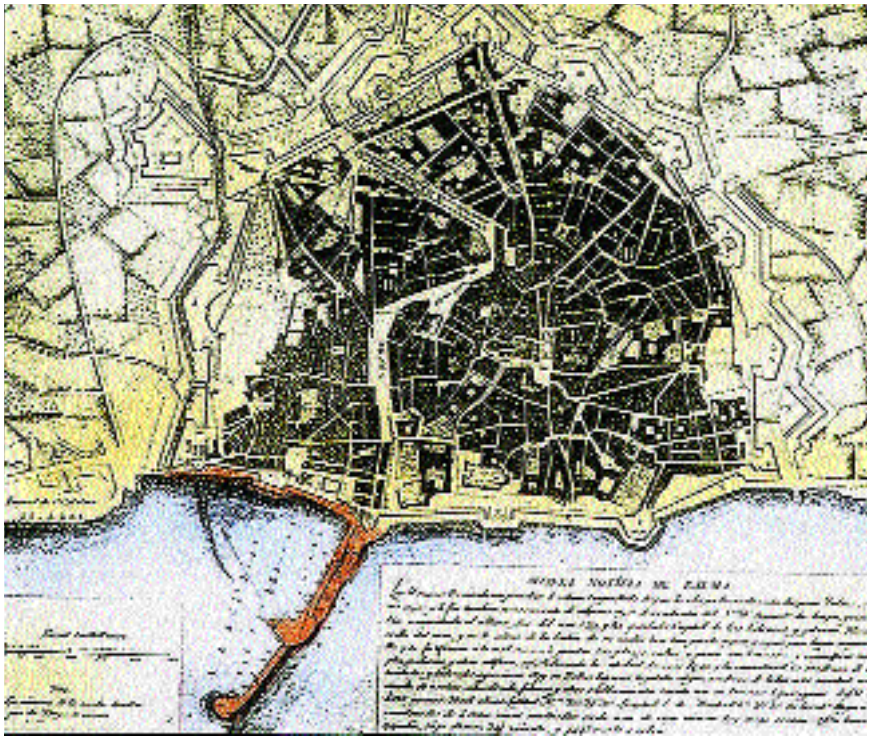
Durant la darrera dominació anglesa, el 1799, el governador Fox fortifica el port amb una bateria a l'illa de Sargantanes i una torre circular entre el castell i la bocana del port, obres que encara són dempeus.

La matrícula del port el 1810 era de deu vaixells de pesca amb quatre patrons i trenta-quatre mariners.

181. Repercussió a Cabrera de les guerres napoleòniques

Un altre port, al qual s'ha de fer especial menció pels esdeveniments esdevinguts al començament del segle XIX, és el de Cabrera. El 1809 va començar una ocupació temporal de l'illa pel Govern, amb motiu d'enviar-hi els nou mil soldats francesos fets presoners a la batalla de Bailèn durant les guerres napoleòniques. Al port va ser enviada des de Palma la flota procedent de Cadis, que portava els esmentats presoners; els supervivents no varen ser repatriats fins a cinc anys després, el 1814, en nombre de tres mil sis-cents, i havien mort durant el captiveri més del cinquanta per cent. El 1847 SAR el príncep de Joinville, al capdavant de l'esquadra francesa que el rei Lluís Felip mantenia a la Mediterrània, va ancorar a Cabrera i va inaugurar l'actual monument commemoratiu del captiveri i la mort dels presoners francesos.

182. Precàries condicions del port d'Eivissa



Plànol de 1831 de Llorenç M. Montaner de la ciutat de Palma. Mostra les esculleres del contramoll i una avaria en la capa d'escullera del Moll Vell; el Moll Nou ja hi és grafiat. (CP)

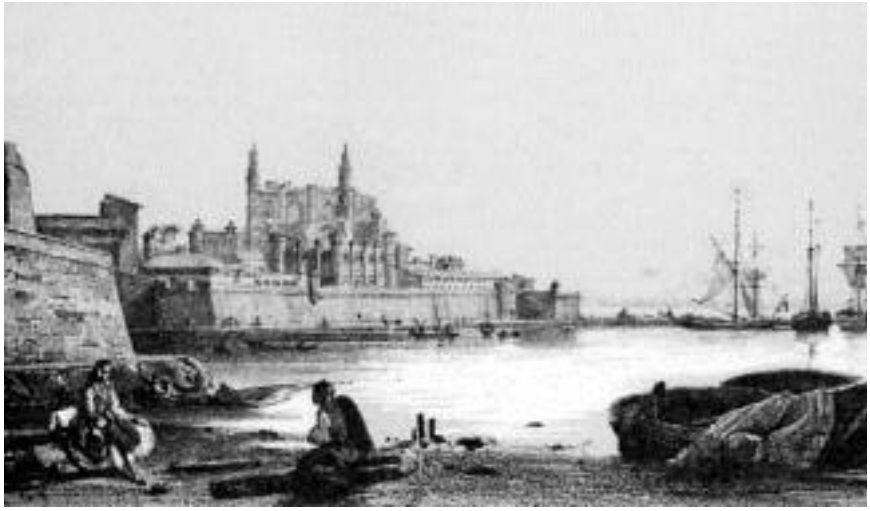
Pels plànols de sondes coneguts de mitjan segle XVIII poden apreciar-se les calamitoses condicions del port d'Eivissa, ja que al moll hi havia tan sol dos peus d'aigua i la ribera nord tenia una vasta barra submergida amb només un peu; únicament davant la torre del Mar, i on actualment es desenvolupa el dic d'abric s'assolien sondes compreses entre els 9 i 10 peus; pot deduir-se l'immens esforç de dragatge realitzat al llarg de dos segles. Cap obra de les projectades es va executar i als plànols coneguts dels primers estudis de la segona meitat del segle XIX s'observen només modestes obres de millora realitzades al contramoll i puntualment a la ribera, segurament per l'enginyer Miguel Ger; aquesta era la situació del port en instituir-se els serveis específics d'Obres Públiques el 1851. Les petites millores portades a terme –a les quals no va ser aliè un dragatge apreciable– s'observen en l'avantprojecte de 1863 redactat per Emili Pou, en què es mostra l'estat de sondes; una altra obra relacionada amb el port d'aquesta època va ser la construcció de la Casa de Sanitat, al començament del segle XIX, al costat de la fortificació de la torre del Mar. L'antiga Capitania Marítima es trobava en un lloc ocupat avui per l'arrencada del contramoll i es va demolir en executar les obres del Pla de 1880.

Ribera del port de Sóller cap al 1839, segons làmina de Laurens sota el castell que aleshores hi havia per defensar la bocana del port. (VA)

Segle XIX

183. Reforma després de les Corts de Cadis

Amb el segle XVIII finalitzen també el 1800 dues ràncies institucions: el Consolat de Mar i el Col·legi de la Mercaderia, a conseqüència de les reformes impulsades per la Il·lustració i per la Reial Societat Econòmica



Ribera del port de Palma cap al 1839, segons làmina de JB Laurens, amb vaixells ancorats al Moll Vell. Ribàs amb vaixells de pesca varats i murada; baluard del moll i Quarter de milicians o provincials sense demolir. (VA)

dels Amics del País, substituïts pel Reial Consolat de Mar i Terra per reial cèdula de 7 d'agost de 1800.

Nova reforma general i important introdueixen a l'Administració les Corts de Cadis, en assentar les bases d'un modern Estat de dret. El Decret de 8 de juny de 1813 no estableix més limitacions a l'exercici de la indústria que la subjecció a les regles de policia dictades per l'Administració. Els antics col·legis i els gremis, les intervencions dels quals havien estat molt disminuïdes ja des d'una RO d'1 de març de 1798, veuen declinar així ràpidament les atribucions al llarg de les dècades transcorregudes fins a la total extinció, amb canvis de molt diferent signe, fins a passar a una administració amb ministeris civils del ram corresponent, com es coneix en l'actualitat.

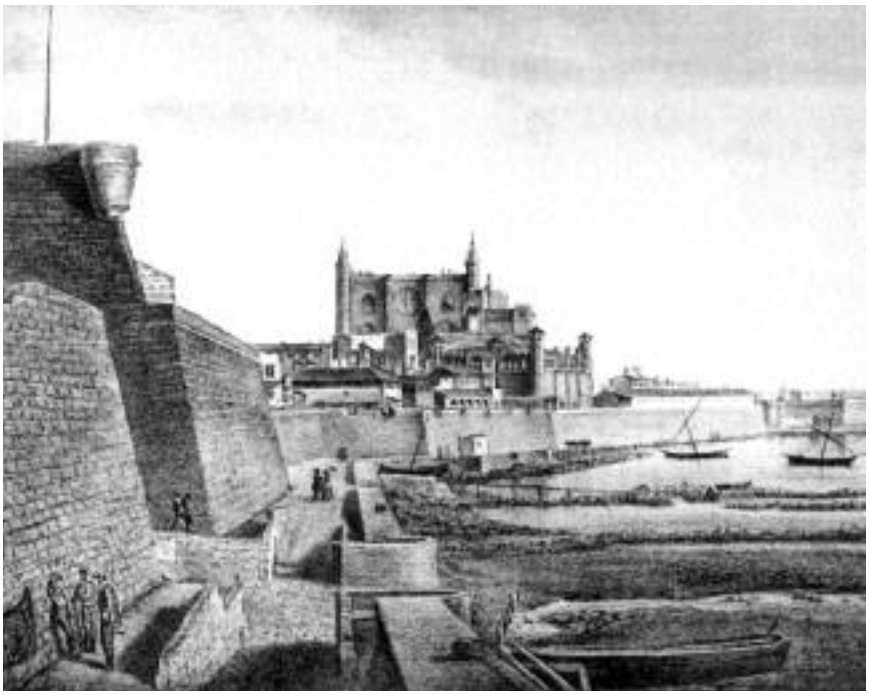
Poc abans de la definitiva estructuració dels esmentats ministeris civils, encara les obres i els serveis no militars dels ports es troben íntimament vinculats a l'Armada i és el director general de la Reial Armada l'autoritat suprema de la nació en tot el que fa referència als assumptes de la Marina, amb aplicació de les Ordenances de Carles III. És l'esmentada autoritat qui aprova, el 1829, els Estatuts per al règim i el govern del Gremi de Pescadors del Districte d'Andratx i els seus agregats de Sóller, Alcúdia i Felanitx, en el títol del qual ja tornen a assenyalar-se els principals ports aliens al de Palma a Mallorca; són disposicions dictades per la mateixa Administració, que estructura aquest col·legi o confraria hereu de l'anterior.

Amb tot, la precària vida portada per aquestes institucions s'extingeix definitivament a partir de 1836 en decretar-se la desamortització dels béns

i amb això la influència que poguessin tenir a la policia i l'explotació dels ports i de les seves obres i serveis. Creixen les facultats de l'intendent i, en desaparèixer la figura d'aquest, la del cap polític convertit més tard en el governador civil.

184. Impuls de millores al port de Palma

L'any 1800 es fa càrrec del port el Reial Consolat de Mar i Terra, entitat que, impulsada per la Reial Societat Econòmica d'Amics del País, emprèn ja substancials millores al port amb la construcció del denominat Moll Nou; al plànol de Manuel Morete de 1813 s'aprecia construït un notable tram d'aquesta obra, el director de la qual fou José de Cáseres; en el de Montaner de 1831 es troba ja acabada amb un morro –l'actual mar-



Vista de devers el 1840, segons Francesc Montaner, amb el pont de fusta sobre la Riera de Palma i escullerat a l'actual contramoll Mollet, on sorgí intensa activitat de mestres d'aixa. Litografia sobre daguerrotip considerat el primer a Palma i tercer d'Espanya. (PB)

tell exterior– disposat no com a conseqüència del projecte de les obres, sinó per haver sorprès aquestes un temporal que va produir un vessament interior del material de l'extrem del dic.

També va fer atenció el Reial Consolat a la urbanització de la ribera extramurs; així el 1806 construeix el camí entre la Porta (vella) del Moll i el Baluard de Chacón en conjunció amb les clavegueres disposades per l'Ajuntament i el 1818 l'eixampla i el dota de modest moll, perquè els pescadors hi poguesssin descarregar la pesca sense posar-se a l'aigua; també prolonga la sèquia de desguàs immediata al baluard (davant l'actual plaça de les Drassanes) per donar sortida als corromputs miasmes. Així mateix s'ocupa del far de Portopí i de les seves instal·lacions, i el 1820 estableix un nou Pla de senyals per banderes i substitueix el de boles i banderes establert el segle anterior.

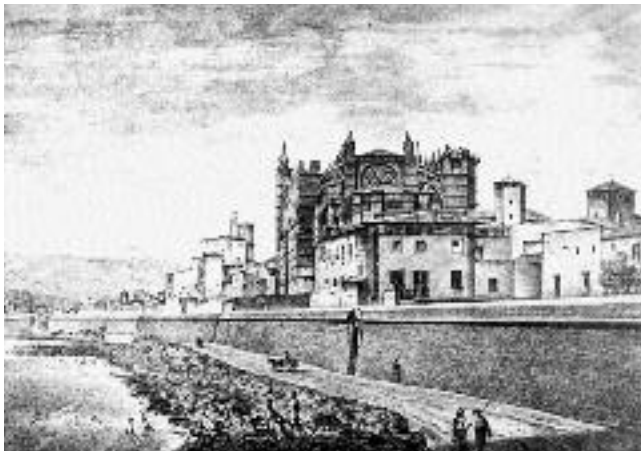
El plànol de Palma de Francisco Coello i Pasqual Madoz de 1852 – de col·lecció particular, corresponent a l'inici de la nova administració d'Obres Públiques– mostra l'estat del port sensiblement igual al del plànol de Montaner, i es pot veure a la muralla l'existència de les dues portes, una,

la de la Moll a ponent del Baluard del Mar o del Moll i l'altra, la porta nova o dels Dracs, a llevant de l'esmentat Baluard, tancant la cortina de muralla que avui interrompria l'àmplia avinguda d'Antoni Maura i s'Hort del Rei.

Amb tot, el desenvolupament del port fins a mitjan segle XIX va ser extraordinàriament lent; descomptant Portopí i prenent la línia NS que passa pel morro del dic com a límit, el primitiu port del segle XIV es va mantenir igual fins al final del segle XVIII, amb una superfície d'aigua d'uns 59.200 m^2 i una de terra d'uns 6.400 m^2 –pràcticament un dic moll de 20 metres d'amplària– totalitzant l'àmbit portuari 65.600 m^2; aquesta superfície creix amb les ampliacions del principi del segle XIX i passa a ésser d'uns 105.000 m^2 de mirall d'aigua i uns 19.600 m^2 entre dic moll i incipients esplanades, amb una total de superfície portuària de 124.600 m^2.

185. Vicissituds a les noves obres empreses a Palma

Les obres de millora al·ludides es duen a terme amb les vicissituds explicades per Joan Frontera i que, per ser les primeres modernes de les quals es té notícia, es detallaran segons segueix. Per tal d'evitar els innombrables perjudicis gairebé cada any soferts pel comerç de l'illa com a conseqüència de les avaries causades pels temporals a falta del convenient abric dels vaixells, es va sol·licitar del Govern el permís per prolongar el moll, i es va obtenir per RO de 2 de novembre de 1809 amb



La Portella de Palma. Litografia de Pere Penya cap al 1849 amb la nova porta del moll i els banys. (PB).

La Llotja cap a 1840, segons Melcior Umbert. A l'esquerra, el Quarter de milicians o provincials o de la Llotja, la demolició del qual el 1879, després de la de la muralla, per la Junta d'Obres del Port, fou una de les seves primeres obres. Les teulades es varen llevar el març de 1879. (PB)

l'aprovació del pla que, per prolongar-lo 520 vares castellanes, va redactar a petició del Consolat José de Cáceres, alferes de fragata, que va ser nomenat director de les obres que varen començar el següent any de 1810. Per donar major activitat i ordre a l'empresa, es va nomenar una Comissió especial que n'entengués la part econòmica, composta pel si de la Junta de Govern del Consolat.

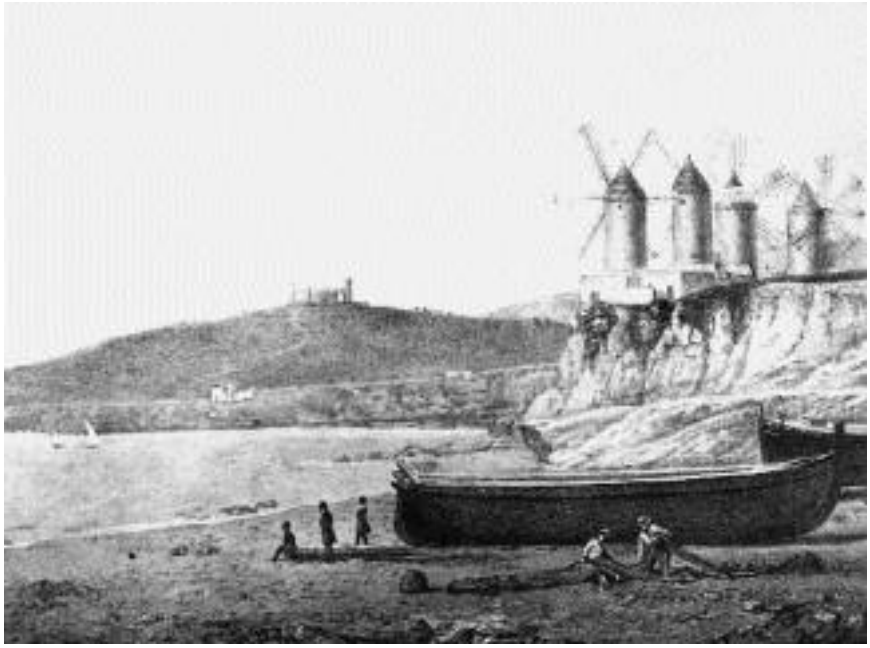
Es varen explotar dues pedreres, una situada entre el fort de Sant Carles i la torre del far de Portopí i l'altra immediata a la torre de Paraires, i la pedra es transportava en carretes de quatre rodes, sobre un taulat disposat en dos vaixells units. L'any 1812 es varen abandonar per la mala qualitat i l'excessiu cost les dues citades pedreres i se n'obrí una altra de nova a la vora del mar, al costat de les tàpies de la Quarantena, en el punt on es

trobava la torre de la Pólvora, demolida i reedificada a compte del Consolat contigu, al torrent del Mal Pas. A partir de 1813 segueixen les obres amb menys intensitat i freqüents suspensions per escassetat de fons, fins a l'any 1817. La llargada del moll prolongat va ser únicament de 253 vares castellanes, l'amplària de l'andana era de 20 vares i un altre tant la de l'escullera, i quedaven separades ambdues zones per un mur de carreus. El calat que hi havia al començament de la prolongació era de 16 peus de Burgos, i de 26 en el punt on rematava l'escullera. Hi varen treballar una mitjana de vuitanta obrers i vint-i-cinc presidiaris. El 1829 el Consolat és substituït per la Reial Junta de Comerç de Mallorca.

El 1831, Simó Ferrer, enginyer hidràulic encarregat de les obres del port de Barcelona, va passar a Palma, per disposició superior i a proposta

Any	*Vaixell*	*Companyia*	*Línies*
1837	*El Mallorquín*	José Estades Homar	Palma-Barcelona
1850	*Barcelonés*	Pablo Sorá y otros	Palma-Barcelona
1852	*El Mallorquín*	Miguel Estade y otros	Palma-Eivissa
1852	*Barcelonés*	Miguel Estade y otros	Palma-Eivissa
1856	*Rey Jaime I*	Empresa Mallorquina de Vapores	Palma-Barcelona
1857	*Rey Jaime II*	Empresa Mallorquina de Vapores	Palma-Eivissa-València
1860	*Menorca*	Sociedad del Vapor Mahonés	Maó-Barcelona
1861	*Mahonés*	Sociedad del Vapor Mahonés	Maó-Palma
1861	*Mallorca*	Empresa Mallorquina de Vapores	Palma-Barcelona
1861	*Mallorca*	Empresa Mallorquina de Vapores	Palma-Eivissa-València
1861	*Mallorca*	Empresa Mallorquina de Vapores	Palma-València
1864	*Mahonés*	Sociedad del Vapor Mahonés	Maó-Alcúdia-Barcelona
1870	*Unión*	Empresa Marítima a Vapor	Palma-Barcelona-Marsella
1871	*Lulio*	Empresa Marítima a Vapor	Palma-Barcelona-Marsella
1873	*Mallorca*	Empresa Mallorquina de Vapores	Palma-Eivissa-Alacant
1877	*Punto de Mahón*	Sociedad Mahonesa de Vapores	Maó-Barcelona
1880	*Bellver*	Empresa Marítima a Vapor	Amb ports de l'extranger
1880	*María*	Empresa Marítima a Vapor	Cabotatge nacional
1881	*Palma*	La Isleña, Empresa Marítima a Vapor	Palma-Barcelona
1882	*Santueri*	Planas y Cia (particulares de Felanitx)	Portocolom-Seta
1887	*Cataluña*	Harinera Balear	Palma-Seta
1887	*Nyni*	Juan Wallis	Eivissa-Sóller-Barcelona
1887	*Nyni*	Wallis y Cia	Eivissa-Barcelona-Sóller
1888	*Cabrera*	Jacinto Feliu	Palma-Cabrera
1889	*Isleño*	Isleña, Empresa Mallorquina de Vapores	Palma-Cabrera-Islas Baleares
1889	*Ciudadela*	Juan Wallis	Ciutadella-Sóller-Barcelona
1889	*Ciudad de Ciudadela*	Compañía de Navegación de Ciudadela	Ciutadella-Pollença-Barcelona Sóller-Barcelona
1892	*León de Oro*	Compañía de Navegación de Sóller	Barcelona-Sóller-Ciutadella-Seta
1892	*Menorquín*	La Menorquina, Sociedad de Navegación	Maó-Barcelona
1893	*Ciudad de Mahón*	La Menorquina, Sociedad de Navegación	Maó-Alcúdia-Barcelona
1893	*Comercio*	La Menorquina, Sociedad de Navegación	Maó-Alcúdia-Barcelona-Palma
1894	*Isleño*	Isleña Marítima de Vapores	Sóller-Barcelona
1895	*León de Oro*	Copropietario del Vapor León de Oro	Sóller-Barcelona-Seta
1895	*Nuevo Mahonés* i altres	La Marítima. Compañía Mahonera de Vapores	Maó-Ciutadella-Alcúdia-Barcelona Maó-Palma
1898	*Palma*	Unión Comercial, Compañía de Navegación a Vapor	Palma-Barcelona
1900	*Balear*	Harinera Mallorquina	Palma-Eivissa-Alacant
1902	*Isla de Menorca*	La Marítima	Maó-Barcelona
1902	*Nuevo Mahonés*	Compañía Mahonesa de Vapores	Maó-Palma
1902	*Menorquín*	Compañía Mahonesa de Vapores	Maó-Ciutadella-Alcúdia-Barcelona
1903	*Villa de Sóller*	Marítima Sollerense	Sóller-Barcelona-Seta
1904	*Miramar*	Isleña Marítima	Palma-Barcelona
1910	*Mallorca*	Isleña Marítima	Palma-Marsella-Alger
1910	*Ciudad de Palma*	Isleña Marítima	Palma-Cabrera
1910	*Jaime II*	Isleña Marítima	Palma-Barcelona
1911	*Mahón* i altres	La Marítima. Compañía Mahonesa de Vapores	Maó-Barcelona Maó-Alcúdia-Barcelona Maó-Palma Ciutadella-Alcúdia Ciutadella-Palma
1923	*María Mercedes*	La Menorquina, Sociedad de Navegación	Maó-Barcelona

Primers vaixells i companyies que feren serveis regulars de passatge als ports balears. (DS)



Vista del Jonquet cap al 1840, segons Francesc Montaner, amb platja i activitat de pescadors. La ribera de Son Ardamans sense gairebé construccions. La mar al peu del penya-segat. (PB)

de la Reial Junta de Comerç de Mallorca, per reconèixer i examinar les obres executades. L'esmentat enginyer va proposar la construcció d'un contramoll, que per aprofitar les obres practicades es donàs més latitud al moll pel costat oest des de l'arrencada fins al martell, on podrien construir-se diversos magatzems, i que des d'aquell punt s'elevàs el mur de sosteniment i al final d'aquest es construís la bateria i, damunt aquesta, la llanterna.

Acceptades pel Govern les reformes proposades, s'encarrega de les obres l'enginyer José Jiménez, ja que Simó Ferrer tenia ocupacions peremptòries a Barcelona, i aquell cessà el 1838, en què de nou se'n va encarregar Simó Ferrer, a causa de queixes produïdes per la Reial Junta de Comerç de Mallorca; s'emprenen primerament les obres del contramoll, per evitar la disminució del fons del port a conseqüència dels arrossegaments de la Riera, i seguidament l'empedrat del martell (consigna) i el dragatge del port. Les obres es duien a terme amb gran lentitud i se suspenien sovint, principalment als mesos de novembre a febrer, a fi de donar temps a l'arrencada de pedra del lloc dit la Quarantena, després Pedrera per aquesta causa, cedit pel Reial Patrimoni per a l'execució de les esmentades obres el 1825.

El 1843 la Junta Suprema de Salvació va suprimir totes les feines permanents referents a la direcció i execució de les obres del port, i disposà que correguessin a càrrec de la Reial Junta de Comerç de Mallorca, sota la vigilància i la inspecció de la Diputació Provincial; però Simó Ferrer es va dirigir a la Direcció General de Camins, Canals i Ports, fent història de les obres durant el temps de l'execució sota la direcció i l'administració de l'esmentada Junta, denunciant i comprovant manifests errors en la construcció i perjudicis en el cost, per això el ministre de la Governació va deixar sense efecte el disposat per la Junta Suprema de Salvació, i va ordenar que continuàs Simó Ferrer en la direcció de les obres. Varen seguir aquestes, així com el dragatge, amb extremada lentitud, a conseqüència dels exigus fons disponibles, cosa que va obligar sovint a la paralització total, i quedà acabat el 1845 l'empedrat de les voreres i el de la zona de càrrega i descàrrega dels vaixells.

En cessar del càrrec el ja capità de navili Simó Ferrer, el port es reduïa

a una dàrsena, formada per l'antic moll i martell, platja de la Llotja i contramoll i a més un dic de 253 vares de llargada, prolongació del moll tractat anteriorment, acabat en una placeta on no s'havia començat encara a falta d'assentament de l'escullera la construcció de la bateria projectada.

El 1846 es va encarregar de la direcció de les obres l'enginyer Antonio Ariete, qui va desenvolupar el projecte del seu antecessor, principalment amb l'execució de les obres de dragatge en fang, procedent de les crescudes de la Riera, desllast d'embarcacions i immundícies de les clavegueres que aleshores desembocaven a la platja de la Llotja, i les de construcció sobre un altre anterior del nou edifici per a Capitania del Port i Sanitat Marítima al martell on estava situada l'antiga bateria (martell de la Consigna). Al Moll Nou es va instal·lar la primera grua o pescant, de caràcter fix, amb què va comptar el port, ja el 1820.

186. Les primeres companyies i els primers vaixells i línies regulars que serviren a les Balears. Naviliers

Els primers vaixells més representatius que serviren en línies regulars fins al principi del segle XX a Mallorca varen ser els que es detallen en el quadre adjunt:

La nova porta del moll de Llorenç Abrines segons Melcior Umbert en làmina de 1840. Construïda el 1835, l'enderrocà la Junta d'Obres del Port amb una part del Baluard del Moll el 1873. (PB).

A partir de la segona meitat del segle XIX proliferen fins a la fi de segle un gran nombre de naviliers individuals amb diversos tipus de vaixells, molts dels quals foren construïts a les Balears: cal esmentar a Mallorca el marquès de Bellpuig i Martí Mayol; Mateu i Josep Ferragut; Rosich i Frau; Bartomeu Pieres (Tomeu des Xabec); Miró-Granada; Rafael Pomar; Antoni Cànaves; Baltasar Cortès (es Cigarro); Morey i Sacarès; Pere Moyà; Fortesa Tarongí; Tarongí i Fortesa; Andreu Barceló; Fuster i Fortesa; Mulet i Alemany; Bosch i Ferrer; Manuel Salas, amb el primer buc mallor-

quí destinat al transport de petroli el 1870; Humbert i Fills; Bernat Aguiló; Alzamora i Ginard; Jaume Guiscafrè; a Menorca, Goñalons i Cia; a Eivissa, Wallis i Cia; Abel Matutes; Joan Marí; Josep Roig; Josep i Vicenç

Port de Palma cap al 1842 segons dibuix de Parcerisa; es troba ja construït el Moll Nou amb la torreta de la llanterna; hi ha ja navegació de vapor i no s'hi veu cap obra al Contramoll. (IB)

Torres; Josep Viñas; Josep Pineda; Josep Costa; Josep Juan; Josep Prats; Antoni Marí i Manuel Verdera.

Amb independència de la navegació d'ultramar, fou important el comerç de carbó amb Cardiff i la navegació mediterrània amb els ports espanyols i els de Marsella, Seta, Niça, Càller, Alger i Tunis. Els tipus de vaixells foren corbetes, fragates, bergantins, xabecs, tartanes, pollacres, goletes, pollacres-barques, pollacres-goletes, bric barques, pailebots, bergantins-goletes, balandres i quetxs.

187. Obertura de nova porta del moll de Palma

El 1835 Llorenç Abrines fa l'obertura d'una nova porta del moll de dos vans a llevant del Baluard del Moll per substituir la medieval modificada amb portal manierista d'Antoni Saura de 1620, que va ser tapiada;

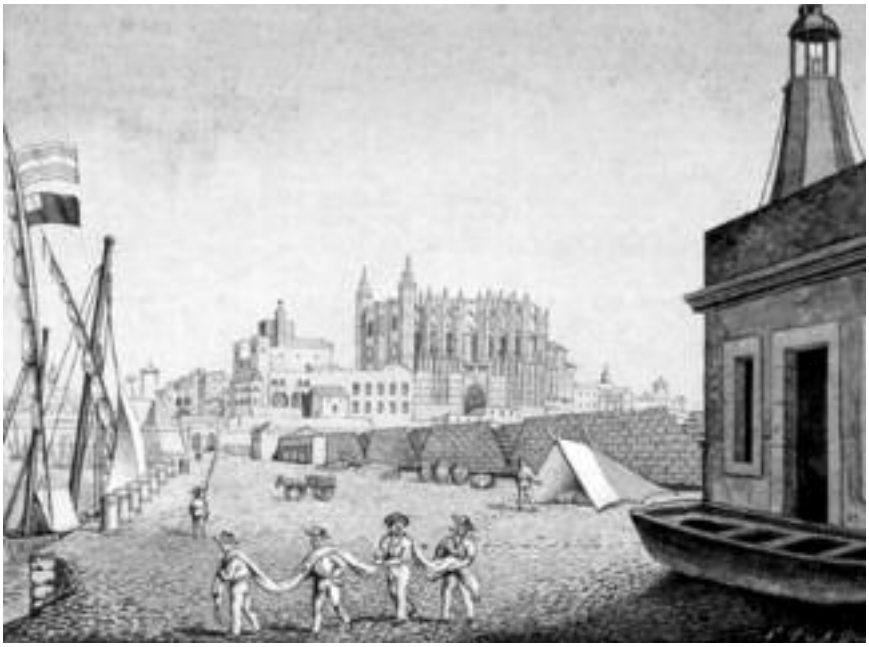
Port de Sóller cap al 1842, segons dibuix de Parcerisa; el dic moll es començà al final del segle XVIII i correspon a l'actual interior; al fons, a la dreta, el llatzeret acabat el 1819. (IB)

La rada i el far de Portopí cap al 1842 segons dibuix de Parcerisa; la torre amb els merlets coberts i sense edificis adossats; un vaixell de vapor, potser el *Mallorquín*, amb rodes sortint del port; senyals de vigia desplegats. (IB)

aquesta porta es va fer servir durant un temps relativament curt ja que va ser demolida amb la muralla per la Junta d'Obres del Port el 1873, però marca la disposició dels aleshores vials generals del port al plànol format per a l'estudi de la zona de servei aixecat per Emili Pou el 1873, el primer on apareix la distribució detallada dels espais del moll, amb un cúmul d'anàrquiques construccions.

188. Primers serveis específics d'Obres Públiques

El segle XIX veu néixer a Espanya els serveis d'Obres Públiques amb el sistema configurat fins a l'Estat de les autonomies de 1978. Aquests serveis, dins de l'Administració civil, responen a principis més o menys inspirats a l'origen en els de l'Administració francesa molt en boga, en desaparèixer amb el segle XVIII els darrers sistemes absolutistes



Moll Nou de Palma el 1846, segons dibuix de Pere d'Alcàntara Penya.(AM)

que varen mantenir sempre en Obres Públiques certa mescla de la jurisdicció civil i militar, supeditada la primera a la segona, així com una plural distribució de funcions entre ajuntaments, col·legis o gremis i intendències.

189. Creació del Cos d'Enginyers de Camins Canals i Ports

A això va contribuir, sens dubte, l'estructuració del Cos d'Enginyers de Camins, Canals i Ports, el qual, si bé va tenir l'origen primitiu –en crear-se per RO de 12 de juliol de 1799– en l'execució i la conservació de la xarxa viària nacional establerta en temps de Carles III, té ja al seu càrrec les obres públiques en general en el començament del segle XIX amb una escola fundada per RO de 26 de juliol de 1803, amb un definitiu reconeixement per RO de 30 d'abril de 1835 i amb un Reglament aprovat el 17 d'abril de 1836. Originàriament aquests facultatius es varen encarregar dels camins i els canals, però ja el 1835 se'ls assigna el projecte i la construcció de ports encara que fins a 1851 no tingueren la completa efectivitat d'aquest encàrrec.

190. Cossos especials de l'Administració de l'Estat

L'Administració de l'Estat, implantada després del regnat de Ferran VII amb liberals progressistes i moderats, crea els cossos especials de funcionaris entre els quals s'inclou des del primer moment el d'enginyers de Camins, Canals i Ports amb gran rellevància a l'Administració d'Obres Públiques al llarg del segle XIX i gran part del XX; en els esmentats cossos es produeix la selecció directa de l'Administració d'aquells funcionaris facultatius amb destinació als serveis i dependències, i es produeix una certa casta d'unió hipostàtica entre el cos especial i l'Administració pròpiament dita, que en ocasions es confonen d'una manera absoluta. Cada cos és, doncs, *malgré lui*, un instrument de centralització administrativa utilitzat pels governs liberals per implantar una administració uniforme a tot l'Estat; per això, a partir de l'organització per Javier de Burgos de les províncies el 1833 desapareixen paulatinament totes les organitzacions sectorials anteriors.

191. Dependència dels enginyers de Camins dels caps polítics

Dins del primer Ministeri de Foment i després de Governació, aleshores el competent, establert per RO de 22 de novembre de 1836 i sota la dependència dels caps polítics, els enginyers de Camins varen encarregar-se al mateix temps del plantejament i la construcció, la reparació i la policia de les obres públiques, i s'arribaren a organitzar els serveis per districtes, encara que no amb caràcter provincial. No clar encara el concepte d'obres públiques d'interès general i d'interès local actua als ports tant l'Estat com el municipi, excepte pel que fa a la Hisenda, al Comerç i a la Matrícula Marítima, jurisdiccions que es reserva íntegrament l'Estat.

192. Estructuració dels Serveis d'Obres Públiques

La primera estructuració parcial dels Serveis d'Obres Públiques es troba en la creació del Ministeri de Foment General del Regne el 5 de novembre de 1832; en aquesta primera etapa, no va incloure els ports, continuant aquests subjectes a les Ordenances Generals de l'Armada; la durada d'aquest Ministeri va ser breu, ja que les obres públiques passen al Ministeri de l'Interior amb la Llei de pressuposts de 26 de maig de 1835 i d'aquest darrer al Ministeri de la Governació; l'esmentada Llei de pressuposts de 1835 assenyala, tanmateix, un canvi de criteri al Govern, perquè ja atribueix a aquest les obres de ports i fars i la seva conservació, que s'assignen a la Direcció General de Camins; anteriorment els enginyers d'aquesta Direcció General només s'ocupaven dels camins i dels canals, per la qual cosa, a partir d'aquest moment, se'n va completar la titulació amb la de Ports i encara de Fars, més tard.

193. Atenció prestada pel Govern als ports

L'atenció merescuda fins llavors del Govern als ports s'havia limitat a punts de vista només militars, comercials o fiscals, per exemple l'habilitació del port d'Andratx per al tràfic de cabotatge el 1841; la millora o la conservació de les obres i els serveis era promoguda i executada encara pels ajuntaments o entitats locals. L'Estat encara no havia creat els serveis idonis.

194. Activitat al port de Maó

El port de Maó acusa aviat, com a port principal de l'illa de Menorca, el desenvolupament industrial i mercantil general a Europa durant el segle XIX. Després de la decadència produïda per la vertical caiguda del comerç de grans, es manté un moviment de vaixells gairebé constant durant mig segle, tres-cents quaranta-un vaixells el 1841 i tres-cents quaranta-cinc el 1884, i s'introdueix la màquina de vapor. El 1854 hi ha ja línia de vapors amb itinerari Barcelona-Alcúdia-Maó i Maó-Palma, així com un varador de la Sociedad Mahonesa de Vapores. L'any següent s'estableix una escola oficial de nàutica.

195. Organització de l'abalisament marítim i dels seus serveis

Al llarg del primer terç del segle XIX els països europeus més avançats estableixen d'una manera definitiva els serveis d'enllumenat de costes; Espanya s'incorpora un poc tardanament amb el Plan general para el alumbrado marítimo de las costas i puertos de España e islas adyacentes (sic), aprovat per RD de 13 de setembre de 1847, i amb el Plan General para el balizamiento de las costas y puertos de España e Islas Adyacentes (sic), aprovat per RO de 30 de juny de 1858. Segons el pla de fars, en corresponien vint-i-un a les Balears dels cent vint-i-sis prevists (sense les Canàries), cosa que representava un desset per cent, dels quals només tres es trobaven abans establerts: Portopí, fanal del port de Palma i Punta Grossa a Sóller, d'un total de vint d'admesos a tot Espanya, que representava un quinze per cent. Al poc temps se n'incorporen tres més: la Creu de Sóller i Portocolom a Mallorca i d'en Pou en el freu d'Eivissa-Formentera. Quant a abalisament, d'un total de tres-centes seixanta-dues balises planificades només sis corresponien a les Balears. El servei va ser incorporat als Districtes o Direccions d'Obres Públiques, on va seguir fins al D. de 28 de juny de 1957, en què es va traspassar a les Balears als serveis de ports: Grup de Ports de Balears i Junta d'Obres i Serveis del Port de Palma per passar en virtut de l'OM de 30 de juny de 1968 a la Demarcació de Costes de les Balears, en què romanen –amb el suport del Grup de Ports de Balears fins a 1974– fins a desplegar els efectes la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant de 24 de novembre de 1992, en virtut d'això s'integren els fars i les balises, com un servei més, a l'Autoritat Portuària de Balears, i s'extingeix el cos de tècnics mecànics de senyals marítims, que, amb el nom de torrers de fars, havia estat creat el segle XIX.

II
SEGONA ÈPOCA

Primitives òptiques de perfil Fresnel giratòries utilitzades als fars del Pla de 1847. (CC)

Capçalera i segell utilitzats en els primers escrits i projectes d'Obres Públiques després de 1847. (AP)

II.1. DES DEL COMENÇAMENT DEL FUNCIONAMENT DELS SERVEIS D'OBRES PÚBLIQUES DE L'ESTAT FINS A 1929 (IMPLANTACIÓ TOTAL DE L'ADMINISTRACIÓ INSTITUCIONAL)

Segle XIX

196. Avenç a les Balears del funcionament dels Serveis d'Obres Públiques de l'Estat

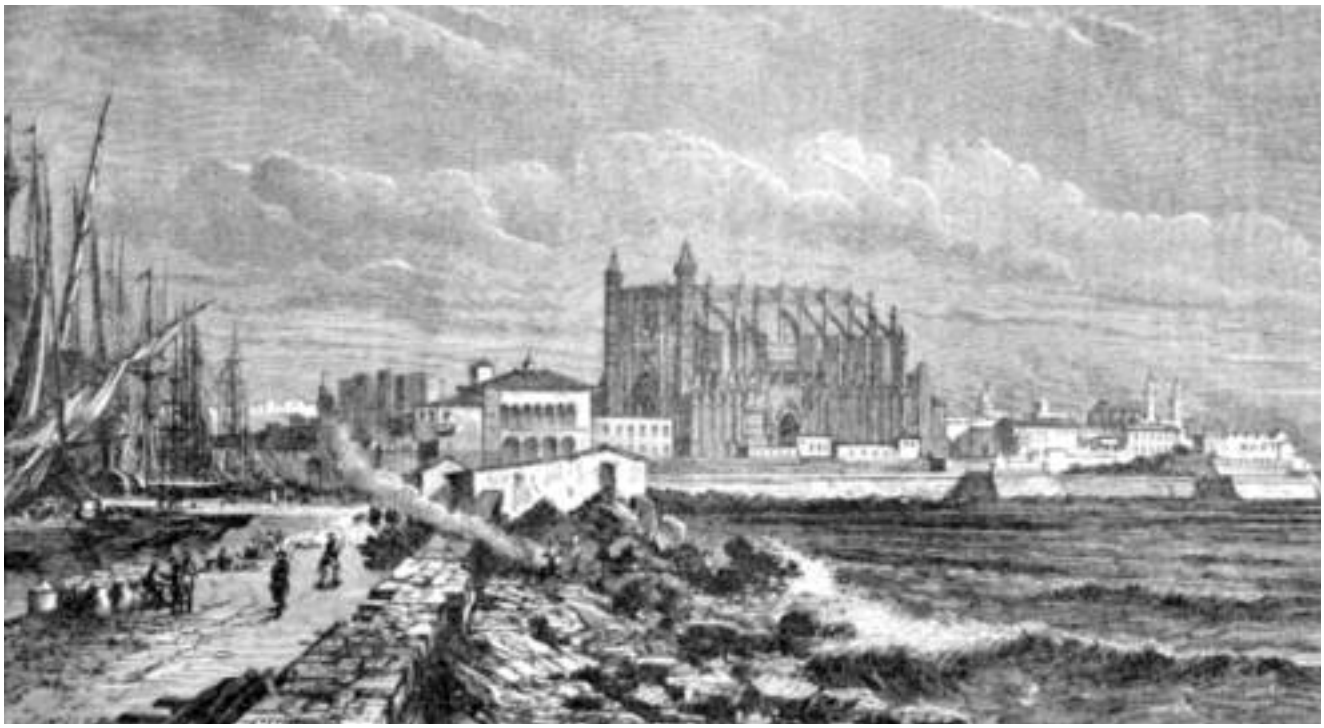
Fins al RD de 28 de gener de 1847 no hi ha virtualment serveis de l'Estat privatius d'Obres Públiques; pel que fa a ports és necessari encara la promulgació del RD de 17 de desembre de 1851.

Antoni López i Montalvo, primer enginyer del Cos de Camins, Canals i Ports que va actuar pròpiament a les Balears, es va desplaçar, destinat per RO de 4 de juny de 1846, a Palma per fer-se càrrec de les obres del port dirigides el 1846 per Antonio Ariete conforme encara amb les citades reials ordres del segle anterior; una vegada a Palma es va fent càrrec l'esmentat enginyer dels serveis d'Obres Públiques amb un avenç sobre el règim general que, en ports, arriba a superar els cinc anys, i s'ocupa de les seves obres des de 1847.

197. Organització dels districtes d'Obres Públiques i dependència dels ports

Per RD d'1 de juliol de 1847 s'organitza a Espanya el servei perifèric de les Obres Públiques en tretze districtes i per RO de 28 de desembre de 1847 i 16 d'agost de 1848 es dicten disposicions específiques per al seu

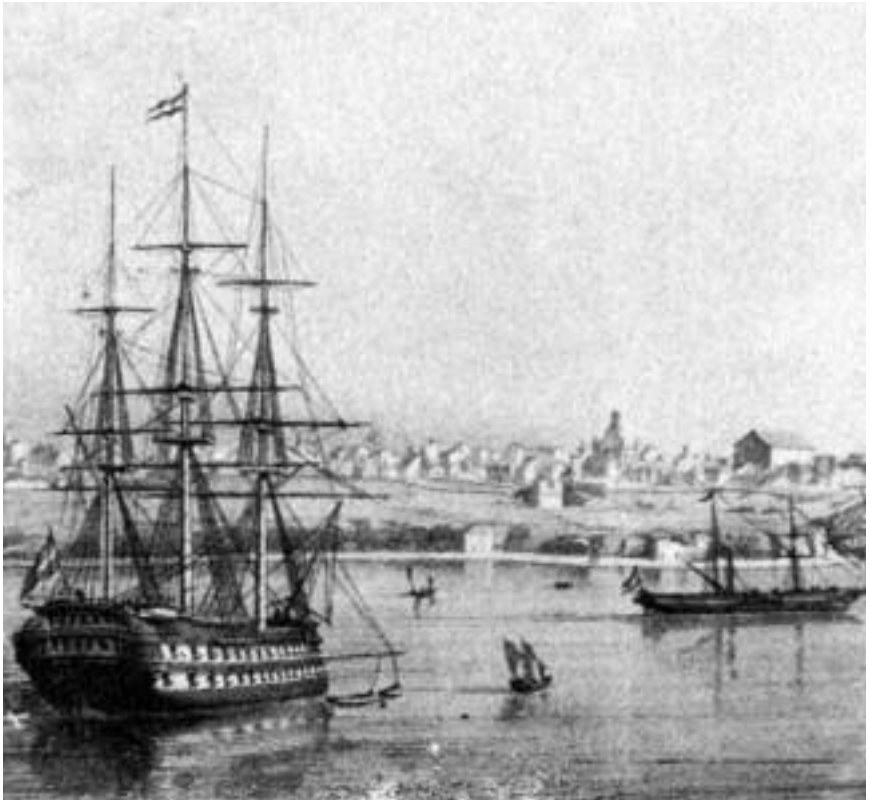
El moll nou el 1848, segons dibuix de Lancelot, amb l'inicial espigó de la Consigna on s'observa ancorat un vaixell de vapor amb les cobertes de les dues rodes. (IB)



Primer projecte del Ministeri de Foment d'ampliació del port de Palma redactat per Antoni López el 1847-1851. No aprovat. (AP)

funcionament. Per RD de 28 de setembre de 1853 s'augmenta a devuit el nombre de districtes, un dels quals correspon a les Balears. En entrar en vigor l'esmentada legislació, els ports depenien quant a economia-administració i comerç de la Reial Junta de Comerç de Mallorca –desapareguda el 1860 i substituïda per la Junta Provincial d'Agricultura, Indústria i Comerç–, sota la dependència del governador civil.

Preocupació constant dels primers directors generals d'Obres Públiques va ser l'ordenació legal del sector portuari i així es produeix ja un RD de 14 de novembre de 1849 que introdueix legislació nova de ports; malgrat els repetits intents de promulgar una llei de ports no s'atén aquesta necessitat durant els primers anys, cosa que s'aprecia en els laments continguts en els preàmbuls de les primeres disposicions i és necessari recórrer, per ini-



El port de Maó a la primera meitat del segle XIX, amb bona part de les andanes encara no edificades. (IB)

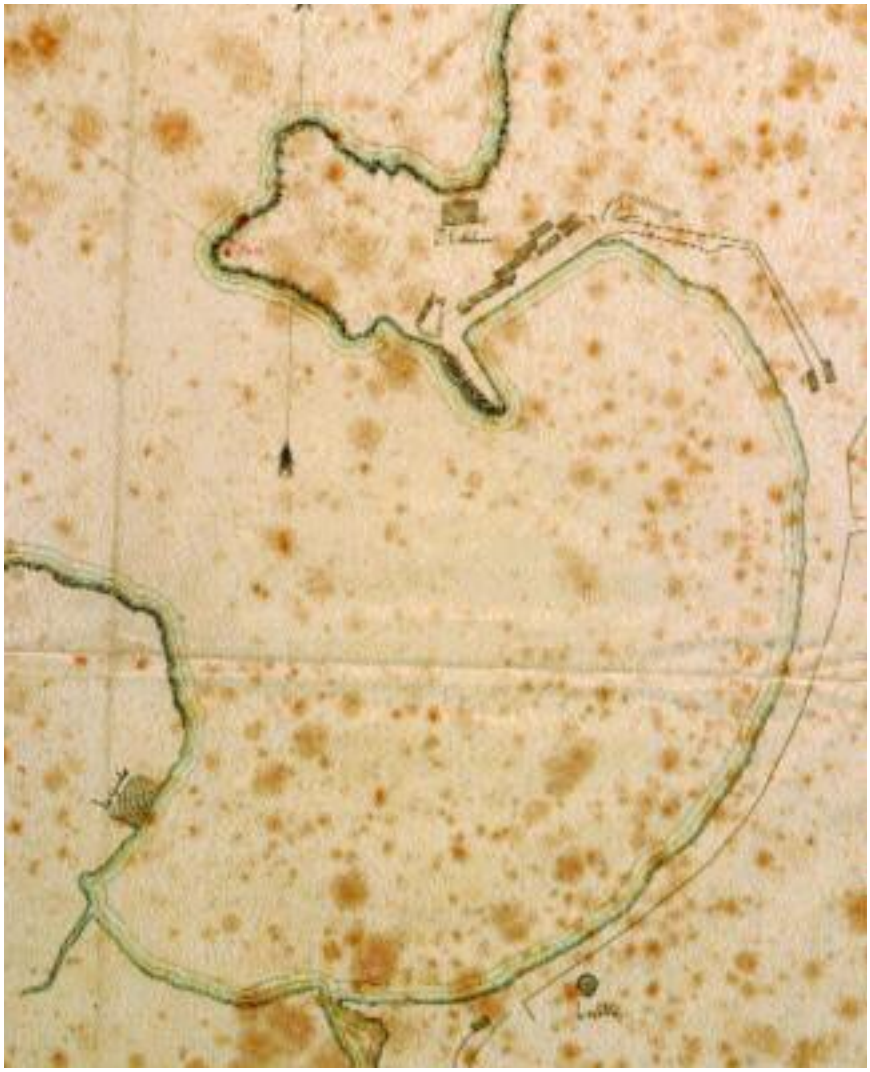
El port de Pollença amb les sondes que hi havia cap al 1850 i explicació sobre la qualitat del fons. No recull cap obra portuària. (MN)

ciar una ordenació del sector, al RD de 17 de desembre de 1851, que amb el seu Reglament de 30 de gener de 1852 estableix els primers conceptes legals en matèria portuària i defineix les classificacions dels ports.

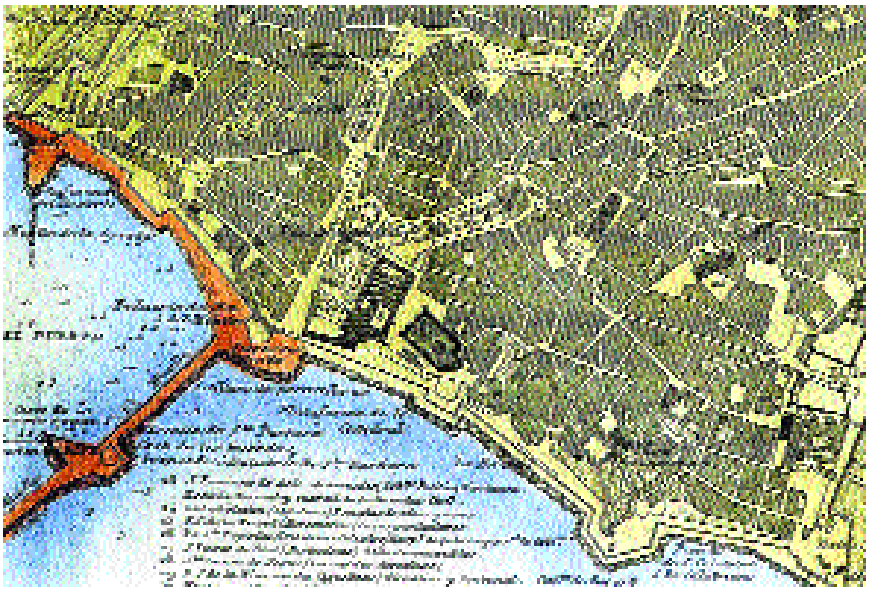
Si es comparen alguns quadres estadístics referents als primers anys d'actuació de la nova administració i els actualment produïts per Ports de l'Estat, pot observar-se com els ports de les Balears, i en especial el de Palma, varen ocupar posicions intermèdies, però rellevants, en el número d'ordre d'una classificació dels de l'Estat per qualsevol dels conceptes en què aquesta es produís; la posició relativa ha descendit en l'actualitat.

198. Creació de la Direcció General d'Obres Públiques. Denominacions del Ministeri

Paral·lelament, l'Administració es reorganitzava i donava especial personalitat a les Obres Públiques. Per RD de 28 de gener de 1847, i recollint atribucions pròpies llavors dels Ministeris de Governació i de Marina, es crea el Ministeri de Comerç, Instrucció i Obres Públiques, amb una Direcció General d'aquesta darrera denominació. De llavors ençà les obres públiques mereixen ja especial atenció a l'Administració civil, encara que



Port de Sóller amb el primitiu dic i llatzeret c. 1850, segons recull el plànol del projecte del far de la Creu. (AP)



Plànol de 1852 de Francisco Coello amb al·lusions a serveis del port de Palma i al contramoll i esplanades sensiblement ampliades en relació amb el de 1831 de Muntaner. Forma part de la Col·lecció publicada por Pascual Madoz. (CP)

el Ministeri canvia diverses vegades d'organització i de nom: Foment per RD de 20 d'octubre de 1851; el RD de 7 de maig de 1886 que va canviar el nom no va tenir efectivitat; Agricultura, Indústria, Comerç i Obres Públiques per RD de 18 d'abril de 1900; una altra vegada Foment per RD de 6 d'octubre de 1905; Obres Públiques el 15 de desembre de 1931; Obres Públiques i Comunicacions el 19 de setembre de 1935; novament Obres Públiques el 19 de febrer de 1936; en organitzar-se a la Zona Nacional, durant la guerra civil, l'Administració central, és creat per Llei de 30 de gener de 1938 el Ministeri d'Obres Públiques; Obres Públiques i Urbanisme per RD de 4 de juny de 1977; Obres Públiques i Transports per RD de 12 de març de 1991; Obres Públiques, Transports i Medi Ambient per RD de 13 de juliol i 1993 i, finalment, novament Foment per RD de 5 de maig de 1996. En transferir-se els ports no comercials a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears el 1985 s'integren primerament a la Conselleria de Obres Públiques per passar darrerament a la de Medi Ambient.

Les obres públiques d'interès general que en èpoques anteriors eren fragmentàriament i inorgànicament construïdes o ateses per diversos estaments o centres de caràcter civil o militar: gremis, Col·legi de la Mercaderia, universitats generals (espècie de diputacions), exèrcit, armada, consolat, ajuntaments, etc. són progressivament integrats des de 1851 en els incipients Serveis d'Obres Públiques, al principi únics per a totes les obres, fins i tot ports.

Emili Pou Bonet, destacat autor de projectes i obres dels ports de Palma i d'Eivissa i de fars (promoció de 1854). (AY)

199. Ports d'«interès general», de «refugi» i d'«interès local»

L'assumpció per l'Estat de la construcció i la conservació dels ports va implicar l'aplicació dels conceptes vigents per a totes les obres públiques d'obres d'interès general i obres d'interès local. Amb alguns matisos es definia com a port d'interès general aquell el tràfic del qual interessava diverses províncies i tenia connexió amb els centres de producció del país; de refugi aquell que, encara en absència de tràfic prestava abric als vaixells i embarcacions en ocasió de la presentació de temporals, i la resta de ports quedava, per exclusió, classificat com a d'interès local, és a dir, que només

interessava les ciutats o províncies respectives; aquestes classificacions es varen mantenir al llarg del temps fins avui dia, amb alguns matisos, i varen arribar a tenir reserva de Llei. La circumstància bàsica de ser l'Estat que es feia càrrec de la construcció de les obres als ports d'interès general i de refugi va donar lloc a múltiples pressions polítiques per incloure diversos ports entre els d'interès general, de vegades amb distorsió bàsica del seu concepte. Al llarg del temps es van produint criteris més o menys restrictius per a la classificació.

El port d'Eivissa el 1853 amb el dic i molls sense construir i tràfic a l'embarcador. (AP)

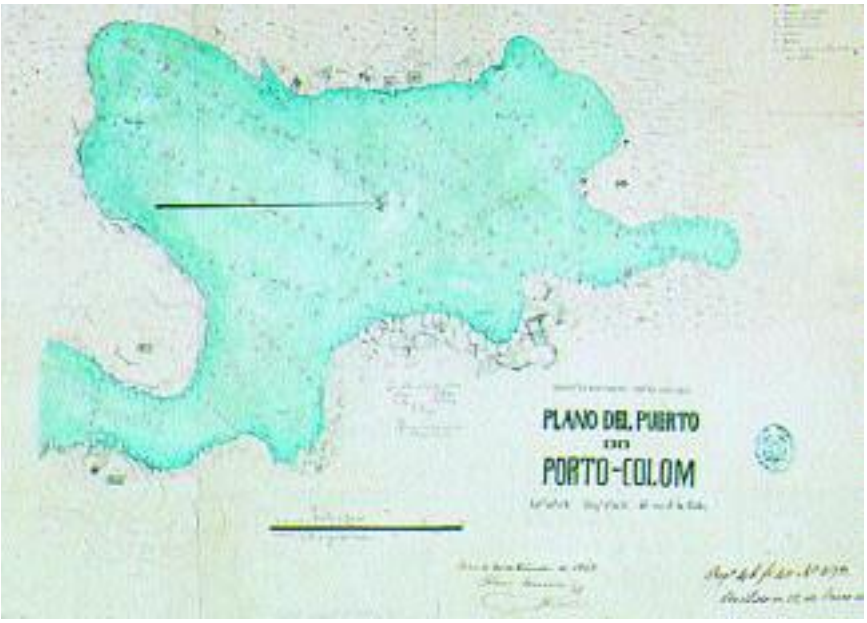
Port de Sóller poc abans de 1859 en què s'encén el far de Cap Gros. Plànol amb sondes i explicació de qualitat del fons. Grafiat el dic interior que data del segle XVIII. Consignat el llatzeret. (MN)

200. Primera gran fita legislativa: atribució de les obres de ports d'interès general al Ministeri de Foment

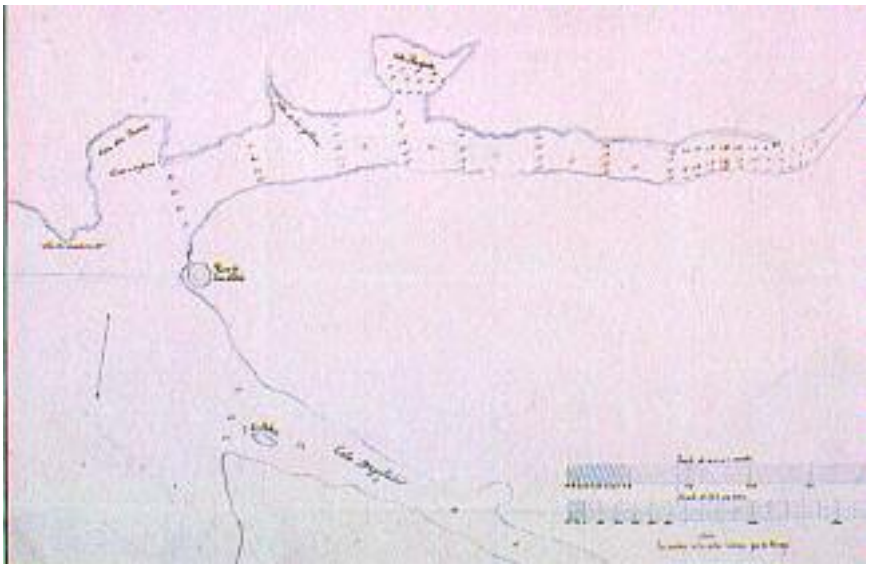
Aquest procés, pel que fa als ports, culmina en l'esmentat RD de 17 de desembre de 1851 de Bravo Murillo, en el qual s'estableix taxativament que l'administració i el servei dels ports, així com la conservació i les obres, pertanyen al Govern i són a càrrec del Ministeri de Foment. El Reglament de 30 de gener de 1852 estableix el primer ordenament jurídic concret,

perfeccionat per disposicions posteriors com la RO de 19 de setembre de 1852, que regula les relacions dels enginyers civils amb els militars en els projectes, el RD de 3 de febrer de 1853 que delimita atribucions entre capitans i enginyers de ports i la RO de 24 d'octubre de 1859, en què ja s'aborda el problema de la zona de servei dels ports, que no veu assolida plena solució fins a un segle després.

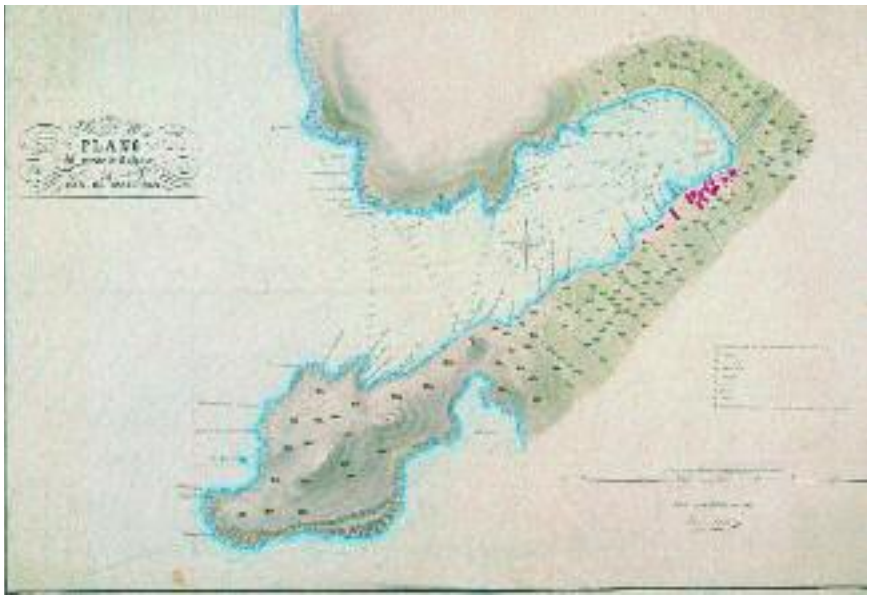
Aquesta atribució a l'Estat dels ports d'interès general és conseqüència de la tradició dels països llatins, en contraposició a la dels nòrdics d'Europa, d'estar subjectes a l'imperi o al regne, i no a la ciutat. Als països del nord d'Europa, i des dels llunyans temps medievals de la Lliga Hanseàtica, els ports es troben íntimament lligats a les ciutats, que no als territoris on estan enclavats, amb un estatus gairebé independent. Els vertaders ports d'interès local són molt escassos a Espanya i, encara que administrativament així puguin titular-se, de fet no n'hi ha cap a les Balears, ja que sempre s'ha trobat la fórmula perquè no sigui l'extingida Diputació o els ajuntaments que es facin càrrec de les despeses de construcció o conservació. Però la potestat del rei –mancat encara de real aparell burocràtic– es va exercir a través d'entitats o autoritats locals.



Plànol de Portocolom de 1859 aixecat per Isidoro Menabich. S'hi veu ja l'existència del moll. Llegenda explicativa de la situació d'alguns edificis i fortificacions. (MN)



Sondes en peus del port de Ciutadella, segons plànol fet el 1860. (MN)

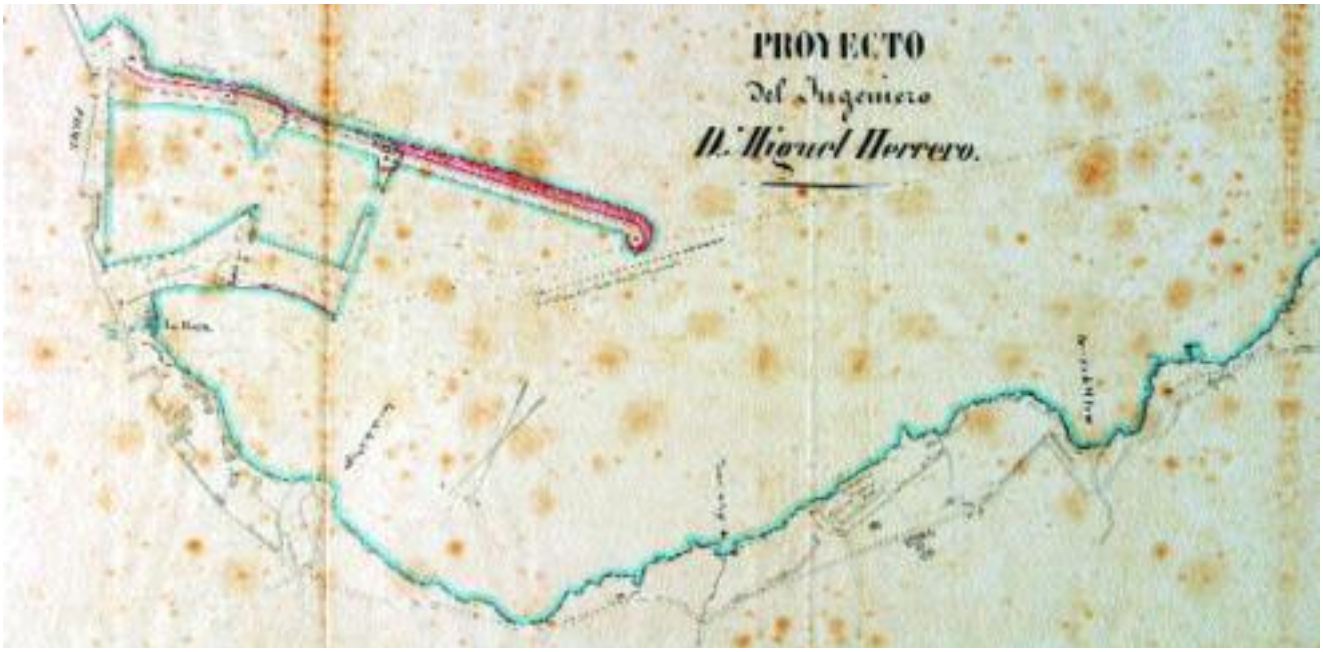


El port d'Andratx el 1860 per Joan Ferrer amb nota sobre sondes i qualitat de fons i llegenda explicativa. Recull el dic interior. L'exterior de punta de la Ballesteria encara no començat. (MN)

201. Primera classificació dels ports

El Reglament de 1852 estableix la primera classificació dels ports espanyols, amb un caràcter summament restrictiu; al mateix temps contempla dues categories de ports d'interès local anomenats de primer i de segon ordre segons poguessin estar interessats en les seves obres, a més de la pròpia localitat, altres municipis o territoris dels voltants i que, conforme a la importància del seu comerç, poguessin o no passar a ésser d'interès general. En aquesta primera classificació només set ports espanyols varen ser declarats d'interès general, entre els quals el de Palma; i sis varen ser classificats de refugi, entre els quals només Maó a les Balears; tots els altres ports quedaven, per exclusió, classificats com a d'interès local de segon ordre; ha de fer-se observar que, subjacent al fons de la classificació a càrrec de qui es feien les obres o la conservació, s'entenia necessari, per reconèixer l'existència d'un port, la presència, amb més o menys modèstia, d'obres

Segon projecte del Ministeri de Foment d'ampliació del port de Palma redactat per Miguel Herrero el 1861. No aprovat. (AP)



artificials.

202. Arbitris i drets o tarifes

El 1851 quan el Govern es fa càrrec formalment dels ports, perduraven amb no poques variants els arbitris, drets o imposts locals percebuts per diversos centres o entitats des d'antic. La tendència originària de l'Administració és la d'eliminar les esmentades percepcions i establir imposts o drets de port de caràcter més general, liquidables per la Duana.

El dret de fanal i llanterna va ser un dels primers a modificar-se, ja que en aprovar-se el Pla general d'enllumenat marítim de 1847 va ser substituït per un impost general sobre cada tona dels vaixells que arribassin als ports, reglamentat per RO de 4 d'agost de 1849 i posteriorment suprimit pel radical DL de 22 de novembre de 1868.

Esquerra. Esplanada del Moll Vell amb les seves ocupacions (Ch. Clifford 1860). (AM)

Dreta. Raval de la Marina d'Eivissa el 1865 amb les estacades dels segles XVIII i XIX. Al port, llaüts viatgers. (FR)

203. Primitives bases de les actuals tarifes per serveis generals

Aquesta darrera disposició, modificada pel D. d'1 de juny de 1869 posa les bases de les més importants tarifes portuàries per serveis generals –és a dir, els prestats amb independència de la voluntat de l'usuari– que han de regir en endavant, ja que regulava el dret corresponent a l'entrada o introducció de vaixells aplicable sobre el tonatge de registre d'una manera totalment similar al de l'actual Tarifa T-1, i l'anomenat impost de descàrrega aplicable sobre mercaderies i passatgers, també anàleg a les vigents tarifes T-2 i T-3. Ja es feia, en aquests preceptes, la distinció entre navegació de cabotatge i d'altura, així com d'arribada forçosa. D'altra banda, conforme a la ideologia liberal radical aleshores imperant, s'abolien els anteriors drets, llevat els especials de quarantena, llatzeret i practicatge, com eren els d'ancoratge, fars, sanitat, càrrega i descàrrega i especials locals.

204. Tarifes per serveis directes o específics

Els drets, pel que varen ser serveis específics –és a dir, els prestats a petició de l'usuari–, no es varen regular llavors com era lògic, ja que els ports es trobaven en incipient desenvolupament, amb escassa intervenció

de l'Administració en l'explotació; això no obstant, es deixava ben clar que no s'abolien els drets per serveis a particulars lliurement demanats i lliurement prestats, cosa que apuntava ja als més tard anomenats serveis específics, establint una tarifa similar a les actuals T-6 a T-9 per a tota classe d'aquests serveis.

205. Situació del port d'Eivissa

El port de Palma amb el moll nou i la nova porta del moll construïda el 1835 i demolida el 1873, i el far provisional il·luminat el març de 1868, que substituïa la llanterna anterior, segons llenç de la col·lecció Mulet. (AM)

En iniciar l'actuació els Serveis d'Obres Públiques, el port d'Eivissa comptava amb molt modestes instal·lacions i el calat era notòriament insuficient, diferint poc del que hi havia en el segle anterior. El 1851 es va formar la dàrsena interior amb el contramoll, a la qual només podien tenir accés vaixells d'escàs port, i era obligat per als altres quedar en l'ancoratge de les illes Grossa, Plana i Botafoc. En implantar-se les línies regulars de passatgers el 1852 amb freqüència setmanal entre Palma i Eivissa, són moltes les ocasions en les quals els vaixells no poden arribar a la dàrsena.

206. Primeres actuacions a Eivissa d'Obres Públiques

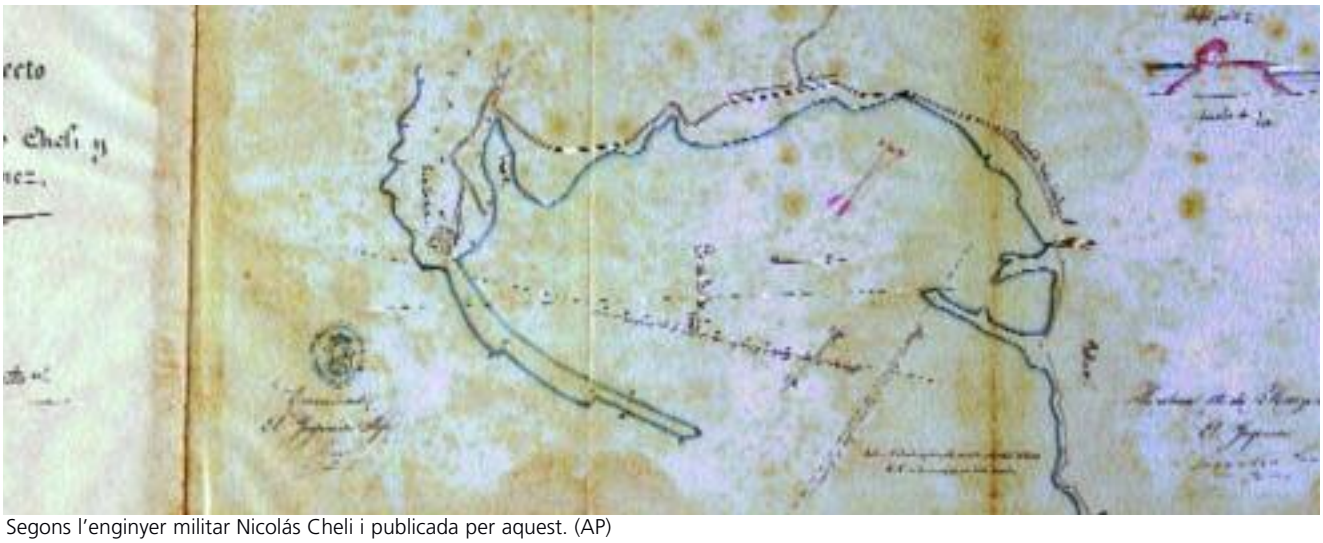
Les primeres actuacions dels Serveis d'Obres Públiques s'encaminen a un doble objectiu, a saber: procedir a una neteja del port, que tenia l'inconvenient d'escassíssims calats, i a la construcció d'unes obres d'abric que permetessin la utilització continuada de les futures instal·lacions portuàries amb els temporals del segon quadrant. Les idees bàsiques es contenen en l'avantprojecte del port redactat el 1863 per Emili Pou, completat i desenvolupat en múltiples accions posteriors, no exemptes en general de nota-

LES PROPOSTES MÉS IMPORTANTS D'AMPLIACIÓ DEL PORT DE PALMA FORMULADES EL 1870

Estat del port després de la primera ampliació amb el Moll Nou, quan es produí la gran controvèrsia sobre la segona ampliació, el 1870. (AP)

Segons una associació de marins i comerciants. (AP)

Segons el marí Antoni Morey coetani dels de Cheli i Pou. (AP)



Segons l'enginyer militar Nicolás Cheli i publicada per aquest. (AP)

Segona, segons l'enginyer militar Nicolás Cheli. (AP)

Segons projecte d'Emili Pou aprovat per RO de 2 de març de 1872. (AP)

bles incidències tècniques; pràcticament no es duen a terme d'una manera completa fins al final de la primera dècada del segle següent. Les principals actuacions s'inicien amb un projecte de netaja del port estudiat per Emili Pou el 1870, ampliat per Antoni Sastre el 1878; abans, el 1874 l'havia estudiat Honorato Manera, justificant la necessitat de l'acció amb estats del comerç del quinquenni de 1869 a 1874.

Esquerra. El porto de Sant Antoni Abat (o de Portmany) entre 1869 i 1891 segons *Die Balearen*, edició de 1897. (DB)

Dreta. Anàrquiques ocupacions de l'esplanada del Moll Vell, amb la peixateria i l'establiment de banys que s'observen en el plànol de Pou per a la zona de servei del Port de Palma (León Bravi, *c.* 1875). (AM)

207. Gestió de les zones portuàries

Els serveis d'Obres Públiques s'ocupen inicialment només de la construcció i la conservació de les infraestructures; la gestió i la policia va passant paulatinament al governador, però durant un període coexisteixen intervencions de diverses autoritats, en especial del capità de port, junta-

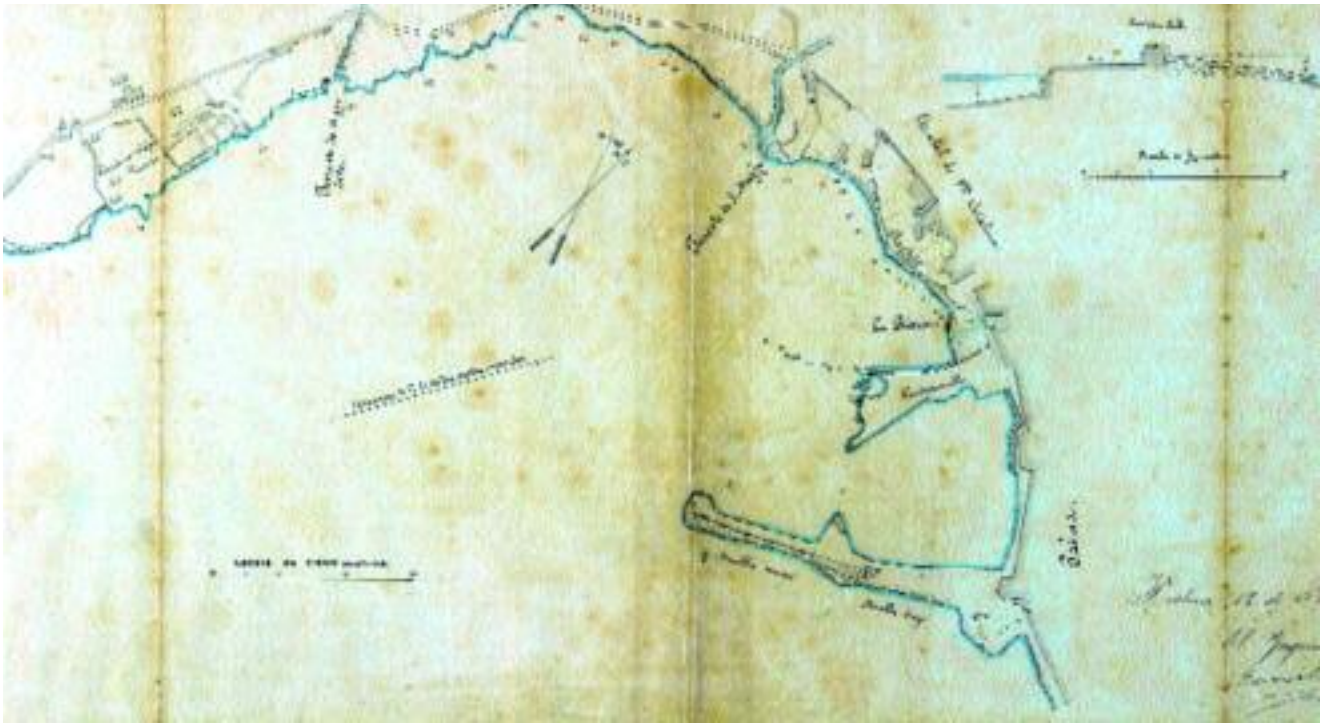
Murades de Palma des del Moll Vell fins a ponent i llevant, poc abans de l'enderrocament el 1873, i el Baluard del Moll en primer terme abans de la seva total demolició el 1879. (AM)

ment amb tradicions procedents del règim anterior. Encara no s'havia introduït el modern concepte de les concessions administratives i prevalia el de permís sobre el d'ocupació.

208. Gran activitat en drassanes

En el segle XIX es produeix una gran activitat als mestres d'aixa que va perdurar fins ben entrat el segle XX. L'existència de drassanes és ja coneguda documentalment després de la conquesta catalana aragonesa i suposada obligadament en època anterior per la construcció de vaixells per a les

activitats corsàries almenys; drassanes fixes varen tenir Palma, Sóller, Maó i Eivissa, les plantes de les quals apareixen en alguns plànols coneguts dels segles XVI i XVII; però varen ser molts els llocs en platges o ribassos dels ports on d'una manera accidental, i amb major o menor durada, es varen ocupar riberes amb aquesta finalitat.



Port de Palma el 1872 en constituir-se la Junta d'Obres. Vegeu la pedrera antiga, de la qual es va extreure pedra per a les obres de l'època del Reial Consolat de Mar i Terra, i la Quarantena. (AP)

A Palma es coneixen els paratges de Portopí –ja a l'edat mitjana– a la caleta de s'Aigo Dolça, on es varen construir pailebots fins a final de la Guerra Europea; al contramoll Mollet amb gran activitat entre 1850 i 1920, i on encara perdura amb «Astilleros Mallorca» i a l'esplanada frontera a l'antic Baluard del Moll, on aquestes activitats perduraren fins al segle XX.

Al port d'Andratx s'estableixen drassanes de certa importància durant la Guerra Europea i s'hi construeixen pailebots com a vaixells de major port; aquesta indústria naval va perdurar durant cert temps en anys posteriors.

Del port de Sóller es tenen notícies del segle XVI i es coneixen diverses drassanes dedicades a la construcció de vaixells de vela durant la segona meitat del segle XIX; els pailebots dels seus tallers varen ser molt apreciats.

Entrada en funcionament dels primers fars encesos del Pla d'enllumenat de 1847.

Far	Data	Far	Data
Dragonera	20-03-1852	Capdepera	30-11-1861
Port de Maó	20-03-1852	Des Penjats	30-11-1861
Cap Cavalleria	01-03-1857	Formentera	30-11-1861
Illa Conillera	19-11-1857	Cap de Formentor	30-04-1863
Cap d'Artrutx	10-07-1859	Port de Ciutadella	30-04-1863
Sóller (Punta Grossa)	20-02-1860	Cap Blanc	31-08-1863
Cap de Cala Figuera	31-07-1860	Punta Salines	31-08-1863
Illa de l'Aire	15-08-1860	Portocolom	31-12-1863
Illa de Alcanada	15-05-1861	Des Porcs, o d'en Pou	15-03-1864
Botafoc	30-11-1861	Sóller (sa Creu)	15-09-1864

Ja en època moderna hi ha hagut activitats de mestres d'aixa a Cala Rajada i Portocolom per a vaixells mercants i a Portocolom, Alcúdia, Pollença i Portocristo per a embarcacions menors.

209. Organització de les direccions d'Obres Públiques

Les direccions d'Obres Públiques s'estructuren definitivament en el RD de 24 de desembre de 1857, que organitza amb caràcter provisional els serveis abans encomanats als districtes, de més ampli àmbit. Queden així les direccions en correspondència amb els governs civils i la divisió administrativa establerta per RDL de 30 de novembre de 1833.

La primera oficina d'Obres Públiques s'estableix a Palma, c. de Sant Cayetano núm. 16, per passar després al c. del Temples, núm. 5, on roman el 1929 en crear-se els serveis especials de ports.

210. Les zones de servei dels ports

El concepte de zona de servei del port es va formar a mitjan segle XIX, si bé no va tenir una especial concreció fins a pràcticament cent anys després. Les primeres disposicions que tracten de policia als ports d'acord amb una administració d'estil modern es troben en el RD de 1851; la situació de les zones portuàries era confusa aleshores en la mesura que al Reglament de 1852, dictat per a la seva aplicació, es tracta dels abusos comesos a l'administració dels ports i s'atribueix als governadors civils la facultat d'establir els corresponents correctius per posar-hi remei. Però és en la RO de 24 d'octubre de 1859 quan ja es fa referència expressa a una zona litoral de servei als molls. Aquesta RO té un caràcter cautelar (la primera, aleshores nova, legislació de ports es comença a gestar amb el RD de 1849 però no culmina fins a la Llei de 1880), per evitar que les construccions als voltants dels molls puguin perjudicar la zona de servei i fa referència a unes mesures administratives en procés de reforma per regir en aquest assumpte.

És la Llei de ports de 1880 la que, ja amb adequat rang legal, aporta un clar concepte de zona litoral de servei i estableix en l'article 31 la determinació pel Ministeri de Foment en cada cas, referint-se expressament a les feines de càrrega i descàrrega, al dipòsit i transport de les mercaderies i circulació de les persones i vehicles; aquest concepte genèric és constant en endavant, ja que es recull íntegrament en la Llei de ports de 1928.

Encara que la Llei de 1928 recull en l'article 27 la mateixa precisió de la de 1880, el Reglament, d'igual data, desenvolupa aquest concepte amb disposicions que regeixen la formació de la major part de les zones de servei dels ports que actualment hi ha. Promulgada la Llei de 1880, la formació dels projectes de zona de servei és una de les principals preocupacions de la Direcció General d'Obres Públiques, la qual, per una primerenca RO de 7 de juny de 1880, dicta ja disposicions per procedir a la delimitació de la zona litoral de servei dels ports, tant en aquells administrats per Juntes d'Obres de Ports com pels dependents directament de l'Estat.

211. Primers fars del Pla de 1847

La major part dels fars de les Balears es construeixen i comencen l'enllumenat durant el tercer quart del segle XIX i són conseqüència, en general, del Pla d'enllumenat de 1847. Varen començar a funcionar els primers en les dates indicades. El primer far del Pla que es va encendre al Mediterrani va ser el de Llobregat a Barcelona l'1 de març de 1852; el segueixen amb vint dies els de sa Dragonera i Maó.

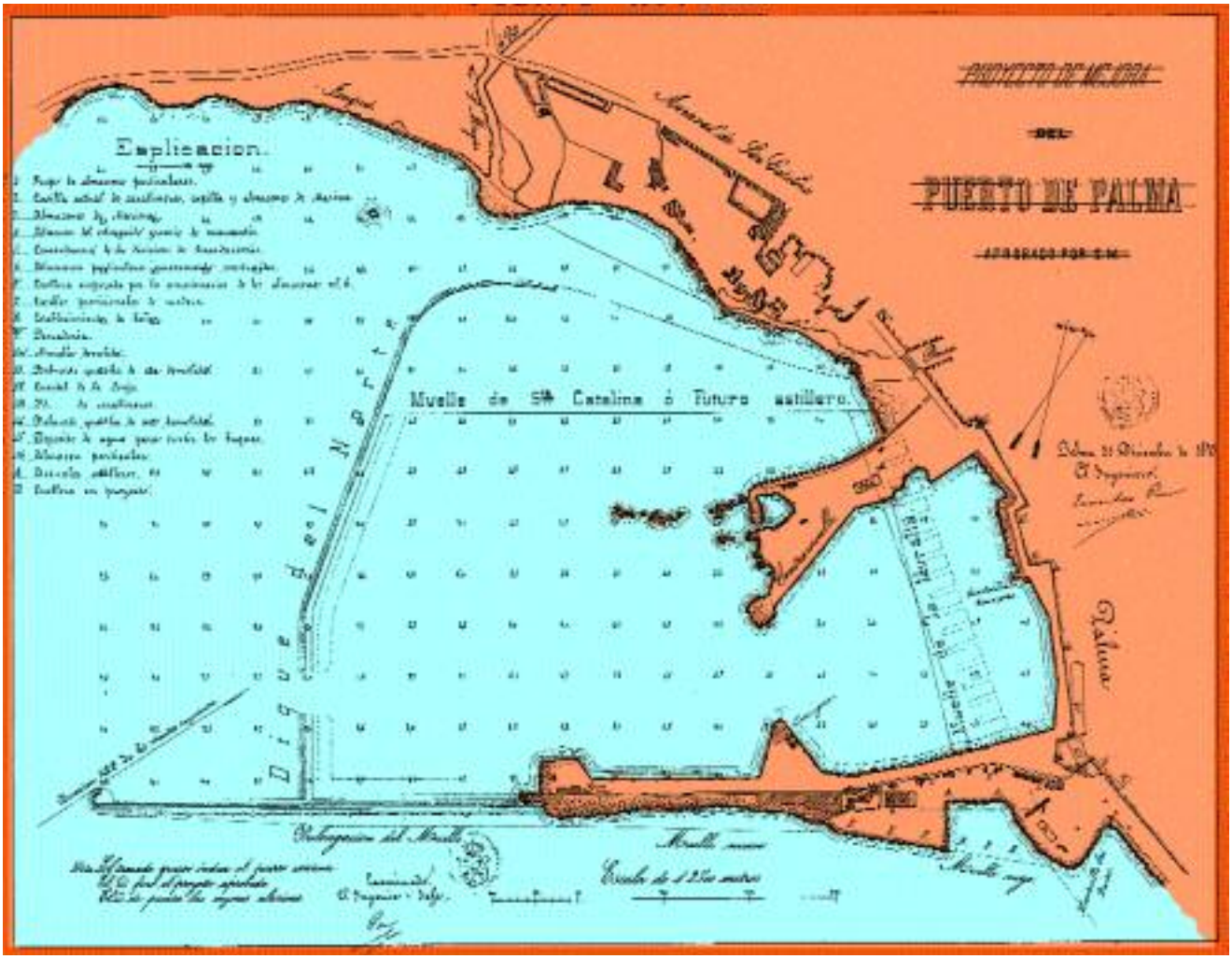
212. Extensos molls de ribera a Maó

El port mereix una especial atenció d'Obres Públiques a partir de 1863, en el qual comença el condicionament de molls i andanes de llevant fins a la consigna i la duana amb el caire de pedra picada; aquesta reforma i ampliació de molls va continuar de 1870 a 1888, en què es guanyaren espais al mar per donar una amplada al moll o andana de cinc a deu metres en una longitud de molls de ribera, aleshores extraordinària i no vista als altres ports, d'uns tres quilòmetres, des de la costa de Cala Figuera fins a la colàrsega.

213. Continuades actuacions puntuals a Maó

Els incipients serveis d'Obres Públiques es troben amb un port dotat d'una inusual longitud de molls, i en gran part, donada la seva antiguitat i gènesi, en precari estat i, a més, amb certa anarquia constructiva a les diver-

Plànol del port de Palma de 1873, amb el projecte d'ampliació de Pou, per definir la zona de servei; vegeu certa anàrquica distribució d'ocupacions, el camí de ribera, les esplanades i la sortida cap a la porta nova del moll de 1835. (AP)



ses edificacions a la ribera. S'inicia, doncs, una interminable sèrie d'accions que durà més d'un segle per mantenir, amb actuacions puntuals continuades, els molls que ja hi havia, i fins i tot millorar-los i eixamplar-los si el cost no era excessiu. Al mateix temps es procedeix a una reordenació mínima

Esquerra-dreta. Visible rebliment produït a Palma entre 1873, abans de l'enderrocament de la murada per la Junta d'Obres de Port, i després de l'electrificació de 1903; el 1891 s'autoritzà l'ocupació del Club de Regates, l'edifici de fusta del qual apunta. (AM)

de les instal·lacions amb la demolició tant de l'antiga Capitania Marítima com de la Duana, i certs dipòsits i magatzems que destorbaven per a una correcta explotació de la zona de servei estudiada des del principi. Aquestes són les obres duites a terme mitjançant els pertinents projectes de Miguel Herrero el 1861, Francisco Prieto el 1868, i Miguel Massanet el 1901 en els de demolició. També, al darrer terç del segle XIX, i a través de projectes de Prieto i Caules, Honorato Manera, i Eusebi Estada, es procedeix a la dotació d'elements d'amarratge i d'un abalisament.

214. Tràfic de correus a Maó

El tràfic marítim té ja certa regularitat i el 1868 es disposa d'un correu a vapor cada dimecres horabaixa; ja el 1854 s'havien establert línies de vapors entre Barcelona-Alcúdia-Maó i Maó-Palma; el tràfic amb Palma i Barcelona és de certa intensitat i les mercaderies es refereixen principalment a productes agraris, en especial a la llana i als caps de bestiar vacú i

Esquerra. Celebrat enderrocament de la muralla de Palma començat el 1873, segons vinyeta publicada a *La Roqueta*. (IB)

Dreta. Primer enderrocament de la muralla de Palma per la Junta d'Obres del Port el 1873. (AM)

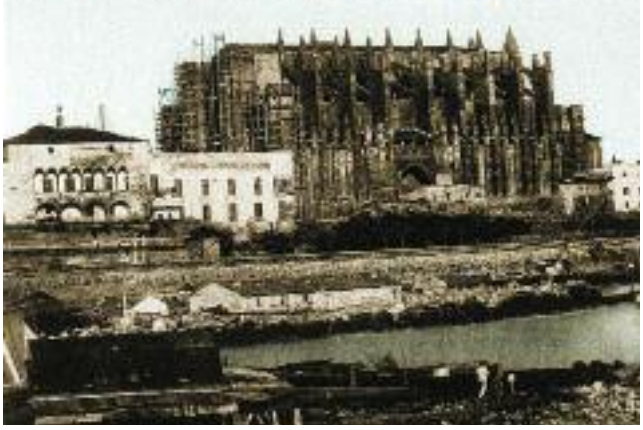
de porc. Per això hi ha certa alarma quan, en promulgar-se la Llei de ports de 1880, no es classifica el port de Maó com a d'interès general, circumstància que mou les autoritats locals a interessar aquesta declaració, amb l'exposició que el port ja disposava de prop de cinc mil metres lineals de molls i d'un llatzeret, petició que prospera.

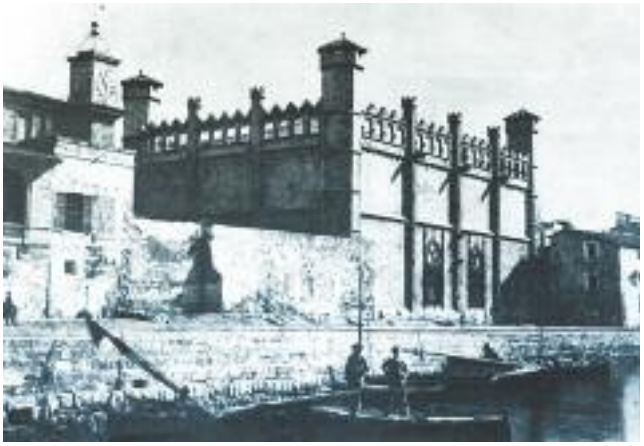
Esquerra. Far de Portopí amb l'antiga llanterna substituïda el 1927 (L. Bravi, *c.* 1875). (AM)

215. Nou edifici per a la consigna a Maó

Amb aquestes obres, el 1868 Obres Públiques fa tomar l'antic edifici de la consigna, primitiu lloc dedicat a quarantena, constituït per una casa de dues habitacions i locutori procedent del temps de dominació dels

Dreta. Esplanada del Moll Vell de Palma *c.* 1877 encara amb les edificacions de la peixateria i de l'establiment de banys sense aterrar. (AM)





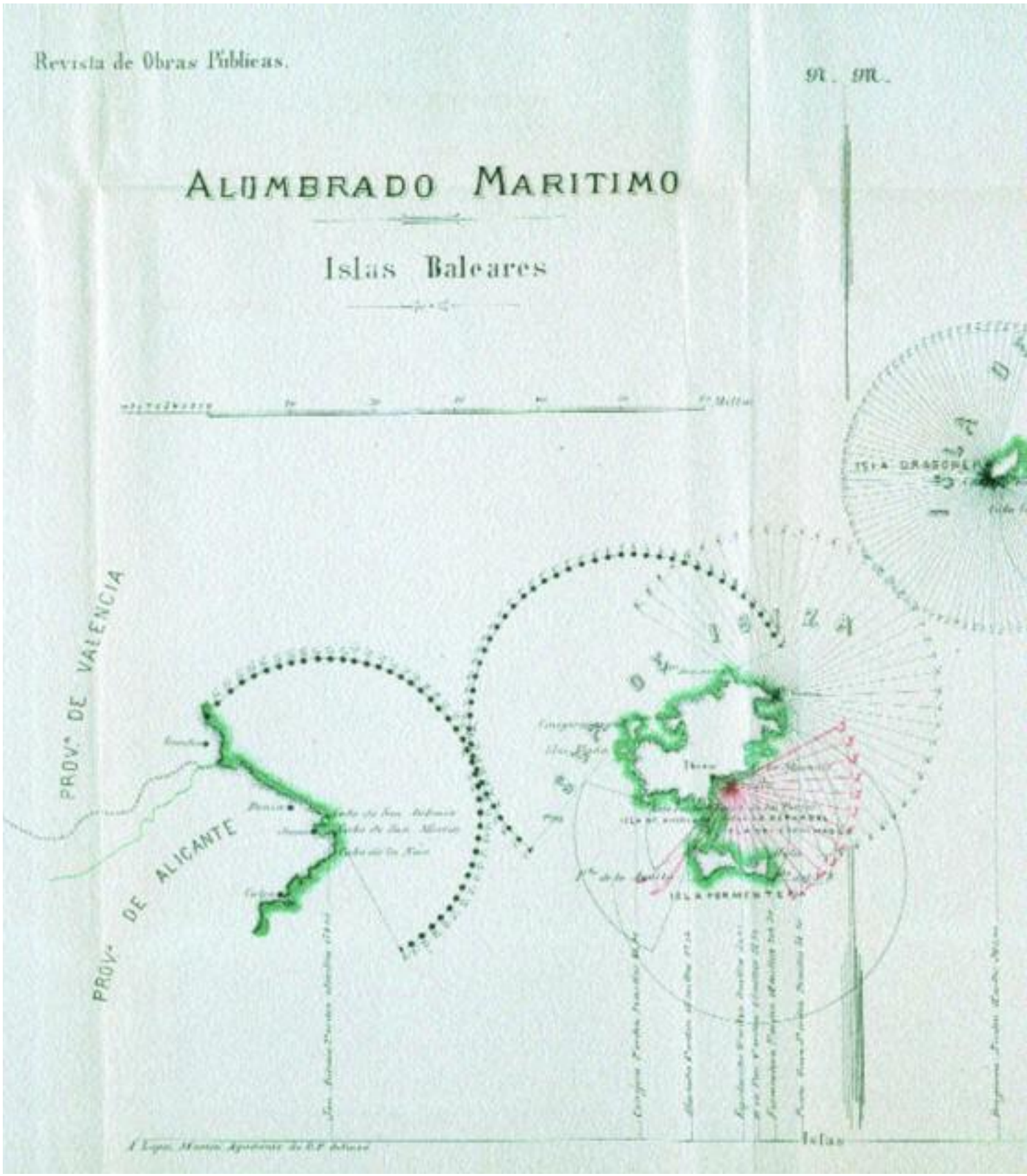
Esquerra. Ribera del port de Palma poc abans de 1879 quan la Junta d'Obres del Port enderrocà el Quarter de provincials després d'enderrocar la murada el 1873. El mur entre la Llotja i el Consolat romangué fins a 1881 (L. Bravi). (AM)

anglesos, que l'havien establert millorant-ne un altre d'anterior; aquesta demolició permet el 1870 de donar més amplitud al moll de la consigna, i es construeix el 1879 un nou edifici per a despatx de Sanitat i Capitania del Port. Els serveis a càrrec d'Obres Públiques es redueixen encara pràcticament a obres de conservació o de nova planta, i cap edifici es construeix destinat a l'explotació del port tal com avui dia es necessita.

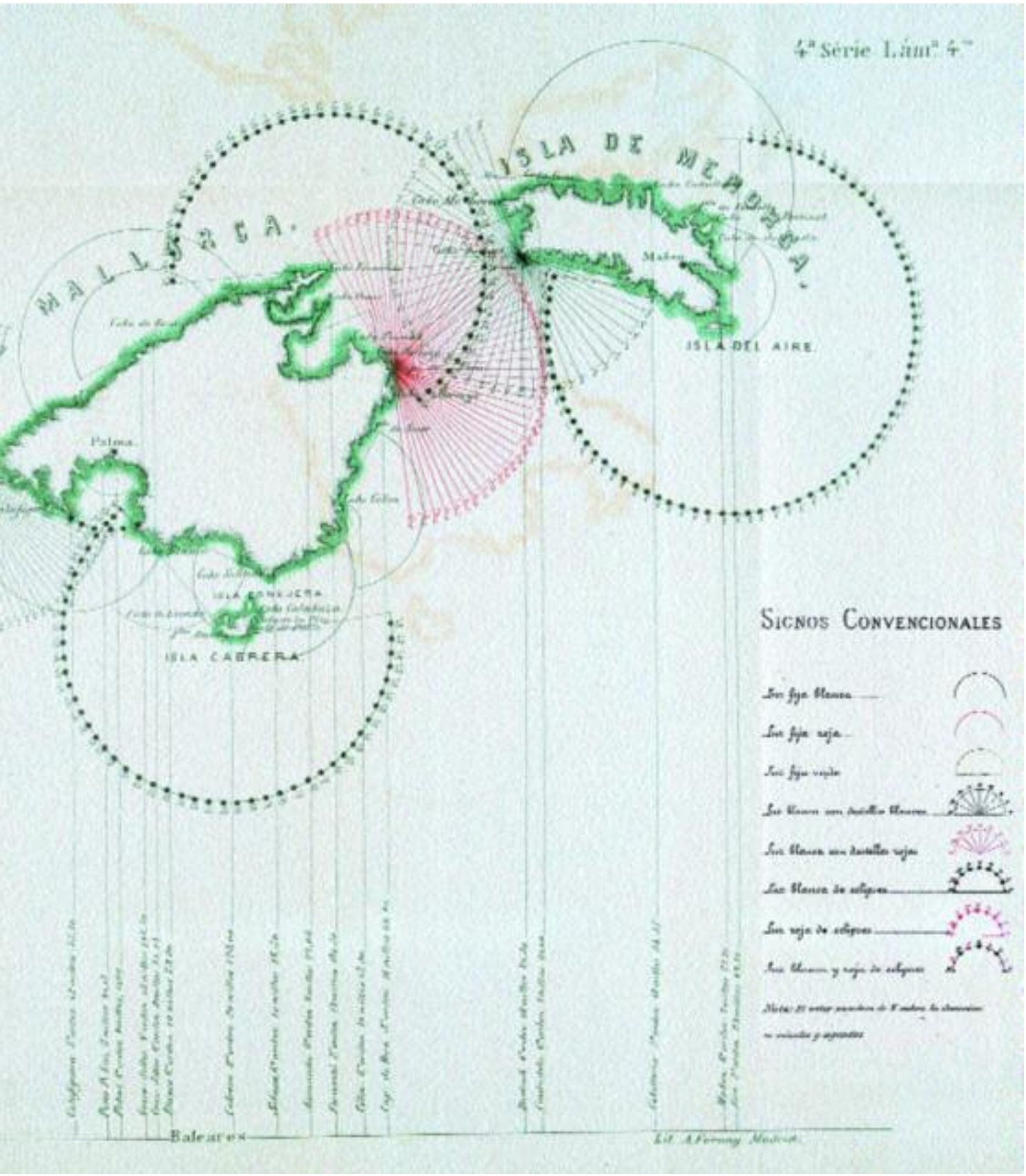
Dreta El port de Maó entre 1869 i 1891 segons *Die Balearen*, edició de 1897. Els antics edificis de la Duana i de la Consigna foren aterrats el 1898. (DB)

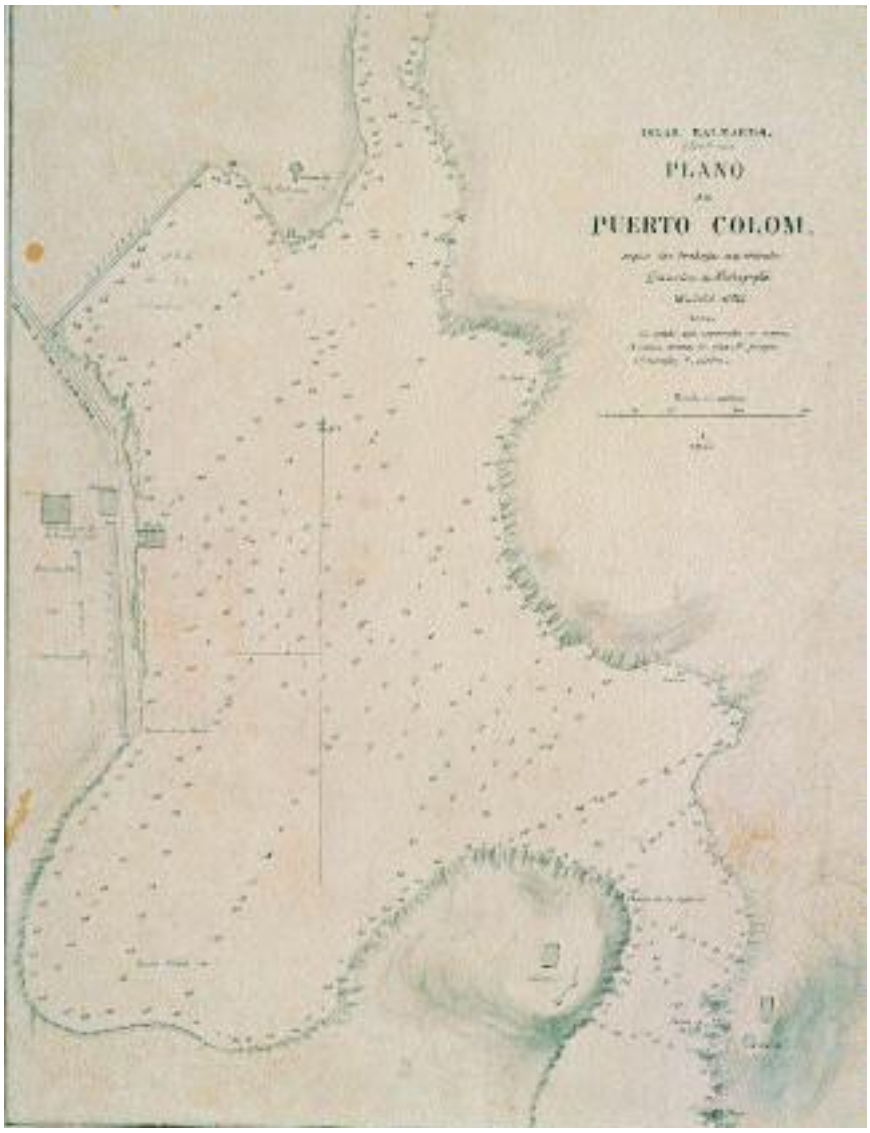
216. Atles de Francisco Coello

A mitjan segle XIX Espanya no disposava d'una cartografia mètrica,



Estat d'implantació del Pla de fars de 1847, segons la ROP el 1883. (CC)


4ª Série Lám.ª 4.ª
ISLA DE MENORCA
MALLORCA
ISLA DEL AIRE
Palma
ISLA CABRERA
Signos Convencionales
Baleares
Lit. A. Forning Madrid



Portocolom el 1885, segons els aleshores acabats de fer treballs de la Direcció d'Hidrografia. Període d'exportació de vi a França; recull el moll, la duana, el quarter de la Guàrdia Civil, les obres al port i el barri en construcció. (MN)

basada en treballs geodèsics i de triangulació, tan sols existents en el litoral realitzada per Tofiño en el segle anterior. A partir de 1840 Pascual Madoz prepara l'edició del *Diccionario geográfico y histórico*, per al qual necessita un Atles, i aconsegueix a aquest efecte la col·laboració de Francisco Coello. Publiquen així, i a títol privat, l'esmentat *Diccionario* i l'*Atlas de España y sus posesiones en Ultramar* que no s'acaba fins a 1876. Aquests documents són de gran interès, ja que recullen informacions i plànols de les principals ciutats en la primera època d'actuació de l'Estat als ports.

217. Precàries condicions del port d'Alcúdia

En entrar en vigor el RDL de 17 de desembre de 1851, el port d'Alcúdia passa a dependre del Ministeri de Foment. No tarda a merèixer l'atenció de la nova administració, ja que el 1864 és objecte d'un avantprojecte per a la seva millora. En la memòria de l'esmentat document es ressenya la situació del port aleshores amb grans inconvenients d'aterrament, i l'existència tan sols d'un petit moll de molt escàs calat de vuitan-

Esquerra. Molls empedrats de Baixamar del port de Maó, entre 1869 i 1891, segons *Die Balearen*, edició de 1897. (DB)

Dreta. Entre el Consolat i la Llotja de Palma s'aprecia la porta del Moll, de Saura, en el primer trasllat de 1888. L'antic moll de la Llotja que es veu ja es construí pel Reial Consolat de Mar i Terra el 1818 i s'amplià per la Junta d'Obres del Port el 1889 i 1890, anomenat aleshores de la Muralla. (AM)

ta-cinc metres de longitud per quinze metres d'amplada, amb alguns canons encastats, les culates dels quals servien de norais per a amarratge de vaixells. Això no obstant, l'operació es produïa sense atracada amb la utilització de llanxes o falutxos per transportar la mercaderia entre el moll i el vaixell, el qual o bé romania fondejat en badia, o bé amb amarratges sobre molls i àncores. Els principals productes eren de caràcter agrari, com són el cànem, el lli, les garroves, els llegums, el blat, el bestiar, etc.

218. Previsions de millores no executades a Alcúdia

La previsió de millores d'aquest avantprojecte era ben modesta; es reduïa al dragatge d'un canal de cinquanta metres d'amplitud en direcció nord-sud; i de tres-cents noranta metres de longitud, amb un calat de quatre metres que desembocava en una dàrsena, també dragada de 0,78 hectàrees dotada, al costat nord, del mateix moll primitiu allargat en deu metres, amb els paviments reconstruïts, i amb una grua disposada al morro, signe evident, encara que no es confessi, de disposar un moll d'atracada d'almenys quinze metres de longitud. La base del canal s'abalisava amb sengles boies i l'eix es marcava amb una enfilació. Aquestes obres no es varen dur a terme, encara que l'avantprojecte va merèixer l'aprovació; d'altra banda, segons avui es coneix, haurien estat de molt difícil realització en la mesura que al paratge on aleshores es trobaven sondes de l'ordre de dos metres no es podien assolir els quatre prevists sense costosíssims dragats en roca. Aquest avantprojecte va ser redactat el 1864 per Emili Pou i no va donar lloc a cap acció rellevant posterior fins a 1928

Esquerra. Torre de defensa del port d'Andratx, avui cantonada d'un edifici fronterer amb el moll, entre 1869 i 1891, segons *Die Balearen*, edició de 1897. (DB)

Dreta. El petit port natural d'Estellencs, sense cap tipus d'obra, entre 1869 i 1891, segons *Die Balearen*, edició de 1897. (DB)

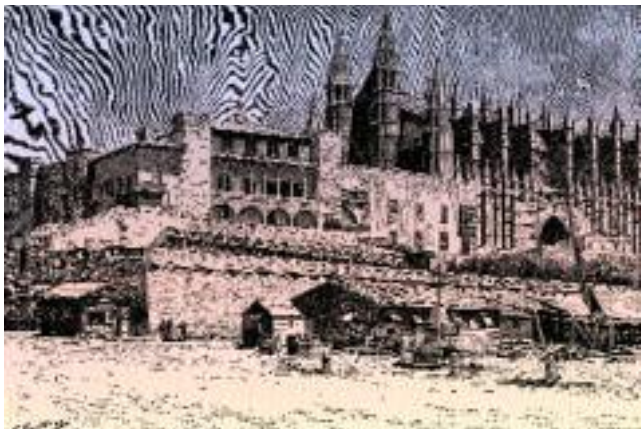
sense perjudici de realitzar-se petites actuacions en la conservació de les obres, i fins i tot modestes millores com el moll i rampes empedrades exteriors. El port havia estat declarat d'interès general de 2n ordre per la Llei de 19 de març de 1885.

Esquerra. Portocolom des del far, amb les incipients edificacions de sa Duana i de sa Capella, entre 1869 i 1891, segons *Die Balearen*, edició de 1897. (DB)

Dreta. El port d'Andratx des de la Mola, entre 1869 i 1891, segons *Die Balearen*, edició de 1897, sense el dic de la punta de la Ballesteria. (DB)

219. Duana al port de Pollença

El port de Pollença mai s'ha distingit pel tràfic comercial, ni ha gaudit fins a data molt recent d'obres reunint un mínim de condicions per a aquest fi, però algun comerç rellevant, encara que passatger, va tenir fa més de cent anys segurament motivat per les dificultats dels transports terrestres i afavorit per les excel·lents condicions d'abric natural del port, quan



Esquerra. El Moll Vell de Palma segons dibuix de Vuillier de 1888. La font perdurà fins ben entrat el segle XX. (IO)

Dreta. Botafoc al port d'Eivissa abans de la unió de l'illot a la terra (Joarizti i Mariezcurrena, *c.* 1888). (AM)

per RO de 5 de gener de 1865 va ser concedida l'habilitació amb duana de quarta classe, accedint a la sol·licitud de l'Ajuntament, cosa que va ser molt celebrada. Fa ja temps que va ser extingida l'esmentada duana, encara que se'n guardava record a la casa ubicada davant el jardí de la plaça de l'enginyer Gabriel Roca, demolida cap a 1960.

220. Primer personal específic del Servei de Ports

El personal subaltern i merament auxiliar resultava imprescindible per a la deguda atenció dels ports, tant pel que fa a la conservació com al règim de policia; per això s'estructura per RO de 19 d'octubre de 1869, amb una organització similar a la dels peons caminers; es varen establir lla-

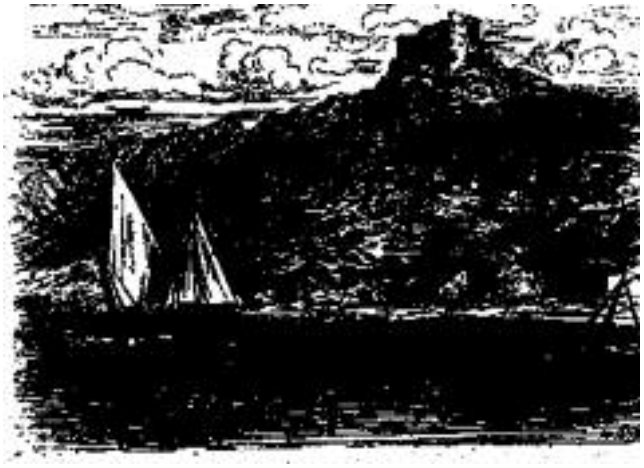
vors capatassos de maquinària, guardamagatzems, guardamolls, ordenances i guardaboies. Anteriorment, per la RO de 7 de gener de 1842, que regula els uniformes del personal d'Obres Públiques, es coneix l'existència, a més dels encarregats facultatius d'obres de canals i de ports, dels peons conservadors de canals i de les obres dels ports.

221. Col·lecció de làmines de ports el 1870

La Direcció General d'Obres Públiques del Ministeri de Foment publica el 1870 la *Memoria de Obras Públicas* dels anys 1864, 1865 i 1866, en la qual apareixen unes làmines de l'estat dels ports en aquells anys; correspon a les Balears la làmina núm. 16, que recull el port de Maó amb el detall del recinte de la Base Naval, del Llatzeret i d'algunes construccions a Baixamar, així com una configuració més profunda de Cala Figuera i de la Colàrsega; la làmina núm. 17 amb els ports de Palma, Ciutadella i Eivissa, en què pot observar-se, al primer port, el projecte de Pou

Esquerra. Baixamar de Maó segons dibuix de Vuillier de 1889 amb les antigues andanes de Llevant i de Ponent. (IO)

Ciutadella, segons dibuix de Vuillier de 1889. (IO)



que es dugué a terme posteriorment, així com les obres que hi havia fins a l'escullera exterior; en el de Ciutadella no s'aprecia cap obra, encara que s'endevina l'existència dels actuals molls al peu de la ciutat, i al port d'Eivissa tampoc s'aprecia cap dic però sí que s'hi consigna expressament el moll que hi havia; a la làmina núm. 18 es recullen els ports de Fornells, Andratx i Sóller, en què no apareix cap dic, encara que sí la ressenya del moll al port de Sóller; són els primers documents gràfics relatius a ports

Esquerra. Cabrera amb el seu incipient espigó, segons dibuix de Vuillier de 1889. (IO)

Dreta. Dic d'abric d'Eivissa en construcció (c. 1890). (AP)

Esquerra. Morro de l'actual dic d'Eivissa en construcció al final del segle XIX. (FR)

Dreta. Dic exterior del port d'Andratx segons projecte de 1890 (fotografiat *c.* 1957). (SP)

generats al Ministeri de Foment per a la general publicació.

222. Paulatí pas d'atribucions del Ministeri de Marina al de Foment

Ja des del segle XVIII els ports varen ser, dins de l'Administració de l'Estat, un reducte de la competència de Marina al qual la nova Administració civil del segle XIX restava atribucions amb molta dificultat. Les nacions de les que varen ser colònies espanyoles a Amèrica, que es varen independitzar abans de produir-se l'evolució de l'Administració espanyola, mostren encara avui dia trets d'aquesta índole amb fortes dependències de ports i fars de les armades.

La regulació contemplada pel RD de 17 de desembre de 1851 manté bàsicament al Ministeri de Marina el concernent a l'explotació del port, i s'atribueix només d'una manera clara a Foment el projecte i l'execució de les obres, siguin noves o de conservació; s'ha d'esperar a la Llei de 1880 perquè es produeixi una nítida distinció de les competències d'ambdós departaments ministerials. En aquest interval, això no obstant, hi ha ja diverses disposicions que consoliden les atribucions del Ministeri de Foment o marquen una relativa transferència a aquest de les competències a l'explotació de ports; es troben així el D. de 22 de novembre de 1868 ja esmentat, que deslliga l'Estat de l'obligació de construir obres públiques i propicia la creació de les Juntes d'Obres de Ports, la Llei general d'obres públiques de 1877 i les disposicions sobre tarifes o arbitris, que en el D. de 1868 redueixen a un impost únic sobre tona de mercaderia descarregada i a un impost sobre viatgers; tan radical disposició es reforma en el D. d'1 de juny de 1869, en què apareix ja la percepció de l'impost sobre la mer-

Esquerra. Moll de ponent i Baixamar de Maó (Femenias, *c.* 1890). (AM)

Dreta. Port de Ciutadella abans de l'eixample (Femenias, *c.* 1890). (AM)

caderia descarregada en funció de les tres clàssiques navegacions que perduraren en disposicions posteriors, com la del cabotatge pròpiament dit entre ports de la península, les Balears, Canàries i Àfrica, la que hi havia entre els ports espanyols i tots els d'Europa i determinades costes d'altres continents i, finalment, la que es fa entre ports espanyols i els països no esmentats a la segona classe.

Amb tot, el traspàs de competències va constituir un procés lent que arrenca pròpiament del RD de 3 de febrer de 1853, que informa tota l'actuació posterior fins a la Llei de 1880 amb una no confessada actitud defensiva de Foment davant de Marina, essent modificat pel D. de 7 de maig de 1873.

223. Creació de la Junta d'Obres del Port de Palma

La Revolució de setembre de 1868 inicia una tendència de liberalització en matèria de ports i propicia –amb el D. de 14 de novembre de 1868, de bases generals per a la nova legislació d'Obres Públiques, del radical Ruiz Zorrilla i abans de la promulgació de la Llei de ports de 1880– la creació de Juntes d'Obres del Port; el D. d'11 de desembre de 1868, que institueix la Junta d'Obres del Port de Barcelona, obre una sèrie de D. i de RO en virtut dels quals es van creant als diversos ports les juntes; a Palma, li correspon el cinquè lloc per RO de 16 d'agost de 1872 i segueix a les de Barcelona, Tarragona, Sevilla i Santander. Cada junta d'obres, com el nom indica, va tenir una originària vocació de millorar i completar les infraestructures portuàries encara que, paulatinament, es va anar introduint a

Esquerra. L'espigó de Cabrera que, aparentement deteriorat, ja recull el 1891 la primera carta nàutica de José Gómez Imaz. (FP)

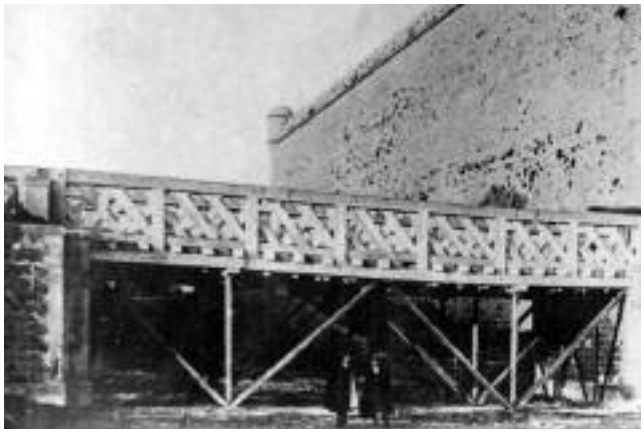
Dreta. El mollet de la casa del pagès de Cabrera, que ja recull la carta nàutica de José Gómez Imaz de 1891. (FP)

l'explotació, en base, primordialment, a l'establiment de tarifes per assolir recursos destinats a la consecució de les seves finalitats; cada junta tenia la peculiar organització sense haver-se promulgat inicialment cap disposició que la regulàs; va ser ja al final de segle XIX quan es tracta d'homogeneïtzar aquests organismes i el seu virtual Reglament no se sanciona fins al RD de 17 de juliol de 1903.

La RO, promulgada durant el regnat d'Amadeu de Saboia, diu així:

Sección de Fomento –Puertos– El Il·lmo. Sr. Director general de Obras públicas con fecha 16 del actual me comunica la Real órden siguiente:

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento me dice con esta fecha lo que sigue: Il·lmo Sr: Vista una esposición de la Diputación Provincial de las islas Baleares, solicitando la creación de una Junta que tenga a su cargo todo lo



Esquerra. Molls de Maó amb l'antiga Capitania enderrocada el 1901 i les instal·lacions de l'illa d'en Pintat (Hauser i Menet, *c.* 1890). (AM)

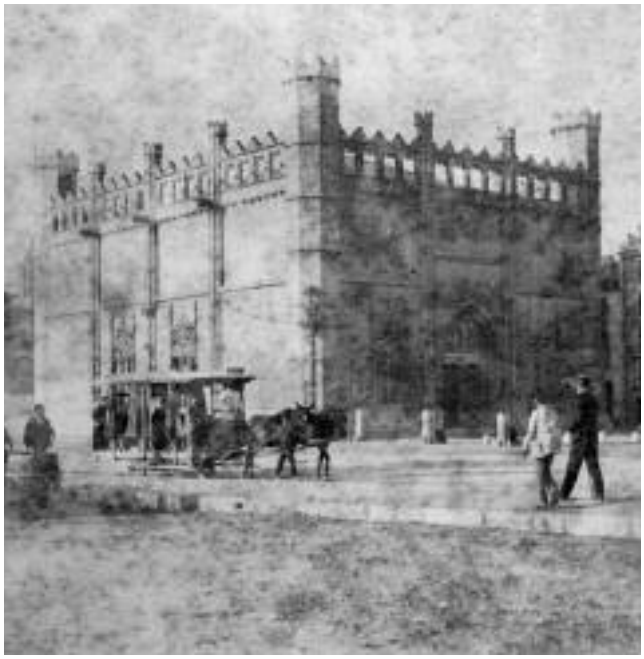
Dreta. Pont de la Riera de Palma, cofinançat pel port a l'origen i substituït per l'actual de pedra (*c.* 1890) . (AM)

relativo a las obras de mejora del puerto de Palma con arreglo a las bases que acompaña para su constitución y atribuciones de la misma, de acuerdo con lo propuesto por esa Dirección general SM el Rey (q.D.g.) se ha servido resolver lo siguiente:

Art. 1º Se autoriza la creación de Junta especial en Palma de Mallorca, que se denominará de las Obras del Puerto, funcionará bajo la Presidencia del Governador de la provincia y se compondrá de un individuo de la Diputación, otro del Ayuntamiento, otro de la Sección de Comercio, de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, dos comerciantes, dos navieros, dos propietarios; y por último, del comandante de Marina é ingeniero de Caminos, gefe de la provincia.

Esquerra. Mercaderies a l'espigó de la consigna de Palma (J. Durán, *c.* 1890). (AM)

Dreta. Tramvia de mules al primitiu moll de la Llotja l'ampliació del qual per la Junta d'Obres del Port el 1889-1890 ja s'aprecia (1892). (AM)



Art. 2º Los individuos de la Diputación, Ayuntamiento y Junta de Comercio serán libremente elegidos por dichas Corporaciones y sus cargos durarán el tiempo que pertenezcan á las mismas, renovándose despues en igual forma. Los comerciantes, navieros y propietarios serán elegidos tambien libremente por los cincuenta primeros contribuyentes que cada una de estas clases tenga en Palma y su mandato durará tres años. Si alguna de las clases mencionadas dejara de elegir en el plazo de un mes los miembros de la Junta que le corresponden, hará la designación el Gobernador de la provincia dentro de los cincuenta mayores contribuyentes de cada uno.

Art. 3º Los cargos de Presidente y vocal de la Junta serán gratuitos y honoríficos.

Esquerra. Moll de Pollença amb trànsit de carros (Hauser i Menet, *c.* 1890). (AM)

Dreta. Un vaixell que vara al contramoll de Palma (1892). (AM)

Art. 4º El objetivo de la Junta será fomentar las obras de mejora del puerto, encargandose de su egecucion y administracion.

Art. 5º A este fin se ocupará desde luego de proponer el plan y orden de egecucion de las obras que trata de construir y los medios para reunir los recursos necesarios para su realizacion.

Art. 6º El gobierno en su vista aprobará dicho plan de obras y dictará las disposiciones que procedan respecto a los medios de arbitrar fondos.

Art. 7º La direccion tecnica de las obras corresponderá al Ministerio de Fomento u en el caso de que se autorizase a la Junta para tenerla a su cargo egercerá el Ministerio la Inspeccion y vigilancia.

Art. 8º En un reglamento especial, aprobado por la Superioridad se fijará cuanto sea necesario acerca de las atribuciones de la Junta y para la buena gestion y organizacions de los servicios que quedan a su cargo.

Esquerra. Carros que esperen càrrega al Moll Vell de Palma (1892). (AM)

Dreta. Tràfic al Moll Nou de Palma (1892). (AM)

Esquerra. Primitiu Moll de la Llotja amb el Club de Regates (c. 1892). (AM)

Dreta. Caseta de salvament de nàufrags de Palma al Contramoll Mollet entre 1892 i 1953. N'hi hagué una altra de semblant a Fornells fins devers 1965. (AM)

Lo que traslado á V.S. para su conocimiento y demas efectos, Dios guarde á V.S. muchos años Madrid 16 de agosto de 1872.– El Director general, Escoriaza Sr. Gobernador de la provincia de Baleares.

Dia 19 de setembre de 1872 es constitueix la Junta amb nou membres al despatx del governador civil, que la presideix, i cessa la Junta interina precedent; les seves sessions a partir d'aquell moment varen continuar desenvolupant-se als locals, de sobte elegits, de la Junta Provincial d'Agricultura, Indústria i Comerç.

La Junta inicia l'etapa sense comptar amb tarifes aprovades; per Llei de 7 de març de 1873 s'estableixen arbitris i imposts amb destinació a les obres de construcció, millora i neteja (dragatge) del port per un termini de quinze anys prorrogat per altres quinze, primer per RD de 9 de març de 1888 i després pel de 13 de febrer de 1904.

224. Ubicació de la seu central de la Junta d'Obres del port de Palma

Creada la Junta d'Obres del Port, la seu s'establí al mateix local de la Junta d'Agricultura, Indústria i Comerç de Balears, segons notícies a la plaça de Santa Eulàlia, potser en el posteriorment ocupat per la Cambra Agrària i altres dependències administratives; el 1930 es trobava a l'edifici que actualment hi ha davant s'Hort del Rei, cantonada d'Antoni Maura

Esquerra. Pont de pedra de la Riera, d'Eusebi Estada, de 1893, substitutiu de l'anterior de 1853 de fusta, cofinançat amb fons portuaris. (AM)

Dreta. Molls de llevant de Maó (Hauser i Menet, c. 1894). (AM)

amb passeig de Sagrera sense saber-se quan es va ocupar l'esmentat local en règim de lloguer; en aquesta data de 1930 es culmina la primera part de l'edifici actualment ocupat per l'Autoritat Portuària de Balears, en el número 3 del Moll Vell, aconseguida després d'ardus tràmits i negociacions en la dècada anterior, juntament amb dependències, al mateix edifici, de Sanitat Exterior; a partir d'aquesta data ha romàs constant la seu encara que amb notables ampliacions durant els darrers vint anys i Sanitat Exterior ha passat a un altre edifici.

225. Reglaments d'organització i serveis de la Junta de Palma

Una vegada constituïda la Junta de Palma s'aplica en primer lloc en la redacció d'un Reglament, que consumeix les sessions immediates per prevenir el funcionament; inexistent aleshores un Reglament de caràcter general ha d'esperar-se l'aprovat per RD d'11 de gener de 1901, que sofreix constants modificacions posteriors per altres D. i RO, com són el de 17 de juliol de 1903, la de 24 de setembre de 1903, el d'11 d'octubre de 1923 (promulgada ja la nova Llei de juntes de 1911), la de 20 de novembre de 1923 i la de 7 de gener de 1924, amb altres precisiones puntuals aprovades per RO fins a la promulgació el 19 de gener de 1928 del RD que regula per molt de temps les Juntes d'Obres i Serveis dels ports fins a la Llei de juntes de ports i estatut d'autonomia de 1968.

Esquerra. Port de Sóller encara amb la creu al far de sa Creu (Hauser i Menet 1894). (AM)

Dreta. Esplanada del Moll Vell i la Riba (Hauser i Menet 1894). (AM)

226. Dragatge i planificació total del port d'Eivissa

El 1872 es va iniciar un dragatge que assegurava un calat de cinc metres, comença una època d'actuacions encaminades a la declaració del port com a d'interès general i s'aconsegueix la de refugi per Llei de 27 d'abril de 1882; després de la promulgació de la primera Llei de ports de 1880 s'assoleix una planificació total amb el detallat ja citat projecte d'Emili Pou, aprovat en primera fase per RO de 25 de novembre de 1882; el 1885 hi ha ja un servei quinzenal de vaixells correu entre Eivissa i Barcelona. La iniciació de les obres del moll de la Consigna el 1885 es va revestir d'especial solemnitat, i queda encara, en l'actual toponímia de carrer de Garijo, el nom del diputat que va intervenir en l'acte.

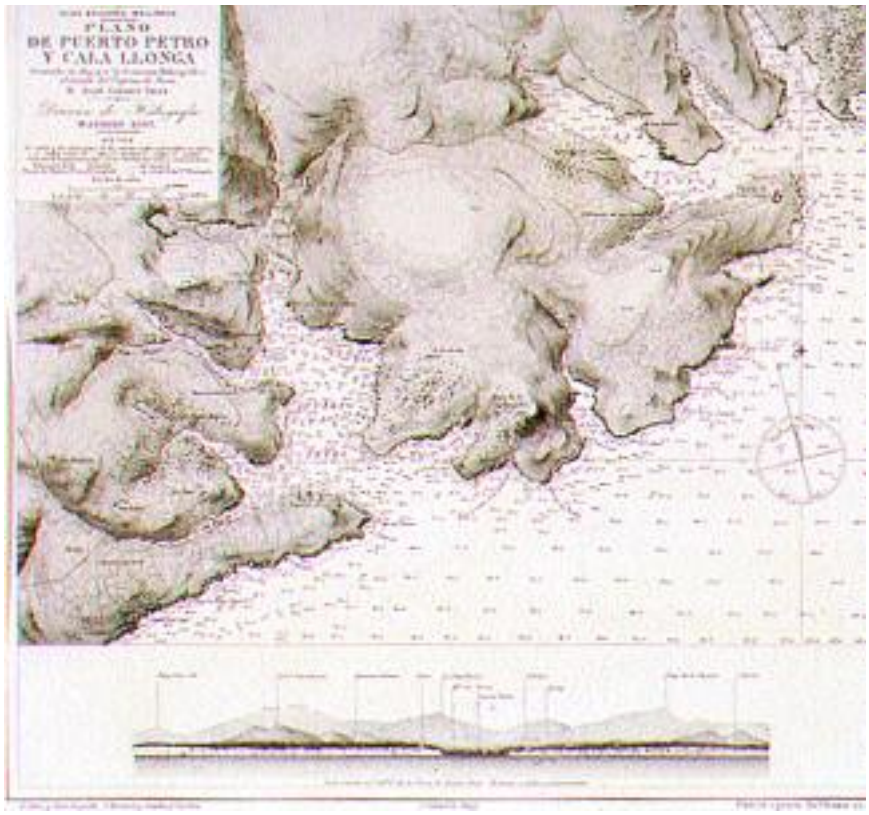
227. Obres i tràfic de l'època en diversos ports

El desenvolupament de les obres dels ports durant aquest període – promogudes i executades per la Direcció d'Obres Públiques o per la Junta d'Obres a Palma –es posa de manifest en els projectes i els documents que són als arxius de l'Autoritat Portuària de Balears o del Servei de Ports del Govern Balear, relacionats a l'Apèndix.

Aquests són els anys de grans avenços tecnològics que tant varen repercutir en els transports. La navegació de vapor facilita el trànsit marítim, que ja comença a comptar amb una xarxa general de fars. Comencen les primeres línies regulars o correus de càrrega i passatgers entre els principals ports de les illes i entre aquests i els més pròxims de la Península.

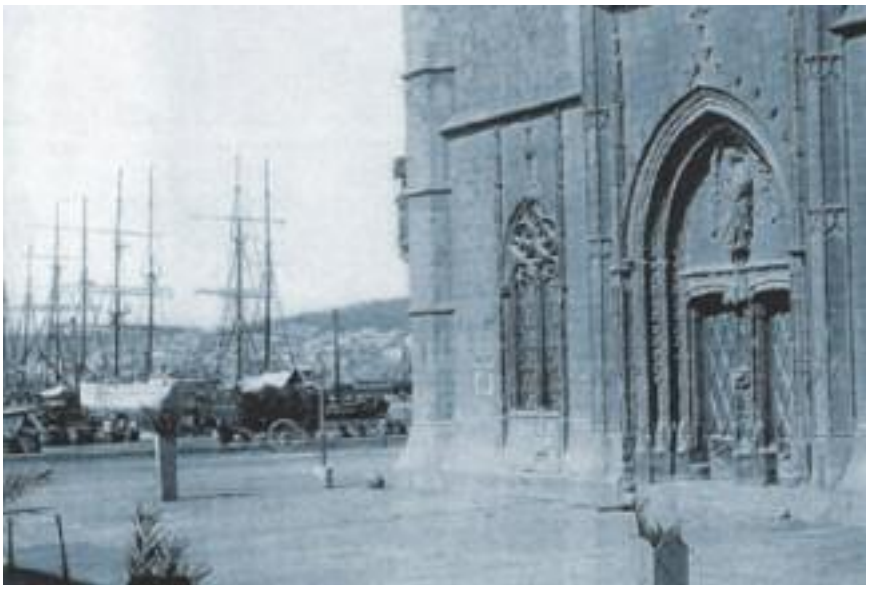
Al darrer quart de segle té lloc als ports del llevant de Mallorca el tràfic de vins i fruites seques violentament truncat el 1892 després de curta durada per l'aparició de la plaga de la fil·loxera que va acabar amb les extenses plantacions de cep; es coneix tràfic de vi amb Marsella i Seta de Portocristo, on arriba a establir-se una duana de segona classe el 1888; a Portocolom, on el 1854 s'habilita una duana les dependències de la qual es costegen per subscripció popular i es du a terme el 1857, assoleix gran importància el tràfic de vi, que arriba el 1891 als 14.935.988 litres exportat als ports mediterranis francesos; a Portopetro és més significatiu el tràfic de pedra i de fruites seques, i s'hi estableix duana el 1893; també tenen algun tràfic de vi el port de Cabrera i el de la Colònia de Sant Jordi (port de Campos), aquest darrer amb carbó vegetal, llenya, llegums i sal.

Primera carta nàutica moderna del port de Palma aixecada per José Gómez Imaz el 1893, que recull ja les obres de projecte de Pou, les murades enderrocades i important desenvolupament del contramoll. (MN)



Portopetro, amb Cala Llonga, segons la primera carta nàutica moderna aixecada per Gómez Imaz el 1893. No s'hi veu obra portuària. (MN)

El relativament petit port dels vaixells permet establir cert tràfic mercantil, de cabotatge o exterior, amb propulsió de vela o de vapor als ports d'Andratx, Sóller, Pollença, Portocristo, Portopetro, Portocolom i Cabrera, que avui resultaria estrany o impossible amb els moderns vaixells. Segons les estadístiques recollides a la seva obra per l'arxiduc Lluís Salvador dels anys inicials en la primera meitat del segle XIX el volum total de tràfic és apreciable, ja que el nombre mig anual de vaixells que toquen els ports mallorquins es distribueix entre un 56% a Palma i un 44% a la resta dels ports, i el tonatge entre un 70% a Palma i un 30% a la resta, lògicament



El primitiu moll de la Llotja de Palma, ampliat per la Junta d'Obres del Port el 1889-1890, on es desballestaren diversos vaixells. Parcial de Hausser i Menet de 1894. (AM)

amb vaixells de menor port unitari. Al final del segle són diversos els ports que s'afegeixen al de Palma per establir línies regulars de freqüència setmanal o decennal: Sóller amb Ciutadella, Eivissa, Barcelona, Marsella i Seta, aquesta darrera fins a 1928; Pollença amb Ciutadella i Barcelona, Alcúdia amb Ciutadella, Maó i Barcelona, i Portocristo amb Barcelona el 1890 i novament el 1931.

La preocupació pels ports –que donà lloc a les grans obres de Palma i Eivissa–, la posa de manifest Alexandre Rosselló que a l'obra *Docks en el puerto de Palma* diu el 1879: *No son de nadie desconocidas las malísimas condiciones en que nos encontramos para el desarrollo de este tràfico de mar, pues las naves se recogen apiñadas en nuestro puerto, incapaces, inseguros y casi cegados por nuestra reprensible desidia, nuestros muelles son estrechos y reducidos y ofrecen dificultades para la carga i descarga de muchos buques que no pueden atracar en sus andanas para recibir el cargamento; y a las inclemencias del tiempo, al sol que las avería, a la lluvia que las pudre, al aire y al polvo que las deterioran se dejan días y a veces semanas las mercancías, obstruyendo el tránsito sobre los muelles porque no hay almacenes donde colocarlas.*

A Palma s'aprova per RO de 2 de març de 1872 el Projecte general del port, més aviat pla, redactat per Emili Pou que serveix de base per a les actuacions dels darrers anys del segle XIX i primers del XX excepte en el concernent als molls de Santa Catalina, que no es varen construir; sintonitza aquest projecte amb les idees exposades per Alexandre Rosselló, segons la cita, i suposa una elecció de no gaire risc entre les solucions remenades aleshores: la d'Antoni Morey, més discreta, i la de Nicolás Cheli molt més ambiciosa amb la disposició d'un nou dic a la punta de Sant Carles, que acabà sent també adoptat setanta anys després el 1940.

Esquerra. Antics molls de ribera d'Eivissa (Hauser i Menet 1894). (AM)

Dreta. Antic moll de ribera del port de Sóller operant el *León de Oro* (*c.* 1895). (AM)

228. Recaptació dels drets de port per la Duana

La recaptació dels arbitris o drets de ports, amb la finalitat específica de la seva millora o del seu manteniment, era realitzat en principi per la Duana que liquidava l'arbitri general o fiscal, que cobra l'Estat com qualsevol altre impost, i el local afegit a l'anterior i destinat a les obres als ports; aquest procediment, obligat a Palma abans de la constitució de la Junta d'Obres del Port, es va substituir per la liquidació directa per l'ens al poc temps de ser instituït i va perdurar als altres ports fins a la creació de les

Comissions Administratives de Maó i d'Eivissa o del Grup de Ports de Mallorca, i fins i tot després, ja que les tarifes per serveis generals varen continuar liquidant-se per la Duana al port d'Eivissa fins a entrats els anys

Ribera interior del port d'Eivissa el 1896 usada com a varador abans de la construcció de l'actual moll. (AH)

Dreta. El port de Fornells entre 1869 i 1891 segons *Die Balearen*, edició de 1897. Encara no s'hi aprecien obres portuàries. (DB)

1950. Potser a causa d'aquesta peculiaritat va arribar a distingir-se entre tarifes aplicades a la càrrega per a ports espanyols i per a l'exportació i a la descàrrega, de tal manera que, a través de la tarifa portuària, i amb independència de tenir el servei un cost idèntic per al port, s'establia un recàrrec per a la importació; aquesta distinció entre càrrega i descàrrega i tipus de navegació ha perdurat fins avui.

229. Ferrocarrils als ports

Només dos ports han disposat de ferrocarrils: els de Palma i Sóller. A Palma es dota de ferrocarril el port el 1877 per la mateixa Companyia de Ferrocarrils de Mallorca segons projecte d'Eusebi Estada com a nova part de la concessió; però les vies posteriors –no sense discussió– s'executen per la Junta d'Obres del Port; el ferrocarril té èxit com ho demostra que passa de 7.952 t el 1878 a 35.536 t el 1883; el seu traçat discorre per la part baixa de la ciutat (es Born, la Rambla) fins a arribar a les actuals Avingudes, travessant la muralla per l'antiga porta de Jesús (la del port ja estava demolida) i la seva tracció era animal, la qual s'intentà substituir el 1881 per una locomotora de vapor, cosa a la qual es va oposar l'Ajuntament, i per això aquella tracció va continuar quaranta anys més. Hom va intentar substituir aquest traçat per un altre d'extramurs a Llevant (1883 i 18904) o a Ponent pel vall de la muralla (1893), sense que prosperàs cap d'aquestes iniciatives. A partir de la tercera dècada del segle XX el ferrocarril comença a patir la competència del camí, cosa que no obsta perquè es dugui a terme el nou traçat en túnel, que s'inaugura el 1931; amb tot, el tràfic de mercaderies no s'activa i el 1935 és tan sols el 6% del total de port; el desembre de 1964 acaba amb caràcter general a Mallorca el transport ferroviari a petita velocitat, i amb ell el del port de Palma, on els últims moviments es produeixen el 1965; les vies de la companyia s'aixequen el 1969.

El tren de Sóller, contràriament al del port de Palma és propi per a passatgers i no per a mercaderies, que només ha transportat en casos peculiars; després de la inauguració el 1912 del tren Palma-Sóller, s'incorpora

el 1913 el ramal del port amb el primer tramvia elèctric de mallorca (a Palma, la tracció fou animal fins a 1916).

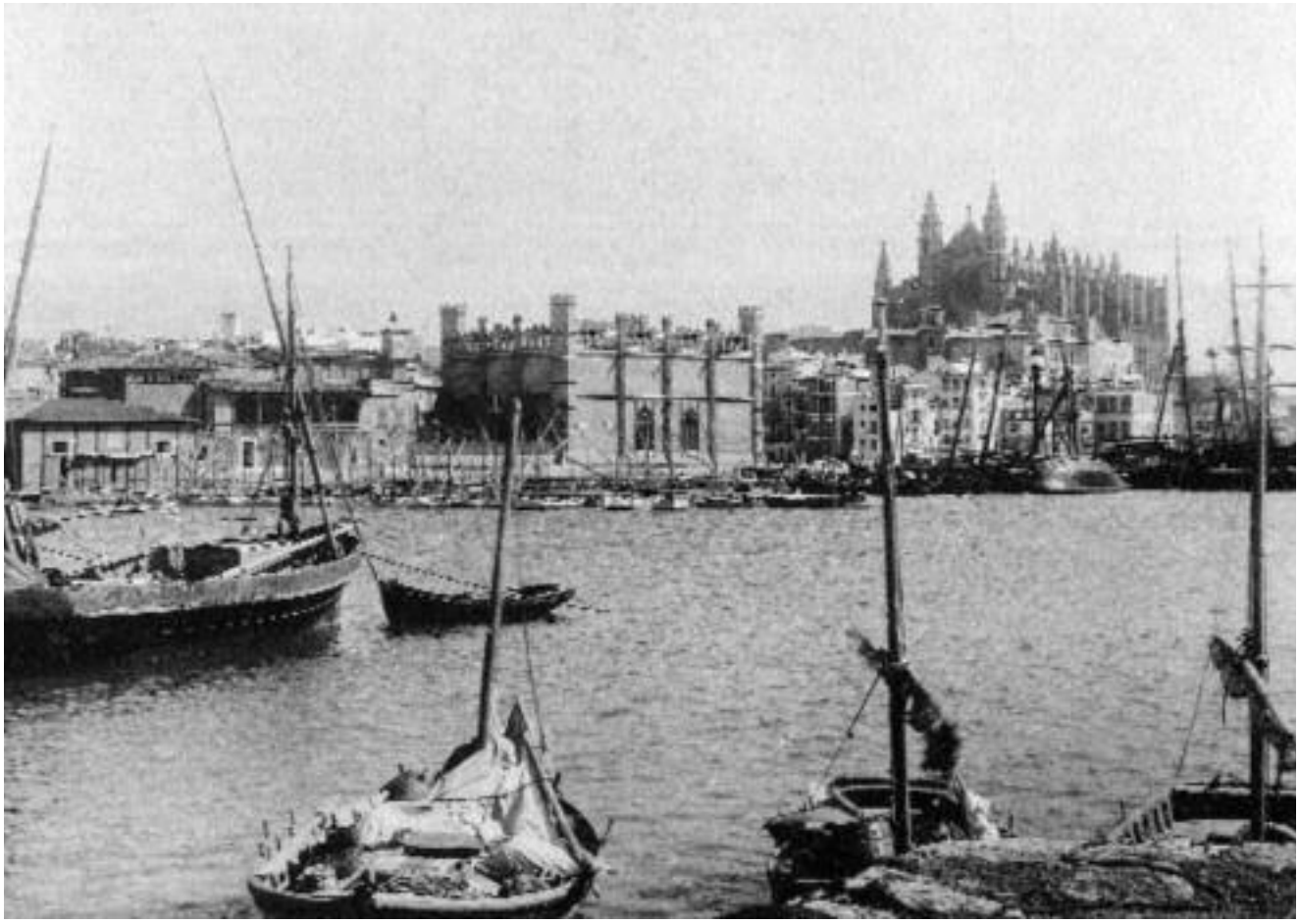
230. Segona gran fita de la legislació portuària: la Llei de ports de 1880

La Llei d'aigües de 1866 recull en els títols primer i setè diverses disposicions relatives a les aigües del mar, al règim de policia i a les competències de jurisdicció, encara confuses en part; això durà fins a la promulgació de la Llei general d'obres públiques de 13 d'abril de 1877, de la qual deriven les especials de carreteres, aigües, ferrocarrils i ports dels anys subsegüents que constituïren la legislació bàsica pràcticament durant un segle.

La Llei d'aigües de 1879 queda reduïda en l'aplicació a les fluvials, sense recollir l'article 276 de la Llei de 1866, que mantenia en certa manera les jurisdiccions i les competències procedents dels antics sistemes de l'Administració, anteriors a la creació del Ministeri amb atribucions específiques.

Al darrer terç del segle XIX el Govern és conseqüent amb la importància que tenen o adquireixen els ports, i promulga diverses disposicions: OPG, de 17 de març de 1873, sobre creació de Juntes de Port; O. de Marina, de 7 de maig de 1873, sobre atribucions de Marina i Foment als ports; O. de 14 de maig de 1873, sobre Reglaments de Juntes, RO de 30 de novembre de 1875, sobre el règim de juntes i d'altres; però sense abordar l'ordenament jurídic definitiu fins a la Llei de 7 de maig de 1880, en la qual se separen

Imatge de la primera postal que històricamente va tenir Palma de la qual es feren diverses edicions fins al segle XX. Al moll de la Llotja ampliat es veu l'espalmada d'un vaixell (Hausser i Menet, 1894). (AM)



Esquerra. El Portitxol de Palma i sa Roqueta. (*c.* 1900). (AM)

Dreta. Ribera de sa Capella de Portocolom (*c.* 1900). (AM)

atribucions i competències i es defineixen quins són els ports d'interès general, dels quals la policia, la construcció, la conservació, l'administració, l'explotació i l'entreteniment corresponen directament a l'Estat.

231. Definitiva autorització a les Juntes d'Obres per a la percepció d'imposts especials

La Llei de ports de 1880 autoritza ja, en l'art. 26, el Govern a establir imposts especials per costejar les obres dels ports i per organitzar juntes encarregades de l'administració; aquesta legislació regulà les obres i els serveis dels ports durant un llarg període posterior. Amb tot, els ports de menor rellevància –més tard inclosos el 1929 als Grups de Ports o Comissions Administratives– no podien administrar-se mitjançant Juntes i varen romandre afectes a les direccions d'Obres Públiques, a la cura de les quals corria la conservació, les millores i una rudimentària policia, però sense arribar a una vertadera explotació; els drets eren recaptats per la Duana i no hi havia organització adequada per a una explotació específica.

232. Tres dècades per a les obres d'Eivissa

L'any 1880 és especialment fecund per al port d'Eivissa, ja que arriben a redactar-se fins a onze projectes per realitzar obres, bàsics per a les actuacions dels trenta anys següents: dos d'aquests, no aprovats, varen ser redactats a mitjan any per Antoni Sastre, un es referia al dragatge i l'altre a l'escullera; la resta varen ser redactada al final de l'any per Emili Pou i es referien també a l'escullera d'abric i al dragatge, així com al contramoll, al moll interior, al moll de la consigna i al tancament dels freus de l'Illa Plana i de Botafoc; també es va redactar, integrant-los tots, un denominat Projecte general de millora del port d'Eivissa, amb franca vocació de ser duit a terme per etapes.

233. Reclamació de l'Ajuntament de Maó sobre la classificació del port

En promulgar-se la primera Llei de ports, de 7 de maig de 1880, Maó va ser virtualment classificat com a d'interès local amb els prop de cinc quilòmetres de molls de ribera i un excel·lent llatzeret; va reclamar l'Ajuntament i va aconseguir que, per Llei de 6 de gener de 1882, fos declarat

d'interès general de primer ordre i les seves obres a càrrec de l'Estat, classificació mantinguda fins a l'actualitat. Eren anys amb apreciable tràfic ramader, amb quatre mil set-cents caps de bestiar vacú, de llana i de porc per a Palma i Barcelona el 1883 i 1884.

Les obres portuàries de Maó continuen millorant en el transcurs dels anys següents; el 1885 ja s'ha omplert totalment el fons de Cala Figuera per la Industrial Mahonesa per construir-hi una fàbrica de teixits i es con-

Esquerra. Espalmada d'un vaixell a flor d'aigua en el Contramoll de Palma cap a 1900. A Eivissa es degué fer a s'Espalmador, si tenim en compte el nom. (AM)

Dreta. Espalmada d'un casc al Moll de Pescadors de Palma (J. Duran, *c.* 1900). (AM)

dicionen els molls de Cala Esfonts i Cala Corb a es Castell (Villacarlos) i els de l'escorxador, davant la que havia estat Caleta des Frares. Més tard, el 1897 es disposen dues boies d'amarratge i quatre balises i segueix una sèrie ininterrompuda d'obres menors i de millores.

234. Múltiples incidències a les obres d'Eivissa

No tardaren a presentar-se dificultats tècniques i administratives; així, iniciades les obres del dic d'abric d'Eivissa i del tancament dels freus, Bernat Calvet, el 1892, ha de procedir a la reforma dels projectes i emprendre el 1893 un projecte per a la demolició de les cases expropiades per a la construcció de les andanes, és a dir els molls de la consigna i interior; el 1894 torna a procedir-se a la reforma del projecte del dic d'abric i del tancament dels freus, i s'executa aquest darrer; el 1897 Pere Garau ha de procedir a la reforma dels Projectes del moll interior i de la consigna, així com del contramoll, que sofreix una altra modificació dos anys després del mateix autor; però encara amb això no acaben les incidències i el 1904 ha de modificar una altra vegada els projectes d'aquestes obres el mateix autor redactant el Projecte d'acabament del dic d'abric, l'obra del qual havia sofert serioses paralitzacions degudes, fonamentalment, a les imprevisions de la fonamentació; el 1906, a la fi, procedeix Joan Frontera a una darrera reforma dels projectes, d'acord amb els quals s'acaben les obres.

235. Incidències a les obres dels dics en general

Les obres dels dics en general, i no només a Eivissa, són les que han experimentat major nombre d'incidències; són conegudes les patides al final del Moll Nou de Palma durant la construcció pel Consolat en el segle

XIX, on un temporal va donar lloc virtualment a l'actual espigó exterior; les del dic d'Eivissa esmentades; les del dic de Cala Rajada partit en dos pels temporals dels anys 1940; les del dic de Fornells avariat durant els anys 1950; les del petit dic de la Colònia de Sant Jordi soscavat en la mateixa època i les avaries causades pels temporals de 1959 i 1960 al tancament de Botafoc i més seriosament al Dic de l'Oest de Palma, on va haver de revestir-se la primera alineació amb blocs –com pot avui veure's– i acréixer el mur de la riba.

Els dics de caixons –la Savina i també Cala Rajada–, malgrat ésser d'un tipus considerat menys segur, han resistit fins avui durant diverses dècades sense apreciables avaries. Ambdós dics varen ser les primeres obres realitzades d'aquest tipus a les Balears amb rudimentaris sistemes al principi de construcció de caixons en rampa escar per a després botar-los i acréixer-los a flot; darrerament a la Savina, i recentment a Palma, es varen utilitzar caixons construïts en ports peninsulars i remolcats als ports balears.

Esquerra. Antic moll de ribera de Sóller (c. 1900). (AM)

Dreta. Antics molls de ponent de Ciutadella (J. Camps i fills 1903). (CM)

236. Part realitzada del projecte general d'Eivissa de 1880

El notable projecte d'Emili Pou de 1880 es realitza en les fases aprovades i dóna al port d'Eivissa l'aspecte actual de la part sud, que no ha experimentat modificacions substancials al llarg de noranta anys; aquest Projecte general de millora del port d'Eivissa d'Emili Pou mereix una citació especial, ja que, encara que gran part de les seves previsions no es varen dur a terme, conté elements ressorgits posteriorment; com és el cas del dic de Botafoc previngut en l'esmentat projecte amb una solució molt similar –llevat de tractar-se d'un dic corb com era habitual a l'època– a les estudiades posteriorment el 1974 i el 1994. Altres previsions, com el dic escullera exempt i el dragatge de la ribera nord per dedicar el paratge a dàrsenes comercials i varadors i dics de carena, a l'actual zona de les antigues feixes urbanitzada, no es varen dur a terme ni tan sols a un nivell d'estudi corresponent a avantprojecte.

237. Vigència de la Llei de ports de 1880

Els principis legals de la Llei de ports de 1880 perduren en gran part durant més d'un segle. El 19 de gener de 1928 es promulga un RDL que la modifica encara que no essencialment; les derogacions de legislació de la Dictadura de Primo de Rivera per la República no afecten aquesta Llei, que continua aplicant-se per l'Administració si bé sense aclarir si en concepte de disposició reglamentària o de Llei; així va ser, tanmateix, ja que en cas contrari no hauria estat de derogació expressa la Llei de 1880 en promulgar-se la de 24 de novembre de 1992, de ports de l'Estat i de la Marina Mercant.

238. Activitat de la Direcció d'Obres Públiques

Com a conseqüència de tota aquesta legislació, desenvolupada posteriorment, les direccions d'Obres Públiques tenen gran activitat als ports, tant en obres de reparació com de conservació, amb la inversió de les quantitats assignades pel Govern per a aquestes atencions, la formació de projectes i la construcció de noves obres.

Esquerra. Al fons, moll de ponent de Ciutadella abans de l'eixample (*c.* 1900). (CM)

Dreta. Espigó exterior de Palma el 1904 (arribada d'Alfons XIII). (AM)

Amb tot va ser una època en què l'activitat del Ministeri tendia abans a la construcció i la conservació d'obres que a l'explotació i l'administració, només plenament atesa al port de Palma, on per la importància s'havia constituït Junta el 1872.

Destacables són les actuacions a Mallorca de Portocolom –on ja el 1793 l'Ajuntament va tractar de la construcció d'un modest moll executat el 1828 i relacionat amb Felanitx mitjançant un camí entre 1834 i 1843–, en què s'escomet l'important dragatge de sa Fonera entre 1880 i 1882 des de la bocana i amb calats de 4 i 5 m, obra reproduïda el 1926, i d'Andratx on ja des de 1841 va començar a condicionar-se el moll per a un tràfic de sabó exportat a Cuba.

239. Principals obres de fàbrica en ports a càrrec directe de l'Estat

Del final del segle XIX daten les primeres obres de fàbrica d'alguna solidesa, encara que modestes, amb què va dotar l'Estat als petits ports a través de la gestió de l'antiga Direcció d'Obres Públiques; d'aquesta

època són el primer martell de Portopetro empedrat (1880); el primer espigó de Pollença (1885); el moll de muralla i pont de la colàrsega de Ciutadella (1870); l'espigó, els molls de ribera i les rampes empedrades per carregar els bocois de vi a Portocolom (1890) que avui tenen la falsa aparença de varadors; l'antic moll de ribera d'Andratx i dic interior (1874); el varador, l'escullera i el moll de Cabrera (1890); els molls de ribera d'Eivissa (1880); l'espigó vell de Sant Antoni Abat, a més de les obres ja citades a Maó.

240. Classificació del port de Palma per la Llei de 1880

En l'article 16 d'aquesta Llei es ressenyen, amb un criteri molt restrictiu, els vint-i-dos ports espanyols d'interès general –de les Balears només s'inclou el de Palma– i els sis de refugi, cap a les Balears, i com l'article 15 assenyala que la classificació establerta no pot variar-se sinó en virtut d'una llei, en els anys següents són freqüents les lleis necessàries per declarar ports d'interès general a les Balears.

241. Classificació dels altres ports

Poc després de promulgada la Llei de 1880, i fins al final del segle, es van incloent en classificacions de ports de l'Estat, mitjançant les pertinents lleis, gran part dels ports que hi havien de romandre –d'una manera o una altra– posteriorment; en alguns, com Maó, Eivissa o Portocolom entre d'altres, s'observen raons objectives per a aquesta classificació; però en d'altres no s'aprecia cap altra causa que la pressió política.

Interès general de primer ordre: Maó, el 6 de juliol de 1882

Interès general de segon ordre: Sóller, el 9 de març de 1883; Portocolom, el 8 de juny de 1883; Andratx el 14 d'agost de 1884; Alcúdia, el 19 de març de 1885; Ciutadella i Sant Antoni Abat, el 10 de juliol de 1885, si bé la classificació d'aquest darrer va ser ratificada el 7 de març de 1900; i de Cabrera, Fornells, Portopetro i Pollença, el 22 de juliol de 1887.

De refugi: Eivissa, el 27 d'abril de 1882.

És curiós observar que el port d'Eivissa, de més tràfic i de major tradició i importància que els declarats d'interès general de segon ordre, va ser l'únic de la província en què la classificació va merèixer la categoria ínfima entre els de l'Estat. Els actuals ports de Cala Rajada, Portocristo,

Esquerra. Tren al Moll Vell i blocs d'obres de l'eixample de la prolongació del Moll Nou construïts en el de la Llotja (*c.* 1905) (AM)

Dreta. Moll de Llevant de Maó amb bots automòbils (S. Almirall 1905). (PM)

Colònia de Sant Jordi i la Savina, o no tenien obres o amb prou feines tenien tràfic llavors, per això varen ser addicionats molt posteriorment.

242. Reglaments de servei i policia

La regulació dels serveis del port de Palma, i en especial de la policia, queda ja establerta pel Reglament per al servei, policia i conservació dels molls i de la zona marítima del port de Palma, aprovat per RO de 12 de setembre de 1888; el segueix un Reglament de govern interior i de serveis administratius de la Junta d'Obres del Port de Palma de Mallorca, que aprova la Direcció General d'Obres Públiques per Resolució de 31 de març de 1920; per RO de 29 de gener de 1921 s'aprova el Reglament per al servei de policia, conservació i vigilància dels molls i de la zona de servei al port de Palma, que manté en termes generals el format i l'esperit de l'anterior; per RO de 8 de maig de 1924 s'aprova el Reglament de govern interior i serveis administratius de la Junta d'Obres del Port de Palma de Mallorca amb escasses modificacions sobre l'anterior; per RO de 28 de març de 1930 s'aprova per als ports agregats a la Direcció Facultativa del Port de Palma de Mallorca el Reglament per al servei de policia, conservació i vigilància dels molls i de la zona de servei als ports d'Alcúdia, Andratx, Cabrera, Capdepera, Pollença, Portocolom, Portocristo, Portopetro i Sóller, que segueix una pauta similar a la de l'aleshores vigent per al port de Palma de Mallorca, pràcticament sobre el model del primer; per OM de 8 de maig de 1944 s'aprova el Reglament especial de servei, policia i conservació del port de Palma de Mallorca, que encara segueix el model primitiu, però amb la important novetat d'introduir el D. d'11 de desembre de 1942, molt controvertit aleshores, que limita l'accés als molls i a la zona de trànsit i estableix els tancaments dels ports; per OM de 31 de maig de 1944 s'aprova el Reglament del personal afecte

Esquerra. Ribera del port de Sant Antoni Abat el 1908, abans de produir-se els importants rebliments dels actuals jardins. (AH)

Dreta. Dàrsena de la consigna d'Eivissa abans de 1907, amb l'antiga Capitania Marítima a l'actual contramoll. (FR)

al servei de vigilància dels molls del port de Palma de Mallorca, que regula actuacions d'aquest personal recollides posteriorment als reglaments de policia sense independència de peça reglamentària; el Reglament de servei i policia dels molls i les zones de servei del port de Palma de Mallorca, aprovat per OM de 5 de novembre de 1963, ja introdueix un canvi en el format del reglament que passa a tenir, sobre un model oficial, la disposició dels actualment vigents als ports en general; pendent de revisió per aplicació del previngut en la Llei de ports de l'Estat i de la Marina Mercant, de 24 de novembre de 1992, es troba vigent avui, men-

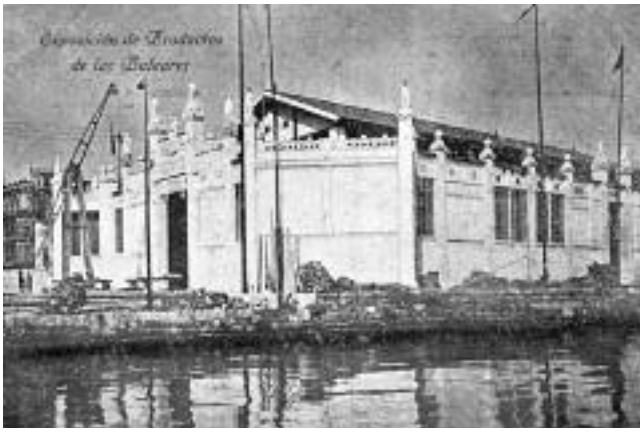
tre no s'oposi a l'esmentada Llei, el Reglament de servei, policia i règim del port de Palma de Mallorca, aprovat per OM de 14 de maig de 1976.

Esquerra. Antic pont de ferro de la Colàrsega del port de Maó substituït per un altre de formigó armat el 1929 (*c.* 1910). (IP)

Dreta. Pavelló de l'Exposició de productes de les Balears al Moll de la Llotja el 1910. (AM) (Clixè invertit.)

243. Servei regular al port de Cabrera

El 1890 la senyoria de l'illa de Cabrera passa a la casa Feliu, que promou la dotació d'un vaixell de vapor per mantenir un servei postal regular. En esclatar la Primera Guerra Europea, una potència bel·ligerant viola la neutralitat espanyola utilitzant el port; això obliga el Govern a una ocupació militar per RO de 7 de juliol de 1916, la qual es manté en finalitzar la guerra i perdura durant el segle XX sense perjudici del manteniment durant molts anys de la línia regular de vaixells correu.



Esquerra. Ribera oest del port d'Eivissa (Bestard, *c.* 1910). (AM)

Dreta. Port de Ciutadella el 1910 (J. Camps i fills 1910). (CM)

244. Cartografia nàutica moderna

Les modernes cartes nàutiques de ports aixecades amb caràcter sistemàtic un segle després de les de Tofiño i amb dades fidedignes corresponen a la col·lecció formada per José Gómez Imaz, editada pel Dipòsit Hidrogràfic de la Marina (Cadis) el 1891 i anys successius. Aquesta col·lecció de cartes ha servit de base per a la confecció de gran part de les posteriors, que pròpiament constitueixen una correcció o posada al dia de les primeres, si bé perdent –en honor del practicisme i la introducció de les modernes tecnologies– la prístina grafia del relleu, de gran qualitat i altament informativa.

245. Esdeveniments significatius al port de Palma en el segle XIX

Si bé alguns ja han estat exposats, es relacionen seguidament esdeveniments importants ocorreguts al port de Palma durant el segle XIX: el 1801 hi arriba Gaspar Melchor de Jovellanos desterrat pel ministre Godoy;

Esquerra. La font de 1862 a la primitiva esplanada del Moll Vell de Palma, *c.* 1910. (AM)

Dreta. El moll interior d'Eivissa gairebé acabat segons una postal datada el 1911. (FR)

el 1803 hi arriba el cardenal Antoni Despuig i Dameto nomenat recentment; el 1810 i concretament dia 21 de maig s'inicien les obres de prolongació del dic del port després de cinc segles de pràctica inactivitat en aquesta ocupació; el 1834 arriba el primer vapor que toca el port, el *Balear*, pertanyent a una companyia catalana; el 1835 s'obre la nova porta del moll; el 1837 hi arriba el vapor *Mallorquín,* primer que pertany a una naviliera illenca i primer de la matrícula de Palma; el 1838 hi arriben, a bord del *Mallorquín,* Frederic Chopin i George Sand, que reembarquen per a Barcelona l'any següent; el 1851 Palma és declarat port d'interès general; el 1852 hi arriba la infanta Lluïsa Fernanda; el 1857 hi arriba el príncep Guillem d'Orange hereu de la corona dels Països Baixos; el 1860 arriben el príncep Adalbert de Baviera i la seva esposa, la infanta d'Espanya Amàlia de Borbó; el 1860 hi arriba la reina Isabel II amb el seu espòs Francesc d'Assís, el príncep d'Astúries i dues infantes, qui reembarquen cap a Maó després de quatre dies d'estada; d'aquesta visita ha quedat un quadre, possiblement partint d'un daguerreotip, on s'aprecia l'entrada de la ciutat amb la nova porta del moll al fons; el 1861 hi arriba la princesa Isabel Amàlia Eugènia, consort de Francesc Josep I, emperador d'Àustria; el 1862 hi arriba el príncep Jeroni Napoleó i el 1865 l'emperador Napoleó III; el 1872 s'aprova per RO el Projecte bàsic de l'ampliació del port redactat per Emili Pou; el 1872 es crea la Junta d'Obres del Port de Palma; el 1873 s'inicia la demolició de la muralla frontera al port; el 1877 hi arriba el rei Alfons XII procedent de Maó; el 1879 es fa enderrocar el Baluard del Moll; el 1884 hi arriba el duc d'Edimburg, fill de la reina Victòria d'Anglaterra; el 1888 hi arriben els ducs d'Edimburg; el 1892 hi arriba per segona vegada l'emperadriu Isabel Amàlia Eugènia a bord del iot imperial; el 1893 hi arriba el gran duc Vladimir Alexandrovitx de Rússia. Es produeixen a més nombroses visites de l'arxiduc Lluís Salvador, que va fixar la residència a Valldemossa.

Segle XX

Esquerra. Tràfic de passatgers, amb carruatges a terra, a la prolongació del Moll Nou, entre 1912 i 1914. (AM)

Dreta. Cala Figuera de Maó (J. Salvany 1915). (JS)

246. Nou Pla de fars de 1902

Al final del segle XIX es produeix un corrent d'opinió que dóna suport a la modificació del Pla de fars de 1847, en el qual, entre altres defectes, es trobava el de tenir abasts lluminosos inferiors als geogràfics, el d'haver-hi llums blancs fixos confusibles bé amb els llums de ciutat o bé fins i tot amb estrelles, el de tenir les llampades, en el seu cas, amb períodes molt dilatats –cosa que impedia al navegant la còmoda identificació– i el de tenir diferent aparença segons l'estat atmosfèric o distància als llums combinats de llampades i fixes. Per RD de 18 d'octubre de 1901 s'aprova la modificació del Pla concretada en la RO d'1 de març de 1902; segons l'esmentada disposició –i no comptant alguns llums de ports inclosos o enfilacions– són un total de cent setanta fars els del Pla en els quals s'ha d'intervenir o conservar; dels quals trenta-dos corresponen a les Balears amb un denou per cent del total, percentatge superior al previngut en el primer Pla de 1847.

Esquerra. Moll de ribera del port d'Andratx (J. Salvany, 1915). (JS)

Dreta. Port de Ciutadella, on maniobra el correu *Ciutadella* (J. Camps i fills, *c.* 1915). (CM)

247. Llei de juntes de ports de 1911

Després de la promulgació de la Llei de ports de 1880, diverses RO regulen les Juntes d'Obres, de les quals cal destacar les de 18 de març de 1881, 23 de març de 1888, 24 de juliol de 1893, 7 d'agost de 1898 i 11 de gener de 1891 i, sobretot, el Reglament general per a l'organització i règim de les juntes d'obres de ports, aprovat per RD de 17 de juliol de 1903; però ha d'esperar-se al 7 de juliol de 1911 per a la promulgació d'una llei específica.

Aquesta llei constitueix la primera regulació específica amb aquest rang per a la creació de juntes d'obres. Els seus onze articles amb prou feines aborden qüestions d'organització, que es tracten minuciosament en l'esmentat i rellevant Reglament general de 1903 aprovat per Decret i no per Llei, com ja era norma en qüestions organitzatives. En la disposició

Esquerra. Port de Fornells amb el primitiu dic sense mur de la riba (J. Salvany, 1915). (JS)

Dreta. Contramoll i Moll de la Llotja de Palma (*c.* 1915). (AM)

addicional s'adopten múltiples cauteles en relació amb la inversió de fons de l'Estat en ports d'interès local i s'insisteix en l'obligatorietat –tantes vegades eludida de fet– que el finançament d'aquestes obres tingués substancial aportació de diputacions i ajuntaments. Les obres dels nombrosos ports d'interès local de les Balears s'executaren sense aquestes aportacions efectives, excepte en les primitives de s'Arenal, on hi va haver participació de la Diputació. Aquesta Llei sofreix una modificació per RDL de 26 de març de 1926.

Hi havia ja mig segle de rodolament de les primeres juntes d'obres amb realitzacions que permetien assolir recursos nous per a les actuacions amb la venda de terrenys sobrants. Això va passar a Palma, on s'urbanitzen els terrenys guanyats al mar al Moll Vell amb cinc illetes de cases, que són objecte de venda el 1912; una altra acció similar prevista al Moll de la Llotja afortunadament no va prosperar.

248. Reglament d'execució de la Llei de ports de 1880

La Llei de ports de 1880 es va aplicar sense reglament específic fins a l'any 1912, en què per RD d'11 de juliol se'n promulga el Reglament; aquesta dilatada època d'estar sense reglament posa clarament de manifest que la Llei constituïa un instrument suficient per a l'actuació ordinària de l'Administració. El tardà Reglament de 1912 es limita bàsicament a reproduir els preceptes de la Llei i en certs punts detalla algunes tramitacions; no resol, tanmateix, un punt de transcendental importància, que és el d'establir més precisions en la definició de la zona marítima terrestre o

del domini públic costaner, amb multitud d'aspectes legalment vidriosos; aquesta mancança es va mantenir posteriorment tant al Reglament de la Llei de 1928 com en la de 1969; va haver d'esperar-se al Reglament de la Llei de costes de 1989 per aclarir definitivament les qüestions suscitades a la pràctica de l'aplicació de la Llei de 1880. Tampoc s'aprofita aquest

Esquerra. Antic Moll de Ribera del port de Sóller (*c.* 1915). (AM)

Dreta. L'esplanada del Moll Vell ja amb la nova voravia que determinaria les alineacions futures dels edificis, per on passa gent que va a la Riba. Blocs per als nous molls de l'espigó Exterior a la dreta (*c.* 1915). (AM)

Reglament de 1912 per precisar les conseqüències de les classificacions entre ports d'interès general de primer o de segon ordre –més tard desaparegudes–, encara que s'entreveu que tindrien conseqüències en la prelació a la qual al·ludeix l'article 15 en la planificació general dels ports de l'Estat.

249. Ambiciosa amplitud de les obres projectades el 1880 per a Eivissa

Acabades a la fi les obres del dic d'abric d'Eivissa el 1912, finalitza aquesta dura etapa d'obres portuàries que permet una àmplia oferta de serveis, molt superior a les necessitats de l'illa, per la qual cosa pràcticament no es produeixen noves actuacions d'importància al llarg de seixanta anys; durant aquest temps l'acció es dedica a completar-ne o

Esquerra. El port de Sóller amb el vaixell de la línia regular *Villa de Sóller*, que operà abans de 1918; l'absència dels actuals molls exigeix llargues passarel·les. (AM)

Dreta. El quiosc Miramar al final de l'antiga Riba baixa al peu de l'escala d'enllaç amb la Riba alta, al port de Palma (J. V., *c.* 1920). (AM)

millorar-ne les instal·lacions, com succeeix amb un projecte de varador el 1913, l'enllumenat el 1914, diverses reparacions als dics construïts, actuacions en el dragatge entre 1914 i 1917, afermament de les dites andanes, prolongacions del contramoll el 1950, millora del mur de la riba del dic amb la disposició d'un ampit el 1965, i altres actuacions

Esquerra. Drassanes a l'esplanada del Moll Vell de Palma amb avarada l'exterior (*c.* 1920). (AM)

Dreta. El contramoll Mollet de Palma cap a 1920 amb tallers. Creixent aterrament per la Riera. (AC)

similars per millorar la zona de servei.

250. Conjunt d'accions de l'Estudi d'amarradors per a grans vaixells de Maó

El 3 de febrer de 1914 la Direcció General d'Obres Públiques ordena l'Estudi d'amarradors per a grans vaixells, emprès modestament per Miguel Massanet el 1916; però la idea va donar lloc posteriorment, entre 1931 i 1953, a importants actuacions duites a terme pel que fou director de la Comissió Administrativa de Maó i del Grup de Ports de Menorca, Juan Seguí; així el 1931 es redacta el Projecte d'habilitació del port de Maó per a amarradors de grans vaixells, que conté diverses actuacions desenvolupades parcialment en anys posteriors com són, entre les principals, els dragatges, sobretot el de l'illa de les Rates entre 1934 i 1936 per una com-

Esquerra. Moll de ribera de la duana de Portocolom (*c.* 1920). (AM)

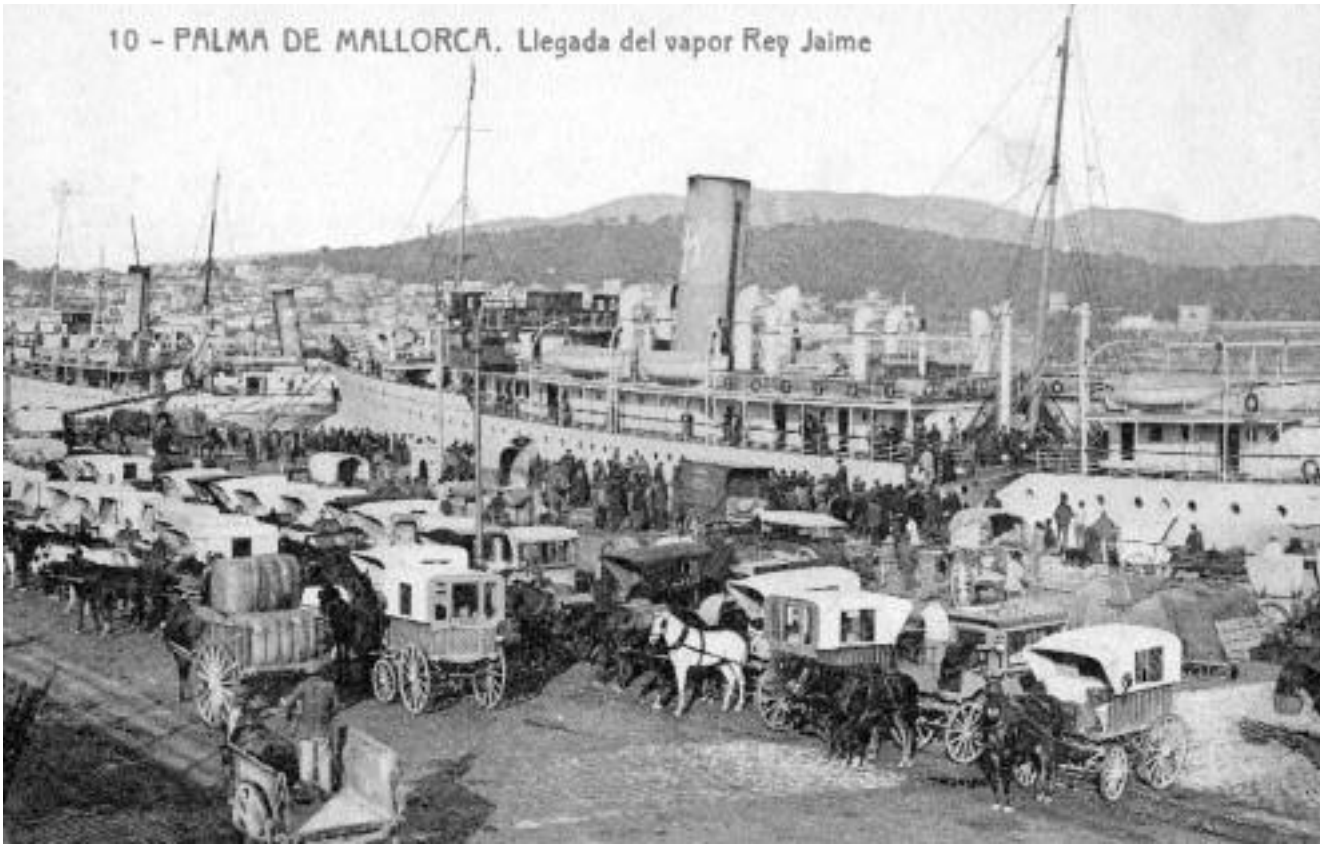
Dreta. Antic moll i edifici de la duana del Port de Pollença (*c.* 1920). (AM)

panyia belga i la construcció dels primers molls comercials de certa profunditat entre 1946 i 1951. A continuació es construeixen instal·lacions complementàries, com són el Magatzem núm. 1 entre 1952 i 1953, el

núm. 2 entre 1953 i 1955 i el varador de Cala Figuera, amb diverses actuacions que finalitzen el 1953.

251. Proliferació d'idees per ampliar el port de Palma

Les principals obres del projecte de Pou estaven ja executades al començament del segle XX segons manifesta el plànol de Palma fet per Benet Pons; el 1913 Pere Garau realitza un projecte d'ampliació d'instal·lacions que modifica, a la part de ponent, el projecte de Pou; però l'esmentada planificació no arriba a ser aprovada; posteriorment Gaspar Bennàssar al Plànol de reforma de Palma de 1917 desenvolupa una ambiciosa planificació davant la Catedral, mantenint sensiblement en la resta el projecte de Pou amb el dragatge del contramoll Mollet; tant aquesta idea com l'exposada per Juan Frontera el 1931 d'ampliar el port amb un dic exempt a llevant o prolongar simplement el dic de llevant no es realitzen, encara que aquest darrer projecte va ser aprovat. Igual sort tenen les propostes d'Antonio Parietti amb un dic a Nazaret i d'Antonio Ferragut ampliant els molls a la testera.



El moll eixamplat de la «Prolongació del Moll Nou» –que no Moll Vell– de Palma féu gran servei a les, aleshores, noves empreses de passatge «Isleña Marítima» i «Compañía Trasmediterránea» fins al desplaçament del tràfic de passatgers als molls de Paraires el 1967 (*c.* 1920). (AM)

252. Hidroavions als ports. Esquadres al de Pollença

Durant la tercera dècada del segle XX s'habiliten tres ports per al trànsit d'hidroavions: Palma, Alcúdia i Pollença. La integració dels incipients serveis d'aviació civil dins el Consell Superior d'Aeronàutica el 1928 propicia una normalització i regulació de la navegació aèria amb una Direcció General de Navegació i Transports Aeris. En conformitat amb

l'article 9 del Reglament de 29 de setembre de 1928 s'habiliten i obren al trànsit aeri per a la hidroaviació el port de Palma i les badies o ports d'Alcúdia i Pollença.

Al port de Palma s'assigna una zona de 500 per 700 metres de mirall d'aigua adossat a la ribera del Jonquet on s'aixequen uns hangars per als hidroavions per part de la Compañía Aeromarítima Mallorquina, que comença a fer els serveix amb Barcelona l'abril de 1922; diverses incidències, de tota manera, feren que aquesta companyia tingués una vida curta i en pocs anys cessà el seu servei, absorbida per una altra companyia francesa.

Al port d'Alcúdia s'habilità, a la zona que ja es coneixia que seria d'aigües arrecerades pel nou dic en projecte de la punta des Castell, una superfície de mirall d'aigua de 1.000 per 300 metres, i s'arribà a establir una línia regular Marsella-Alcúdia-Alger per part d'una companyia d'aviació francesa.

Esquerra. Tràfic de passatgers a la prolongació del Moll Nou a Palma, amb les galeres a terra per a transport terrestre, abans de la construcció dels coberts el 1921. (AM)

Dreta. Eixugant veles, atracats al Moll Vell de Palma (*c.* 1920). (AM)

Esquerra. El contramoll Mollet de Palma on tingué lloc una intensa activitat en construcció de vaixells (*c.* 1920). (AM)

Dreta. Trituradora Atlas al desmunt de roques submarines de la dàrsena exterior de Palma el 1924. (MP)

Al port de Pollença, on les condicions topogràfiques amb el recer de la punta de l'Avançada i el menor trànsit marítim afavoreixen l'amaratge dels hidroavions, el trànsit prosperà, si bé per al servei militar, encara que també mantingué les línies d'aviació civil amb Itàlia, i fins i tot s'arribà a establir una important base militar amb una dàrsena per a hidros dotada d'una grua procedent de Bilbao.

Algun trànsit episòdic s'ha produït als estanys adjacents al port de la Savina, a Formentera, però sense que es correspongui a cap tipus de línia,

sinó més bé a escales per repostatge.

Diverses notícies històriques del fi d'aquesta època i relatives al port de Pollença manifesten les excel·lents condicions d'abric natural d'aquest port.

El febrer de 1922 varen abrigar el port i el fons de la badia les esquadres de l'Atlàntic i de la Mediterrània de l'Imperi britànic amb un total de setanta-quatre vaixells, visita que va constituir un preludi de les freqüents i posteriors visites de l'esquadra nord-americana.

Esquerra. Draga de rosari de La Plata, que draga la dàrsena exterior de Palma el 1924. (MP)

Dreta. Antic cobert de Barcelona a la prolongació del Moll Nou de Palma el 1925. (MP)

El maig de 1928 va visitar el port una esquadrilla italiana de més de seixanta hidroavions al comandament d'Italo Balbo; va ser aquest un esdeveniment tan gran que varen ser més de tres mil els automòbils arribats al port, xifra molt considerable si es repara de quin any es tracta; amb aquesta visita les tranquil·les aigües abrigades per la punta de l'Avançada serveixen, per primera vegada, per amarar aquest tipus d'avions en actitud d'esquadrilla; anys més tard, s'establí, a la part més profunda del port natural, i amb obres d'abric, la Base d'Hidros que perdura fins a l'actualitat.

Esquerra. Tràfic de sal a la Canal, Eivissa (Viñets, *c.* 1925). (AM)

Dreta. Eivissa devers 1925. Sortida de vaixells de guerra. Rampa varador en plena activitat que durà fins a 1969. (AP)

253. Classificació de ports de refugi de 4 d'agost de 1926

Per RO de 4 d'agost de 1926 es determinen, d'una manera sistemàtica, els ports amb la qualificació de refugi. És la primera vegada que s'aborda, amb caràcter general i global, l'estudi de la matèria ja que, anteriorment, cada port així no qualificat en la Llei de 1880 havia estat declarat d'interès general o de refugi mitjançant una disposició específica.

Segons la dita RO, passen a tenir la qualificació de ports de refugi, entre els, aleshores, d'interès general, i amb Eivissa els següents: Sóller, Alcúdia, Portocolom, Maó, Cabrera, Ciutadella, Fornells i Sant Antoni. A més, es declara port de refugi el de Capdepera, fins llavors no classificat com a port a càrrec de l'Estat.

S'assenyala en l'esmentada disposició que els ports d'interès general estan en procés de revisió, i s'han de considerar de refugi aquells exclosos de l'esmentada classificació, i suprimits entre els d'interès general.

254. Primera classificació de Cala Rajada i la Savina

Amb el segle XX apareixen dos nous paratges on es reconeix l'activitat portuària fins al punt de merèixer ser declarats ports a càrrec de l'Estat, són aquests: Cala Rajada a Mallorca i la Savina a Formentera, classificats el 1926 i 1928, respectivament.

255. Antecedents de tràfic a Cala Rajada

Cala Rajada –fins a època ben recent anomenada Port de Capdepera– és un lloc que gaudeix d'abric natural dels temporals del primer i quart quadrant i on des d'antic hi va haver activitat pesquera, ja que s'havia acre-

Instal·lacions dels ports de Balears segons el *Libro de Puertos* de 1926 de la Junta Central de Ports.

PORTS	ESCARS		DÀRSENES		CALATS		MOLLS				
	Classe	Arq. Tn	Designació	Superf. Ha	En boca m	Mitjans m	Designació	Long. total m	Long. aprof. m	Ampl. mitjà m	Calat al peu m
Palma	Rampes empedr.	25	Exterior	10,80	9,5	7,0	Prol. Moll Nou	260	260	45	7
Palma	íd.	25	Interior	7,77	9,5	4,0	Moll Nou	200	200	16,25	7
Palma	-	-	-	-	-	-	Moll Vell	240	100/140	90	5,5/4
Palma	-	-	-	-	-	-	Moll de la Murada	320	160/160	36	3/1,8
Palma	-	-	-	-	-	-	Contramoll	280	140/140	40	5/2,5
Palma	-	-	-	-	-	-	Espigó Branca Curta	100	100	60	7
	-	-	-	-	-	-	Espigó Exterior	100	255	55	7
	-	-	-	-	-	-	Espigó de la Consigna	68	60/80	40	5/4
Andratx	íd	15	Única	9,00	11	5,0	Dic vell	150	150	10	3
	-	-	-	-	-	5,0	De ribera	200	120	15	1
Sóller	íd.	15	Única	2,20	-	5,5	Dic únic	110	110	13,30	5,5
	-	-	-	-	-	5,5	De ribera	200	60	9	3,5
Alcúdia	íd.	50	Única	4,50	-	1,4	Del dic	190	190	15	1,3
	-	-	-	-	-	1,1	De ribera	250	200	15	0,6
Pollença	íd.	25	Única	0,42	-	1,1	Dic únic	160	140	20	1,1
Portocolom	íd.	25	Única	0,15	4,6	0,7	De ribera	100	0	10	0,5
	-	-	-	-	-	0,7	Dic	25	25	20	1,3
	-	-	-	-	-	0,7	De ribera	305	270	20	0,8
Portopetro	íd.	25	Única	0,24	-	1,2	Dic únic	10,5	10	10,45	0,8
Cabrera	íd.	15	Única	9,00	13	2,5	Dic	40	40	8	3
	-	-	-	-	-	2,5	De ribera	60	30	15	1,5
Maó	-	-	-	-	-	-	Cala Figuera	750	300	10	1
	-	-	-	-	-	-	Llevant	960	400	8	2,5
	-	-	-	-	-	-	Ponent	1.200	500	12	3
Ciutadella	-	-	-	-	-	-	Marina	260	260	14	2
	-	-	-	-	-	-	Capitania	340	340	7	1,5
Fornells	-	-	-	0,75	-	2,0	De costa	120	60	12	0,5
Eivissa	íd.	50	Exterior	6,50	6,5	6,0	Interior	219	Tota	30	6
	-	-	-	-	-	6,0	Contramoll	50	íd.	55	5,5
	-	-	Interior	5,90	-	7,0	La Consigna	275	íd.	30	6,5
Sant Antoni	Drassana	15	Única	2,25	4,0	1,3	Dic abric	75	50	10	1,2

Esquerra. Antic moll empedrat del port de Pollença (*c.* 1925). (AM)

Dreta. Contramuelle Mollet y Baluarte de Chacón a punto de demoler (J. Truyol, *c.* 1925). /AM)

ditat com a port llagoster. Potser fos en aquest mateix lloc on es varen embarcar en el segle XIII els emissaris de Jaume I el Conquistador que varen passar a Ciutadella a recollir la submissió dels moros menorquins i on varen desembarcar de tornada amb els notables que varen prestar vassallatge al rei. Però, llevat d'una rampa varador empedrada i algunes altres obres modestíssimes, no va tenir fins a data relativament recent adequats serveis portuaris. La declaració oficial de port de refugi va tenir lloc en la RO de 4 d'agost de 1926 (ratificada en el RDL de 24 de febrer de 1928) i posteriorment comencen seriosos estudis de les seves instal·lacions i obres, en especial del dic d'abric.

256. Antecedents de tràfic de la Savina

El port de la Savina, per on es desenvolupa el tràfic de l'illa de Formentera, no apareix declarat pròpiament d'interès general fins al RDL de 24 de febrer de 1928. El port sorgeix com a conseqüència d'una singular circumstància: fins al final del segle XIX els vaixells que acudien a Formentera per a la càrrega de la sal fondejaven al precari abric ofert per l'illot de la Savina; les embarcacions pesqueres, i les menors en general, utilitzaven veritablement com a port l'Estany del Peix, en comunicació amb el mar obert a través d'una estreta bocana d'escassíssim calat; l'Estany del Peix, conforme a títols antics, pertanyia a l'Església i va quedar afectat per les lleis de desamortització del segle XIX; com a conseqüència d'això –i encara cal dubtar de la validesa de l'acte per haver-se promulgat ja la Llei de ports de 1880– es produeix una venda de l'Estat a particulars

Esquerra. Port de Sóller amb el primer dic (*c.* 1925). (AM)

Dreta. Tren a l'actual Via Alemanya de Palma, procedent del Port (*c.* 1925). (AM)

amb l'establiment de la condició expressa al comprador de construir el dic de la Savina. Les obres es varen executar molt modestament i quedaren limitades al dic i el pas d'unió de l'illa amb Formentera i a un curt tram de l'actual dic de cinquanta metres de longitud, i es varen lliurar a l'Ajuntament el 1901.

Esquerra. Desembocadura de la Riera a Palma amb aterraments i troncs a l'amarrador (*c.* 1925). Al fons, hangars de la «Compañía Aeromarítima Mallorquina» i edifici de «La Pesquera Mallorquina», avui jardins de sota del Jonquet. (AM)

Dreta. Antic moll de ribera d'escàs calat del port de Sóller (*c.* 1925). (AM)

257. Avaries de les obres de la Savina

Encara que lliurades les obres a l'Ajuntament, l'acció conservadora és molt deficient i per això els dics d'escullera del modest port mercantil aconseguit es van deteriorant al llarg del temps de tal manera que, en promulgar-se el RDL de 24 de febrer de 1928, en virtut del qual el port es declara d'interès general, les obres es troben seriosament avariades, pràcticament ha desaparegut el dic d'abric de l'illot de la Savina i queda reduït el de tancament de l'illot a la meitat en l'arrencada de punta de la Savina, amb un esvoranc obert que permetia a la maror batre totalment

Esquerra. Espalmada d'un vaixell a flor d'aigua al port de Sóller (*c.* 1925). (AM)

Dreta. Tràfic al port de Sóller amb l'últim vaixell de línia: el *María de las Mercedes* (*c.* 1925). (AM)

l'ancoratge i convertir en perillosa l'estada de vaixells d'algun calat al paratge. Les embarcacions menors, de molt escàs calat, continuaven utilitzant, malgrat la venda de l'Estany del Peix, l'antic mirall d'aigua de l'esmentada llacuna.

258. Intent de nou dic a la Savina

L'any 1911 es pretén, a través d'un projecte de Llei, declarar el port d'interès general de segon ordre, però aquesta iniciativa no prospera; és motiu, tanmateix, de l'estudi per Bernat Calvet d'un nou dic d'abric d'uns tres-cents metres de longitud, sensiblement paral·lel a l'anterior de cinquanta metres de longitud encara que corb, que sortia de la punta exterior (prop de l'actual balisa) de l'illot de la Savina, per aconseguir un augment de superfície d'aigua abrigada d'unes deu hectàrees. La idea de la construcció d'aquest dic ha sorgit posteriorment, però no ha tingut fins avui cap intent seriós de realització.

259. Primers projectes del port de la Savina

Declarat el port d'interès general el 1928 aviat s'hi produeix l'acció de la Direcció d'Obres Públiques de Balears que ja el 20 de desembre de 1928 produeix un projecte de port, redactat per Álvaro Piernas. Aquest projecte recull dues solucions: una amb un dic d'abric que surt de l'illot de la Savina i una altra amb una nova entrada a l'Estany del Peix; comuns a ambdues solucions són importants dragats.

La primera solució és idèntica a la ja proposada en l'avantprojecte de 1911 redactat per Bernat Calvet, però suplementada amb uns dragatges que permetien disposar de quatre metres de calat al fons de la nova dàrsena, així com en la primitivament abrigada pel primer dic d'abric.

La segona solució, molt original, consistia a obrir una nova entrada a l'Estany del Peix, defugint les restingues, partint del port exterior que hi havia, dragant les aparents dunes –que aleshores eren davant l'illot de la Savina– un canal de cinquanta metres d'amplitud i quatre metres de calat; també es produïen importants dragats dins del mateix Estany del Peix, per assolir la sonda dels quatre metres.

Després de diverses vicissituds i reformes s'aprova l'any 1932 la primera solució proposada; no es du tanmateix a terme per impedir-ho, a no dubtar, tant l'elevat pressupost, i quedar deserta per dues vegades el 1936 la subhasta d'una part de les obres considerades indispensables, com les

Esquerra. Antiga Capitania Marítima i dependències de Sanitat a l'espigó de la Consigna de Palma abans de 1927. (AM)

Dreta. Davant la Llotja de Palma, al final del segle XIX i primer terç del segle XX, es construïren blocs de formigó per als nous molls. S'hi pot veure en execució els del Moll de la Llotja entre 1925 i 1934. (AM)

diverses incidències de caràcter polític que varen tenir lloc al llarg dels anys trenta. Això no impedeix que s'hi produeixin constants intervencions per mantenir i reparar les primitives obres de 1901 i per millorar l'embarcador adossat a la Salinera, que, segons s'ha expressat anteriorment, va tenir origen a la càrrega de sal.

Esquerra-dreta. Eixample del moll de la Llotja de Palma entre els clubs España i de regates en enderrocar el Baluard de Chacón. 1928. (AM)

Esquerra. Primer dic del port de Sant Antoni Abat (*c.* 1929). (EA)

Dreta. Ribera del port de Sant Antoni Abat abans del rebliment (*c.* 1929). (EA)

La idea de disposar un dic cap a l'exterior de l'actual a la Savina sorgeix repetides vegades: el 1941 amb el Pla de la CAPE i recentment als estudis dels plans tant especial com d'utilització dels espais portuaris, encara que sense adoptar-se definitivament.

260. Antecedents de tràfic a Cala Figuera

Cala Figuera, si bé va participar el 1967 del caràcter de port de refugi per ésser la zona d'aigües I annexa a la de Portopetro, no va tenir mai la classificació pròpia de port de refugi, però es recull com a d'interès local en les primeres memòries de la CAPE. Ja el 1306 hi devia haver tràfic pesquer, ja que consta la construcció del camí per unir-lo a Santanyí, però fins a 1907, en què s'arma la primera parella de vaixells de bou, i 1910, en què se'n parcel·la la ribera, no comença pròpiament l'activitat dels anys presents que ha col·locat Cala Figuera entre els ports significatius de Mallorca quant a captures de pesca. La denominació de Port de Santanyí és poc freqüent i només sembla trobar-se documentalment a l'obra *Die Balearen* de

l'arxiduc Lluís Salvador.

Esquerra. El Moll Vell de Palma amb l'edifici de la Junta d'Obres del Port i de Sanitat ja construïts. Encara queden la font i les casetes (*c.* 1930). (AM)

Dreta. Antic moll de ribera oest de Ciutadella ocupat pels pescadors (*c.* 1930). (CM)

261. Els ports el 1926

Durant els darrers anys d'aquesta època en la qual els ports, llevat de Palma, encara es trobaven a càrrec directe de les Prefectures d'Obres Públiques, es recullen les primeres dades estadístiques publicades per l'extingida Junta Central de Ports al «Llibre de Ports», que conté tots els reconeguts d'Espanya el 1926. El dit llibre representa una primera memòria tal com està funcionalment concebuda ara l'anual i se'n treuen les dades adjuntes.

És l'època de prendre consciència de la necessitat d'atendre els ports pesquers i es promulga el RDL de 3 de desembre de 1926, que amb el RD de 17 següent, tracta dels ports de refugi per a pescadors.

262. Classificació de ports d'interès general de 24 de febrer de 1928

Per RDL de 24 de febrer de 1928 es classifiquen els ports d'interès general; són els següents: Palma, Andratx, Sóller, Alcúdia, Maó, Eivissa i la Savina. L'esmentada disposició ratifica la RO de 4 d'agost de 1926, en virtut de la qual aquells ports no classificats al RDL, però abans així declarats, passen a tenir la classificació de refugi. Se soluciona així l'anomalia formal de no haver classificat mitjançant una Llei.

Esquerra. Port de Sóller amb l'antic llatzeret (*c.* 1930). (AM)

263. Impost sobre la pesca

Dreta. Idíl·lica estampa de la ribera del Port de Pollença el 1930 (Truyol). (AM)

Per dos RD de 21 de desembre de 1928, es va implantar l'impost sobre la pesca, amb aplicació a tots els ports; així mateix es va determinar per als ports de refugi d'embarcacions pesqueres l'exacció d'arbitris de ports; aquests RD varen sofrir dos aclariments: un el 6 de setembre de 1929 i un altre l'1 de juliol de 1933.

Per D. de 27 de novembre de 1934 es va especificar la quantia per percebre sobre el valor de la pesca segons l'estat d'avenç en el qual es trobassin les instal·lacions per realitzar el tràfic pesquer i es preceptuava l'obligació al pagament de l'impost pels venedors del peix, considerant com a tals els armadors dels vaixells de pesca o els seus propietaris, les llotges de contractació i els gremis, els pòsits o les confraries de pescadors. L'OM de 16 de febrer de 1935 va determinar la classificació dels ports pesquers als efectes del pagament de l'impost, que era: primera classe) ports amb obres en execució per a serveis pesquers en els quals el valor de l'impost consisteix en el 0,30 per 100 del valor de la pesca; segona classe) ports amb instal·lacions que permetessin realitzar el tràfic pesquer, en els quals l'impost consisteix en el 0,75 per 100 del valor de la pesca; tercera classe) ports amb instal·lacions ja acabades per al tràfic pesquer, en els quals l'impost consisteix en l'1,50 per 100 del valor de la pesca. Afegia l'Ordre que els ports no inclosos a les classes anteriors, es classificarien a mesura de la realització d'obres o instal·lacions per al tràfic pesquer; finalment, es dictaven prescripcions per a la percepció de l'impost.

Esquerra. Moll adossat al primer dic del port d'Alcúdia amb hidroavió atracat (foto Mascaró, *c.* 1930). (AM)

Dreta. Antiga ribera del port de Sóller (*c.* 1930). (AM)

Esquerra. Cotxes que esperen turistes a l'espigó de la Consigna de Palma (*c.* 1930). (AM)

Dreta. Passarel·la d'accés a les coves de Portocristo (*c.* 1930). (AM).

264. Port de Palma de Mallorca

Aquesta etapa no es dóna pròpiament al port de Palma, el règim d'Administració institucional del qual roman invariable des de la creació de la Junta el 1872; queda, tanmateix, afectat ja que la Direcció Facultativa és l'encarregada dels anomenats ports agregats traspassats de la Direcció d'Obres Públiques, però no dependents de la Junta, sinó primerament de la Junta Central, després de la Direcció General el 1932 i més tard de la CAPE el 1939.

II.2. DES DE 1929 AMB TOTAL ADMINISTRACIÓ INSTITUCIONAL FINS A L'ACTUALITAT

II.2.1. Des de la creació de les Comissions Administratives de Maó i Eivissa i del Grup de Ports de Mallorca fins a la de la CAPE

265. Creació de les Comissions administratives de Maó i d'Eivissa i del Grup de Ports de Mallorca

La dècada 1920-1930 va ser de gran activitat legislativa en matèria de ports i varen veure llavors la llum les disposicions que varen perfilar els grups de ports i les comissions administratives de ports conforme al RDL de 22 de juliol de 1928. Respecte de les Balears –contràriament al que estava previst– no es varen incloure a les inicialment previstes Comissions de Maó i d'Eivissa els ports mallorquins de llevant (a la de Maó) i de ponent (a la d'Eivissa) que, formant un Grup de Ports propi, es varen agregar a la Direcció Facultativa del port de Palma, que no a la seva Junta d'Obres.

266. Creació de la primera Junta Central de Ports

Per RDL de 30 d'abril de 1926 es crea la primera Junta Central de Ports. Tant en el RD fundacional com en el que n'aprova el Reglament de 22 d'octubre de 1926, s'assignen a l'esmentat organisme una sèrie de comeses de caràcter general; per això aborda la reorganització dels serveis dels ports a càrrec directe de l'Estat i institueix agrupacions, amb organització pròpia unes, agregades a les direccions facultatives dels ports a càrrec de juntes, d'altres. Aquesta reorganització es materialitza acabada de promulgar la nova Llei de ports, de 19 de gener de 1928, i el Reglament –preceptes legals vigents fins a la Llei de 24 de novembre de 1992, en gran part– i el Reglament de la mateixa data per a l'organització i el règim de

Esquerra. Ribera de Portocristo vista des de la Punta d'en Pelat (Àngel Toldrà Viatzo, *c.* 1930). (AM)

Dreta. Moll de ribera i moll pesquer de Pollença (Guilera, *c.* 1930). (AM).

les juntes d'obres i comissions administratives de ports.

267. RD de 22 de juliol de 1928, que crea les agrupacions

El RD de 22 de juliol de 1928 estableix les agrupacions, sigui com a comissions administratives, sigui com a grups agregats a direccions facultatives de ports amb junta o com a grups independents i direcció facultativa pròpia; considera gairebé exclusivament el tràfic pesquer, cosa que constitueix un discutible criteri, ja que molts dels ports afectes a grups tenien ja aleshores tràfics comercials o d'embarcacions d'esbarjo, molt més important; es reprodueix íntegre tant pel seu interès en altres aspectes com per traslluir nous criteris llavors imperants; diu així:

***SEÑOR:** La necesidad de agrupar los puertos a cargo directo del Estado, tanto los de interés general como los de refugio, afectos hasta la fecha a las Jefaturas de Obras Públicas de las respectivas provincias marítimas, completando su ejecución con la realización de las obras necesarias y adquisición de la maquinaria precisa en relación con su importancia, aconsejaron la conveniencia de designar una Comisión que estudiase dicha agrupación afectando a las Juntas de Obras de Puertos y Comisiones Administrativas aquellos puertos de interés general y de refugio más inmediatos, formando grupos con los restantes, siendo también cometido de la citada Comisión el estudio de régimen administrativo y económico de dichos puertos y la implantación de arbitrios que compensen el desembolso que el Estado viene haciendo y ha de hacer en lo sucesivo para la terminación de aquellas obras. La nueva organización adoptada se base en principio en el luminoso informe emitido por dicha Comisión, designada por Real Orden de 18 de enero último, y cuyo trabajo concreta en trece conclusiones. Aprobadas las revisiones de los planes de puertos de interés general y de refugio, por las que se redujeron, de ciento treinta y ocho que eran los primeros, a cincuenta y siete, de los cuales treinta y tres están a cargo de Juntas y Comisiones administrativas, siendo siete el número de estas últimas, sólo quedan, por tanto, veinticuatro puertos de interés general, que hasta la fecha han estado afectos a las Jefaturas de Obras Públicas de las respectivas provincias marítimas, además de los sesenta y tres declarados de refugio para pescadores, que hacen un total de ochenta y siete. De los sesenta y tres puertos de refugio para pescadores sólo veinticuatro se hallan adscritos a Juntas, estándolo el de Bueu a la Comisión administrativa de Pontevedra; Ribadesella, que tiene ya constituida Comisión Administrativa, y los de Corcubión, Castro-Urdiales, Los Alfaques y los de San Feliu de Guixols y Palamós, que tienen solicitado constituirse en Comisiones Administrativas. Restan sólo sesenta y tres puertos,*

Esquerra. Antic moll empedrat de Pollença (*c.* 1930). (AM)

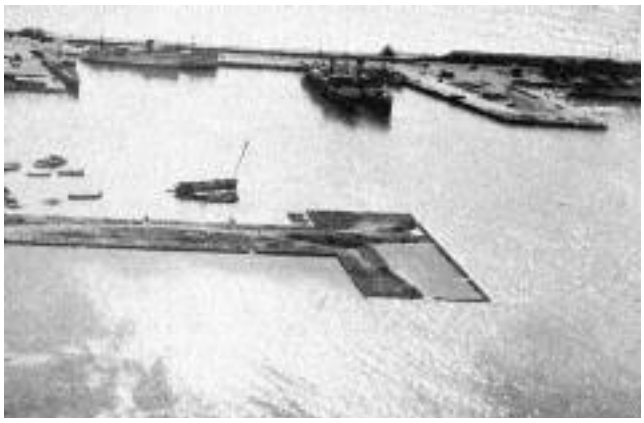
Dreta. El Jonquet de Palma encara amb els hangars de l'Aeromarítima (F. Muntaner 1933). (AM).

entre unos y otros, encargados hoy al cuidado de las veinticuatro Jefaturas marítimas, existiendo además treinta y ocho puertos que han pasado a tener el carácter de locales, por haberse segregado de los planes de los de interés general y de refugio estas obras construidas por el Estado, cuya conservación debe seguir éste atendiendo, así como corresponderá a las corporaciones interesadas la construcción de obras nuevas en estos puertos de carácter local. A dichos puertos hay que agregar los diferentes lugares de la costa en que, con arreglo al artículo 30 de la vigente Ley de Presupuestos, se solicita la construcción de pequeñas obras y de defensa de la costa. La mayor parte de todos estos puertos, en los que no existe Junta de Obras, deben afectarse a la Dirección facultativa de las Juntas más inmediatas, debiendo quedar los restantes afectos a la Junta Central, figurando los respectivos facultativos de cada uno de los grupos que se formen como ingenieros de dicha Junta, con las mismas atribuciones que los

Esquerra. Mur de la riba del dic d'abric d'Eivissa abans de disposar el banc barana el 1935. (AP)

Dreta. Eivissa segons postal de 1935. El Contramoll encara sense prolongar. (AP)

actuales directores de Juntas de Obras. Algunos de estos grupos deberán constituirse como Comisiones Administrativas. Unos y otros tendrán la inspección local inmediata de los ingenieros jefes de las provincias correspondientes, como ocurre con los demás puertos a cargo de Juntas, y la más superior del inspector regional. Esta organización, que responde al plan general esbozado en el Real decreto– ley de 30 de abril de 1926, creando la Junta Central, ha de producir grandes ventajas para la rapidez y economía en la ejecución de las obras e instalación de los servicios, aumentando los ingresos del Erario, ya que el Estado, al consignar en sus presupuestos créditos para la ejecución de éstos planes de obras, debe resarcirse de dichos gastos haciendo extensivo a los puertos de interés general y de refugio el régimen establecido para los puertos a cargo de Juntas, pues no es justa la actual excepción. En los puertos a cargo de Juntas, entidades delegadas de la Administración Central, se clasifican los impuestos en derechos y arbitrios, los primeros autorizados por la ley del año 1900, con el límite de cincuenta por cien de recargo sobre el impuesto de transportes, cobrados en general por la Aduana; los segundos responden al pago de los servicios prestados, como son el de grúas, vías, tinglados, ocupación de muelles, etc. Los derechos de puertos, uniformes, como es natural, se aplican con arreglo a tarifas detalladas por mercancías, y también a pasajeros, con sujeción a tipos marcados en la disposición de 28 de julio de 1920. Pero no sería justa aplicar el mismo límite de gravamen del cincuenta por cien en estos puertos de menor importancia, que lógicamente no han de reunir nunca las condiciones de amplitud, comodidad y servicios que los puertos a cargo de Juntas, por cuya razón se reduce aquel tipo al veinticinco por cien del importe de transportes. El utillaje e instalaciones de que disponga cada uno de estos puertos de interés



Esquerra. Inici de les obres d'eixample del port de Ciutadella (1935). (CM)

Dreta. Moll de Sant Pere de Palma a continuació del contramoll Mollet, en construcció el 1935. (MP)

general y de refugio marcará la posibilidad de que puedan aplicarse arbitrios en estos puertos, cuyo primordial tráfico es la pesca. Análogamente a lo dispuesto en relación con el plan de construcción de puertos pesqueros, deberá imponerse a todos los que son objeto de esta nueva organización, y que tengan tráfico pesquero, un gravamen del uno y medio por cien del valor de la pesca, modesta tributación que, sin trascendencia aún en el presente estado de crisis de la industria pesquera, representaría un ingreso aproximado de millón y medio de pesetas, teniendo en cuenta los datos estadísticos de los últimos años, de los que resulta aproximadamente ser de cien millones de pesetas el valor anual de la pesca en estos puertos. A este ingreso habrá de agregar el que produzcan los derechos de puertos que se establezcan por un máximo de veinticinco por cien del impuesto de transporte, y que puede calcularse en unas quinientas mil pesetas. En el vigente presupuesto se consignan para las obras por administración en puertos de interés general, dragados de puertos y rías y adquisición de material, un crédito de quinientas cincuenta mil pesetas; para su conservación y reparación, ochocientas cincuenta mil; para obras subastadas en años anteriores, saldos de liquidación e intereses de demora, daños y perjuicios y ejecución por administración de contratas rescindidas o subastadas dos veces y desiertas, once millones doscientas diecisiete mil pesetas, y como anualidad para las obras que se contraten y adjudiquen en el actual ejercicio, tanto de puertos de interés general como de refugio, el de un millón y medio de pesetas. Por último, para las obras de pequeños embarcaderos, muelles, rampas, defensa y consolidación de costas, se consigna un crédito de un millón de pesetas. En total, el crédito para puertos en el vigente presupuesto suma quince millones trescientas diecisiete mil novecientas nueve pesetas, cifra que podrá reducirse en el presupuesto próximo y en los futuros en dos millones de pesetas, teniendo en cuenta los ingresos que ha de producir la implantación de los derechos y arbitrios que se creen. La nueva organización implica un gasto de personal y material por causa de la creación de cinco nuevas Comisiones Administrativas y designación del personal de ingenieros y de auxiliares facultativos y administrativos necesarios para la dirección de las obras de los puertos que se reúnen, constituyendo once grupos. La inspección y vigilancia de las obras públicas en la zona marítimo-terrestre a lo largo de la costa, al separar de las Jefaturas el servicio de los puertos, debe encomendarse a la Dirección facultativa de las Juntas, Comisiones administrativas o grupos formados, a fin de que el Estado pueda más eficazmente impedir abusos, debiendo por consiguiente ser oídos dicho facultativos en los expedientes de concesiones, sin perjuicio de que la tramitación se haga por intermedio de las Jefaturas y Sección de Fomento de las respectivas provincias. En atención a lo expuesto, el ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter

a la aprobación de Vuestra Majestad el adjunto proyecto de decreto.– Señor: AL.R.P. de V.M.

REAL DECRETO

A propuesta del ministro de Fomento, y de acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1º. Los puertos que se enumeran a continuación quedan afectos a las Juntas de Obras siguientes:

A la de Barcelona, Arenys de Mar y Villanueva.

A la de Tarragona, Cambrils

A la de Castellón, Peñíscola

A la de Alicante, Villajoyosa y Santa Pola.

A la de Cartagena, Portman, Mazarron y Garrucha.

A la de Almeria, San Pedro, Roquetas de Mar y Adra.

A la de Málaga, Torre del Mar y Calaburras.

A la de Algeciras, Estepona.

A la de Cádiz, Sancti Petri.

A la de Sevilla, Chipiona.

A la de Huelva, Isla Cristina y Ayamonte.

Esquerra. Martell del moll de Sant Pere, en construcció el 1935, on s'ubicà el Reial Club Nàutic el 1947. (MP)

Dreta. Edificis de Palma el 1935 (actual Capitania Marítima, abans per a duana, en construcció). A la dreta, l'esplanada ampliada amb el recentment construït Moll de la Llotja. (AP)

A la de la Luz, Las Nieves, Sardina, Bañaderos, Gando, Melenara y Arinaga.

A la de Santa Cruz de Tenerife, San Marcos, Garachico, Martianes, Puerto de los Cristianos, Abona, Medano y San Juan.

A la de Pasajes, Fuenterrabia.

A la de Gijón, Tazones, Candás y Luanco.

A la de San Esteban, Cudillero, San Pedro, Luarca y Vega.

A la del Ferrol, Cariño, Cedeira y Mugardos.

A la de la Coruña, Redes, Miño, Sada y Fontán.

A la de Vigo, Bouzas y Canido.

Artículo 2º. Los puertos que se designan en el siguiente cuadro quedarán afectos a las Comisiones administrativas ya creadas y a las que se especifica deben crearse, y que se señalan en dicho cuadro:

San Feliu-Palamós.– Se creará una Comisión, a la que se agregarán los puertos de Blanes, Estartit y Rosas.

Los Alfaques.– Se creará una Comisión, a la que se agregará el puerto de La Ametla.

Denia.– Se le agregarán los puertos de Javea y Altea.

Motril.– Los puertos de La Rápita y Almuñecar.

Puertos de Santa María.– Puerto Real.

Mahón.– Se creará una Comisión Administrativa, a la que quedarán agregados los puertos de Fornells, Pollensa, Alcudia, Capdepera, Porto-Cristo, Petro, Cabrera y Puerto Colom.

Ibiza.– Se creará una Comisión, a la que quedarán agregados los puertos de Sóller, Andraitx, San Antonio y Cala Sabina.

Ribadesella.– Se le agregarán los puertos de Llanes y Lastres.

Villagarcia.– Los puertos de Rianjo, Cesures, Villajuan, Villanueva de Arosa y Cambados.

Pontevedra.– Sanjenjo y Bueu.

Artículo 3º. Se crearán los siguientes Grupos de puertos, bajo la dependencia de la Junta Central de Puertos, en análoga forma a como lo están los puertos a cargo de las actuales Juntas de Obras, y con sujeción al Reglamento que para éstas rige:

Grupo de Castellón, con los puertos de Vinaroz, Burriana y Benicarló.

Idem de Cádiz, con Tarifa, Barbate y Rota.

Esquerra. Ribera del port de Sóller amb els blocs de les obres (c. 1935). (AM)

Dreta. Port de Sóller, amb les obres als dics i taller de blocs al fons (c. 1935). (AM)

Idem de Santa Cruz de la Palma, con Santa Cruz de la Palma, Tazacorte, Espíndola, La Estaca, La Hermigua, San Sebastián de la Gomera y Barlovento.

Idem de Arrecife, con Arrecife, Cabra, Arrieta y Gran Tarajal.

Idem de Guipúzcoa, con San Sebastián Orio, Guetaria, Zumaya, Deva y Motrico.

Grupo de Vizcaya, con Ondarroa, Lequeitio, Elanchove, Bermeo, Plencia, Armintza y Mundaca.

Idem de Santander, con Castro Urdiales, Santoña, Laredo, Colindres, Suances, Comillas y San Vicente de la Barquera.

Idem de Lugo (mixto), constituido con Navia, Ribadeo, Rinlo, Foz, Burela, Cillero, Vivero, Vicedo, Barquero y Vares.

Idem de Corcubión (Coruña), formado por Corcubión, Malpica, Corme, Camariñas y Finisterre.

Idem de Noya (Coruña), constituido por muros, Freijó, El Son, Corrobedo, Aguiño, Castiñeira, San Eugenio de Riveira y Puebla del Caramiñal.

Idem de Pontevedra, formado por el Grove, Porto Novo, Cangas, Moaña, Meira, Redondela, Panjon, Bayona y La Guardia.

Además de las Comisiones administrativas existentes, se crearán las de San Feliu de Guixols-Palamós, los Alfaques, Mahón e Ibiza, para cada una

de las cuales se designará un ingeniero director, así como también se nombraran ingenieros directores para las de Ribadesella, Denia, Torrevieja, Motril y Puerto de Santa María, dirigidas actualmente por los ingenieros jefes de las respectivas provincias.

Artículo 4º. En todos los puertos enumerados que pasen a depender de la Dirección facultativa de Juntas de Obras de Puertos o Comisiones Administrativas, y que se agreguen constituyendo Grupos, las Jefaturas de Obras Públicas respectivas a las que actualmente están afectos, y los ingenieros que

Esquerra. Desmunt i dragat de l'illa de les Rates al port de Maó entre 1935 i 1936. (AH)

Dreta. Illa de les Rates al port de Maó abans del desmunt i dragat. (AH)

Esquerra. La rada de Portopí de Palma cap a 1936 amb les instal·lacions de descàrrega d'adobs i modest moll de ribera. (AM)

Dreta. Primeres concessions a la ribera del port de Pollença (c. 1935). (AM)

se nombren, informarán sobre la procedencia y cuantía de la creación de derechos, que no podrán exceder del veinticinco por cien de recargo sobre el impuesto de transporte. En vista de dichos informes, la Junta Central hará la propuesta de la creación de derechos para cada puerto, resolviendo la Superioridad.

Artículo 5º. En todos los puertos cuyos servicios queden afectos a las Juntas o Comisiones administrativas, así como los correspondientes a cada grupo donde exista tráfico pesquero, se creará un gravamen de céntimo y medio por kilo de pescado, que viene a ser el uno coma cincuenta por cien del valor de la pesca.

Artículo 6º. Las Juntas de Puertos y Comisiones administrativas propondrán la organización respecto a la percepción y forma de ingreso en caja y remisión a la de la Central de los derechos y arbitrios de los puertos correspondientes a los grupos que queden afectos a ellas.

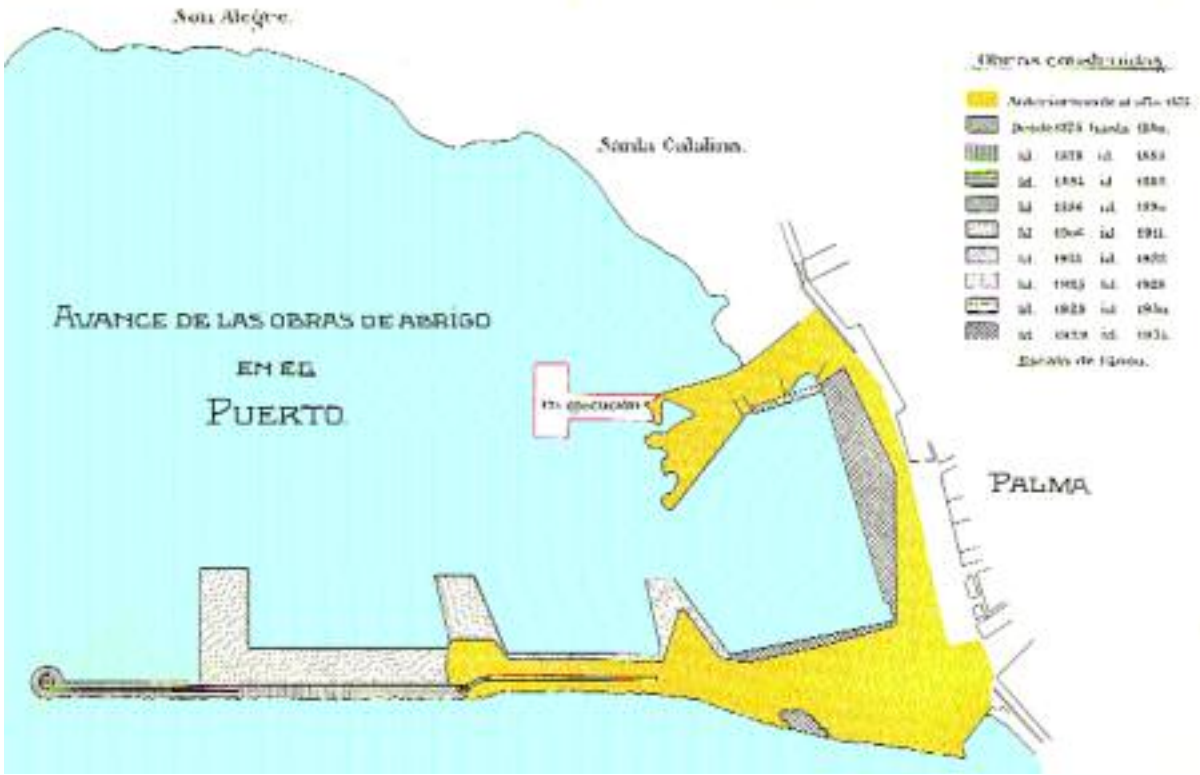
Artículo 7º. Para el pago del personal, tanto técnico como administrativo de los grupos de puertos que quedan afectos a la Junta Central, propon-

drá esta Corporación las plantillas y presupuestos correspondientes de ingresos y gastos, tanto de construcción como de conservación, a cuyo fin se le facilitarán por la Dirección General de Obras Públicas los datos que soliciten en relación con la actual organización.

Artículo 8º. Los ingenieros directores que se nombren para cada uno de los grupos propondrán en el plazo de cuatro meses, a contar de la fecha de su toma de posesión, el plan de obras e instalaciones necesarias para terminar las de abrigo, atraque, almacenes, y utillaje necesarios para el tráfico actual de cada uno de los puertos, e igualmente los ingenieros directores de las Juntas y Comisiones administrativas presentarán aquel trabajo para cada uno de los puertos que quedan afectos a las Direcciones de aquellas Juntas y Comisiones. Propondrán asimismo el plan de delimitación de la zona marítimo-terrestre, cuya inspección y vigilancia quedará a su cargo.

Artículo 9º. Queda autorizado el ministro de Fomento al redactar el presupuesto para el próximo ejercicio, a modificar, de acuerdo con esta nueva organización, los créditos necesarios, tanto para personal y material como para obras nuevas y de conservación y reparación de puertos.

268. Organització real



Procés històric d'execució de les obres del port de Palma segons la Memòria de 1935 (amb alguna incorrecció). (MP)

Tan artificiosa organització no va arribar a tenir efectivitat tal i com estava prevista, i sofrí diverses modificacions; a les Balears varen quedar reduïts els ports afectes a les comissions administratives; la de Maó amb només els ports agregats de Fornells i de fet Ciutadella, i la d'Eivissa amb només els ports agregats de Sant Antoni Abat i Cala Savina; els ports de Mallorca es varen agregar a la Direcció Facultativa del port de Palma i formaren el Grup de Ports Pesquers de Mallorca i Cabrera per RO de 22 de novembre de 1928.

269. Incidència de les classificacions de 4 d'agost de 1926 i 24 de febrer de 1928

Curiós és observar que el port de Ciutadella deixa de tenir la consideració de port a càrrec directe de l'Estat. El de la Colònia de Sant Jordi no havia estat encara declarat de refugi.

A conseqüència de la Llei de ports, de 19 de gener de 1928, la classificació dels ports va experimentar una variació per l'esmentat RDL de 24 de febrer de 1928, i passaren a tenir la qualificació de refugi o interès local els de Portopetro, Pollença i Portocristo, el segon amb un projecte de reparació i millora en estudi, i el tercer, havent sol·licitat l'Ajuntament de Manacor unes petites obres, amb l'oferta de contribuir-hi, segons també preceptuava, aleshores, la vigent Llei de pressuposts.

Esquerra. Nous molls de Portocristo (*c.* 1935). (AM)

Dreta. Port de Sóller amb els dos dics acabats i pedrera (*c.* 1940). (AM)

En vista de les classificacions de ports, d'interès general i de refugi, definides separadament per RO de 4 d'agost de 1926 i RDL de 24 de febrer de 1928, resulten:

Ports d'interès general i de refugi: Palma, Sóller, Alcúdia, Maó i Eivissa.

Ports d'interès general: Andratx i la Savina

Ports de refugi: Portocolom, Ciutadella, Fornells, Sant Antoni, Cabrera, Capdepera.

S'hi han d'afegir com a ports de refugi –per disposar-ho així la primera RO– Pollença i Portopetro per haver estat declarats d'interès general el 22 de juliol de 1887. La resta dels ports passen a tenir la condició d'interès local i, si bé l'Estat n'havia de conservar les obres, no podia fer les d'ampliació i millora que havien de córrer a càrrec de la Diputació o ajuntaments.

270. Flexibilitat de classificació

Sorprenen la facilitat i la flexibilitat de canvis a la classificació dels ports durant el Govern del general Primo de Rivera en ocasió de l'abundant legislació portuària promulgada. Sense embuts, segons la Llei de ports de 1880, molt restrictiva en l'admissió de ports d'interès general i de refugi, la classificació en les modalitats corresponents a ports a càrrec de l'Estat requeria una llei i aquesta comesa va acabar relegada a una RO. En endavant, els canvis de classificació varen poder fer-se per decret (govern del general Franco) o per RD fins a la Llei de 24 de novembre de 1992. La classificació no era qüestió fútil –encara que, com es veurà, es va recórrer

més tard, obviant-la, a la denominació d'instal·lació portuària annexa a un port classificat–, ja que de la seva inclusió o no depenia que poguessin o no aplicar-se fons de l'Estat a les noves obres, vertader motiu de les pressions polítiques per a les declaracions d'interès general en una època en la qual diputacions i ajuntaments tenien molt més reduïts els recursos i les competències.

271. El pont de la Colàrsega de Maó

Esquerra. Primitiu port de Cala Figuera abans de les actuacions de la CAPE cap al 1940. (AH)

Dreta. Moll pesquer de Pollença (NCP, *c.* 1940). (AM)

Passen anys sense més intervencions ressenyables a Maó que les puntuals en la continuada reparació dels molls de ribera; però constituïda la Comissió Administrativa el 1929 s'inicien actuacions de més entitat amb la construcció del primer pont de ferro sobre el torrent des Gorg a la Colàrsega, el 1929; aquest pont és complementat el 1949 per un altre de formigó armat i el 1958 és ampliat amb un va; posteriorment el 1974 i el 1987 es produeixen noves ampliacions i desdoblament de la calçada.

272. Impuls a l'ampliació del port d'Alcúdia

El 1928 Antonio Sastre redacta el Projecte d'ampliació i millora del port d'Alcúdia, la idea bàsica del qual és similar a la de l'avantprojecte de Pou, encara que amb major ambició. Es tracta de dragar un canal a cinc metres de profunditat, amb amplada de cent metres per assolir una dàrsena operativa, on, en forma de martell, es projecta un moll comercial al final de l'espigó que hi havia; a partir d'aquest es prolonga el dic en cent vuitanta-un metres seguint la direcció del canal i la dàrsena interior es draga fins a la roca. Aquest projecte no mereix l'aprovació i es torna amb la indicació expressa de projectar un nou dic i d'adoptar una solució totalment diferent.

Gabriel Roca Garcías, destacat autor de projectes i obres al port de Palma i diversos de Mallorca (promoció de 1920). (DS)

Té lloc aleshores la profunda reforma de l'administració portuària amb la creació de la primera Junta Central de Ports i dels Grups de Ports, per la qual cosa el nou projecte ja és redactat el 1932 pel director del Grup de Ports de Mallorca Juan Frontera, que, al seu torn, era el director del port de Palma. S'abandona la primitiva idea de tractar de recuperar la dàrsena interior i es disposa un nou dic moll de tres-cents cinquanta metres de longitud que surt de la dita punta des Castell o del Llatzeret i la seva direcció forma un angle de 140º amb el nord. Aquest dic moll té sis metres de calat, es prolonga amb uns altres cinquanta metres amb dic

d'escullera i acaba en un morro circular; la totalitat de la longitud de l'obra és, doncs, de quatre-cents metres des de l'esmentada punta des Castell. Les obres es completen amb un nou camí d'enllaç de vuit metres d'amplària dels nous molls amb les cases del port utilitzant, en un primer tram, la sortida del camí del far d'Alcanada. Aquest projecte mereix l'aprovació amb determinades prescripcions, la introducció de les quals dóna lloc al Projecte modificat d'ampliació i millora del port d'Alcúdia, redactat per Antonio Dicenta el 1933, amb la disposició pràcticament igual a la del primer projecte de Frontera.

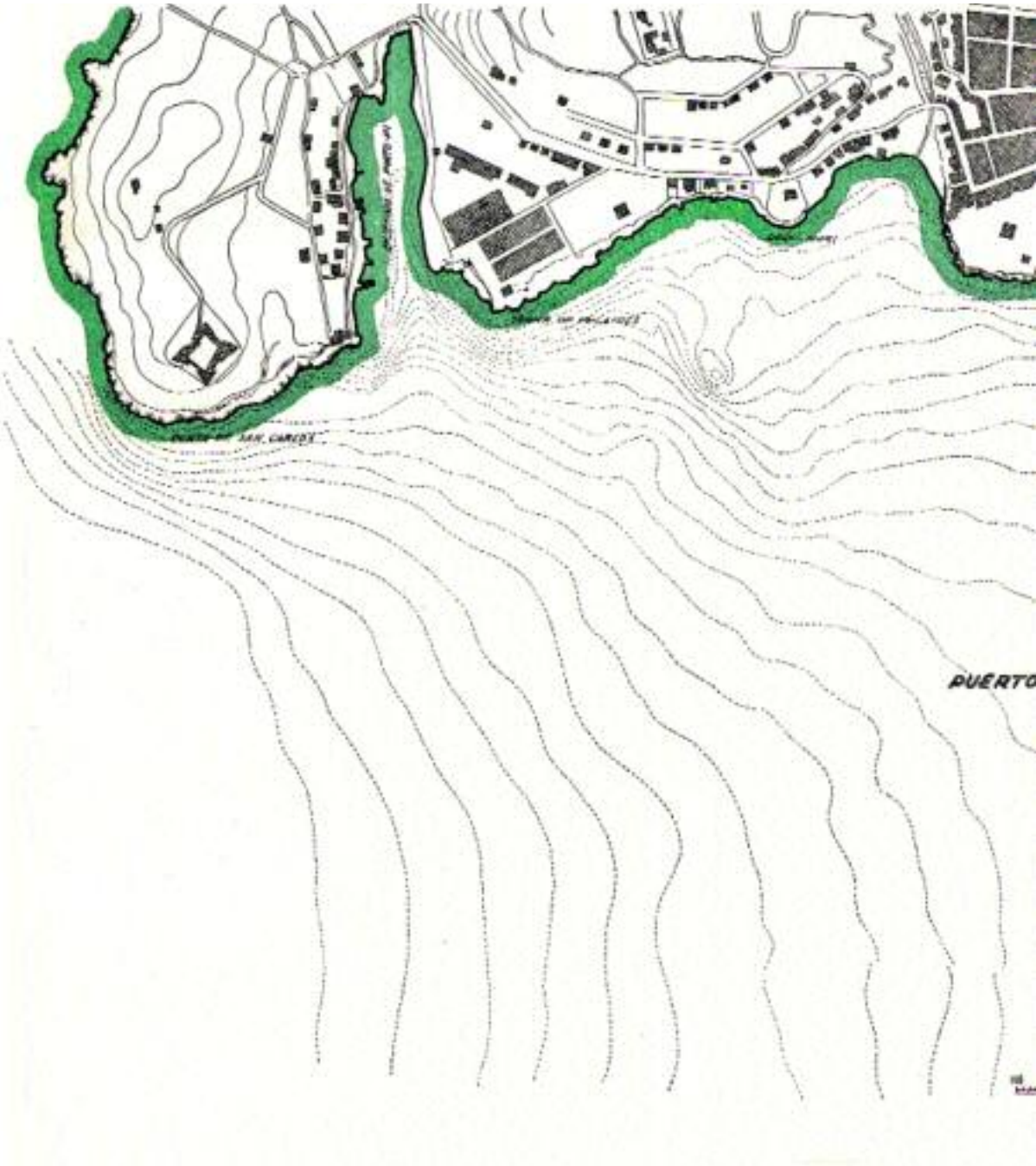
Aprovat aquest nou projecte, se subhasten les obres el 1935 i s'inicien

Avantprojecte de gran port militar comercial de Gabriel Roca de 1940 –sobre un altre d'anterior de Pedro de Benito de 1938–, recollit en la Llei aprovatòria del Pla d'Obres Públiques de 1939 i el Pla d'Alomar de la ciutat de 1943. Donà lloc al projecte del Dic de l'Oest, única obra que va prosperar. (CP)

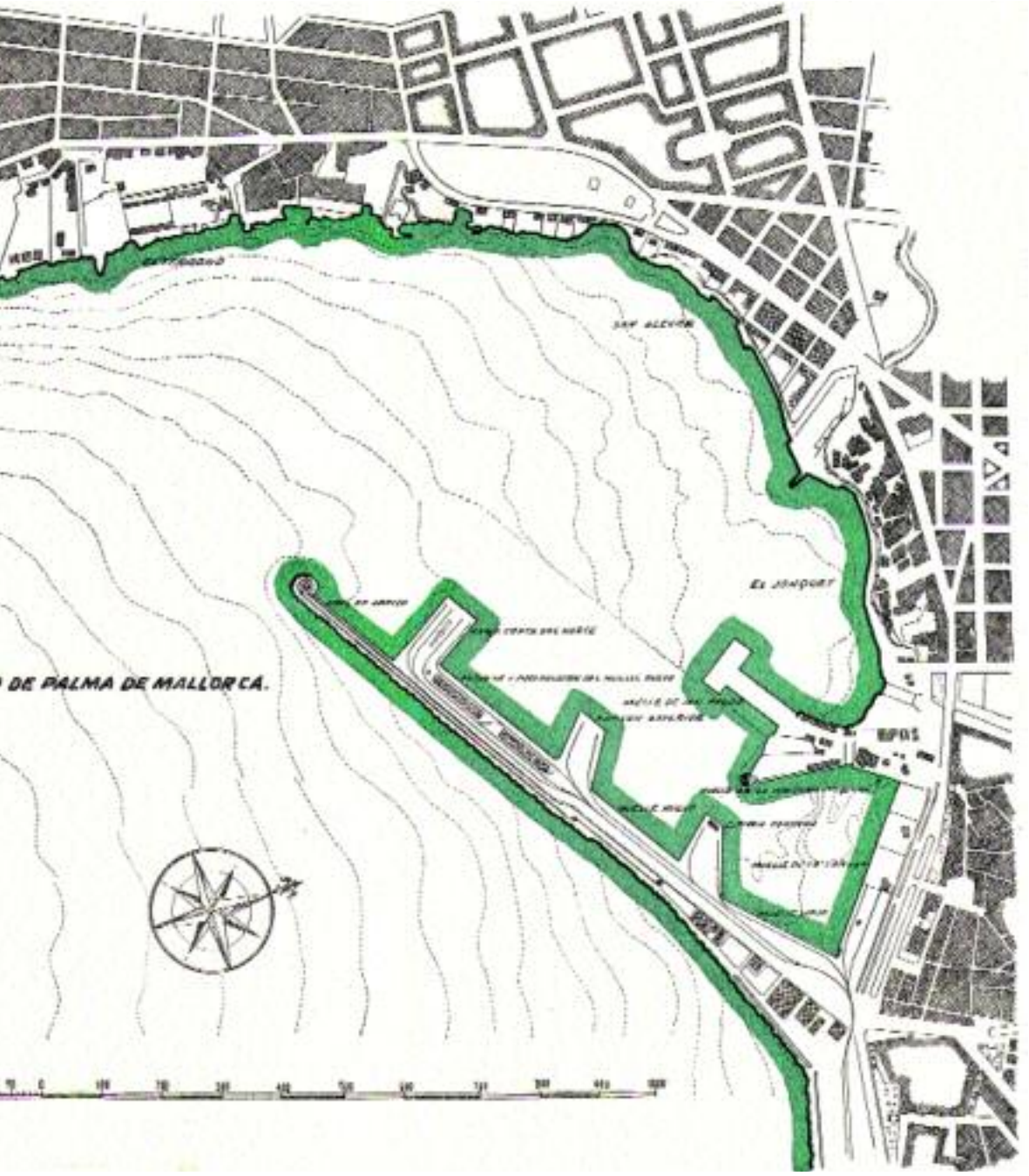
el novembre del mateix any. Els esdeveniments bèl·lics que varen tenir lloc l'any 1936 varen produir la paralització de les obres el mes d'agost i va haver d'esperar-se a l'acabament de la guerra per a la prossecució, acordada el febrer de 1940, encara que sense efecte, perquè el novembre del mateix any es procedeix a la rescissió del contracte de les obres.

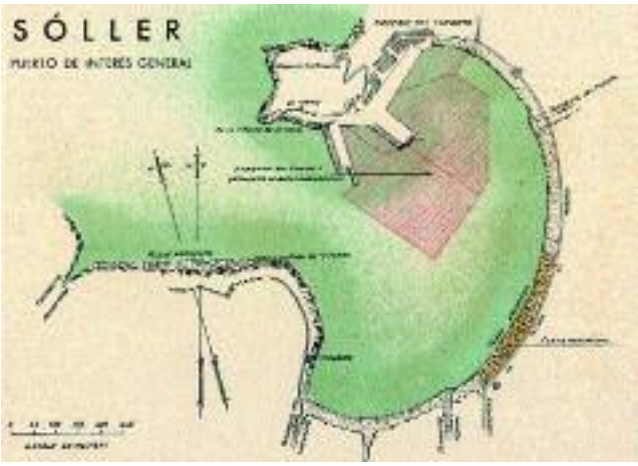
273. Atribució legal expressa de prestació de serveis per la Junta de Palma

Les juntes d'obres de ports, i d'això no escapa la de Palma, varen néixer a fi de regular les obres als ports i l'aportació dels recursos per a la seva execució; al principi no tenien una assignació clara pel que fa a l'explotació i, en especial, a la regulació, la vigilància i la policia dels serveis que s'hi prestaven; la Llei de juntes d'obres de ports, de 7 de juliol de 1911, continua amb aquest criteri però ja en l'article cinquè al·ludeix al fet que els ingressos poden invertir-se també en serveis del port. El Reglament general per a l'organització i el règim de les juntes d'obres i serveis i comissions



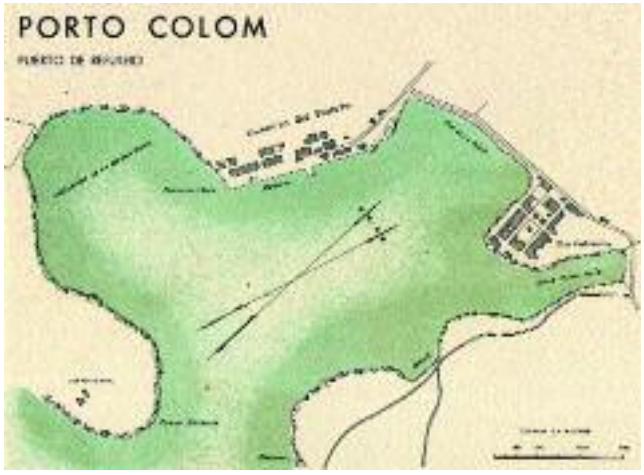
Plànol (1941) i vista general (1935) del port de Palma que recullen les memòries d'aquests anys. (MP)

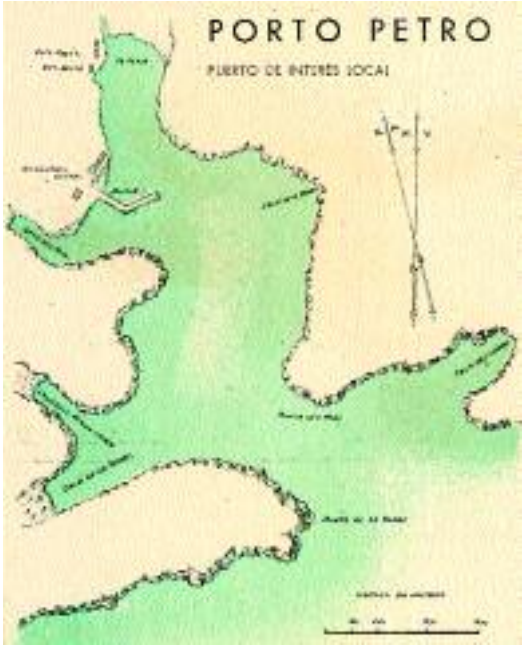

DE PALMA DE MALLORCA.

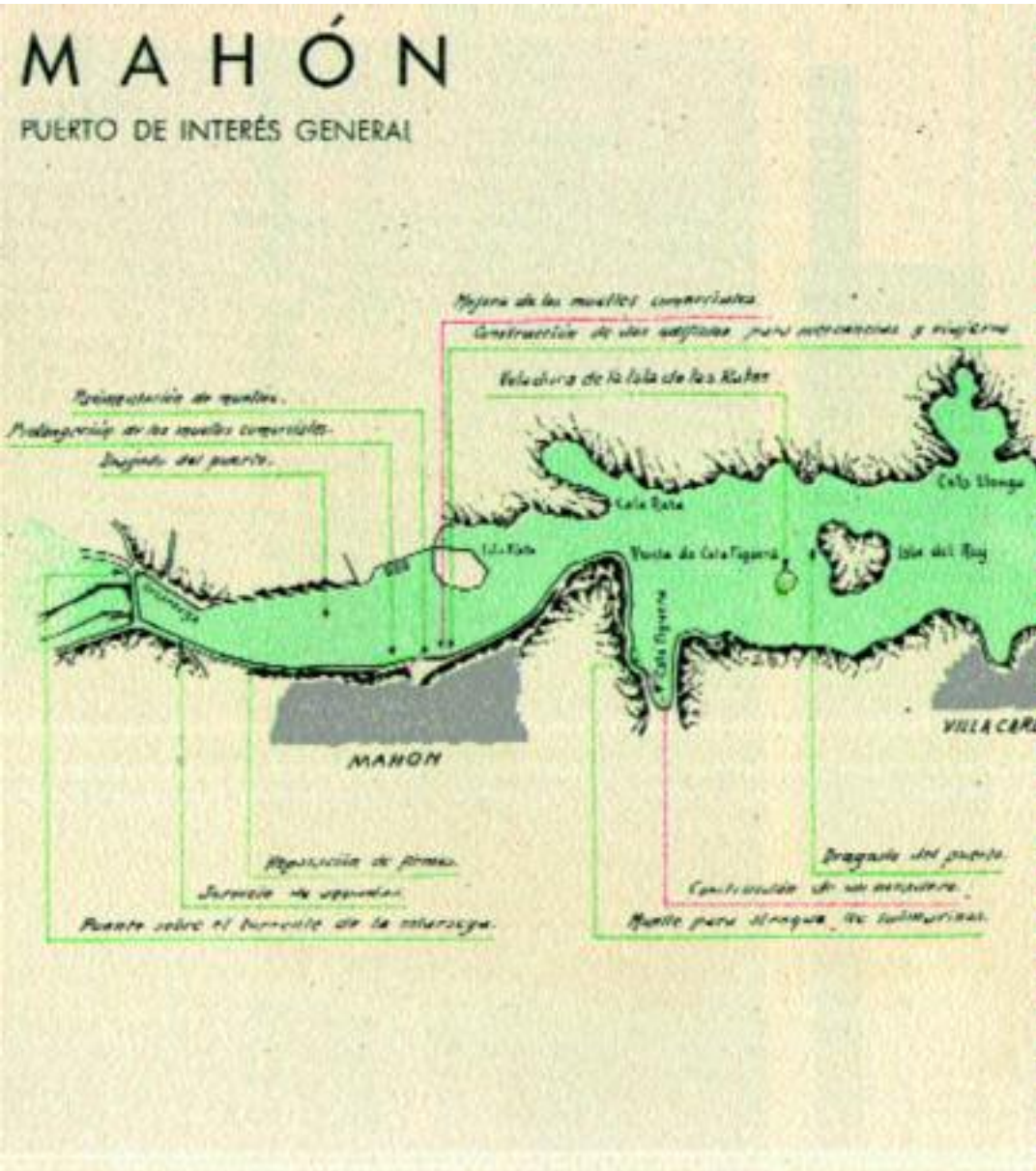


De dalt a baix: port d'Andratx; port de Sóller; port de Pollença. Col·lecció de plànols i fotografies de la Memòria de la CAPE de 1941. (MP).

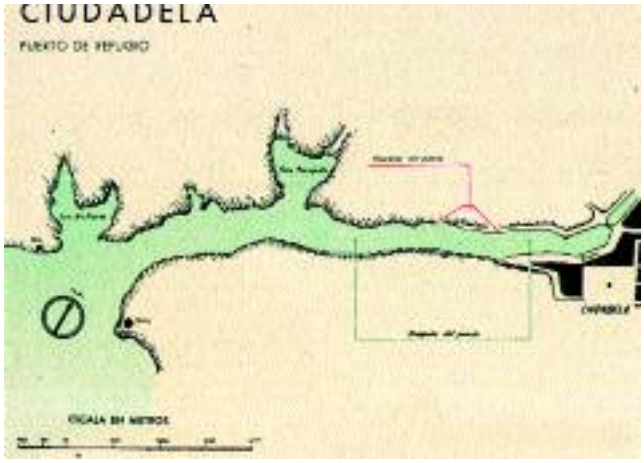
De dalt a baix: port de Alcúdia; port de Capdepera (Cala Rajada); port de Portocristo. Col·lecció de plànols i fotografies de la Memòria de la CAPE de 1941. (MP).

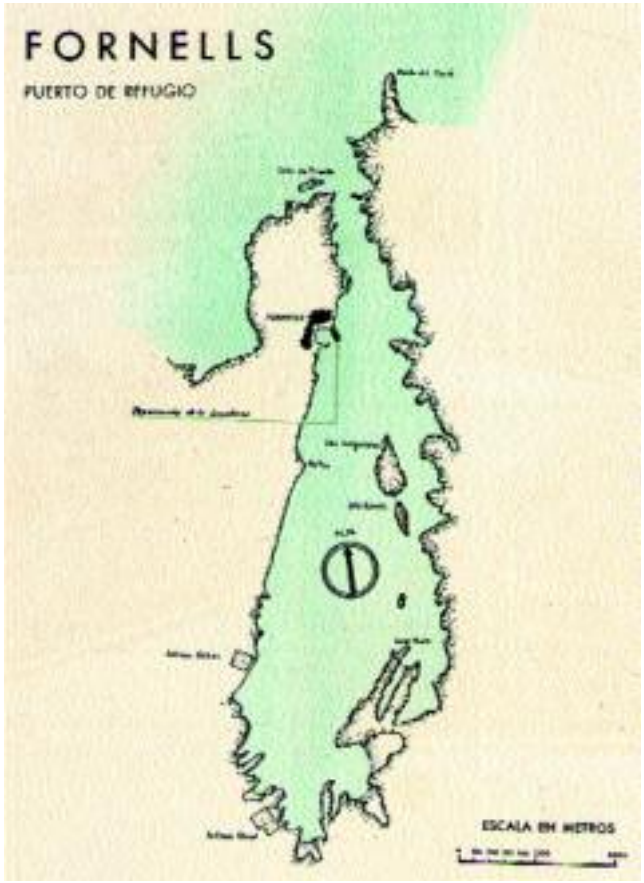

PORTO COLOM


PORTO PETRO
PUERTO DE INTERÉS LOCAL

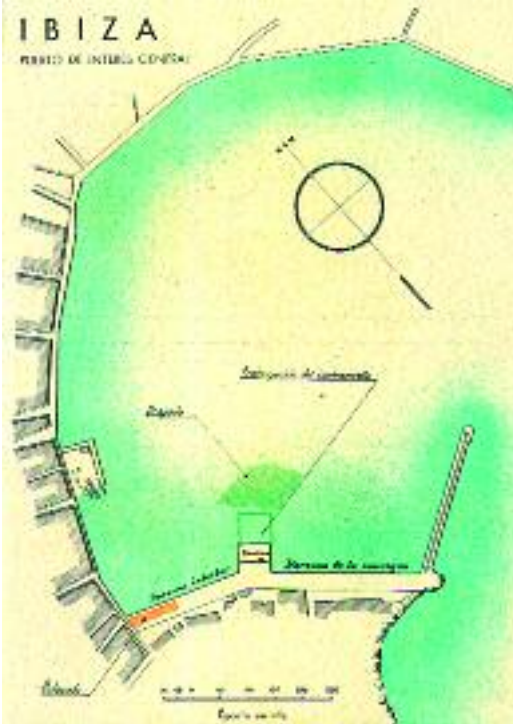

MAHÓN
PUERTO DE INTERÉS GENERAL
MAHON

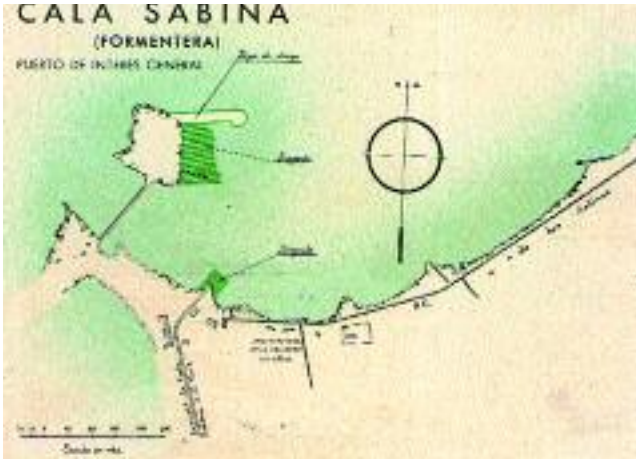
De dalt a baix: port de Portocolom; port de Portopetro; port de Cabrera; port de Maó. Col·lecció de plànols i fotografies de la Memòria de la CAPE de 1941. (MP).





De dalt a baix: port de Ciutadella; port de Fornells. Col·lecció de plànols i fotografies de la Memòria de la CAPE de 1941. (MP).





De dalt a baix: port de Eivissa; port de Sant Antoni; port de la Savina. Col·lecció de plànols i fotografies de la Memòria de la CAPE de 1941. (MP).

administratives de ports substitueix el de 1903 per RD de 19 de gener de 1928. Aquest Reglament té gran importància en la història de l'administració portuària, en la mesura que durant els quaranta anys de la seva vigència fins a la nova Llei de juntes de ports i estatuts d'autonomia, de 20 de juny de 1968, va regular minuciosament les actuacions portuàries ja amb una franca intervenció en tot el que concernia a l'explotació; mentre era encara preponderant llavors l'atenció dedicada a les obres, es refereix en multitud de casos a la prestació de serveis, pretensió que es deixa traslluir en el títol del Reglament, en què ja es recull el terme «juntes d'obres i serveis», encara que al llarg de tots els texts se cita tan sols «junta d'obres», potser per no incórrer en contradicció amb la Llei de juntes. A partir d'aquell moment ja es troben canvis en el nom de l'organisme: unes vegades és el de «Junta d'Obres del Port de Palma de Mallorca» i d'altres el de «Junta d'Obres i Serveis del Port de Palma de Mallorca». Pot entendre's, doncs, que aquest nom es va anar introduint d'una manera indirecta amb el només suport del títol del Reglament, sense haver aparegut cap disposició expressa amb rang de llei sobre les denominacions dels organismes.

Esquerra. Ribera de sa Capella de Portocolom. (A.Z., *c.* 1940). (AM)

Dreta. Primitives instal·lacions de Portocristo (*c.* de 1940). (AM)

Esquerra. Escars des Riuetó de Portocolom. (ATV, *c.* 1940). (AM)

Dreta. Interior del port d'Andratx amb el varador (*c.* 1945). (AM)

274. Incardinació dels diversos serveis

Els enginyers directors de les Comissions de Maó i d'Eivissa i del Grup de Mallorca (el de Palma) redactaven els projectes i amb l'informe del cap d'Obres Públiques de la província es remetien a la Junta Central de Ports, que, al seu torn, els informava i elevava a la Secció de Ports i Senyals

Marítims de la Direcció General d'Obres Públiques del Ministeri de Foment fins a 1932 i més tard –després de la seva creació– a la Direcció General de Ports i Senyals Marítims del Ministeri d'Obres Públiques, que rebia també els de la Junta de Palma. El Ministeri se'n reservava l'aprovació tècnica i, en el seu cas, l'econòmica.

275. Administració de les quantitats recaptades a les Comissions i Grup de Ports

A la Junta Central es remetien, així mateix, les quantitats recaptades per arbitris, pesca i imposts, tant pels Grups, agregats o no, com per les Comissions. Aquests fons, incrementats amb una partida considerada com a anticip reintegrable dels Pressuposts Generals de l'Estat, permetien atendre les despeses de personal, material i locomoció de tots els serveis; aquesta partida reintegrable es va reduir fins que els ingressos varen permetre de sufragar totes aquestes despeses.

Esquerra. Port d'Andratx amb el puig de s'Espart sense edificis (Truyol, *c.* 1945). (AM)

Dreta. Antic moll de ribera d'Andratx (Guilera, *c.* 1945). (AM)

Esquerra. El port de Ciutadella el 1945, encara sense dragar l'eixample de la dàrsena. (MP)

Dreta. Vista de Baixamar de Maó el 1945, encara sense els nous molls comercials ni la nova duana. (MP)

276. Tarifes dels ports afectes a la Junta Central

Un dels primers problemes abordats pels enginyers directors dels Grups o de les Comissions Administratives va ser el de les tarifes o drets (serveis generals) i arbitris (serveis específics) de ports, ja que, segons ja ha estat apuntat anteriorment, durant el període en el qual els ports es varen trobar afectes a les Prefectures d'Obres Públiques l'explotació només s'ate-

nia molt parcialment. Directament liquidat per les Direccions Facultatives o mitjançant la Duana va començar el 1929 la gestió, amb caràcter general, del recàrrec de l'impost de transports, usual ja als ports a càrrec de Juntes, regulat per la RO de 3 de setembre de 1912 i que afectava mercaderies i passatgers; aquest arbitri, juntament amb el de la pesca de cèntim i mig per quilo, aprovat per RD de 22 de juliol de 1928, i que després va passar a l'1,5% del valor de la pesca, després de diverses disposicions de les quals cal destacar les esmentades OM d'1 de juliol de 1933 i de 19 de juny de 1934 i el D. de 27 de novembre de 1934, varen ser els únics aplicats al principi.

Aviat s'estudien unes tarifes: a Eivissa el 18 de desembre de 1933 s'aproven les primeres amb set conceptes: impost de transports –mercaderies

Esquerra. Andanes i rampes vuitcentistes empedrades de Portocolom (*c.* 1945) (AM)

Dreta. El port d'Eivissa el 1945, amb vaixell atracat al moll interior. (MP)

i passatgers–; arbitri sobre la pesca; atracada o amarratge; ocupació de superfície; vaixells inactius i embarcacions estacionades; i varador; a Mallorca són aprovades per RO de 20 de novembre de 1930, amb quatre conceptes: 1r, Arbitri sobre mercaderies; 1r bis, Arbitri sobre passatgers; 2n, Arbitri sobre atracada dels molls; 3r, Arbitri sobre ocupació de molls, i 4t, ús de varador; a Menorca es procedeix de manera similar. La pràctica absència de magatzems, preses d'aigua, grues i altres serveis que havien d'anomenar-se directes i més recentment específics, simplificaven molt les primeres tarifes, i eren pràcticament la pesca, el vaixell i la mercaderia –amb tarifes generals– les vertaderes fonts d'ingressos.

277. Creació del Ministeri d'Obres Públiques i de la Direcció General de Ports i Senyals Marítims

L'organització en comissions i grups al principi va conèixer detractors, però va ser a la fi reconeguda com a eficaç i encertada, i ha perdurat fins a l'Estat de les Autonomies, amb diverses modificacions segons es veurà.

La divisió de l'antic Ministeri de Foment per DL de 15 de desembre de 1931 va donar lloc al Ministeri d'Obres Públiques, la quarta i darrera direcció general del qual va ser la de Ports i Senyals Marítims, creada per D. de 27 d'octubre de 1932, al mateix temps que es dissolia la primera Junta Central de Ports.

Els Grups varen passar llavors a dependre de la Direcció General a través de la Secció de Ports, al Negociat de Recaptació creat per OM de 6 de març de 1933 –anòmal en una Administració central–, varen continuar

remetent-se els fons recaptats per arbitris, imposts i serveis tarifats, enviats abans a la Junta Central. La promulgació pel Govern de la República dels decrets de 15 d'abril, de 24 de juny, de 13 i 16 de juliol de 1931, en virtut dels quals es derogava determinada legislació dictada durant el govern del general Primo de Rivera, introdueix –malgrat no haver estat objecte exprés de derogació– alguns dubtes sobre el rang legal del RDL de 19 de gener de 1928, considerat per uns amb rang de llei i per d'altres com a simple precepte reglamentari de la Llei de 1880; el cert és que l'Administració continua aplicant la Llei de 1928 i el seu Reglament, juntament amb el d'igual data per a l'organització i el règim de les juntes i comissions administratives de ports fins a 1969, en què va ser afectat per la nova Llei de juntes, en especial l'article 68, que tractava de les funcions de les direccions facultatives.

278. Traspàs de funcions governatives a les direccions facultatives

La Llei de 20 de maig de 1932, en connexió amb el D. de 29 de novembre de 1932, passa a les direccions facultatives diverses atribucions governatives en ordre a la tramitació i incoació d'expedients. Afecta bàsicament el tràmit de concessions administratives, que descarrega dels governs civils; la figura resultant «cap de ports», en recaure en el director del port, incorre, tanmateix, en antinomia i se'n suspèn l'actuació, que ressorgeix més tard, ja resolt aquest inconvenient, amb el D. de 28 de juny de 1957 si bé amb breu durada en crear-se la Direcció de Costes i traspassar-li el servei el 1965.

279. Canvis no consumats al Ministeri d'Obres Públiques

Per D. de 19 de setembre de 1935 el Ministeri passa a dir-se d'Obres Públiques i Comunicacions, amb dues subsecretaries, situació que no perdura, ja que per D. de 19 de febrer de 1936 es desdobla en Obres Públiques i Comunicacions i Marina Mercant.

Esquerra. Cala Rajada cap al 1946 amb el primitiu varador i moll de ribera en execució. (AH)

Dreta. Les obres d'eixample del port de Ciutadella es reiniciaren el 1949, patiren interrupcions i incidències, i tardaren deu anys per dur-se a terme. Estat el 1950. (MP)

280. Obres al port de Sóller

En sobrevenir la guerra de 1936-1939 s'ultimaven al port de Sóller, pel Grup de Ports, els molls de major calat que, amb la voladura a la ribera de Muleta per tractar de disminuir reflexions de l'onatge, constitueixen les

obres més importants del port. Els molls i els dics varen ser ocupats per l'Autoritat Militar de Marina i aquesta ocupació no es regularitzà fins a l'OM d'Obres Públiques, de 10 de maig de 1947, i l'OM de Marina, de 29 d'abril de 1947, que aprovava la Proposta o Acta de Cessió estesa el 21 d'abril de 1947, com a conseqüència de l'OM d'Obres Públiques de 30 de novembre de 1946, per una Comissió mixta integrada per un capità de fragata, l'enginyer director de la Comissió Administrativa de Ports a càrrec directe de l'Estat i l'enginyer director del port de Palma.

281. Funcionament durant la Guerra Civil de 1936

Al començament de la guerra, el 18 de juliol de 1936, el Grup i les Comissions varen continuar la seva funció, tant en una zona com en l'altra, atenent a les seves despeses amb els recursos proporcionats per la recaptació, summament reduïda sense permetre obra nova. Afectes primerament els de la Zona Nacional a la Junta Tècnica (Servei Nacional de Ports i Senyals Marítims), depenen novament del Ministeri d'Obres Públiques en formar-se el primer Ministeri en l'esmentada zona per Llei de 30 de gener de 1938, si bé amb el mateix règim econòmic interí, ja que va ser criteri del govern evitar les caixes especials dins del Ministeri, i s'establí per això la Direcció Nacional de Ports i Senyals Marítims. En el Govern de la República, per D. de 17 de maig de 1937, canvia el nom de nou el Ministeri que passa a anomenar-se de Comunicacions, Transports i Obres Públiques, amb nou canvi per D. de 5 d'abril de 1938, en què es desdobla en Obres Públiques i Comunicacions i Transports.

Esquerra. Moll de Pollença amb el començament de la millora del port (c. 1947). (SP)

Dreta. Primer dic de Cala Rajada (c. 1946) amb les importants avaries causades pel temporal. (AH)

282. Efectes de la Guerra Civil als ports

La Guerra Civil de 1936-1939 es va deixar sentir profundament en part dels ports; els de Cabrera i Portocristo, on només hi havia modests molls, coneixen desembarcades militars el 1936 i els subsegüents reembarcaments; a Portocolom es bloqueja la boca del port utilitzant material flotant de l'empresa que durant els cinc anys anteriors havia executat les obres de dragatge; a Pollença s'estableix la base d'hidros i es construeix a l'empara de la punta de l'Avançada la petita dàrsena que hi ha avui; a Sóller, estaven acabades les obres dels dics i molls de ribera, que varen ser ocupades, sense formalitats, per la Marina de Guerra, i el

port perdé de fet, en gran part, el caràcter civil i mercantil gaudit al llarg dels segles; a Maó es produeix cert tràfic de pertrets de guerra; a Ciutadella desembarca el 1939 l'expedició mallorquina que va prendre l'illa; a Eivissa desembarca també una expedició mallorquina el 1937 per prendre la ciutat.

On amb major intensitat la guerra va deixar sentir els efectes va ser al port de Palma, ja que es va donar la singular circumstància d'ésser l'únic port d'apreciables infraestructures a la costa mediterrània de la Zona Nacional (Menorca va romandre en Zona Republicana); per això part dels molls (el de la Consigna i Moll Nou) i de les instal·lacions pròximes a terra es destina a port militar i s'inicia la dedicació de la rada de Portopí a aquestes mateixes finalitats. S'assenta el criteri que Palma ha de constituir una important base militar –sense cap tradició, ja que llevat de Maó cap port balear havia estat fins llavors port militar des de potser els llunyans temps de la base púnica d'Eivissa– i el 1938 Pedro de Benito redacta un ambiciós avantprojecte de port militar. Palma serveix de base a les flotes o vaixells estrangers de bloqueig internacionalment convingut.

L'actual edifici de Capitania Marítima es va iniciar per a Duanes, estava just acabat el 1936 quan va esclatar la Guerra Civil i s'ocupà per atendre necessitats militars i finalitzant a la Comandància de Marina, abans a l'espigó de la Consigna; aquesta incidència va suposar una demora de vint anys per donar solució definitiva a l'allotjament dels serveis de la duana ubicats abans al carrer de Verí.

A l'espai comprès entre els actuals edificis de la Capitania Marítima i de l'Autoritat Portuària es construeix un gran refugi o búnquer de protecció antiaèria, que no s'enderroca fins a mitjan dels anys quaranta; en les seves proximitats cauen bombes, com encara mostren els impactes de metralla en ambdós dels edificis citats (reparats en el de l'Autoritat Portuària).

Esquerra. Moll i varador de Portocristo amb instal·lacions a la platja (*c.* de 1947). (SP)

Dreta. Construcció del mur de la riba a Portopetro (*c.* de 1947). (SP)

L'estudi d'ampliació del port de Pedro de Benito, sobre una idea de Cheli del segle XIX, donà amb el temps a l'actual Dic de l'Oest, segons l'altre estudi similar realitzat el 1940 per Gabriel Roca en forma d'avantprojecte, que recollí la Llei aprovatòria del Pla d'Obres Públiques de 1939; disposà una àmplia zona de serveis amb l'ocupació de gran part de la ribera entre el Portitxol i l'actual Dic de Llevant, així com un nou dic d'abric sensiblement en direcció est-oest sortint de la punta de Sant Carles; aquesta

ambiciosa obra es destinava en gran part a necessitats militars; les actuacions ulteriors no varen seguir aquesta idea, sinó la conversió a militar de la rada de Portopí.

283. Tarifes

Durant aquests anys, les tarifes, aplicades en córrer de la dècada de 1930, varen començar a adoptar els perfils que adquiriren modernament. Per D. de 27 d'agost de 1938 torna a regular-se l'arbitri sobre el valor de la pesca i es fixa en l'1%, 30% del qual ingressen les juntes en la CAPE per OM de 28 de desembre de 1944, justificat això en el fet d'utilitzar les flotes pesqueres de les juntes els ports de la CAPE com a refugi però sense descarregar-hi les captures.

284. Generalització de l'aplicació de tarifes als ports

Implantades les Comissions i el Grup, i excepte als anys de guerra, la recaptació es generalitza en tots els ports i segueix una línia generalment ascendent a causa de l'augment del tràfic i el reajustament de tarifes, així com la paulatina implantació de cànons a les concessions administratives que al principi s'atorgaven sense caràcter onerós. Als annexos números 6 i 7 de l'Apèndix poden observar-se les recaptacions des dels primers anys de funcionament de les Comissions i Grup de Ports, així com del Port de Palma.

Cada vegada s'accentua més la diferència entre tarifes per serveis indirectes, la determinació de les quals es reserva el Govern, i tarifes per serveis directes, amb fixació dels organismes autònoms i aprovació per preceptes d'inferior rang. Per OM de 7 d'agost de 1945 s'estableix el límit màxim autoritzat del recàrrec del 50% de l'Impost de Transports en totes les juntes i comissions administratives.

Esquerra. Rampa varador amb bòvedes de formigó a sa Pedra de s'Ase de Banyalbufar. Any 1948. (MP)

Dreta. Moll de ribera i llotja del peix de Cala Rajada (*c.* 1950). (AM)

II.2.2. Després de la creació de la CAPE (CAGP)

285. Decret fundacional de la CAPE

Per D. de 26 d'abril de 1939 es reafirma la vigència del RD de 19 de gener de 1928; per un altre d'igual data es crea la Comissió Administrativa de Ports a càrrec directe de l'Estat (CAPE), amb seu a Madrid, i per D. de 30 de maig del mateix any s'aprova el Reglament pel qual havia de regir-se. L'esmentat organisme substitueix el Negociat de Recaptació de la Direcció General i s'hi integren tot d'una els Grups de Ports que aleshores hi havia i, paulatinament, gran part de les comissions administratives, la supressió de les quals procedia en virtut d'un D. de 9 de juny de 1939. Per OM d'11 de novembre de 1939 les Comissions Administratives de Maó i d'Eivissa deixen de funcionar com a tals, i els ports queden afectes a la CAPE. El nombre de ports que varen arribar a integrar-se en l'organisme va ser de dos-cents trenta-un en tot l'Estat.

286. Ports balears integrats en la CAPE

Esquerra. Cap des Toll de Portocristo sense molls (*c.* 1950). (AM)

Dreta. El primer dic de Cala Rajada ja acabat el 1950. (SP)

La CAPE edita la primera Memòria referent als anys 1939, 1940 i 1941, en la qual apareixen els següents ports que té a càrrec:

Mallorca. Agregats a la Direcció Facultativa del Port de Palma de Mallorca: Andratx (interès general); Sóller (interès general); Pollença (interès local); Alcúdia (interès general); Capdepera (Cala Rajada) (refugi); Portocristo (interès local); Portocolom (refugi); Portopetro (interès local); Cala Figuera (interès local) i Cabrera (refugi).

Menorca. Servei especial d'Obres Públiques: Maó (interès general); Ciutadella (refugi) i Fornells (refugi).

Eivissa i Formentera. Servei especial de totes les Obres Públiques: Eivissa (interès general); Sant Antoni Abat (refugi) i Cala Savina (interès general).

287. Afecció dels Serveis d'Obres Públiques de Menorca i Eivissa

En la dècada de 1929-1939 varen coexistir diferents serveis d'Obres Públiques: per a Ports per una part i per a la resta (Carreteres, Transports, Obres Hidràuliques) per l'altra, de manera que els enginyers directors de les comissions administratives de Maó i Eivissa tenien únicament al càrrec el servei portuari i, encara així, exclòs el de delimitacions i concessions de

la zona marítima terrestre i el de senyals marítims. Per OM de 17 de juny de 1939 s'acumula en els esmentats enginyers la resta dels serveis en els següents termes:

Con objeto de simplificar los servicios a propuesta de la Inspección Regional de Baleares y de acuerdo con los Servicios Nacionales de Caminos y de Puertos y Señales Marítimas, este Ministerio ha acordado: 1º. Designar un Ingeniero para la isla de Menorca y otro para la de Ibiza, con residencia en las mismas, afectos como subalternos a la Jefatura de Obras Públicas de Baleares para que se encarguen de todas las obras públicas de la isla. 2º. Dichos Ingenieros como directores de los puertos de dichas islas dependerán directament del Servicio Nacional de Puertos y Señales Marítimas, 3º. Ayudarán en su trabajo a dichos ingenieros, el personal facultativo auxiliar residente en las islas y que designará el Ministerio.

Esquerra. Espigó-dic de Portopetro amb el Caló des Moix sense ocupar (c. 1950). (AM)

Dreta. Típics escars del Riuetó de Portocolom el 1955 i ja acabats cap al 1950. (EM)

288. Activitat en obres

El Pla d'obres públiques, aprovat per Llei d'11 d'abril de 1939, preveu una ambiciosa actuació en matèria portuària; els tres lustres següents veuen el començament d'importants obres a l'emparament d'emprèstits; molts de ports modifiquen la fisonomia.

289. Construcció del Dic de l'Oest a Palma i les seves conseqüències

Després de diverses vicissituds a partir de 1940 i reformat un parell de vegades el projecte per Gabriel Roca, es construeix el Dic de l'Oest, que acaba sent de tres alineacions, de sis-cents, vuit-cents i tres-cents metres respectivament. Les obres finalitzaren pràcticament el 1956, però sofrí importants avaries el 1958 i 1959, per la causa de les quals no pot entendre's totalment acabada aquesta obra fins a 1960, amb una durada de vint anys. Es tracta de la major obra portuària de les Balears, que va costar, amb les noves defenses necessàries durant la dècada dels seixanta, un import total de 334.471.990 pessetes de l'època.

La construcció del Dic de l'Oest va incorporar un ampli mirall d'ai-

gua al port tradicional i va permetre la realització de l'important complex d'obres que avui constitueixen la dàrsena de Portopí; així el 1944 ja està en plena execució el moll de ribera a Sant Carles, el 1949 s'inicia la dita carretera d'enllaç del moll de ribera a Sant Carles amb el port comercial, coneguda popularment com el passeig Marítim, construïda en anys successius tram a tram fins a poder considerar-se completa el 1958 i inaugurada per les autoritats en solemne acte a l'estiu de l'esmentat any, i ja amb càrrec a un emprèstit emès, s'inicia el moll de ponent a Portopí i s'aprofita el darrer tram del Dic de Llevant per construir al seu abric l'actual moll adossat; el 1954 el passeig Marítim ha depassat ja Can Barbarà i els molls de ponent reben un gran impuls; el 1975 ja és possible modificar el morro del moll adossat de l'antic Dic de Llevant, corresponent avui als dits Molls Comercials; tot això al costat de multitud d'altres actuacions menors, tant en infraestructures com en superestructures i utillatge.

290. Represa de les obres d'ampliació del port d'Alcúdia

El febrer de 1941, el director del Grup de Ports de Mallorca, Gabriel Roca, director del port de Palma, redacta el Projecte d'acabament de les obres d'ampliació i millora del port d'Alcúdia, seguint una disposició en tot similar a la dels dos projectes anteriors. Es fa menció en la Memòria del projecte a la necessitat d'atracada dels vaixells de vapor que es veuen obligats a fondejar en badia, per descarregar les mercaderies i embarcar o desembarcar els passatgers i, per primera vegada, es fa una menció específica de ser les obres indispensables per a les necessitats militars del polígon de tir instal·lat a Alcúdia, posteriorment anomenat Polígon d'Utilització d'Armes Submarines (PUAS), en l'angle exterior de l'antic dic, ocupant el moll i la rampa varador.

Esquerra. Varador i embarcador a la Ràpita el 1953. (MP)

Dreta. Espigó del port de Cabrera ja construït el 1890, abans de la prolongació (*c.* 1953). (SP)

291. Incidències a les obres d'Alcúdia fins a l'acabament

Subhastades les obres, se'n produeix la reiniciació però amb escàs

èxit, ja que el juny de 1946 es produeix de nou la rescissió del contracte i és necessari emprendre una altra vegada el projecte de l'acabament redactat també pel mateix autor el setembre de 1946, amb la introducció d'una variació en l'amplada del moll, que passa a ésser de trenta metres per així haver-ho sol·licitat el cap de la Base Naval de les Balears. El setembre de 1949 s'introdueix una important reforma del projecte que consisteix en l'addició del primer moll de ribera en els voltants de l'arrencada del dic,

Esquerra. Dàrsena pesquera de Fornells abans de les avaries del dic i de la construcció del mur de la riba (c. 1954). (SP)

Dreta. Embarcador i varador de s'Estanyol el 1954. (MP)

amb calats entre 2,40 i 3,50 m i una longitud de cent metres, amb la corresponent esplanada annexa. S'iniciava així la futura configuració del moll comercial. Ja el 1953 i pròxim l'acabament de les obres, s'introdueixen algunes modificacions de detall. Les obres es varen desenvolupar entre els anys 1948 i 1954, amb una durada total des del primer Projecte de 1933 de vint-i-un anys.

292. Nous ports d'interès local

Per OMC de 27 d'abril de 1945 s'aprova el nou Reglament de règim interior de la CAPE. Aleshores apareixen per primera vegada en una OM –només comunicada i sense suficient rang– com a ports dependents de l'organisme els d'interès local de s'Arenal, Estellencs (es Port), Colònia de Sant Jordi i Valldemossa, a més dels anteriorment ressenyats.

293. Nova classificació de ports

Novament per D. de 5 de juliol de 1946 es classifiquen els ports, que quedent així:

Interès general i de refugi: Palma, Maó o Eivissa.

Interès general: Alcúdia i Sóller

Refugi: Andratx; Pollença; Capdepera; Portocristo; Portocolom; Ciutadella; Sant Antoni Abat; Cala Savina i Cabrera.

En conseqüència són d'interès local: Estellencs (es Port); Valldemossa; Portopetro; Cala Figuera; Colònia de Sant Jordi; s'Arenal i Fornells. No estigueren gaire, a més, a realitzar-se les instal·lacions locals de Sant Elm, Banyalbufar (sa Pedra de s'Ase), sa Calobra, Colònia de Sant Pere, Cala Bona, sa Ràpita i s'Estanyol.

294. Modernització de la tipologia de tarifes

Des de la baixa edat mitjana es varen aplicar als tràfics portuaris diversos tipus de drets, arbitris o imposts, amb diferents denominacions, en principi amb una destinació específica a la construcció o la conservació de les obres portuàries, però mantenien, en general, certa confusió conceptual sobre si es tractava d'un impost clàssic o d'una tarifa específica que responia al servei prestat al port; aquestes imposicions, amb diverses denominacions, ja en part recollides en el que precedeix, les establien per les diferents autoritats amb competència sobre el port al llarg del temps i habitualment tenien com a base d'imposició elements objectius, com el tonatge del vaixell, el nombre, o el valor o pes de la mercaderia. Una visió retrospectiva, que inclou ja l'època moderna, permet d'apreciar al cúmul de tarifes portuàries dues grans famílies, a saber: la corresponent als serveis denominats generals de vegades o indirectes d'altres, la determinació de les quals es reserva el govern per establir-la amb caràcter uniforme en tots els ports i amb disposicions de rang de Llei o D, i les tarifes per serveis denominats directes, especials, o específics, la fixació de les quals es deixa per a òrgans o centres de rang inferior i l'aprovació de les quals correspon als governadors civils o a corporacions ja de caràcter local o provincial. La diferència essencial entre uns serveis i els altres podria trobar-se en la involuntarietat, i alhora necessitat, de la seva prestació a l'usuari, en els primers, i en la potestat de l'usuari per sol·licitar-los, en els segons. Encara que això és un principi general, no es compleix sempre estrictament (per exemple a la tarifa d'atracada).

Esquerra. Moll comercial de Maó a Baixamar i magatzems acabats de construir (*c.* 1954). (SP)

Dreta. El port de Palma a la Memòria de 1955 amb el moll adossat, vora el far, ja en servei. (MP)

A partir de l'any 1900 s'estableix per als primers una base d'aplicació en forma d'un tant per cent de l'impost sobre el transport (el cinquanta per cent de recàrrec); aquest procediment perdura bàsicament fins a 1948, en què es promulga el D. de 12 de novembre, pel qual es canvia el sistema de tarifes i estableix, per una banda, un repertori de mercaderies, i, per l'altra, un sistema de navegació; partint d'aquest doble concepte es fixen les tarifes d'embarcament i desembarcament de passatgers, ús general del port pels vaixells, i mollatge, expressió ambigua que es refereix a l'ús del port per la mercaderia; també s'inclou, encara que no és d'aplicació la divisió anterior, entre les tarifes de serveis indirectes, l'arbitri sobre el valor de la pesca –amb el criteri del percentatge sobre el valor–, el dels petrolis i el de rentada de minerals i carbons, que

no és d'aplicació a les Balears.

Aquest sistema de tarifes va ser perfeccionat amb els D. de 23 de desembre de 1955 i de 22 de juliol de 1958, i amb diversos canvis –no essencials quant a filosofia de tipologia– es manté posteriorment fins a avui dia amb modificacions gairebé anuals.

Amb independència de les tarifes corresponents als dits abans serveis directes, els corresponents avui als serveis indirectes als ports de l'Autoritat Portuària són: T-0) Senyalització marítima; T-1) Vaixells; T-2) Passatge; T-3) Mercaderia; T-4) Pesca fresca, i T-5) Embarcacions d'esbarjo aprovades per OM de 30 de juliol de 1998, 4 de desembre de 1998 i 16 de desembre de 1998 i no són preus públics des de 1993.

Les tarifes dels ports transferits a la Comunitat Autònoma varen continuar amb les aplicades en temps de la CAGP i experimentaren posades al dia recollides cada any en la Llei de pressuposts de la Comunitat Autònoma i continuaren sent taxes o preus públics. Tant en una Administració com en l'altra les concessions estan subjectes a cànons d'ocupació considerats taxa segons percentatge de base aprovada.

Port d'Alcúdia el 1955, amb el nou dic i moll de ribera primitiu amb la carretera ja acabats. (MP)

295. Major atenció a l'explotació

L'atenció prestada a les tarifes a mitjan segle XX només és un dels aspectes relacionats amb l'explotació, la importància de la qual és cada vegada més reconeguda i es deixa veure en multitud de diferents assumptes al llarg de la segona meitat del segle: es regula el personal de ports, tant laboral com funcionari; es doten les plantilles amb especial previsió d'aquells empleats no només dedicats a la construcció d'infraestructures sinó també a la seva explotació; s'organitza la facturació i la recaptació; es dóna forma normalitzada a les memòries dels ports –que encara subsisteix– i se'n disposa l'anualitat; es regulen els cànons de les concessions, moltes de les quals atorgades anteriorment sense cànon o amb quanties irrisòries; finalitza l'atorgament de concessions sense termini limitat i la Llei de patrimoni, de 24 de desembre de 1962, estableix un termini màxim de noranta-nou anys; entre 1965 i 1970, i mitjançant circulars comunicades, es fixen criteris per establir els terminis concessionals, en tot cas més

reduïts; s'inicien les primeres intervencions de tipus urbanístic amb la Llei del sòl de 1956; es dóna gran impuls a la delimitació de les zones de servei dels ports i, com a conseqüència obligada, a la de la zona marítima terrestre afectada, la qual, sorprenentment, no havia estat abordada amb caràcter general des de la llunyana Llei de 1880, en la qual es recollia el criteri per definir-la i es donava el cas peregrí d'atorgar-se concessions sense delimitació de la ribera; s'atenen, en fi, qüestions crucials per a una correcta gestió, tant de serveis i econòmica com de policia. Impulsor eficaç d'aquesta organització de la gestió va ser Gabriel Roca durant el mandat a la Direcció General de Ports i Senyals Marítims, en els darrers anys de la dècada de 1950.

Esquerra. Moll de ribera i dàrsena interior del port d'Alcúdia (*c.* 1955). (SP)

Dreta. Port de Sóller el 1955, ja construïts els molls substitutius dels civils destinats a usos militars (al fons). (MP)

296. Militarització parcial dels ports de Sóller, Pollença i Maó

Finalitzada la Guerra Civil, romanen al port de Sóller les instal·lacions militars sobre els dics i els molls construïts per Obres Públiques per al tràfic civil. Com que l'ocupació va tenir lloc durant la guerra sense les formalitats corresponents, en la data ja citada s'estén acta que sanciona oficialment aquesta situació de fet, al mateix temps que es preveu, com a substitució, la realització d'unes modestes obres destinades al tràfic comercial, duites a terme al voltant de 1950. Sigui per la pràctica militarització del port o per altres causes conjunturals, el port de Sóller perd comercialment la tradicional importància, i el tràfic de passatgers queda reduït al de caràcter purament local i el de mercaderies al d'uns pocs motovelers l'any. L'estació naval persisteix i s'hi va trobar ubicada l'escola d'armes submarines. Avui es troba en procés de pràctic desmantellament, amb restitució de l'ús civil de part dels molls.

La Base d'Hidros del port de Pollença i l'ampliació del recinte de l'Estació Naval de Maó no varen afectar, com va succeir a Sóller, els molls del trànsit civil i, a més, es troben ubicats en paratges de la ribera dels ports naturals i no afecten, en un futur prudencialment previst, el desenvolupament de les obres portuàries destinades al tràfic mercantil.

297. Finançament mitjançant emprèstits i subvencions de l'Estat

Encara que prevista la captació de recursos per a obres dels ports en les diverses lleis de 1880, 1911 i 1928 mitjançant la imposició d'ar-

bitris o imposts sobre vaixells, passatgers o mercaderies, va ser general la dedicació de partides en els pressuposts de l'Estat per a obres portuàries. Aquesta modalitat de finançament adopta també la forma d'emprèstits en especial durant les dècades de 1940 i 1950 i recorren a aquest expedient tant la CAGP com la Junta d'Obres i Serveis del Port de Palma. L'organisme era autoritzat per Llei per a l'emissió d'obligacions, de l'amortització i interessos de les quals es feia càrrec l'Estat amb llargs terminis, i acaben alguns en el segle XXI però amortitzats totalment l'any 2000. El Pla d'estabilització de 1959 va acabar amb aquest sistema amb l'establiment de Plans quadriennals de desenvolupament econòmic i social per a execució d'obres amb recursos programats, s'arriba a fer fins a tres plans, el tercer sense efectivitat completa (1964-1967; 1968-1971; 1972-1975).

Per DL de 23 de desembre de 1965 s'autoritza un conveni de crèdit amb el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento per a modernització i equip dels ports espanyols, l'abast del qual no és només econòmic sinó també organitzatiu i dóna lloc a les lleis de règim financer de 1966 i de juntes de ports de 1968.

Esquerra. El passeig Marítim de Palma el 1955, abans del desdoblament de la calçada i a falta del 6è tram. (MP)

Dreta. Moll de ribera a Sant Carles i actual moll de Paraires de Palma en construcció el 1955. (MP)

Les subvencions de l'Estat varen ser molt importants durant els períodes de creació de les infraestructures bàsiques i, en general, de molt variable quantia al llarg del temps. Al port de Palma, des de la creació de la Junta fins ben entrat el segle XX, són de gran consideració i, d'ordinari, la subvenció és de l'ordre de dues a cinc vegades la recaptació mateixa; posteriorment, entre 1946 i 1961 –en què es finança l'ampliació del port amb el Dic de l'Oest i nous molls a la zona de Portopí– la subvenció és de tres a nou vegades l'import dels recursos propis; segons el *Resumen del Plan general de ordenación y desarrollo del puerto de Palma*, publicat el 1978, la mitjana anual en ptes. 75 des de 1873 a 1977 d'ingressos a Palma és de 28.741.546 ptes. i la de la subvenció de 26.924.989 ptes.; l'Estat contribueix, doncs, amb el 48% del total de recursos, cosa que posa de manifest la seva importància històrica.

298. Prolongació del Contramoll d'Eivissa

L'augment d'eslora dels vaixells va exigir ja el 1950 la prolongació del Contramoll d'Eivissa duit a terme amb Javier Peña entre 1950 i 1954, i torna a presentar-se la necessitat dels dragatges, acció que al llarg del segle XX es convertí en una necessitat periòdica; el 1963 Enrique Alonso dota d'un cobert aquest Contramoll; a aquest autor es deu l'estudi per a l'aprofitament de la part nord del port, a partir del qual comença la idea de la futura expansió dels molls comercials, materialitzada en les dècades següents.

299. Obres i instal·lacions interiors al port d'Alcúdia

A la construcció del dic el 1954 segueix un període d'un quart de segle en el qual les actuacions al port són discretes i, al mateix temps, l'inicial trànsit pren notable augment. Les accions es dirigeixen més aviat a completar la nova zona de servei aconseguida, així el 1955 es construeix un cobert i estació marítima, en diversos anys es produeixen dragatges per millorar els calats, es disposa una boia codera per facilitar l'amarratge dels vaixells, es pavimenten els molls, es construeixen instal·lacions pesqueres i magatzems per a eines de pesca, es disposen conduccions per a aiguada i instal·lacions elèctriques, es dota el port d'enllumenat públic, es condicionen i reparen les rampes varadors per a embarcacions de pesca, es dota el port d'embarcador per al trànsit local o de badia, es millora i dóna més calat al moll pesquer, s'urbanitza i condiciona el passeig Marítim o moll de ribera per a embarcacions d'esbarjo al llarg del litoral de l'antiga dàrsena interior, i les actuacions més destacades són la duita a terme el 1972, amb la construcció d'una plataforma per al tràfic roll-on/roll-off, als voltants del morro del dic, i la realització del nou moll de ribera paral·lel a l'anterior i perpendicular a l'adossat al dic d'abric, amb major calat el 1978, per Fernando Moscardó.

Port de Pollença el 1955 amb la ribera en part urbanitzada. (MP)

300. Reglamentacions de personal

La situació del personal obrer i de l'Estatut no es regularitza fins a aprovar-se les respectives reglamentacions per OM de 28 de gener de 1956 i de 23 de juliol de 1953, que, amb algunes modificacions posteriors, varen ser les vigents fins a la derogació de l'Estatut. Les plantilles generals de la

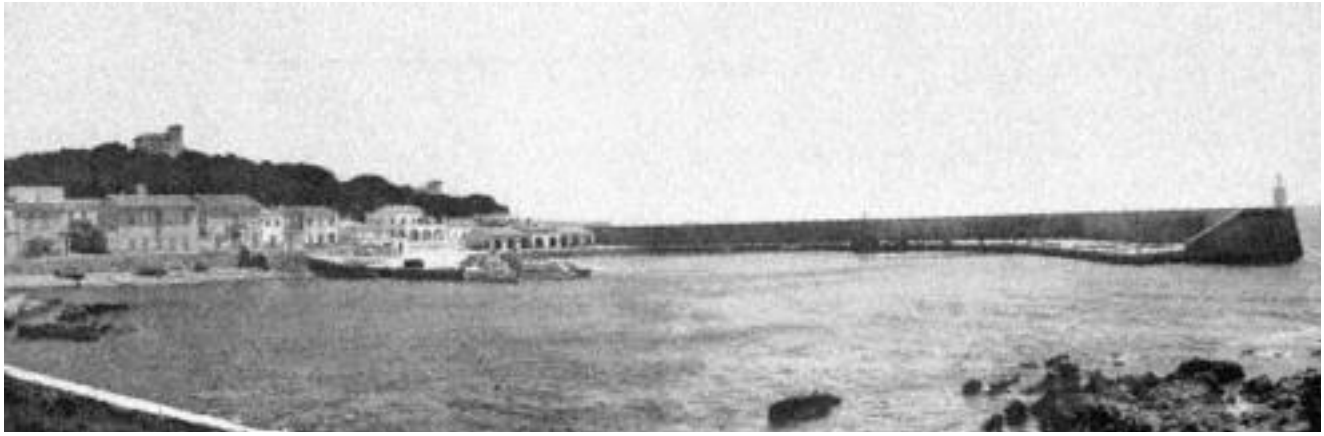
CAGP –entre les quals es trobava el personal dels Grups– són aprovades per OM de 27 d'abril de 1962.

Als ports prestaven servei tres classes de personal: el de cossos especials de l'Administració de l'Estat, nomenat per OM; el de l'Estatut de Ports, funcionari de cada organisme autònom, i el laboral, també propi de cada organisme autònom (Junta o CAGP). La Llei de reforma de la Funció Pública, de 8 d'agost de 1984, unifica tot el personal de l'Estatut i, finalment, la Llei de ports de l'Estat i de la Marina Mercant de 1992 laboraliza tots els llocs de treball i desapareixen dels ports els que hi havia per a funcionaris, i passen a excedents voluntaris aquells que romanen prestant servei.

301. Creació del Grup de Ports de les Balears

Amb les petites variacions abans dites a la classificació i el nombre dels ports, continuen funcionant durant aquests anys els tres serveis provincials de la CAPE fins que pel D. de 16 de març de 1956 es crea el Grup de Ports de les Balears, únic servei provincial, amb capçalera a Palma. Tornen amb això a estar integrats els ports en un mateix servei com ocorria abans del RD de 22 de juliol de 1928, però amb la substancial variació, a la pràctica, de ser el servei únicament portuari (abans incloïa Carreteres, Obres Hidràuliques i Transports) i, en la funcionalitat, que inclou l'explotació, ja d'especial rellevància.

Dur a terme aquesta integració, això no obstant, és ple de dificultats: per una banda la nova capçalera a Palma (c. de Velázquez, núm. 2) no es pot basar en el Servei de Mallorca, desproveït de personal de l'Estatut de Ports, de vital importància per al funcionament del Grup; d'altra banda, es mancava, en principi, dels indispensables mitjans materials per arribar a una organització mínima. El D. de 31 de maig de 1957 té com a finalitat



Port de Cala Rajada el 1955, ja en servei les obres del primer dic d'abric, del moll i de ribera del varador. (MP)

primordial ajudar el servei, encara que a costa de destruir-ne pràcticament la unitat; en virtut de l'esmentada disposició s'encarrega de la gestió i l'administració dels ports de Menorca i dels de llevant de Mallorca un enginyer auxiliar de la Junta del de Palma; de la resta continua directament encarregat el director del Grup. Al mateix temps s'ordena que les oficines del Grup s'estableixin a l'edifici de la Junta a Palma.

302. Reajustament territorial dels dos serveis del Grup de Ports

Queden així, de fet, dos serveis del Grup pràcticament independents, amb capçalera a Palma, i amb una distribució de ports igual a la ja ressenyada en exposar el RD de 22 de juliol de 1928, amb la sola variació que per OM de 30 de maig de 1958 el director del Grup estableix la residència a Eivissa, i passen a dependre de l'enginyer auxiliar de la JOP de Palma els ports d'Andratx i Sóller; roman aquesta organització fins al D. de 6 d'abril de 1961, en què es torna als tres Grups insulars amb igual règim al que hi havia abans de 1956.

303. Servei de Fars

En virtut del D. de 28 de juny de 1957 passen a dependre del Grup de Ports de les Balears els fars i els seus camins de servei –a excepció de Cap Blanc, Cala Figuera i Portopí, que s'assignen a la Direcció Facultativa de la Junta d'Obres i Serveis del Port de Palma–, tots procedents de la Direcció d'Obres Públiques; així mateix passen els serveis tècnics marítims de delimitacions de la zona marítima terrestre i concessions, depenent de la restablerta Direcció de Ports exercida pel director del port del Palma. Amb això les direccions d'Obres Públiques, de les quals ja s'havien segregat els serveis estrictament portuaris el 1928, queden sense cap comesa marítima. Els dos enginyers que al final d'aquell any atenen el Grup es fan càrrec de senyals i serveis. Amb això culmina un procés iniciat molts anys abans, d'encomanar serveis d'Obres Públiques a l'Administració institucional, de manera que l'original «servei ordinari» quedà reduït al de carreteres.

Port de Pollença després de les millores i varador construïts entre 1955 i 1960. (SP)

304. Diversificació d'obres a Palma

Traspassats el 1957 a la Junta del Port els fars de Portopí, Cap Blanc i Cala Figuera –igual com la resta al Grup de Ports de les Balears– comencen una sèrie d'accions encaminades a la seva millora; el 1958 s'acaba l'ampliació de l'edifici de la Junta i Sanitat Exterior a la part que actualment dóna al Parc del Mar; també s'inicia el 1956 la construcció del nou

Esquerra. Sa Roqueta del Portitxol de Palma i els antics dos dics d'abric del fondejador (c. 1955). (SP)

Dreta. El port d'Andratx el 1955, sense l'actual massiva construcció del puig de s'Espart. (MP)

edifici per als Serveis de Duanes, que acabà el 1959. A partir de 1960 es desenvolupa gran activitat en completar i disposar el moblament urbà de les noves instal·lacions portuàries aconseguides amb l'abric del Dic de l'Oest; així el 1960 s'inicia la construcció de l'Estació Marítima núm. 1, als just acabats molls de ponent i es dota de serveis i il·luminació la major part dels nous molls; el 24 de juliol de 1961 el ministre d'Obres Públiques inaugura oficialment l'Estació Marítima núm. 1 als molls de ponent i el Dic de l'Oest.

Es tracta d'una època en què es fa gran atenció a la millora de vials i jardins i es doten, els primers, amb moderns paviments i, els segons, amb un apreciable moblament urbà; les grans superífices empedrades que s'havien anat fent al llarg del segle XIX i la primera meitat del XX a vials i molls –com a pròpies del rodament dels carros amb llanta de ferro– són transformades o asfaltades de formigó, cosa que produeix la recuperació d'una gran quantitat de llambordes d'importació de pedra silícia, que són reutilitzats en la posada de vorades en multitud de voravies, parterres i garangoles, tal com es pot observar avui dia a tota la zona portuària, fet que es pot considerar estrany si no se'n coneix la causa.

305. Estació marítima i noves oficines a Maó

Ja amb la nova organització del Grup de Ports s'inicien a Maó el 1958 per Rafael Soler diverses actuacions puntuals, sobretot pel que fa a l'explotació, com són l'habilitació de part del magatzem núm. 1 per a estació marítima entre 1959 i 1963, l'intent nul d'establir unes instal·lacions pesqueres d'embarcacions menors davant la punta des Rellotge a Cala Figuera, el 1959, l'ampliació i la reforma del magatzem núm. 1 per allotjar les oficines del Grup de Ports en l'àmbit portuari i deixar les anteriors –que compartia amb les d'Obres Públiques en general al carrer de Sant Roc, núm. 23, a la mateixa ciutat– obra que es projecta el 1964 i s'executa en els anys següents, la prolongació del Moll Comercial en seixanta-tres metres amb una moderna obra sobre pilons es du a terme entre 1965 i 1970, sense faltar actuacions continuades per a manteniment, consolidació o millora de murs i paviments de molls com era una constant al llarg d'un segle, de les quals cal destacar les millores introduïdes als molls dits de l'Escorxador, del General, de Ponent i del Gas, per habilitar-los, mitjançant una estructura de pilons, en els punts de major calat, per a descàrrega de motonaus.

306. CAPE canvia el nom per CAOSPE

La Llei d'entitats estatals autònomes, de 26 de desembre de 1958, afecta la CAPE en la mesura que cal adaptar-hi el Reglament general de juntes i comissions per OM de 12 d'abril de 1960. També per la Llei de 26 de desembre de 1958, d'entitats estatals autònomes, a la qual per OM de 12 d'abril de 1960 s'adapten els organismes portuaris, es canvia el nom de la CAPE pel de Comissió Administrativa d'Obres i Serveis de Ports a càrrec directe de l'Estat, amb les sigles CAOSPE.

307. Tarifes de 1959 de serveis específics (o directes)

La modificació general de tarifes de 1959 sorprèn el Grup de Ports amb dos serveis i això és motiu d'estudiar-se separadament unes tarifes per serveis directes per a Mallorca i Menorca per una banda, aprovades per OM de 31 d'agost de 1959, i per a Eivissa, per l'altra, aprovades per OM de 21 de maig de 1959.

308. Problemàtic nou edifici a Eivissa

El 1960 comença a plantejar-se la necessitat de disposar de noves oficines i dependències a Eivissa per als serveis del Grup de Ports, ja que les que hi havia a la primera casa del moll interior –a la resta d'un edifici afectat per les expropiacions de 1893– patien de l'inconvenient de la inadequació al trà-

Esquerra. Antiga andana de ribera, eixugador de xarxes i espigó de Portocolom el 1955. (MP)

Dreta. Portocristo el 1955, abans de partir-se el dic. Vegeu el gran aterrament del moll per basculació de la platja d'arena. (MP)

fic portuari, al marge de l'obsolescència; per l'esmentada circumstància, i després d'àrdues negociacions amb l'Ajuntament, s'adopta una solució consistent a establir un nou edifici paral·lel al moll de la Consigna i ocupant part de la franja de terrenys ubicats entre el moll i la façana de les cases; així es redacta el corresponent projecte aprovat el 1960, i s'inicia la construcció de part d'aquest edifici, que suscita una gran polèmica, per la qual cosa no es completa la construcció de les oficines i queda només parcialment edificada la parcel·la inicialment prevista per a aquestes finalitats. S'ha d'esperar pràcticament un terç de segle per solucionar aquesta qüestió amb la demolició i la construcció de noves oficines a la ribera oest.

309. Classificació de ports de 1961

Per D. de 6 de setembre de 1961 s'estableix una nova classificació

dels ports de la següent manera:

Interès general i de refugi: Palma, Maó i Eivissa.

Interès general: Alcúdia i Sóller.

Refugi: Andratx; Pollença, Cala Rajada (Capdepera); Portocristo; Portocolom; Colònia de Sant Jordi (Campos); Cabrera; Ciutadella; Fornells; Sant Antoni Abat i Cala Savina.

I es considera, per tant, d'interès local la resta.

310. CAOSPE passa a CAGP. Restauració del Grup de Ports de les Balears

El nou règim de tres Grups va ser de curta durada, ja que amb la reorganització de la CAOSPE aprovada per D. d'11 de juliol de 1963 es restableix el Servei Provincial, seguint la tendència inspirada per aquesta reorganització. En virtut de la Llei de 2 de març de 1963, de creació de la Junta Central de Ports, torna a canviar el nom de l'organisme per denominar-se Comissió Administrativa de Grups de Ports, que es mantingué fins a la seva extinció per la Llei de 24 de novembre de 1992, amb les sigles CAGP. Aquesta vegada la integració es realitza amb millor fortuna ja que, a part de poder comptar el Grup amb els mitjans suficients, ja hi ha personal de l'Estatut per atendre el servei.

Al principi, el cap del servei s'acomoda en un pis de l'edifici de l'avui enderrocada Riba Alta, deixat per la Junta del Port de Palma, i el 18 d'octubre de 1965 s'instal·la al local adquirit per la CAGP, al carrer de Rubén Dario, núm. 24, per passar el 1982 a l'edifici construït ad hoc al camí de l'Escullera, en parcel·la de la zona de servei del Port de Palma, on s'extingeix el Grup el 1988.

Esquerra. Espigó del port de Cabrera, varador i moll de ribera, abans de la prolongació el 1955. (AH)

Dreta. Portopetro el 1955, amb l'escullera dotada de mur de la riba. (MP)

311. Organització del Grup de Ports

L'organització del Grup de Ports va estar estructurada en el bàsic per atendre el Servei en tots els aspectes i, en especial, al triple front de previsió d'obres i instal·lacions, explotació i recaptació, cosa que va permetre una paulatina aproximació de la gestió a la del port de Palma. L'estudi de les obres i les instal·lacions mitjançant els projectes es realitzava principalment a l'oficina de Palma; posteriorment l'execució de les obres es duia a terme amb el concurs dels enginyers tècnics encarregats de cada illa. L'explotació assoleix gran complexitat, ja que els ports del Grup

tenen ja múltiples activitats i totes requereixen l'atenció. El Reglament de policia, dels ports de la CAGP, aprovat per OM d'11 de setembre de 1956, i substituït més tard per l'aprovat per OM de 12 de juny de 1976, resulta un instrument general poc eficient per resoldre les nombroses qüestions concretes presentades quotidianament; d'altra banda la dispersió dels ports obliga a confiar en els zeladors o representants locals de la Direcció del Grup, que, en absència de disposicions detallades, han de resoldre d'acord amb el seu bon criteri moltes qüestions plantejades amb el consegüent risc de l'encert.

Esquerra. Tràfic de mercaderia general a la prolongació del Moll Nou a Palma el 1955. (MP)

Dreta. Operació encara amb pilons al Port de Palma, al moll adossat el 1955. (MP)

312. Creació de la Segona Junta Central de Ports

L'organisme autònom Junta Central de Ports va ser creat per segona vegada per Llei de 2 de març de 1963 i, igual com la primera de 1926, va tenir una breu vida; independentment de funcions generals de coordinació, se li va encomanar la realització dels dragatges, amb material propi o dels organismes portuaris, la senyalització marítima i la intervenció en l'ordenació del litoral; les dues primeres es trobaven a càrrec anteriorment de la Comissió Administrativa d'Obres i Serveis de Ports, a càrrec directe de l'Estat; en l'article 2 b) se'n recull la competència de l'actuació a les costes, cosa que, juntament amb les competències referides en matèria de senyalització marítima, donà lloc a la creació de les direccions de Costes, que varen sobreviure l'extinció de l'organisme; a partir de l'aprovació del seu Reglament, per D. de 18 de juny de 1964, es produeix la separació dels serveis costaners dels portuaris, que eren atesos per la Comissió Administrativa d'Obres i Serveis de Ports, a càrrec directe de l'Estat, i per les Juntes de Ports anteriorment. Correspon al període d'existència d'aquest organisme l'aprovació del Pla de millora dels senyals marítims d'Espanya, per OM de 17 de març de 1967, que informava l'actuació en l'automatització i la modernització dels senyals en els anys posteriors; l'actuació al camp dels dragatges no va prosperar en la mesura que hi va haver grans dificultats per coordinar el material o trens de dragatge propis amb els de les Juntes de Ports.

313. Impuls oficial a la delimitació de les zones de servei dels ports en els anys 1960

Les primeres aplicacions de les disposicions generals en matèria de delimitació de zona de servei es varen dur a terme només als principals ports d'interès general i això amb aplicació llisa i plana dels preceptes reglamentaris de la Llei de 1880 o de 1928 sense sotmetre el projecte, fos originari o reformat, a tramitacions específiques. El projecte es redactava

Esquerra. Portocristo després de construir el dic que bascula la platja (c. 1955). (AM)

Dreta. Pimera alineació del Dic de l'Oest de Palma pràcticamente acabat i a falta del mur de la riba, el 1955. Els grans temporals de 1959 i 1960 obligaren a substituir aquesta escullera per blocs de formigó. (DS)

–unit a l'execució d'obres de tancament a Palma una vegada– per ser aprovat per RO o per la Direcció General per, seguidament, aplicar-lo sense més ni pus a través del Reglament de servei i policia. Actuacions en aquest sentit es varen realitzar en el segle XIX tan sol als ports de Palma, Maó i Eivissa.

Excepte a Palma, on la infraestructura portuària ja va estar clarament diferenciada des de l'edat mitjana, originàriament, i encara avui, la zona de servei dels ports es confonia amb un espai ubicat entre les cases i la línia d'aigua amb uns primitius molls, o més aviat murs de contenció, de molt escàs calat només aptes per a embarcacions menors; aquest espai tenia la triple condició de moll, carrer i carretera (la major part de les vegades); però la modesta infraestructura era realitzada pel responsable del port.

La primera disposició que aborda d'una manera específica les zones de servei dels ports és la Resolució de la Direcció General de Ports i Senyals Marítims, de 6 de febrer de 1942, que dóna instruccions sobre la manera de procedir i al mateix temps assenyala la urgència de la realització, constant que, com es veurà, es repeteix en múltiples disposicions del mateix rang dictades al llarg dels vint-i-cinc anys posteriors. En aquesta disposició es fa especial recalcament en els tancaments o als amollonaments. Durant la dècada dels anys cinquanta es va fer patent la necessitat d'establir amb rigor el límit de la zona de servei dels ports, sigui reformant les establertes, sigui projectant-les ex novo. A aquesta finalitat es va dictar l'OM de 18 de novembre de 1959, en la qual ja es contempla la possible declaració de terrenys sobrants per passar a l'àmbit de la jurisdicció administrativa dels ajuntaments, previ lliurament al Ministeri d'Hisenda. En la dita OM s'estableix quins han de ser els centres que han d'informar l'expedient, entre els quals s'inclouen l'ajuntament de la localitat, les delegacions provincials d'Urbanisme i de Turisme, la Subsecreta-

ria de la Marina Mercant i el Consell d'Obres Públiques. Encara que l'OM detallava quina era la documentació constitutiva del projecte de la zona de servei del port, va ser necessària la promulgació posterior de les circulars de la Direcció General de Ports i Senyals Marítims, de 15 de març de 1960 i 10 de febrer de 1961, per completar diversos aspectes de la formació d'aquests projectes.

El 14 d'abril de 1962 es dicta una altra circular de la Direcció General de Ports i Senyals Marítims que precisa qüestions de procediment, en especial distingint diversos tràmits per realitzar i així evitar l'antinòmia produïda a l'aplicació del D. de 29 de novembre de 1932, en passar a les direccions facultatives diverses atribucions governatives en ordre a la tramitació i la incoació d'expedients per aplicació de la Llei de 20 de maig de 1932, sistema restablert pel D. de 28 de juny de 1957. Novament en circular de 19 de juny de 1962 es torna a tractar el tema. Finalment, la circular de 31 de desembre de 1964 insisteix sobre la necessitat de redactar els projectes de la zona de servei dels ports, reitera disposicions anteriors, insisteix en la delimitació física amb amollonament o tancament i en recorda la tramitació, anul·lant al mateix temps les resolucions de 6 de febrer de 1942, de 15 de març de 1960, de 10 de febrer de 1961, de 14 d'abril de 1962 i de 19 de juny de 1962.

Establertes les direccions de Costes i Ports, es dicta l'OM de 8 d'abril de 1968, en la virtut de la qual correspon a les esmentades direccions la tramitació dels projectes de zona de servei redactats per les Juntes de Ports i Comissió Administrativa de Grups de Ports. Aquesta és la disposició final específica dictada en aquesta matèria, abans de la Llei de 24 de novembre de 1992.

Esquerra. Grua Titán de col·locació d'escullera en vagons al Dic de l'Oest de Palma el 1955. (DS)

Dreta. Cabrera el 1955, ja recrescut l'espigó d'atracada. (MP)

314. Zona de Servei del port de Palma

Des de l'aprovació del primer projecte el 1885 no es produeixen noves aprovacions fins a l'any 1962, com a conseqüència de l'impuls donat aleshores en general als projectes de zona de servei; així per OM de 18 de desembre de 1962 s'aprova la zona de servei compresa entre el Dic de l'Oest i el Dic de Llevant, que engloba el tram anteriorment contemplat el 1885; per OM d'11 de novembre de 1963 es reformen, per declarar

sobrants, els actuals terrenys ocupats per l'Auditorium; per OM de 13 de juny de 1966 es reformen de nou, per declarar sobrants, els terrenys de l'antiga pedrera; per OM de 12 de juny de 1968 es modifiquen les zones a la península de Sant Carles i rada de Portopí d'acord amb el Ministeri de Marina; per OM de 24 de novembre de 1970 es defineix la zona de servei en el tram del litoral comprès entre el torrent Gros i el Dic de Llevant. Cal afegir, encara que es va produir d'una manera aïllada i anteriorment a aquestes actuacions, una definició de la zona de servei a l'actual costa de les Rafaletes, aprovada per OM de 21 de setembre de 1960, així com una altra actuació puntual en el tram comprès entre la torre de Paraires i l'esmentada costa, aprovada per OM de 31 de gener de 1963 deguda a instàncies particulars.

Conforme al Pla d'utilització dels espais portuaris de Palma, actualment en avançada tramitació, es preveu un substancial canvi de la zona de servei definida per les disposicions anteriors, la principal característica de la qual és la d'extreure de l'esmentada zona l'actual passeig Marítim de Gabriel Roca.

Conseqüència de l'aprovació de diversos trams de la zona de servei i declaració de terrenys sobrants procedents de l'antiga zona marítima terrestre ha estat, entre d'altres, el lliurament a l'Ajuntament de 95.450 m^2, per D. de 15 de juny de 1972, per construir-hi el Parc de la Mar i de 35.200 m^2, per RD de 10 d'abril de 1981, per al vial del carrer del vicari

Esquerra. Dic interior històric del port d'Andratx amb l'arrencada del Moll de Ribera acabat d'ampliar (*c.* 1955). (SP)

Dreta. Tràfic a l'únic moll aleshores de la Savina, comercial i d'embarcament de sal (1956). (AM)

Joaquim fuster.

315. Zona de Servei dels ports del Grup

Durant la dècada dels anys 1960 s'aborda per primera vegada i tardanament, en el Grup de Ports, l'estudi de les zones de servei, el qual, encara que previst en les antigues disposicions del segle XIX i amb tot detall al Reglament de la Llei de ports de 19 de gener de 1928, no havia estat encara abordat. Així el 26 de març de 1964 es redacta el projecte de la d'Alcúdia, aprovat per OM de 29 d'abril de 1967; el de la de Pollença es redacta el 14 de juliol de 1966 i és aprovat per OM de 30 de setembre de 1969; el de la de Cala Rajada es redacta el 25 de gener de 1967 (reformat) i és aprovat per OM de 30 de setembre de 1969; el de la de Portocristo es redacta el 22 de març de 1966 i és aprovat per OM de 16 de

Esquerra. Port d'Eivissa amb el contramoll ja prolongat (c. de 1956). (FR)

Dreta. Procés de rebliment del port d'Alcúdia davant l'antiga Quarantena o Llatzeret, el 1957. (DS)

juliol de 1969; el de la de Portocolom es redacta el 10 d'octubre de 1966 i és aprovat per OM de 10 de setembre de 1969; el de la de Portopetro es redacta el 13 de setembre de 1966 i és aprovat per OM de 20 de juny de 1969; el de la Colònia de Sant Jordi es redacta el 15 de desembre de 1964 i és aprovat per OM de 10 de setembre de 1969; el de la d'Andratx es redacta el 27 de maig de 1966, sense que hi recaigui aprovació; el de la de Sóller es redacta el 21 de setembre de 1964 i és aprovat per OM de 24 de juny de 1966; el de la de Maó es redacta el 31 de desembre de 1963 i la seva tramitació es va suspendre per OM de 15 de novembre de 1965; el de la de Ciutadella es redacta l'1 de juny de 1963 i és aprovat per OM de 16 de febrer de 1965; el de la de Fornells es redacta el 5 d'abril de 1963 i és aprovat per OM de 16 de febrer de 1965; el de la ribera sud del port d'Eivissa es redacta en diverses dates de 1959 i és aprovat per OM de 23 d'agost de 1960; el de les riberes nord i oest del port d'Eivissa es redacta el 19 d'octubre de 1966 i és aprovat per OM de 7 de maig de 1969; el de la de Sant Antoni Abat es redacta el 7 d'agost de 1964 i és aprovat per OM de 30 de juliol de 1969, i el de la de la Savina, que es redacta el 24 d'agost de 1964, és aprovat per OM de 10 de desembre de 1965.

316. Traspàs del servei de delimitacions, concessions del litoral i d'altres

Per OM de 16 de juny de 1965 s'entreguen a la Direcció de Carreteres els camins dels fars afectes al Grup. El servei de delimitacions i concessions, del qual s'ocupava el Grup només en els seus tràmits facultatius, passa interinament i íntegrament al Grup per OM de 8 de gener de 1964, sobre distribució de límits competencials, per segregar-se-li novament en la seva totalitat i traspàs a la Direcció de Costes per resolució de la Direcció General de Ports i Senyals Marítims de 19 de febrer de 1965, conseqüència tot això de la reorganització de la Direcció General i institució de les direccions de Costes.

317. La Llei de règim financer

La Llei de règim financer dels ports espanyols, de 28 de gener de 1966, introdueix nous conceptes en matèria de tarifes i finançament, que s'aparten clarament dels tradicionals, i dóna lloc a una altra de posterior,

la de juntes de ports i estatut d'autonomia, de 20 de juny de 1968, també amb importants novetats.

318. Reconeixement legal dels ports corresponents a la CAGP

La Llei de règim financer, en la disposició addicional primera, faculta el Govern per mantenir en la CAGP els ports que no es trobin en condicions d'autofinançar-se. Posteriorment, segons la Llei de juntes de ports, de 20 de juny de 1968, els ports d'interès general i de refugi no administrats per junta han de ser atesos per la CAGP (art. 2). Curiosament, és la primera vegada que a l'organisme s'assignen específicament tipus de ports en una Llei, quan el naixement dels organismes autònoms es fa per Llei i aquesta circumstància no concorria en la CAPE, creada per decret.

319. Noves tarifes portuàries i aparició de les zones I i II de les aigües dels ports

Primitives instal·lacions de Cala Bona al voltant d'un varador en copinya (*c.* 1958). (SP)

Conseqüència de la Llei de règim financer dels ports espanyols va ser l'aprovació d'unes noves tarifes per serveis generals i específics per sengles OM de 23 de desembre de 1966; en aquestes noves tarifes apareix un concepte nou, no expressament contemplat a la Llei, i que perdura fins a l'actualitat; es tracta de l'establiment, a efectes tarifaris, de les zones I i II de les aigües dels ports, les quals conceptualment corresponen, la primera, al mirall d'aigua preponderantment abrigat pels dics o configuració de la costa en què hi ha trànsit i la segona, a l'àrea marítima immediata i adjacent, amb menor o nul abric, on o bé han de fondejar aquells vaixells a l'espera de prestació de serveis a la zona I, o bé es troben inactius o amb operacions de transbordament, sigui de passatgers o de mercaderies; la fixació d'aquestes zones implica necessàriament la definició d'un perímetre, extrem que es va complir amb tot detall per al port de Palma, però no així per als ports del Grup.

La Llei de règim financer substitueix els conceptes de serveis indirectes pel de serveis generals, i el de serveis directes pel de serveis específics i institueix el tipus de tarifes esmentades, a excepció del de pesca, que continua regint-se pel ja clàssic 2% (més el 0,08% de taxa), arbitri sobre el valor de la pesca.

320. Definició de zones estrictament portuàries (I) i annexes (II)

Les aigües de les zones I i II del port de Palma són fixades per l'OM d'aprovació de les tarifes per serveis generals, però no així les dels ports de la CAGP. L'aplicació d'aquestes tarifes a la CAGP va obligar a definir les instal·lacions portuàries amb caràcter d'interès local que, a més dels ports d'interès general o de refugi, estiguessin encomanades a la CAGP; per això es va dictar l'OM de 6 de març de 1967, que, en assenyalar les zones I i II de les aigües dels ports, els estableix de la següent imprecisa manera:

Zona I:

Port d'Andratx i instal·lacions portuàries de Sant Elm, Estellencs, Banyalbufar i Cala Lledó (aquesta darrera procedent de l'embarcador primitiu dels fars de sa Dragonera).

Esquerra. Finalització de les accidentades obres d'eixample del port de Ciutadella (1958). (SP)

Dreta. Moll de Cala Lledó (sa Dragonera) acabat de restaurar i prolongat el 1959. (SP)

Port de Sóller i instal·lacions portuàries de Valldemossa i sa Calobra.

Port de Pollença i instal·lacions portuàries de Formentor.

Port d'Alcúdia i instal·lacions portuàries des Barcarès, Sant Pere d'Artà, Cap Ferrutx i Can Picafort.

Port de Cala Rajada.

Port de Portocristo i instal·lacions portuàries de Cala Bona.

Port de Portocolom.

Port de Portopetro i instal·lacions portuàries de Cala Figuera.

Port de la Colònia Sant Jordi i instal·lacions portuàries des Coto, sa Ràpita, s'Estanyol (dos) i s'Arenal.

Port de Cabrera.

Port de Maó.

Port de Ciutadella.

Port de Fornells.

Port d'Eivissa i instal·lacions portuàries de la Canal (concessió).

Port de Sant Antoni Abat.

Port de la Savina i instal·lacions portuàries des Caló.

Zona II

La resta del litoral d'aquesta província que no constitueixi zones del port de Palma de Mallorca.

321. Abast donat a la definició de les zones I i II de les aigües de ports del Grup

L'OM de 6 de març de 1967 –realment és una Resolució de la Direcció General– té dues singularitats que, per l'abast fins i tot actual, mereixen menció. La primera és la sorpresa de fixar els límits d'unes aigües sense establir cap vora, contràriament al que succeïa als ports de juntes coherentment a fi d'aplicar les tarifes; la segona, la d'esmentar unes instal·lacions portuàries annexes o complementàries del port que realment –llevat de la Canal a Eivissa– corresponen pròpiament a ports d'interès local. Aquesta ambigua presentació, i les múltiples interpretacions a les quals es presta, permet emparar, després de dubtosament possibles actuacions pretèrites o futures, la realització en aquestes instal·lacions de noves obres amb càrrec al pressupost de la CAGP, l'aplicació del seu Reglament de policia i la per-

Esquerra. Dic de Cala Figuera i rampa d'accés (*c.* de 1959). (SP)

Dreta. Dic de la dàrsena de Fornells el 1959 abans de la reparació i de la construcció del mur de la riba. Al fons, l'illa de ses Sargantanes, amb l'enfilada d'entrada al port natural. (SP)

cepció de tarifes; no ha d'oblidar-se que l'actuació de l'Estat en els ports d'interès local legalment s'havia de limitar a la conservació de les obres que s'hi executassin sense, segons la doctrina tradicional, poder percebre tarifes que havien de correspondre al municipi o a la diputació en ser el port d'interès local clarament.

322. Pèrdua de mirall d'aigua del port d'Eivissa

Com a conseqüència de la gran acció duita a terme entre 1965 i 1969 a la ribera nord –en què per OM de l9 de febrer de 1965, aprovada en Consell de Ministres, va ser autoritzat l'Ajuntament d'Eivissa per procedir a un rebliment de gairebé tres-cents mil metres quadrats davant les antigues feixes, avui en gran part urbanitzats per dedicar-los a l'edificació– s'estableix al mirall d'aigua de la ribera nord romanent de l'antiga badia d'Eivissa un conjunt d'instal·lacions per a embarcacions d'esbarjo que s'inicien el 1970 i, amb quatre accions consecutives i per diferents concessionaris, aprofiten la totalitat de la ribera compresa entre el fons del port devora l'aleshores acabat de construir moll pesquer

i l'illa Plana; aquesta acció està uns setze anys a desenvolupar-se íntegrament amb la construcció de les noves dàrsenes, esculleres i fins i tot dics de defensa.

323. Demolició de la Riba i noves superfícies a Palma

El 1966 s'inicia l'enderrocament de la Riba Alta amb l'enderrocament d'un primer tram i l'eixample de la zona de servei i es guanyen terrenys al mar; aquesta acció d'eixamplament també es produeix al moll de Ponent, on s'omple l'espai limitat pels baixos del Corb Marí i s'inicia la construcció dels coberts o estacions marítimes del denominat actualment moll de Paraires; s'inicia així mateix l'Estació Marítima del Dic de l'Oest i es construeix a l'esplanada sud del Moll Vell el nou vial o Camí de l'Escullera que substituïa l'únic i secular accés que aleshores hi havia als molls comercials pel Moll Vell; el 1967 s'inicia la construcció de l'ampliació del moll de ponent nord, ja amb l'esplanada triangular guanyada al mar pràcticament acabada; es construeixen els coberts amb coberta en forma de paraboloide al llarg del moll de Paraires i es dóna gran impuls a les estacions marítimes de l'esmentat moll; el desdoblament de calçada del passeig Marítim assoleix ja el paratge de s'Aigo Dolça; és en aquesta època quan el port es dota de la major part de grues i també de pòrtic i automòbils.

Esquerra. Tràfic a l'antic moll o embarcador de la Savina abans de la seva ampliació el 1960. (AP)

Dreta. Dàrsena de la Savina el 1960 vista des del primer dic. (SP)

A partir de 1969 es realitzen importants obres d'urbanització tant al Dic de Llevant, on s'enderroca totalment la Riba Alta i es construeix el nou vial per la part exterior dels edificis de la Riba Baixa per donar sortida als diferents molls comercials, com als molls de ponent urbanitzant els accessos a les estacions marítimes i l'esplanada guanyada al mar entre els esmentats molls i el passeig Marítim. El 1970 continuen les obres d'ampliació del passeig Marítim de l'enginyer Gabriel Roca i s'inicia una acció que tendeix a l'adaptació de coberts dels molls de ribera i moll de la Consigna, sent generals les actuacions puntuals en matèria d'urbanització de diversos paratges dels recintes portuaris, actuant en l'ancoratge del Portitxol.

El 1970 es troben en plena execució les obres del Club de Mar apro-

fitant el mirall d'aigua de l'arrencada del nou moll de l'ampliació dels molls de ponent i s'acaben les obres d'enderrocament de la Riba Alta i la prolongació de l'atracada del moll de Ponent.

324. Tercera gran fita legislativa: la Llei de 1968

Bàsicament l'actuació econòmica administrativa als ports es regia per preceptes establerts en dues fonts diferents: la Llei de ports de 19 de gener de 1928 –en essència la de 1880– amb el seu Reglament d'igual data i les diverses disposicions d'inferior rang que regulaven el funcionament de les juntes, en especial el Reglament general, també de 19 de gener de 1928. La Llei de juntes de ports i estatuts d'autonomia, de 20 de juny de 1968, canvia radicalment les actuacions basades en la segona font esmentada i preveu els ports autònoms per primera vegada, els estatuts dels quals s'aproven per a quatre: Barcelona, València, Bilbao i Huelva. Temptatives posteriors per aprovar per via reglamentària un estatut

Esquerra. Moll i varador de Portocristo ja amb edificacions per a serveis el 1961. (SP)

Dreta. Primitiu dic de s'Arenal, millorant el cofinançat per la Diputació (*c.* de 1961). (SP)

marc d'aplicació a bona part de la resta dels ports d'interès general no prosperen per dificultats jurídiques, encara que la situació real dels ports, amb demanda cada vegada major d'una organització de caràcter empresarial no pròpia de l'Administració institucional, exigeix la implantació del nou sistema a més ports. S'ha d'esperar a la Llei de 24 de novembre de 1992 per al dràstic canvi.

325. Nou traspàs del servei de fars

El Servei de Fars, integrat a les Direccions Facultatives del Port de Palma i del Grup de Ports des que per D. de 28 de juny de 1957 es va va traspassar procedent de la Direcció de Carreteres (abans d'Obres Públiques de les Balears) se segrega el 31 de desembre de 1968 en compliment del disposat en l'OM de 20 de juny de 1968 i circular de la Direcció General de Ports i Senyals Marítims d'11 de novembre del mateix any, després d'onze anys d'haver estat directament atès d'aquella manera. Es traspassa a la Direcció de Costes de les Balears. De tota manera l'esmentat Servei mai va ser totalment aliè, ja que anteriorment a l'any 1957, parcial o totalment, els directors dels Grups de Menorca i d'Eivissa actuaven com a enginyers encarregats dels senyals, circumstància que va

tornar a reproduir-se, d'una manera similar, a partir de 1969 amb el director del Grup de les Balears; això va ser conseqüència gairebé obligada de l'organització del Grup de Ports, únic servei dependent del Ministeri d'Obres Públiques amb facultatius encarregats a les tres illes principals de l'arxipèlag i que, si bé era un dels més modests en el conjunt, tenia, en canvi, millors dotacions que els altres provincials a les illes de Menorca i Eivissa.

326. Intensa actuació als fars

Mereix destacar-se la intensa actuació del Grup de Ports durant els anys 1958-1974 en el condicionament i la modernització dels senyals marítims i, en especial, en l'automatització dels fars en illots com l'illa de l'Aire, sa Conillera, Tagomago, Alcanada, Tramuntana, Llebeig i punta d'en Ciola, que va permetre que fossin atesos pels tècnics mecànics des de les poblacions més pròximes, i s'evitava així la necessitat que els esmentats funcionaris habitassin en els mateixos illots amb la seqüela d'inconvenients de caràcter familiar i logístic que això comportava. No es detalla aquest extrem per no ser els fars l'objecte d'aquesta obra, però sí cal indicar que gran part del treball de la Comissió nomenada per a l'estudi de la millora dels senyals marítims d'Espanya –que va finalitzar amb l'aprovació del corresponent pla per OM de 17 de març de 1967– va ser desenvolupat pel director del Grup de Ports de les Balears, que hi va actuar de ponent; aquesta peculiar circumstància explica que l'execució del Pla s'avançàs uns anys en relació amb la resta d'Espanya. Aquest Pla de 1967 va experimentar un retoc el 1985 i és avui el vigent.

Esquerra. Final de la reparació del dic de la dàrsena pesquera de Fornells, dotat de mur de la riba (1961). (SP)

Dreta: Antic guafe per a càrrega de sal a l'embarcador de la Savina el 1963. (AP)

327. Creixement del tràfic dels ports del Grup

El tràfic comercial dels ports de Maó i Eivissa, caps de les respectives illes, va experimentar un notable augment des de la creació dels Grups, en especial com a conseqüència del fenomen turístic accentuant el desequilibri entre mercaderies carregades i descarregades. Als altres ports del Grup, on només assolia alguna rellevància, i escassa, la pesca, s'ha pogut observar la importància d'activitats diverses relacionades també amb el turisme, per exemple el tràfic de passatgers local o d'excursions. Comú a tots els ports és el gran desenvolupament de les embarcacions d'esbarjo. Es troba tan acusat aquest fenomen que la pesca, element primordialment considerat

en constituir-se els Grups el 1928, ha passat avui als ports de les Balears a un segon o tercer terme, excepte en comptades excepcions. L'avui derogada Llei de 26 d'abril de 1969 atribueix a la CAGP l'explotació de ports esportius construïts per l'Estat.

328. Regulació dels ports esportius el 1969

Els ports esportius –que més aviat haurien d'anomenar-se d'esbarjo en consideració a la seva finalitat genèrica i més d'acord amb la denominació francesa de plaisance o anglesa sport and pleasure– són relativament de recent construcció; les primeres instal·lacions, modestes i dins dels ports que hi ha, dels que constituïen molls o dàrsenes, apareixen al final del segle XIX i se'ls dóna el tractament de concessions per a instal·lacions d'embarcacions menors compreses en l'article 41 de la Llei de ports de 1928. Ja a la segona meitat del segle XX adquireix gran importància aquesta activitat i propicia la promulgació de la Llei específica de 26 d'abril de 1969 i del seu tardà Reglament de 26 de setembre de 1980. Es distingeix en aquesta

Tràfic al moll antic o embarcador de la Savina després de la seva ampliació el 1963. (AP)

Dreta. Rudimentària obra de prolongació del dic de la Colònia de Sant Jordi el 1963. (SP)

Llei entre ports esportius i dàrsenes esportives, segons que les instal·lacions es trobin a la costa o a l'interior de ports de l'Administració que hi havia. La Llei de ports de 1992 deroga expressament aquesta Llei i correspon a la Comunitat Autònoma avui la regulació d'aquesta matèria. Per concessió a entitats o particulars hi ha actualment vint-i-tres dàrsenes esportives i vint-i-un ports esportius amb una gran restricció legal per construir ports nous. A l'Annex núm. 11 de l'Apèndix es relacionen.

329. Centenari de la Junta de Palma i obres aleshores

El 1972 se celebra el centenari de la creació de la Junta del Port de Palma i amb gran solemnitat s'inaugura l'ampliació del passeig Marítim de Gabriel Roca, la calçada del qual havia estat desdoblada, acte al qual assistí el ministre d'Obres Públiques; les obres del Club de Mar es troben ja plenament acabades i el pas superior sobre el passeig Marítim ja construït; es cuiden detalls com és la urbanització de la Cala de Can Barbarà, que queda disponible per al servei d'embarcacions menors, amb diverses millores duites a terme en anys posteriors; el moll de ribera a Sant Carles es condiciona ja per a important tràfic de contenidors i s'acaba la urbanització dels molls

de ponent, on s'ha construït l'Institut Oceanogràfic; s'inicia la construcció de l'Estació Marítima de l'ampliació dels molls de ponent, que havia de ser la darrera. Aleshores el criteri imperant era el de disposar tantes estacions marítimes com possibles atracades de vaixells de passatgers es produïssin; aquest criteri va variar a partir de l'any 74, en què es va apreciar la inconveniència dels múltiples serveis i, d'aquesta manera, es va abandonar la construcció d'una altra estació prevista per al moll de ribera a Sant Carles i d'una altra al Dic de l'Oest.

Logotip de la Junta d'Obres del Port de Palma, que avui substancialment es manté en l'Autoritat Portuària de Balears, utilitzat des del principi del segle XX acabat d'il·luminar el far (1908). (AP)

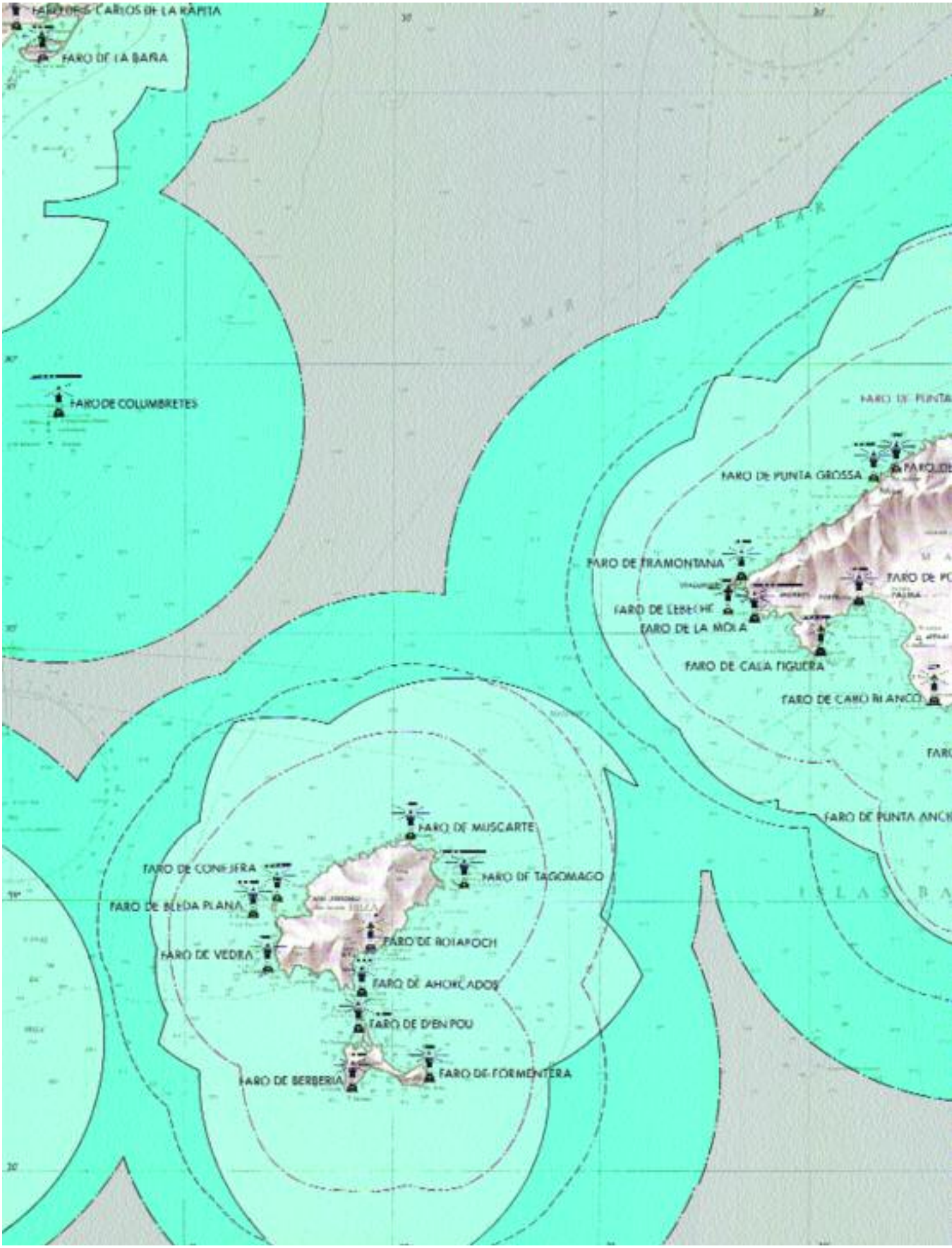
330. Preparació del port de Maó per al nou trànsit de transbordadors

L'increment del trànsit i la variació de la tipologia de l'operació portuària que passa a ser de la classe roll-on/roll-of, amb la desaparició de les antigues motonaus o motovelers, converteixen ràpidament en obsoletes les actuacions puntuals realitzades, i és necessari emprendre una nova obra amb una dent tant per facilitar el tràfic mercantil en general com el de passatgers mitjançant els moderns ferris; per això s'inicia el 1972 una acció per prolongar novament el moll comercial amb una dent i establir una estació marítima mitjançant concurs de projecte i obres; aquesta preparació no produeix els fruits fins als anys 1975 i 1976, en què es du a terme l'esmentat moll i l'estació marítima. Les exigències d'aquest nou trànsit provoquen el desenvolupament per Fernando Moscardó dels aleshores modestíssims molls del Cós Nou per establir una nova esplanada i un taló, actuacions que es produeixen al llarg dels anys 1976 a 1981; amb la important reposició i millora de calats preparada el 1984 i duita a terme l'any següent queda així el port preparat amb un mínim d'instal·lacions per atendre, encara que insuficientment, els nous tràfics.

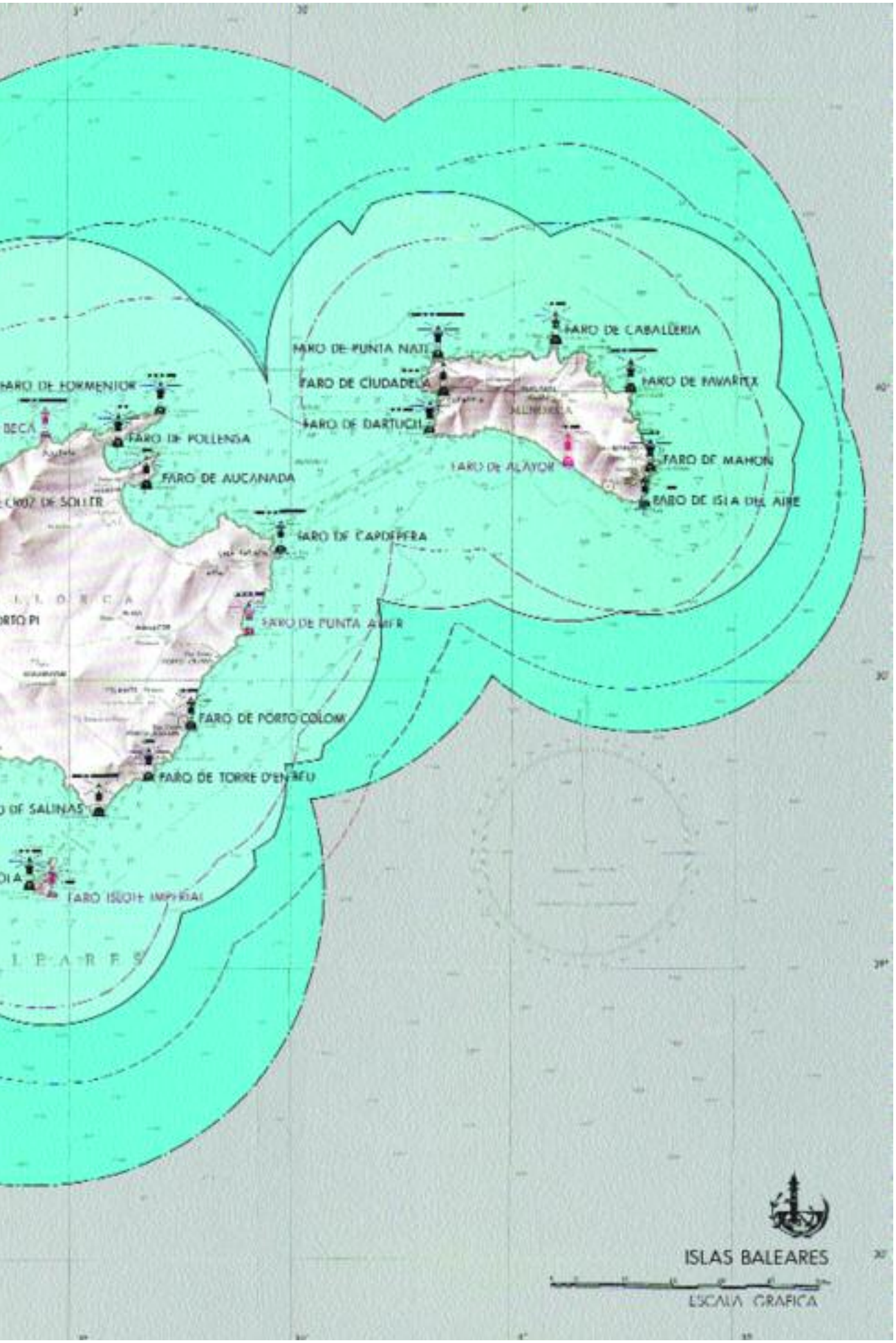
331. Adaptació del port de Palma a les noves tecnologies

Cal adaptar el port a les noves tecnologies de càrrega i descàrrega per

Port de Fornells el 1964. Encara hi resta la caseta de salvament de nàufrags (Jacques Leonard). (MV)



Pla de senyals marítims 1967-1985, amb els nous fars i balises prevists, amb els abasts lluminosos i els que hi havia conservats o millorats. (AP)


FARO DE CABALLERIA
FARO DE PUNTA NATI
FARO DE CIUDADELA
FARO DE NAVARTEX
FARO DE BARTUCH
FARO DE ALAYOR
FARO DE MAHON
FARO DE ISLA DEL AIRE
FARO DE FORMENTOR
FARO DE POLLENSA
FARO DE ALCANADA
FARO DE CAPDEPERA
FARO DE PUNTA AMER
FARO DE PORTO COLOM
FARO DE TORRE D'EN BEU
FARO ISLOTE IMPERIAL
ISLAS BALEARES
ESCALA GRAFICA

l'adveniment dels transbordadors a partir de 1970; així el 1977, i amb motiu del fiançament dels ferris com a vaixells de les línies regulars de correu es construeix una dent en la confluència del moll de Ponent amb el moll de Paraires. El 1978 es millora la urbanització del sector dels molls de Ponent i es disposen diverses instal·lacions per a millora dels serveis a diferents punts del port. El 1979 s'inicia la gran expansió de les superfícies dels molls comercials que només havien experimentat l'ampliació proce-

Esquerra. Ribera natural de la dàrsena de la Savina, amb la primera caseta per a pescadors, just abans de començar el moll de ribera (1964). (SP)

Dreta. Instal·laciones per a càrrega de sal damunt el guafe de la Savina (1964). (SP)

dent de l'enderrocament de la Riba; la línia d'atracada del moll adossat es prolonga cap a l'exterior i es formen els nous molls del cap, amb els seus talons, obra que dura diversos anys.

L'acció en terminals de passatgers continua el 1981; es completa el complex de les estacions marítimes, ultimant les passarel·les fixes i elevades i dotant-lo de passarel·les mòbils; es finalitza el moll de Passatgers de Tràfic Local davant l'Auditorium i la denominada Esplanada Sud, a llevant dels nous vials del Dic de Llevant, experimenta un gran augment al costat de l'ampliació dels moll comercials.

332. Darrera reorganització de la CAGP

La CAGP experimenta una darrera i tardana reorganització per RD de 26 de juny de 1978, en què s'introdueixen les Comissions Perifèriques de Ports en correspondència amb els Grups de Ports, l'estructura dels quals es manté amb la creació d'una Comissió per als ports de les Balears; aquestes comissions tenen per objecte l'elevació de determinades propostes a la Comissió General de la CAGP, que és a Madrid, i certes atribucions en determinats punts concernents a l'explotació; la seva actuació va ser curta i d'escàs relleu, i varen quedar aviat inoperants amb l'adveniment de l'Estat de les Autonomies.

333. Actuacions a Palma sobre accessos, esplanades i recuperacions

L'entrada i la sortida del port estan cada vegada més congestionades; així el 1982 s'inicien dues obres que tingueren una important transcendència per canviar la configuració de la zona portuària: el nou accés als Molls

Comercials guanyant terrenys al mar per la part exterior del antic Dic de Llevant i les noves canalitzacions de serveis mitjançant galeries subterrànies; tot això, unit a la continuació de l'ampliació de l'Esplanada Sud i a la iniciació dels nous coberts en l'ampliació dels Molls Comercials, donà a les infraestructures de tràfic mercantil el perfil actual. El 1983 s'intensifica l'acció sobre aquelles dedicades a embarcacions d'esbarjo o menors i així es construeix el primer travel-lift o elevador; es milloren les instal·lacions de la dàrsena de Sant Magí i es completen les de l'antic varador del Portitxol; aquest any s'inicia també la recuperació, a través de compres, de les antigues parcel·les alienades l'any 1912 al Moll Vell. El 1984 l'acció es dedica principalment a dotar d'instal·lacions les noves infraestructures sorgides i a continuar amb l'adquisició d'immobles per rescatar parcel·les venudes l'esmentat any.

334. Nova classificació dels ports i nova unitat portuària d'Eivissa

La promulgació de la Constitució de 1978 i l'aplicació de l'article 149.1 produeix per RD de 14 de maig de 1982 una nova classificació dels ports, en virtut de la qual són d'interès general els de Palma, Maó, Eivissa i Cala Savina; més tard per RD de 15 d'octubre de 1982 s'estableix que el port d'Eivissa, el port de Cala Savina i la zona terrestre de la rada eivissenca compresa entre punta Yondal i i el cap Falcó han de formar una unitat portuària única dins del Grup de Ports de les Balears. La consideració de Cala Savina (Formentera) i d'Eivissa com un sol port va tenir la motivació en qüestions tarifàries, ja que aquesta ficció geogràfica va permetre qualificar com d'interior o local el tràfic entre ambdós ports; sent l'estadística un subproducte de les tasques de recaptació, això va introduir a partir de 1982 certa confusió en les estadístiques d'ambdós ports, especialment en el de Cala Savina, segons pot apreciar-se a l'Apèndix. La inclusió del tram de costa de punta Falcó a cap Yondal en aquesta unitat portuària va ser deguda a considerar la possibilitat de l'establiment d'un port industrial en aquell paratge arribant a estudiar-se en anys posteriors un nou port a la Caleta, que no va prosperar i va ser represa la idea anterior d'ampliar el d'Eivissa amb el Dic de Botafoc.

Esquerra. El port de la Colònia de Sant Jordi el 1967, amb el primitiu dic prolongat i la ribera urbanitzada. (SP)

Dreta. Motonau que descarrega fusta al moll de Portocolom (*c.* de 1967). (SP)

335. Adequació del port d'Eivissa al tràfic modern

La dècada de 1984 a 1994 és de capital importància per al port d'Eivissa, ja que se'l dota de les principals infraestructures utilitzades avui dia; així entre 1983 i 1985 es construeix el moll de ribera de Ponent, segons projecte de Fernando Moscardó, que amplia el vial de l'antiga carretera de Santa Eulària i s'ubica en aquest moll el tràfic local o de badia, especial-

Esquerra. Rudimentària clavada de pilons a pantalans als ports de Sóller i Maó el 1967 (Maó). (SP)

Dreta. El port de Cala Rajada el 1991. Vaixells pesquers atracats al moll adossat al dic i al de ribera; la resta, embarcacions d'esbarjo. (SP)

ment el corresponent a la relació amb Formentera o port de la Savina que tanta importància té a la localitat, complementant-lo amb una estació marítima; el 1989 s'aborda l'acabament dels Molls Comercials, amb la projecció de l'obra per Rafael Soler, continuació de diverses accions que, iniciades amb l'espigó de Combustibles seguint la planificació primitiva, s'havien duit a terme a la ribera nord; amb aquest acabament es dota el port d'un altre taló roll-on/roll-off i s'amplia notòriament la superfície dedicada a operacions davant el moll pesquer; la nova oferta d'infraestructura permet ja donar satisfacció parcial a una vella aspiració de la població d'Eivissa que és la d'eliminar el tràfic mercantil als molls sud i, per a això, s'urbanitza tot el conjunt del moll de la Consigna, demolint part del mur de la riba del projecte de Pou i eixamplant la superfície davant l'antigua torre del Mar, la fortificació de la qual es reconstrueix; queda, doncs, tan sol als antics Molls Comercials el tràfic de la Companyia Trasmediterránea, que utilitza bàsicament el contramoll, i ja els molls de la Consigna i Interior estavren més aviat espais dedicats a les embarcacions d'esbarjo i als petits creuers turístics.

336. Remodelació a Palma de les estacions marítimes i de les instal·lacions

El tràfic de passatgers evoluciona i el 1985 s'escomet una profunda remodelació de l'Estació Marítima de Barcelona per adequar-la-hi; es produeix la final transformació de la dàrsena del Moll Nou, que veu perdre els darrers vaixells roll-on/roll-off de la primera generació per ser destinada a manteniment d'embarcacions menors amb l'annexa esplanada guanyada al mar amb motiu de la creació del nou vial d'accés i l'anterior enderrocament de la Riba Baixa; el moll de Paraires es dota del nou taló per proporcionar atracament a un altre transbordador; s'inicien aquest any una sèrie d'accions prosseguides en anys posteriors que tendeixen al moblament urbà de tota la zona portuària; es millora l'edifici de serveis de l'Adminis-

tració, al qual es dona un tractament uniforme a les quatre façanes i el port es dota d'un sistema de vigilància, control i contraincendis amb monitors que permeten l'atenció continuada.

Les necessitats de la seu de l'organisme augmenten i el 1986 es condiciona el nou edifici adquirit en la segona travessia del Moll Vell per traslladar-hi els magatzems i els tallers del port que hi havia al Mollet i les dependències de Sanitat Exterior, cosa que permet ocupar els anteriors de 1930 per a serveis de la pròpia Junta del Port; a les esta-

El port de Ciutadella el 1991 totalment ocupat per vaixells d'esbarjo durant els anys en què es reduí el tràfic mercantil i de passatgers. (SP)

cions marítimes segueix l'acció de condicionament i millora, i se les dota dels corresponents moblaments; s'inicia la gran expansió de l'Esplanada Sud a llevant dels nous vials d'accés construïts, i davant els antics Moll Nou i prolongació de Moll Nou, aprofitant el material d'excavació dels nous aparcaments de les Avingudes. En actuació pràcticament constant el 1987 segueixen les accions per millorar les instal·lacions de les estacions marítimes i de les embarcacions menors, però la gran obra realitzada aquest any és la d'acabament de la gran Esplanada Sud, completada amb la corresponent protecció d'escullera, en què s'incorporen trenta-quatre mil metres quadrats a la zona de servei. El 1988 es continua amb la reconversió i millora de les estacions marítimes, s'inicia el moll de Portopí a la ribera el nord de la rada, amb vista a ser lliurat al Ministeri de Defensa per recuperar la plena ocupació del primer tram del moll adossat al Dic de l'Oest; s'inicia també la

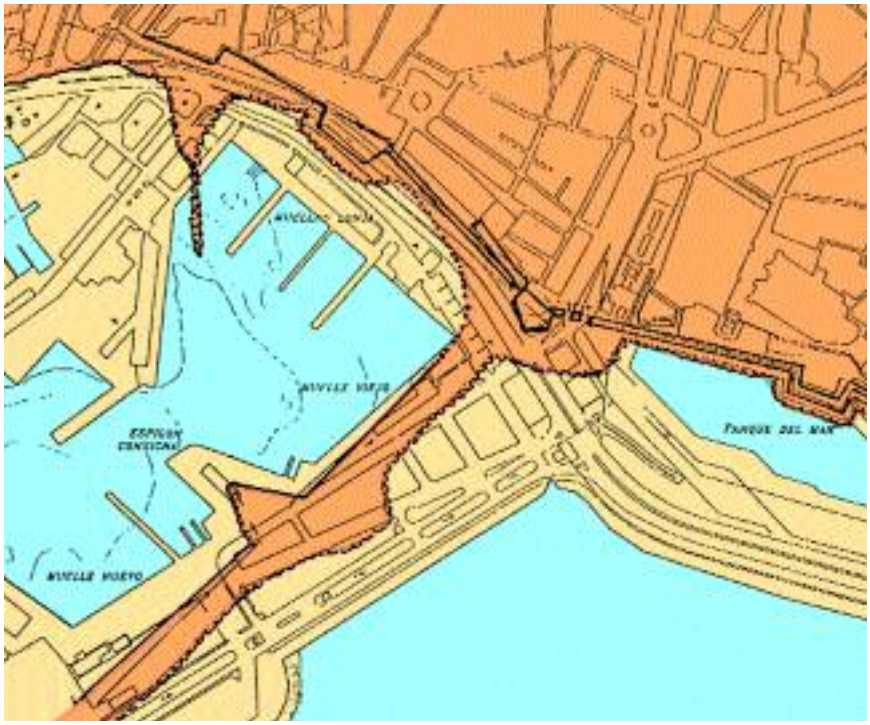
pavimentació de les noves esplanades guanyades als molls Comercials i comencen ja amb intensitat una sèrie de millores dedicades a la modernització de la gestió portuària.

337. Traspàs de ports a la CAIB

La implantació de l'Estat de les Autonomies derivat de la Constitució de 1978, i concretament l'Estatut de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, promulgat per Llei orgànica de 25 de febrer de 1983, dóna lloc al traspàs de funcions i serveis de l'Administració de l'Estat en matèria de ports, que es produeix per RD de 20 de febrer de 1985; es traspassa a la Comunitat la titularitat dels ports de refugi i instal·lacions portuàries estatals que hi havia en el territori que no fossin d'interès general ni desenvolupassin essencialment activitats comercials. Passen així a dependre de la Comunitat Autònoma tots els ports de l'arxipèlag, excepte els de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa i Cala Savina, sense les instal·lacions portuàries annexes a Alcúdia i la Savina.

En el dit RD es recullen bàsicament els corresponents ports i instal·lacions portuàries relacionats en l'OM de 6 de març de 1967 però amb lleugeres variacions; així les zones de servei transferides no es corresponen amb les aprovades i continuen indefinides les zones I i II de les aigües, realment inexistents en la transferència; les instal·lacions de Cala Bona s'entenen afectes a Cala Rajada i no a Portocristo i se suma la de Canyamel; al contrari no s'esmenten les de s'Arenal a la Colònia de Sant Jordi ni es Caló a la Savina; tot això sense transcendència ulterior, ja que es troben igualment afectes a la Comunitat Autònoma.

El traspàs efectiu s'executa l'1 de juny de 1985 i se'n fa càrrec Juan



Comparació de la ribera de l'antic port de Palma segons el plànol de Francisco Coello de 1852 (que té certa distorsió) amb la ribera actual que assenyala els terrenys guanyats a la mar. (DS)

Comparació de la ribera de l'antic port d'Eivissa segons el plànol de la làmina 16 de l'*Atlas Marítimo de España* de 1787, amb la ribera actual que assenyala els terrenys guanyats a la mar. (DS)

Serra; l'oficina s'estableix a l'anterior lloc de Rubén Darío dia 24 de setembre del mateix any per passar el gener de 1987 a les oficines de la Conselleria, a Gabriel Alomar, núm. 33, i darrerament, el març de 1990, a les actuals oficines d'Alfred Bonet, núm. 6.

338. Activitat urbanitzadora als ports de la CAIB

Traspassats els ports a la CAIB s'intensifica l'activitat urbanitzadora en tots, que veuen molt millorades les zones terrestres de servei i miralls d'aigua especialment respecte de les cuidades pavimentacions i la dotació de moblament urbà. Els miralls d'aigua són millorats en un doble sentit: augment de calats i major aprofitament de les superfícies amb adequades redistribucions de molls de pilons o llocs d'atracada. Aquesta acció no només es dirigeix als antics ports de refugi o d'interès local, sinó també a les instal·lacions portuàries complementàries. Aquestes encertades actuacions no només es tradueixen en una apreciable millora de l'aspecte dels ports i dels serveis, sinó també en un acusat augment dels recursos propis, segons es pot veure a l'Apèndix.

339. Integració a la Junta del Port de Palma

Aplicant la política general que segueix l'Administració central amb els ports no transferits procedents de la Comissió Administrativa de Grups de Ports, per RD de 23 de desembre de 1988 s'integren a la Junta del Port de Palma de Mallorca els d'Alcúdia, Maó, Eivissa i la Savina i s'extingeix el Grup de Ports de les Balears; la integració d'aquests ports produeix el canvi de nom de l'organisme, que passa a denominar-se Junta dels Ports de

Radiofars (2)						
Cala Figuera	Maó					
Senyals acústics (4)						
Port de Palma	Cap Salines	Cala Figuera	Port d'Eivissa			
Fars (33)						
Formentor	Pta. Avançada	Alcanada	Capdepera	Portocolom	Cap Salines	Pta. d'Ensiola
La Mola	Cap Blanc	Portopí	Cala Figuera	Llebeig	Tramuntana	Pta. Grossa
Pta. de sa Creu	Cavalleria	Favàritx	Maó	Illa de l'Aire	D'Artrutx	Ciutadella
Pta. Nati	En Pou	Vedrà	La Mola	Bleda Plana	Berberia	
Balises (33)						
Cap des Pinars	S'Escull Can Barret	Morro Carabassa	Pta. de sa Bateria	Pta. des Fortí	Pta. de sa Torre	
Pta. de sa Platja	Cap Albarca	Na Guàrdia	Punta Puntassa	Punta Plana	Llebeig	
Sa Creueta	El Toro	Baix des Caragol	Illa Mitjana	Enf. Port Sóller (2)	Cap de sa Paret	
Enf. Port Fornells (2)	Punta de s'Esperó	Llosa del Figueral	Llosa de Sta. Eulària	Dau Gros	Foradada	
Cala Savina	Punta Xinxó	Baix des Penjats	Baix d'en Pou	Espardell	Enf. Cala Pujols (2)	
Llums a ports de l'Estat (70)						
Palma de Mallorca 40	Eivissa 9	Alcúdia 4	La Savina 2	Maó 15		
Altres ajudes (5)						
Reflectors de radar 4	Balises Racon 1					
Llums a altres ports (96)						
Ports de la CAIB 45	Ports esportius 35	Concessionaris 16				

Ajudes a la navegació a les Balears de l'any 2000.

l'Estat a les Balears per RD de 9 de març de 1990.

340. Extinció del Grup de Ports i de la CAGP

Desapareix així el Grup de Ports de les Balears que, amb diverses denominacions i diferents serveis, va atendre els ports d'una manera específica al llarg dels seixanta anys transcorreguts entre 1928 i 1988; la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la Marina Mercant, extingeix també la Comissió Administrativa de Grups de Ports després de cinquanta-tres anys d'etapa i els ports inicien una nova fase totalment diferent, després d'aquesta fita legislativa.

341. Solució final a la descàrrega de combustibles a Palma

Com a solució final d'un contenciós, llargament gestat durant més de dues dècades, el 1991 CAMPSA construeix la nova terminal de descàrrega de combustibles en la tercera alineació del Dic de l'Oest. Per resoldre la ubicació definitiva es va formar governativament una Comissió composta per representants dels diversos centres, organismes i autoritats implicades, que varen estudiar les més de vint solucions proposades o suggerides al llarg del temps i alhora d'altres noves, amb manifestes posicions trobades, sospesant i qualificant els pros i els contres amb un estudi elaborat per una consultoria.

342. Nova terminal a Sant Antoni Abat

Una de les principals obres realitzades després de la transferència per a tràfic parcial de mercaderies i de passatgers i dels vehicles, que com és ben sabut van associats en el cabotatge als ports de la CAIB i digne de

Any	Factor d'augment	Àrea de flotació (Ha)	Àrea a terra (Ha)	Total Ha
1372	47	6,5	0,7	7,2
1644	37,9	8	0,8	8,8
1715	32,1	9,3	1,1	10,4
1760	32,1	8,8	1,6	10,4
1813	23	12,5	2,0	14,5
1853	18,4	13,2	4,9	18,1
1872	18,4	13,2	4,9	18,1
1904	5,5	52,7	7,8	60,5
1941	5,1	55,6	10,0	65,6
1960	1,1	248,4	67,5	315,9
2000	1	237,7	96,1	333,8

Esquerra. Detall del creixement del port de Palma.

Any	Superfície Ha	Vegades el 2000
1372	7,2	47
1644	8,8	37,9
1740	10,4	32,1
1873	18,1	18,4
1900	47,9	7
1960	315,9	1,1
2000	333,8	1

Creixement del port de Palma
(Terra més aigua abrigada)

Any	Superfície Ha	Vegades el 2000
1864	2,1	29,2
1933	8,7	7,1
1954	42,9	1,4
2000	61,4	1

Creixement del port d'Alcúdia
(Terra més aigua abrigada)

Any	Superfície Ha	Vegades el 2000
1836	9,9	2,7
1861	10,4	2,6
1951	10,8	2,5
1974	11,6	2,3
1986	12,4	2,2
2000	27,2	1

Creixement del port de Maó
(Terra)

Any	Superfície Ha	Vegades el 2000
1901	4,6	3,1
1970	9,9	1,5
1988	11,1	1,3
2000	14,4	1

Creixement del port de la Savina
(Terra més aigua abrigada)

Any	Superfície Ha	Vegades el 2000
1738	94	0,7
1970	92,2	0,7
2000	69,1	1

Creixement del port d'Eivissa
(Terra més aigua abrigada)

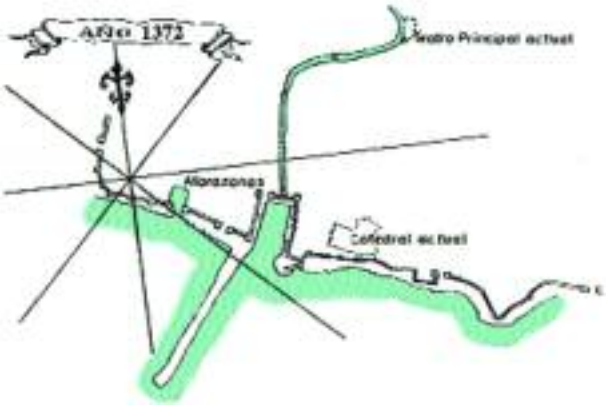
menció és el nou moll adossat al dic a Sant Antoni Abat projectat per Juan Serra, l'execució del qual té lloc el 1992; entre aquest nou moll i el que hi havia anteriorment de ribera al paratge de les Coves Blanques, el port presta un important servei, especialment en el trànsit amb Dénia, compartint amb el d'Eivissa el peninsular, bàsicament de passatgers i vehicles; en anys successius passa a ser aquest port el de major recaptació dels del Servei de Ports del Govern Balear.

343. Quarta gran fita legislativa la Llei de ports de l'Estat i de la Marina Mercant

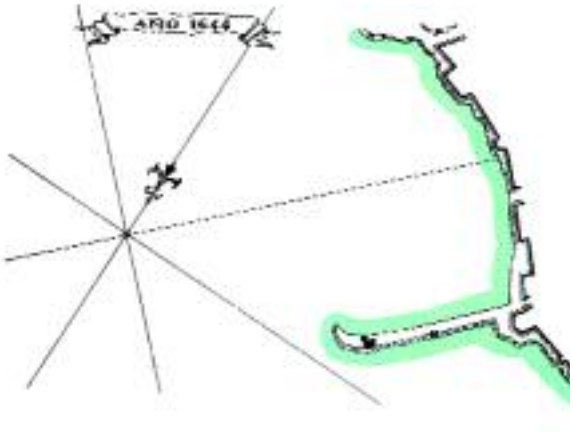
La Llei de ports de l'Estat i de la Marina Mercant, de 24 de novembre de 1992, produeix una revolució en la legislació portuària; després de cent dotze anys d'aplicar bàsicament la primera Llei de ports de 1880, retocada pel RDL de 1928, i afectada en els aspectes econòmics i administratius per la de 1966, de règim financer, i de 1968, sobre juntes de ports i estatuts d'autonomia, es produeix la pràctica derogació total d'aquestes lleis i d'altres de més específiques que no se citen per establir un nou sistema de gestió i administració dels ports. La principal variació va ser que els ports varen deixar d'estar regits pel dret administratiu a través d'una Administració institucional per passar a ser ens públics, els quals, en la gestió, apliquen el dret privat sense, per això, pel que fa a les facultats disciplinàries i a l'administració del domini públic, deixar d'aplicar el dret administratiu.

Aquesta llei, com el nom indica, es va promulgar per als ports de l'Estat i només és d'aplicació amb caràcter subsidiari als ports de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears mentre no disposi aquesta Comunitat de llei pròpia per als seus ports, igual com ja en tenen altres comunitats autònomes. Hi ha, tanmateix, legislació autonòmica sobre aspectes parcials en matèria portuària, com és el Pla de ports esportius aprovat per D. del Govern Balear de 13 de maig de 1994.

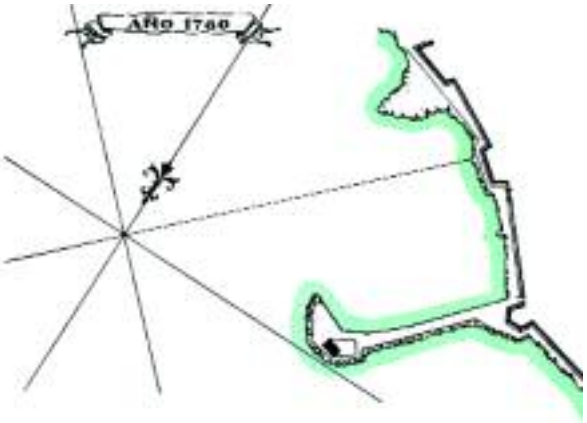
Desapareix amb aquesta llei la Direcció General de Ports creada el 1932, després de seixanta anys d'actuació; moltes de les seves atribucions passen a les Autoritats Portuàries, de les quals cal ressaltar la de l'atorgament de concessions administratives, i es crea l'ens públic Ports de l'Estat, amb seu a Madrid, amb funcions de coordinació i control, així com de proposta al Ministeri de Foment, departament ministerial que deixa de tenir



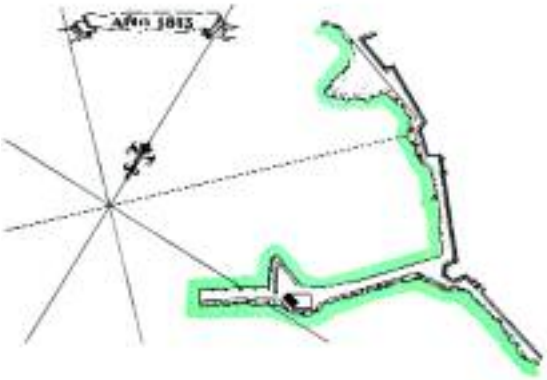
1372 - 47 vegades



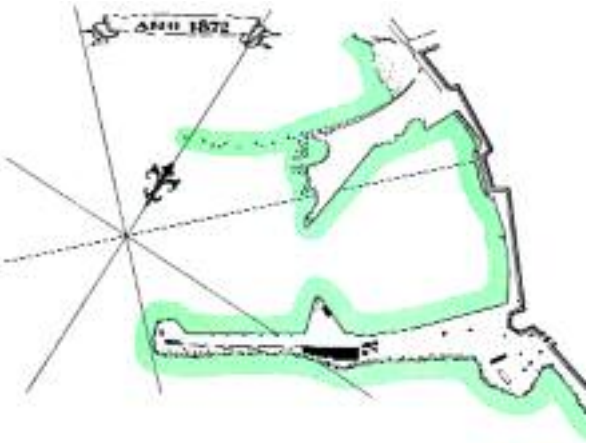
1644 - 38 vegades



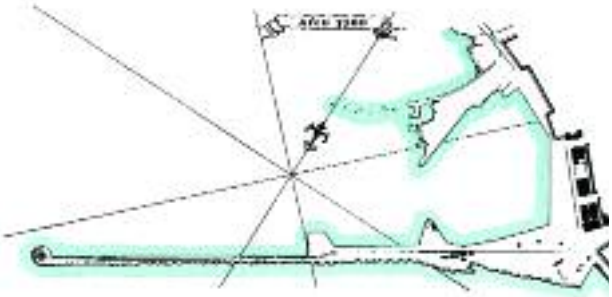
1760 - 32 vegades



1813 - 23 vegades

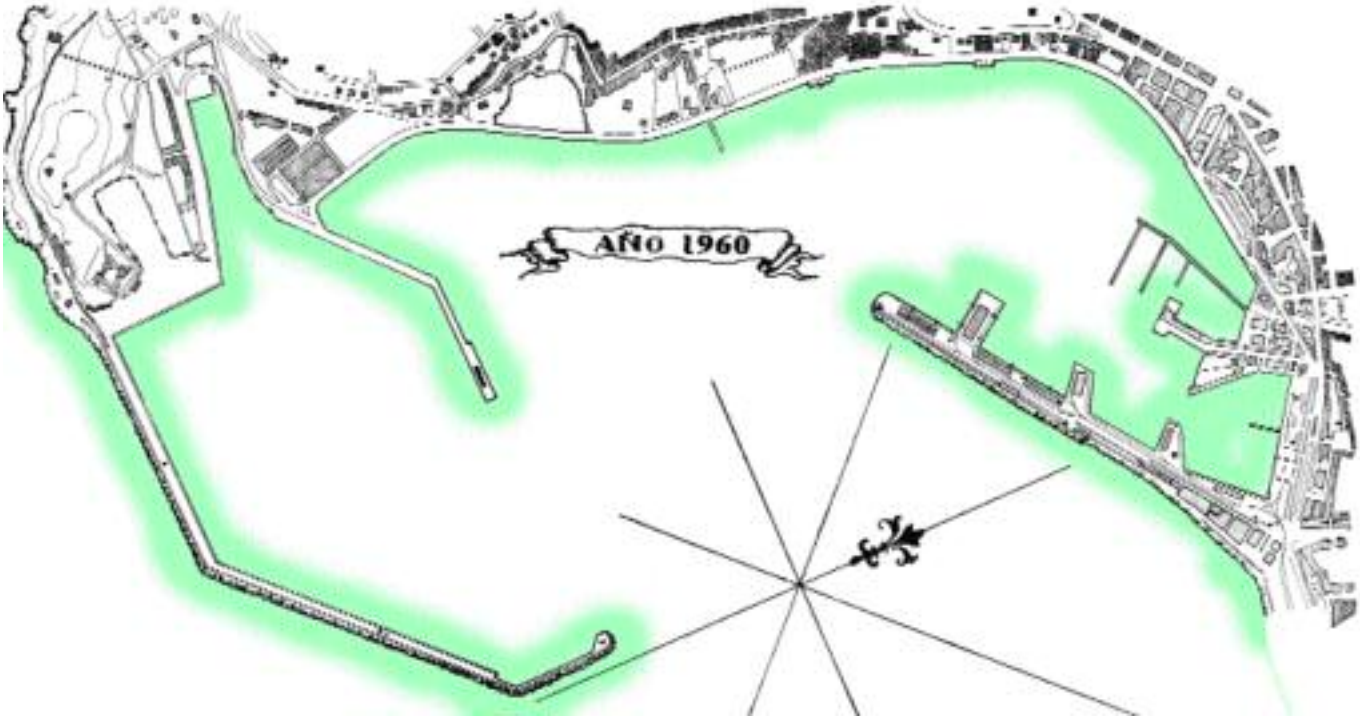


1872 - 18 vegades

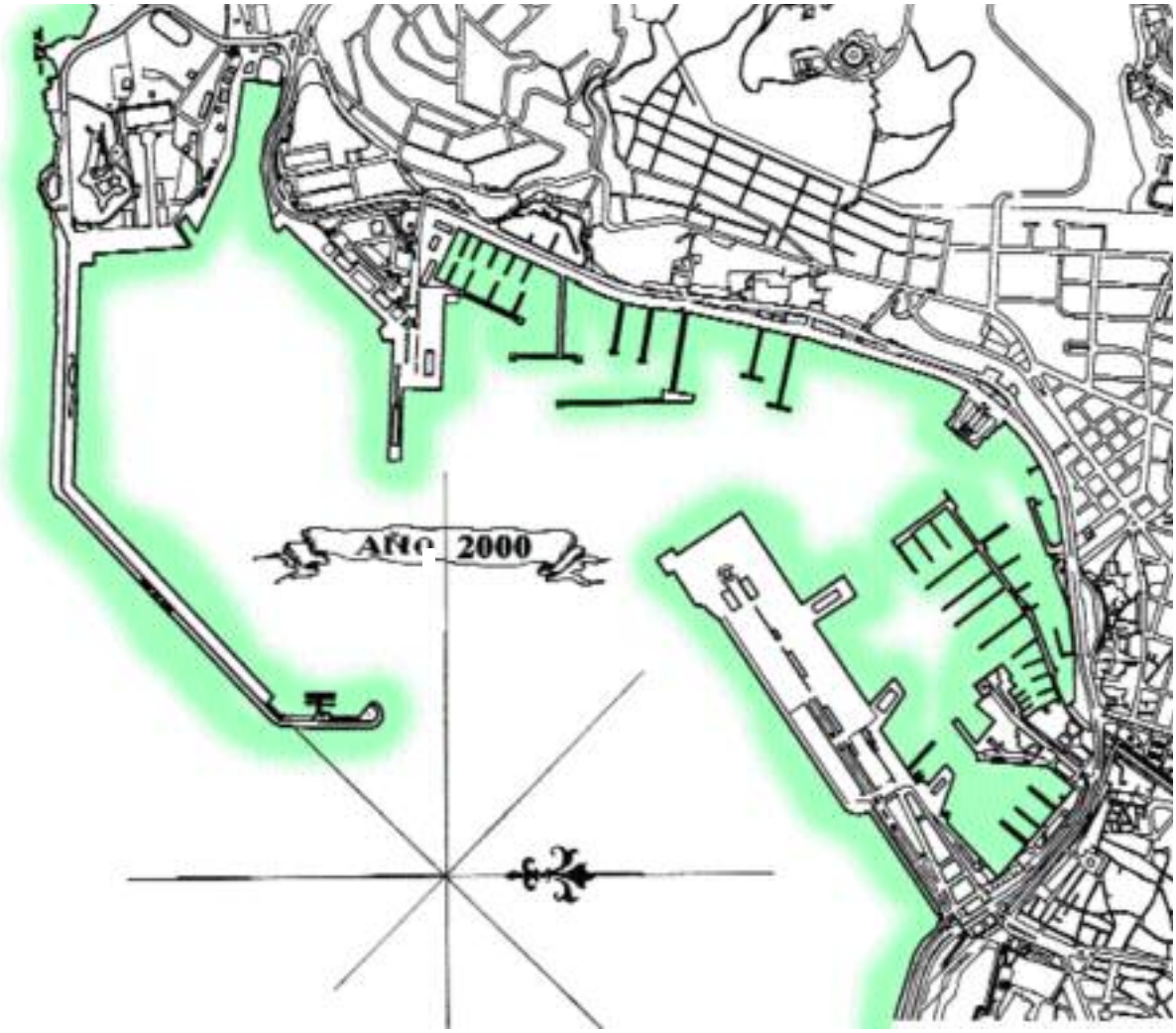


1904 - 6 vegades

Evolució del port de Palma en relació amb el que hi ha al final del segle XX (any 2000). Vegades en què la superfície de terra més aigua abrigada és ara la que hi havia d'igual naturalesa en les dates de cada vinyeta. (CP)



1960 - 1,1 vegades



2000 - 1 vegada

centre directiu exprés dedicat als ports, encara que funcionalment hi continuen adscrits els de l'Estat, és a dir, els d'interès general. La Llei experimenta algunes modificacions el 26 de desembre de 1997 sense alterar les substancials apuntades.

En conseqüència, amb la Constitució de 1978 i la implantació de l'Estat de les Autonomies, aquesta Llei només defineix les condicions que han de concórrer en un port d'interès general, la titularitat del qual s'atribueix a l'Estat; no es fa referència a la classificació d'interès local encara que sí se citen els ports de competència autonòmica; en qualsevol cas, conforme al Reial Decret de transferència, els ports que segons la CAGP i classificacions preconstitucionals eren d'interès local varen ser transferits a la Comunitat Autònoma.

344. Canvi de denominació de la Junta dels Ports de l'Estat a les Balears

Amb l'adopció d'un terme internacionalment consagrat s'abandona amb aquesta Llei (igual com a la resta de juntes) la denominació de Junta de Port per passar a anomenar-se Autoritat Portuària (el terme internacional és Port Authority). Per RD de 23 de desembre de 1992, l'anterior Junta dels Ports de l'Estat a les Balears passa a denominar-se Autoritat Portuària de Balears, com s'anomena avui dia.

345. Nova classificació del port de l'Alcúdia

Al mateix temps aquesta Llei declara el port d'Alcúdia d'interès general, ja que a la classificació anterior de 1982 incomprensiblement no havia merescut aquesta categoria; el fet que com que no era d'interès general no n'havia implicat la transferència el 1985 a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears ha d'atribuir-se a la circumstància de ser un port eminentment comercial amb important tràfic mercantil, cosa que impedia, per l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears, l'esmentada transferència.

346. Integració dels ajuts a la navegació a l'Autoritat Portuària

En aquesta nova etapa, i en virtut de l'expressada Llei, els ajuts a la navegació tornen a estar integrats als Serveis de Ports, distribuïts pel Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient, de manera que tots els ubicats a les Illes Baleares, a excepció dels llums transferits dels ports de la Comunitat Autònoma, depenen de l'Autoritat Portuària de Balears per OM de 28 d'abril de 1994.

347. Noves exigències a Alcúdia per l'accelerat increment del tràfic

L'extraordinari creixement del tràfic de carbó i mercaderia general que experimenta el port al final de la dècada dels anys 1980 obliga a produir una substancial prolongació del moll de ribera, obra duita, principalment, a terme al començament dels anys 1990; segueixen aquesta acció d'altres complementàries, com la disposició de nova pavimentació, la de l'enllumenat i altres actuacions per millorar les instal·lacions del

port interior. La pressió del tràfic tanmateix continua i cal dur a terme una segona prolongació del moll, disposant talons en angle recte per prestar servei als vaixells transbordadors corresponents a les línies novament implantades per a l'establiment de tràfic comercial i de passatgers amb l'illa de Menorca i diversos ports de la península; en l'actualitat es troba en servei aquesta segona prolongació, que, a causa del nou accés als molls comercials envoltant les cases del port, produeix una altra substancial variació no experimentada des dels anys 1950. Els diversos projectes d'aquestes darreres ampliacions i millores han estat redactats ja al si de la Junta dels Ports de l'Estat a les Balears, avui Autoritat Portuària de Balears, ens al qual es troba adscrit el port d'Alcúdia des que el 1988 es va extingir el Grup de Ports de les Balears; els projectes varen ser redactats per Rafael Soler i Justo Aguado amb notable augment de la superfície operativa.

Esquerra. Portopetro el 1991 amb l'antic port pesquer i les noves instal·laciones del Caló des Moix per a vaixells d'esbarjo. (SP)

Dreta. Port de la Colònia de Sant Jordi el 1991, massivament ocupat per vaixells d'esbarjo. (SP)

348. Incorporació del PUAS d'Alcúdia al port civil

El 1994 té lloc la recuperació per a tràfic civil de l'espai del PUAS (Polígon d'Utilització d'Armes Submarines), les esplanades i els edificis del qual, aixecats després de la Guerra Civil, s'habiliten el 1995 i el 1996 per a serveis de les embarcacions menors i de l'Administració Portuària (Autoritat Portuària de Balears i Capitania Marítima), que, per primera vegada, poden comptar amb unes dependències d'acord amb la importància i trànsit del port.

349. Dic de Botafoc a Eivissa

El dic de Botafoc al port d'Eivissa ja es troba previst en el projecte d'Emili Pou de 1880, però la idea no ressorgeix fins a 1974, en què Rafael Soler projecta un dic recte que no prospera. Novament redactat el projecte amb una altra tipologia i orientació el 1994 i modificat després en repetides ocasions, s'inicien les obres l'any 2000 després de superar un dilatat període de controvèrsies. És la primera obra portuària, actualment en execució, amb participació de fons europeus en el finançament.

350. Darrers realitzacions més rellevants a Palma

El 1995 s'inicia a Palma una important obra, que és la prolongació dels molls de Ponent, a continuació de l'Estació Marítima núm. 1, per donar servei als grans transatlàntics, amb calats de fins a setze metres, desconeguts al port i màxims possibles en funció de les limitacions de la bocana d'entrada: es tracta de la primera obra realitzada al port de Palma mitjançant grans caixons flotants, construïts a Cartagena i remolcats fins a Palma, travessant la Mediterrània.

Una altra obra de gran rellevància i de molt avançada execució és la de la Terminal Mixta RO-RO/lo-lo del Dic de l'Oest, que, amb la millora de l'accés a l'esmentat dic, ha de permetre l'absorció de gran part del tràfic de mercaderies amb les cinc atracades de vaixells transbordadors i la gran esplanada de més de 70.000 m2.

351. Ràpida evolució del tràfic als ports

Per les dades estadístiques de l'Apèndix, pot apreciar-se el gran desenvolupament adquirit pel tràfic comercial als ports en la segona meitat del segle XX; aquest desenvolupament no sembla que hagi assolit encara el sostre o límit i demana importants obres i instal·lacions que es troben en estudi o execució. Segons s'observa en l'annex núm. 5, en els principals ports comercials el tràfic es duplica entre vuit i tretze anys.

352. Accelerat augment dels recursos propis

La recaptació creix acceleradament des de mitjan dels anys 60, i absorbeix bona part de la activitat dels Serveis, ja que totes les tarifes i cànons són objecte d'aplicació i es presenta una gran varietat de tràfics, dels quals assoleix gran rellevància el comercial amb càrregues de molt diversa índole, que correspon a mercats típicament consumidors com els de les Illes, on el turisme demana tota classe de béns de consum. Aquest augment no es deu només al del tràfic o a reajustaments de tarifes, sinó també a una substancial millora de la gestió.

353. Ajuts a la navegació i abalisament de les Illes Baleares el 2000

Els tres llums que hi havia el 1847 en fer-se el primer Pla d'enllumenat de les costes han augmentat fins a disposar avui les Balears de 243 ajuts a la navegació de diversa índole: fars, balises, llums de port, radiofars, senyals acústics i reflectors de radar. Tot i que els senyals lluminosos pateixen ja d'una certa absolescència per la generalització del posiciona-

ment mitjançant el GPS es conserven com a ajuts redundants i de fàcil observació.

354. Creixement de l'àrea dels ports al llarg del temps

Sigui per la incorporació de superfícies terrestres, generalment a compte del mar, sigui per l'augment de la zona abrigada mitjançant dics, les superfícies dels ports no han experimentat en general importants augments fins al segle XX; des de la baixa edat mitjana fins al segle XIX el port roman pràcticament igual a Palma i, als altres ports, s'ha d'esperar al segle XX per apreciar augments de consideració; sense comptar amb algunes obres de certa importància que varen tenir lloc a les instal·lacions portuàries en el darrer terç del segle XIX, pot observar-se la realització de notables obres d'abric als ports de Pollença, Alcúdia, Cala Rajada, Colònia de Sant Jordi, Palma, Eivissa, Sant Antoni i la Savina, on la configuració dels dics respon pràcticament a la de ports exteriors, encara que aprofiten en part l'abric natural de la costa; als ports de Portocristo, Andratx, Sóller, Portopetro i Fornells es compta bàsicament amb l'abric natural però també s'hi realitzen importants obres d'abric per millorar-lo; finalment als ports de Portocolom, Maó, Ciutadella i Cabrera les obres realitzades no tenen relació alguna amb l'abric i sí molta amb la infraestructura interior.

Esquerra. Dàrsena del port de Fornells el 1991, al seu dia projectada com a pesquera, però avui amb majoritària ocupació per vaixells d'esbarjo. (SP)

Dreta. Instal·lacions portuàries de Cala Bona el 1991, on es poden veure les tres fases de construcció: primera conxa-varador amb mur de defensa, primer dic d'abric i nous dics exteriors. (SP)

Només un port, el d'Eivissa, experimenta una disminució en relació amb la seva àrea històrica, deguda bàsicament a l'important rebliment de part del mirall d'aigua acabat per l'Ajuntament el 1973 a la ribera nord; pel que fa als ports d'interès general i en base a possibles notícies per part de documnts històrics, resulta que el port de Palma és avui quaranta-set vegades més gran que el de 1372; el d'Alcúdia, vint-i-nou vegades el de 1864, Maó (part terrestre), tres vegades el de 1836; Eivissa, dos terços de

de 1738, i la Savina, tres vegades el de 1901.

355. Evolució històrica del creixement del port de Palma

Dels antecedents històrics ja citats resulten unes creixents superfícies ocupades pel port al llarg de la història. Té en l'actualitat quaranta-set vegades la superfície que tenia a l'edat mitjana, divuit vegades la de quan es va crear la Junta d'Obres del Port i cinc vegades la de 1940 en iniciar-se el Dic de l'Oest.

El moll vell de Palma, del qual tenim notícia específica d'ençà del 1372, però que segurament és anterior, s'estenia entre l'actual carrer d'Antoni Maura i l'Espigó actual de la Consigna i gairebé durant uns 500 anys va constituir l'obra principal del port; durant aquests cinc segles el port no experimenta ampliacions significatives, perquè les actuacions es limiten a reparacions i a obres militars (muralles, Baluard del Moll, Fortificació del morro, portes de Saura i d'Abrines); en la segona i tercera dècades del segle XIX es prolonga el dic amb el «moll nou», que arriba a l'encara anomenat «Espigó Exterior» i en les darreres dècades d'aquest segle gairebé la longitud actual d'aquest dic de Llevant amb la «Prolongació del Moll Nou»; segueixen dècades d'aprofitament de la nova zona abrigada fins a 1940, en què amb la construcció del Dic de l'Oest, acabat de fet el 1962, es fa el gran salt en el creixement del port i corresponents obres a l'espaiosa nova Dàrsena de Portopí.

356. Conveniència de previsió d'àmplies solucions

Segons el projecte de Pere Garau de 1913 per a Palma, la solució proposada, basada en un rendiment de dues-centes setanta tones de mercaderia per metre lineal de moll i any (índex avui àmpliament superat fins i tot per al tràfic convencional, en el qual s'adopten xifres mínimes de l'ordre del triple), implicava aproximadament el doble de tràfic màxim previst, segons es dedueix de la comparació de les xifres de 687.150 tones estimades possibles per infraestructura amb les 361.055 tones reputades previsibles per l'economia de l'illa aleshores.

La realitat va posar de manifest que aquesta xifra va fer molt curt, cosa que aconsella preveure àmplies solucions per al futur, la mercaderia general moguda a Palma l'any 2000 ha estat de 4.109.678 tones, més d'onze vegades la considerada possible com a sostre el 1913!

Esquerra. Mitjans per a càrrega de grans pedres de la prolongació del Moll Nou de la pedrera a Portopí (c. 1890). (AM)

Dreta. Pedrera de Portopí per a la prolongació del Moll Nou, on avui hi ha un centre comercial (1891). (AM)

Esquerra. Pedrera de la punta de sa Creu a Sóller amb les obres del nou dic en curs (*c.* 1934). (AM)

Dreta. Ferrocarril a la pedrera de Cala Gat durant la construcció del primer dic de Cala Rajada (*c.* 1946). (SP)

Esquerra. Pala a vapor amb erugues a la pedrera del port de Sóller (*c.* 1935). (AM)

Dreta, a dalt. Pedrera de Gènova el 1955 amb pales de vapor i vagonetes del tren de transport al Dic de l'Oest de Palma. (DS)

Dreta, a baix. Una de les pales de vapor sobre carrils que remou escullera a la pedrera de Génova el 1955 per a la construcció del Dic de l'Oest de Palma. (DS)

357. Evolució històrica de la superfície del port d'Alcúdia

La superfície del port ha variat també substancialment al llarg del temps. Amb les primeres dades fiables disponibles que procedeixen de l'avantprojecte de 1864, es pot conèixer com el primitiu mirall d'aigua amb les modestes obres del primer dic d'abric assolia amb escàs calat una superfície de quasi 2 Ha, la qual, unida a la superfície de terra del dic moll i incipient moll de ribera, suposava un total de zona portuària d'uns 20.800 m^2, només apta per a embarcacions menors, essent l'actual 29,4 vegades la primitiva.

Al llarg del segle XIX, es produeixen millores, encara que no substancials, a les obres portuàries; es du a terme la urbanització de la vora litoral augmentant les cases al llarg de l'avui denominat passeig Marítim, actuacions que continuen durant el primer terç del segle XX i que donen lloc el

1933 a un mirall d'aigua d'unes 7 Ha, i a una superfície terrestre de 18.700 m^2, amb un total de zona portuària de 8,7 Ha; pot, doncs, dir-se que en el transcurs d'un segle es quadruplica l'espai portuari, essent l'actual 7,1 vegades el d'aquell moment.

Amb la gran modificació i ampliació del port, que té lloc entre els anys 1948 i 1954 amb el nou dic de la punta des Castell, la superfície d'aigua abrigada experimenta una notabilíssima ampliació i passa a ser de quasi 36 Ha i la superfície de terra, composta de l'anterior més l'addició del moll dic i camí d'accés i moll de ribera, també augmenta notablement i assolia els 53.400 m^2, amb un total de superfície portuària de 42,9 Ha, és a dir, vint vegades la que hi havia el 1864, essent l'actual 1,4 vegades la d'aleshores.

Esquerra. Locomotora sobre l'avui enderrocat viaducte de la carretera d'Andratx empenyent vagons buits d'escullera de Génova per al Dic de l'Oest de palma, el 1955. (MP)

Dreta. Ferrocarril de transport de pedra entre la pedrera d'Alcanada i el nou dic d'Alcúdia (*c.* 1950). (AH)

Esquerra. Pedrera d'Alcanada cap al 1950 de la qual es va extreure pedra i escullera per al dic de'Alcúdia. (AH)

Dreta. Ferrocarril per a transport d'escullera d'Alcanada al nou dic d'Alcúdia (*c.* 1950). (SP)

Les millores realitzades fins a 1969, i en especial l'actuació de Gas i Electricitat, SA, iniciada el 1956 amb el rebliment dels baixos marítims, causen, per una banda, una disminució del mirall d'aigua i, d'altra banda, un augment de la superfície terrestre, produint-se en conjunt una disminució de la zona portuària que entre aigua i terra passa a ser de 408.400 m2; això suposa sensiblement també unes vint vegades la de 1864. La disminució va ser motivada pel lliurament en propietat condicionat a Gas i Electricitat, SA de part dels terrenys guanyats al mar.

Les millores duites a terme fins a 1998, sempre a compte del mirall d'aigua, produeixen una nova disminució d'aquest, amb un augment equivalent de la zona de terra, sense variar la superfície total. Una nova expan-

sió fins a assolir els valors finals la produeix el 1986 Alcudiamar S.A. amb les seves instal·lacions esportives.

358. Evolució històrica del tràfic als ports

Si es recorre a fonts externes als serveis poden conèixer-se els tràfics dels ports puntualment en diversos anys de segles anteriors al XX i d'una manera més sistematitzada des de mitjan segle XIX. Si s'utilitzen només instruments dels serveis, únicament cal recórrer a les Memòries publicades, realitzades a Palma des de 1919 i en la CAGP des de la seva creació el 1939; amb tot les memòries no assoleixen cert grau de sistematització fins a 1962, en què s'adopta un model general, i l'ordenació de dades s'havia iniciat el 1958.

Des de la normalització de les memòries anuals de la CAGP poden conèixer-se amb detall els diferents tràfics dels ports del Grup, llevat del de passatgers, no recollit a les primeres publicacions.

Als annexos 4 i 5 de l'Apèndix poden observar-se els gràfics corresponents a tres tràfics molt significatius durant els darrers anys: el de vaixells, el de passatgers i el de mercaderies.

359. Evolució darrera del perfil i nombre i classe dels ports

Els perfils més característics o essencials que avui ofereixen els ports han estat assolits en moltes diferents èpoques i bàsicament a partir del segle XIX; les primeres obres importants de Palma, després de cinc segles d'estancament de les medievales, daten de mitjan segle XIX; les d'Eivissa i Andratx daten del final del segle XIX; les de Sóller, Fornells i Portocolom dels anys trenta del segle XX; les d'Alcúdia, Pollença, Portopetro i Maó dels anys quaranta; les de Portocristo, Colònia de Sant Jordi, Cabrera i Sant Antoni Abat, dels anys cinquanta; les de la Savina i Ciutadella dels anys seixanta; finalment experimenta una profunda transformació el port de Cala Rajada en els anys setanta.

A les acaballes del segle XX a les Balears hi ha cinc ports d'«interès general», de titularitat de l'Estat: Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa i la Savina; dotze ports (abans d'«interès local» o «de refugi») de titularitat de la Comunitat Autònoma: Pollença, Cala Rajada, Portocristo, Portocolom, Portopetro, Colònia de Sant Jordi, Cabrera, Andratx, Sóller, Fornells, Ciutadella i Sant Antoni Abat; devuit instal·lacions portuàries (corresponents per agregació a l'anterior concepte d'«interès local», a més de Canyamel, però de titularitat de la Comunitat Autònoma), Sant Elm, Estellencs (es Port), Banyalbufar (Pedra de s'Ase), Cala Lledó, Valldemossa, sa Calobra, Formentor, es Barcarès, Can Picafort, Colònia de Sant Pere, es Caló (Ferrutx). Cala Bona, Cala Figuera, es Coto, sa Ràpita, s'Estanyol, s'Arenal, es Caló (Formentera) i vint ports esportius en concessió al litoral que depenen de la Comunitat Autònoma (no es compten les vint-i-una dàrsenes esportives dels ports esmentats abans).

360. Línies regulars i navieres del segle XX

Durant el segle XX les línies regulars de passatgers són ateses sobretot per la Compañía Trasmediterránea, que només deixa de prestar servei en les línies locals d'Eivissa-Formentera i les de Sóller, on la companyia naviliera Navegación Sollerense té línies regulars entre 1923 i 1928; constituïda aquella companyia l'any 1916, aviat absorbeix la Isleña Marítima i la Compañía Mahonesa de Vapores, durant molt de temps, és l'única companyia naviliera nacional a Palma amb línies regulars de passatgers de canviant freqüència i destinació amb diversos itineraris (Palma-Barcelona, Palma-València, Palma-Alacant, Palma-Maó, Palma-Ciutadella, Palma-Cabrera, Palma-Eivissa-Alacant, Palma-Eivissa-València, Alcúdia-Ciutadella, Barcelona-Eivissa, Barcelona-Maó, València-Eivissa, les més estables i rellevants). El 1975-1977 Ibarra (Palma-Barcelona-Gènova). A més, en acabar el segle tenen línies de passatgers Buquebús España (Barcelona-Palma), Eurolíneas Martítimas (Dénia-Eivissa-Pallma), Umafisa (Eivissa-la Savina), Forebre (Eivissa-la Savina), Pititusa del Transporte (Palma-Eivissa-Dénia), Isnasa, Copusa, Pitra, Balearia, Gestión Naviera, Flebasa (Dénia-Sant Antoni-Palma); Isnasa i Cape Balear (Cala Rajada-Ciutadella). Són dignes de ressenyar les línies regulars de transport només de mercaderies al llarg del segle, amb itineraris diversos entre ports balears i els d'Alacant, Dénia, València, Sagunt, Tarragona i Barcelona, de les companyies navilieres Naviera Mallorquina, Transbalear (abans Pons), Iscomar, Transportes Martítimos Alcudia (abans Oliver) i Líneas Marítimas del Cantábrico.

La proliferació d'armadors o companyies navilieres individuals que es va produir en el segle XIX prossegueix en el XX, si bé les condicions comercials no són propícies per a l'explotació de vaixells d'escàs port; encara sense abandonar la navegació a la vela els nous vaixells són de més tonatge i es procedeix al desballestament dels menors, al cap d'un llarg temps d'haver estat amarrats als molls, com mostren les fotografies. Amb això sorgeixen nous amadors –alguns dels quals són industrials que dedicaran els vaixells al seu propi tràfic– i així trobam, a cada una de les illes, els següents: a Mallorca, Josep Estela; A. Lupo Gesulfo; Josep Ripoll; Domingo Picornell; Andreu Oliver; Joaquim Reinés; Salom i Rullan; Dezcallar i Cia; Morey; Segura, Bonnín i Cia; Sebastià Llompart; Lacy i Cia; Planas Pizà i Cia; Bartomeu Enseñat; Damià i Jaume Ramis; Pieras, Cabrer i Cia; Mayol, Calafat i Cia; Ballester; J. A. Cortès; Miguel Beaus; B. Borràs i Joaquim Colom. A Menorca, Joaquim Reinés; Goñalons i Cia; Gregori i Jeroni Femenias; Bernadí Pons; Joan Ferrer i Naviera Ciudadelana. I a Eivissa, Abel Matutes continua en la raó social Hijos de Abel Matutes Torres, S.A., com a navilier local més destacat al llarg del segle. Una menció especial mereix la Naviera mallorquina, constituïda l'any 1924 amb l'aportació de quatre vaixells de Damià Ramis Mut, construïts als ports de Palma, Andratx i Alcúdia, i que va arribar a tenir un gran nombre de motovelers i després motobucs; aquesta companyia naviliera ha protagonitzat gran part del tràfic marítim de mercaderies del selge XX i es troba del tot activa en acabarlo; fou cèlebre la seva flota dels Calas durant més de mig segle i que varen desaparèixer, a l'igual dels bucs similars d'uns altres armadors, com a conseqüència de la revolució tecnològica que va suposar la ràpida introducció del sistema de transbordadors (roll on-roll off) en el trans-

port de mercaderies cap a 1970. Una altra menció especial també mereix la ja esmentada companyia naviliera Hijos de Abel Matutes Torres, S.A., amb antecedents de dedicació al negoci marítim ja en el segle XVIII, i que ha comptat amb una important flota de velers i motovelers amb especial dedicació a les línies d'Eivissa.

361. Esdeveniments significatius al port de Palma en el segle XX

Gran nombre d'esdeveniments referents a les obres i les instal·lacions ha estat ja exposat, i és en el segle XX quan s'ha creat gairebé tota l'actual infraestructura portuària. Seguidament es farà una breu ressenya d'aquells altres esdeveniments relatius a pas de personalitats que han tingut lloc al port de Palma en l'esmentat segle. El 1904 hi arriba per primera vegada el rei Alfons XIII des de Maó i surt cap a Eivissa després de tres dies d'estada a Palma; el 1910, i per inaugurar la cèlebre exposició establerta en els actuals passeig de Sagrera i moll de la Llotja, hi arriba el ministre de Foment; el 1913 hi arriba la popular infanta Isabel de Borbó, que surt al cap de dotze dies cap a Barcelona; el 1923 hi arriba l'infant Ferran de Baviera i torna el rei Alfons XIII; el 1929 visiten Palma procedents de València l'infant Jaume i el president del Govern, el general Primo de Rivera, que embarquen tres dies després cap a Maó; el mateix any hi arriba el rei Alfons XIII per quarta vegada, acompanyat del ministre de Marina, i visiten també Maó; el 1932 hi arriba procedent d'Eivissa el president de la República Niceto Alcalá Zamora; el 1947 arriba al port, acompanyat de diversos ministres, el cap de l'Estat Francisco

Esquerra. Massiva ocupació de Portocristo amb embarcacions d'esbarjo el 1995. (EM)

Dreta. Mollet o varador de la Colònia de Sant Pere atapeït d'embarcacions el 1995. La primitiva instal·lació tingué tancament de comporta. (EM)

Franco; el 1958 s'inaugura el primer passeig Marítim i es realitza el pertinent acte al moll de la Llotja; el 1960 es produeix una segona visita del cap d'Estat Francisco Franco, el qual és rebut al moll de la Llotja; el 1972 amarra al Dic de l'Oest el transatlàntic més gran de tots el que havien arribat al port, el Queen Elisabeth II, de seixanta-sis mil tones; el 1972, i coincidint amb la celebració del centenari de la Junta, el ministre d'Obres Públiques inaugura l'ampliació del passeig Marítim i es fa el pertinent acte al paratge de s'Aigo Dolça; al darrer quart de segle es produeixen freqüents visites primer de l'infant Joan Carles, posteriorment rei, que no s'especifiquen per ser habituals en tenir la residència estiuenca a Mari-

vent; aquesta circumstància ha propiciat que el rei hagi visitat gran part dels ports de les illes, donada la seva afició nàutica, i, en especial, els de Palma i Cabrera. La reina Isabel d'Anglaterra va visitar també el port de Palma l'octubre de 1988.

362. Toponímia a les instal·lacions portuàries

Molts dels topònims que hi ha actualment a les instal·lacions portuàries daten d'antic; als ports de les Balears s'ha recorregut poc històricament al bateig de noves obres o dics amb noms al·lusius a tècnics, polítics, pròcers o monarques coetanis; es mantenen, en canvi, encara avui dia, gran nombre de noms propis dels paratges on es troben les obres, o als tràfics. Així, a Maó, es mantenen els noms d'Andana de Llevant o Andana de Ponent (també anomenats molls); el Cós Nou, al·lusiu al fet que antigament s'hi varen fer carreres de cavalls, Cala Corb, Cala Figuera, Fonduco, al·lusiu a l'antic establiment dels voltants, Cala Esfonts, igual al del paratge, moll d'en Pons, al·lusiu al seu origen, Hort Nou, Colàrsega, etc.; al port de Palma es troben els topònims de contramoll Mollet, Moll Vell, espigó de la Consigna, Moll Nou (era nou al començament del segle XIX, quan es va construir), espigó Exterior (era exterior quan es va acabar el Moll Nou fa més de cent cinquanta anys), Prolongació del Moll Nou, Branca Curta del Nord (curiós topònim ja

Evolució en el temps del tràfic de mercaderies per càpita i ràtios de mercaderia per càpita segons les illes de l'any 2000.

Dada	Unitat	1785 Mallorca	1859 Balears	1920 Balears	1950 Balears	1975 Balears	2000 Balears
Mercaderies	t	4.855 (*)	27.874	181.122	522.264	3.098.914	10.414.536
Habitants	nº	124.593 (*)	269.818	409.600	422.089	633.016	845.630
Estades turístiques	nº	---	---	---	2.200.000	55.750.000	115.701.000
Habitants virtuals	nº	124.593	269.818	409.600	428.116	785.756	1.162.619
t/hab. i any		0,0390	0,1033	0,4422	1,2199	3,9439	8,9578

(*) Estimats.

Dada		Mallorca	Menorca	Eivissa-Formentera	Balears
Mercaderies	t	8.057.312	960.787	1.396.437	10.414.536
Habitants	nº	677.014	72.716	95.900	845.630
Estades turístiques	nº	81.692.000	13.452.000	20.557.000	115.701.000
Habitants virtuals	nº	900.828	109.571	152.221	1.162.619
t/hab. i any		8,9443	8,7686	9,1737	8,9578

Relacions històriques de la superfície (terra i aigua) del Port de Palma amb les mercaderies mogudes i la població de Mallorca.

Any	Superfície Ha	Mercaderia t	Habitants nombre	Habitants/Superfície nomb./Ha	Vegades 2000	Mercaderia/Superfície t./Ha	Vegades 2000
1875	10,4	4.855	124.593	11.980	4,44	467	0,03
1859	18,1	20.147	209.064	11.550	4,28	1.113	0,07
1920	60,5	132.467	349.600	5.779	2,14	2.190	0,13
1960	315,9	389.631	466.352 (*)	1.476	0,55	1.233	0,07
2000	333,8	5.497.011	900.828 (*)	2.699	1,00	16.468	1,00

* computats els equivalents a estades turístiques

Port	Superfície de terra (*) (m^2)	Núm. d'ordre	Superfície mirall d'agua (**) (m^2)	Núm. d'ordre	Superfície total (m^2)	Núm. d'ordre	Ribera natural (m)	Núm. d'ordre	Màxim calat d'atracada (m)	Núm. d'ordre
Palma	961342	1	2.376.500	3	3.337.842	3	8.920	4	16,0	1
Andratx	61466	7	884.350	7	945.816	7	9.100	3	4,5	11
Sóller	18.103	13	560.860	10	578.963	11	4.480	9	9,0	2
Pollença	70.491	6	1.316.630	5	1.387.121	5	10.190	2	3,5	13
Alcúdia	208.082	4	400.050	11	608.132	10	1.230	16	7,0	5
Cala Rajada	16.358	14	45.910	17	62.268	17	1.550	15	6,5	8
Portocristo	22.996	11	197.700	13	220.696	13	4.500	8	3,2	14
Portocolom	34.518	9	758.070	8	792.588	8	6.050	7	4,0	12
Portopetro	12.500	16	313.350	12	325.850	12	4.450	10	2,5	17
C. Sant Jordi	15.957	15	190.860	14	206.817	14	1.930	14	3,0	16
Cabrera	3.777	17	745.581	9	749.358	9	4.210	11	6,0	9
Maó	271.590	2	3.131.200	2	3.402.790	2	6.110 (***)	6	8,5	3
Ciutadella	21.276	12	127.040	15	148.316	15	3.670	13	5,0	10
Fornells	24.204	10	3.930.650	1	3.954.854	1	16.460 (***)	1	3,1	15
Eivissa	230.567	3	980.050	6	1.210.617	6	4.110	12	8,0	4
Sant Antoni	55.040	8	1.865.290	4	1.920.330	4	7.050	5	6,6	7
La Savina	71.725	5	76.300	16	148.025	16	950	17	6,8	6

(*) Sense la ZMT natural en els ports de la CAIB. (**) Segons Col·lecció de plànols annexa. (***) Sense comptar illots.

Ordenació dels ports d'interès general o de refugi segons D. de 6 de setembre de 1961 per les actuals superfícies de terra, de mirall d'aigua, de superfície total, de longitud de ribera natural o de màxim calat d'atracada.

que es refereix a una de les dues branques del Dic d'abric del Nord projectat per Pou en la segona meitat del segle XIX, que sortia de l'extrem de la prolongació del Moll Nou i, deixant una bocana, prosseguia amb la Branca Llarga del dic davant Santa Catalina, que no es va dur a terme), moll de Paraires, al·lusiva a la torre pròxima i Moll de Ribera a Sant Carles, al·lusiu al fort dels voltants. La consigna era històricament un establiment que ha deixat topònims a Palma i a Eivissa i també hi és a Maó; consistia en un immoble on s'allotjaven les dependències de Capitania del Port i Sanitat, al qual havien d'acudir els capitans o consignataris de vaixells per als despatxos corresponents. Al port d'Eivissa també es troben les tradicionals denominacions de moll de la Consigna, moll Interior i Contramoll. Tan sols al port de Palma s'ha donat un nom personal a una obra portuària: el passeig Marítim de l'enginyer Gabriel Roca (avui Gabriel Roca) per acord doble del Ministeri d'Obres Públiques i de l'Ajuntament de Palma.

Hi ha, això sí, noms de carrers o places donats a polítics o enginyers que s'han distingit en la promoció o l'execució d'obres portuàries, però sense trobar-se en l'àmbit portuari.

363. Utilització de pedreres

Els ports han estat grans consumidors de pedra a causa, principalment, dels rebliments i les esculleres necessaris; la moderna preocupació d'obertura de pedreres per qüestions ecològiques no hi era durant segles, en els quals l'elecció de pedrera estava només condicionada per l'obtenció de caires de suficient pes i per l'economia del transport sense parar esment en les conseqüències del deteriorament paisatgístic. Fins al darrer

El port d'Eivissa el 1996 amb freqüents escales de creuers turístics i possible atracada dels de moderat port. (AP)

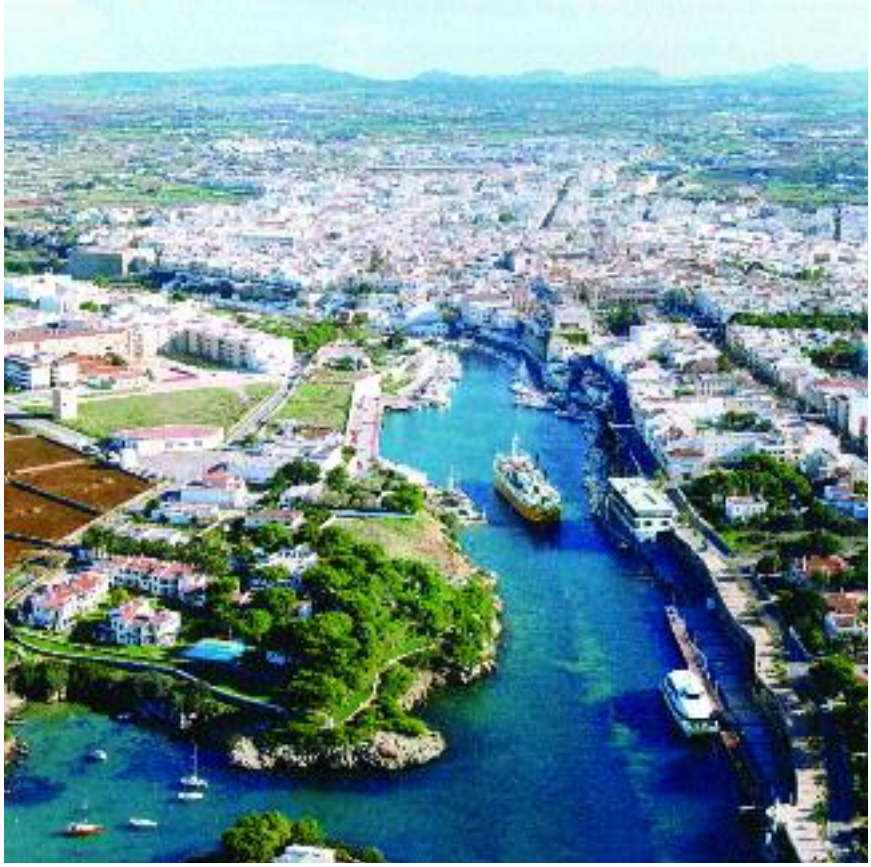
quart del segle XX no apareixen amb intensitat aquests condicionaments, avui primordials amb els preceptius estudis d'avaluació d'impacte ambiental.

Les primeres obres a Palma del Consolat de Mar i Terra del principi del segle XIX es varen nodrir de pedra extreta a les pedreres de Portopí (avui centre comercial) i la Quarantena, avui en part jardí; la del final del segle s'extreia a Sant Carles (avui zona de magatzems de l'Autoritat Portuària) i de Portopí; en iniciar-se el Dic de l'Oest el 1940 no s'obtenien caires de suficient pes a la de Sant Carles i es va haver de recórrer a l'obertura d'una de nova a Génova, on ja hi havia una modesta explotació.

A Andratx es va extreure pedra de la mateixa punta de la Ballesteria i d'una pedrera al nord del puig de s'Espart; a Sóller als voltants de la punta de sa Creu; a Pollença es va obrir la pedrera al nord de les cases a la falda d'Albercutx; a Alcúdia, a Alcanada, i encara persisteix l'explanació del ferrocarril al llarg de la ribera; a Cala Rajada, a Cala Gat, l'explanació del camí de la qual per a les vagonetes de transport constitueix avui un passeig per als vianants; a Fornells –únic port amb escullera de marès– varen haver de recollir-se primitius caires de roques meteoritzades; a Eivissa varen ser diverses les pedreres: a les illes Plana i Grossa –on el propietari va posar objeccions i va obstaculitzar l'extracció– i al Clot Vermell, al pendent sud del turó de la mateixa ciutat on encara s'aprecia l'impacte; a Sant Antoni Abat es va utilitzar una pedrera oberta al nord de les cases de Can Talaies; a la Savina sempre hi va haver grans dificultats, ja que l'illa de Formentera no té roques adequades; encara així es varen emprar pedreres de la Mola, a prop del Far; les esculleres de les més recents obres de la dàrsena pesquera de la Savina han estat transportades des de pedreres en explotació obertes a l'illa d'Eivissa.

364. Prevenció en relació amb les dades estadístiques

Les dades estadístiques ofertes, tant al llarg del text com a l'Apèndix, han de considerar-se amb les degudes precaucions per estar afectades de tres possibles causes de deformació, a saber: a) la no rigorosa periodificació en la mesura que algunes dades referents al darrer, o darrers, mes de l'any no s'incloïen en el corresponent en haver-se de complir dates de tancament administrativament establertes sense que els centres o òrgans encarregats d'elaborar les estadístiques tinguessin temps suficient per acabar el treball i per això, en algunes ocasions, les dades es troben un poc desvirtuades pel desplaçament d'un o potser més mesos d'un any al següent; b) per pecar per defecte, ja que sempre les estadístiques varen



Vaixells que operen al port de Ciutadella el 1999. (SP)

constituir un subproducte de les operacions de recaptació d'imposts, taxes o tarifes, tant si l'època de liquidació corresponia a la Duana com més tard ja a la Junta d'Obres del Port, a les Comissions Administratives o als Grups de Ports, i c) per les diferents organitzacions administratives vigents al llarg de la història que han assignat a determinat port un volum de tràfic que potser no li podia correspondre, com succeeix, concretament, amb la sal d'Eivissa i els tràfics de les instal·lacions portuàries annexes als ports; tot això sense comptar el canvi en el còmput d'arqueig dels vaixells durant la dècada de 1980.

365. Autoria dels projectes de les relacions de l'Apèndix

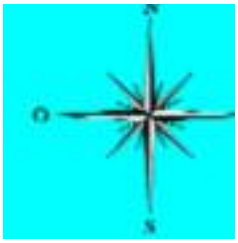
Els autors dels projectes que apareixen als tres primers annexos de

l'Apèndix separats per èpoques i per ports poden no correspondre's amb l'autor real; en iniciar-se els serveis d'Obres Públiques, i fins ben entrat el segle XX, no hi ha cap dubte en relació amb l'assignació de l'autoria que apareix a la llista, sempre segura en els projectes redactats per l'antiga Direcció d'Obres Públiques i als posteriors Grups de Ports o Comissions Administratives; no succeeix així, tanmateix, en els projectes redactats a la Junta d'Obres del Port de Palma, en què l'existència d'enginyers auxiliars va poder influir en la vertadera autoria del projecte; per RO de 10 de novembre de 1930 s'autoritza els directors dels Ports perquè puguin subscriure projectes els enginyers auxiliars, però aquesta facultat se suprimeix per Resolució de la Direcció General de 14 de setembre de 1940, que prescriu la firma del projecte pel director; aquesta Resolució, veritablement desconcertant, ja que, per una banda, privava els autors dels projectes d'un obvi dret de propietat intel·lectual i, de l'altra, assignava als directors una responsabilitat en la redacció que no els corresponia, va ser acatada sense protestes malgrat tenir el corresponent influx en les remuneracions, aleshores parcialment d'aranzel; la paulatina desaparició de les remuneracions per redacció de projectes provocada per la Llei de retribucions de 1965, extingides definitivament el 1970, unit a la cada vegada major complexitat que implica aquesta tasca a causa dels avenços tecnològics, desincentiva aquest treball alhora que introdueix un major esforç i responsabilitat; tot això dóna lloc a partir dels anys 1970 a una actuació cada vegada més intensa de les

El port de Palma, un dels més rellevants d'Espanya en escales de creuers turístics, l'any 2000. La nova terminal mixta per a tràfic mercantil del Dic de l'Oest en avançat estat d'execució. (AP)

COL·LECCIÓ DE PLÀNOLS

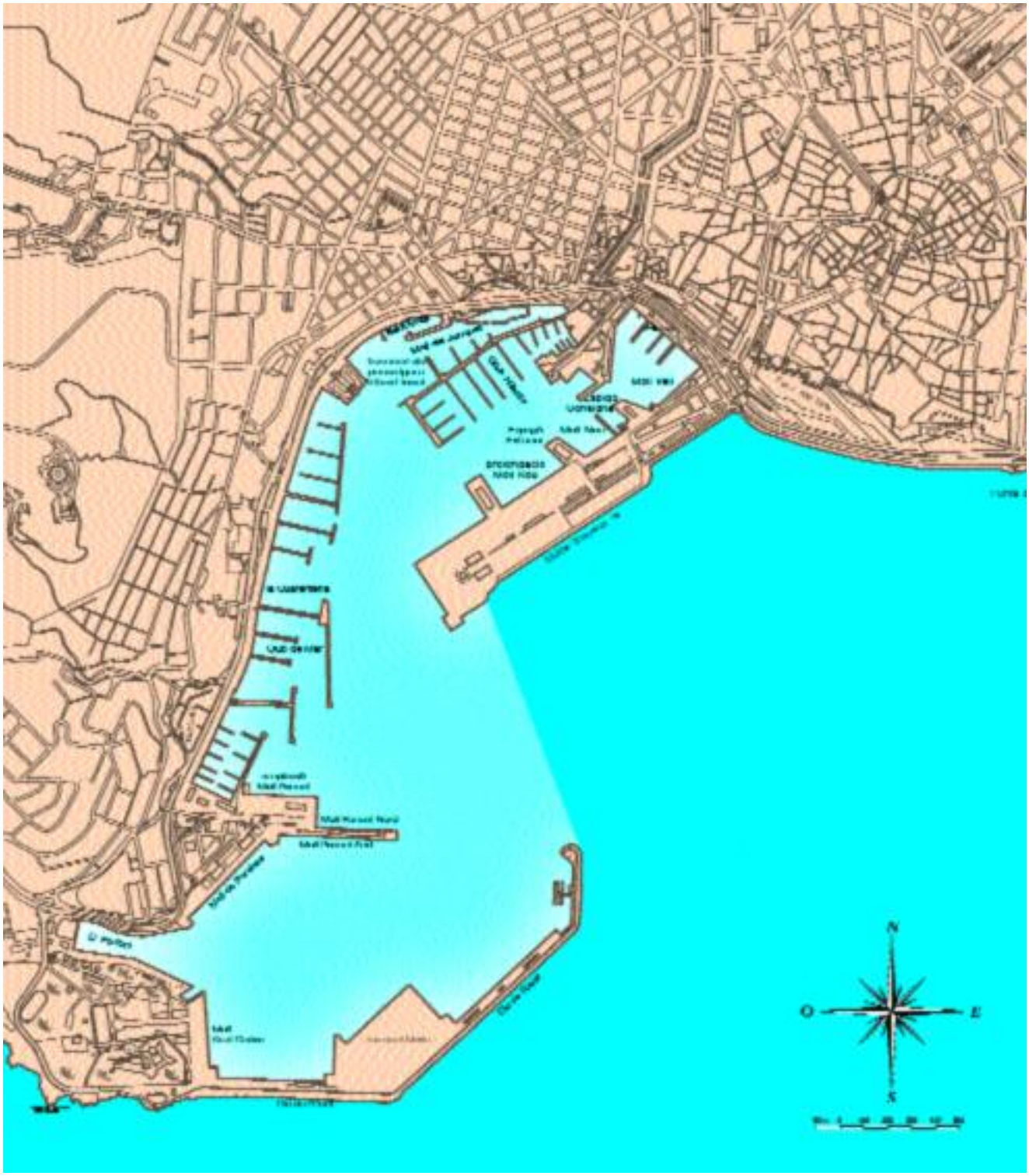
Ports balears classificats d'interès general o de refugi segons D. de 6 de setembre de 1961 en l'estat actual i on es reconegué Zona I de mirall d'aigua, a Palma per OM de 12 de desembre de 1966 i en l a resta dels ports per resolució de la Direcció General de Ports de 6 de març de 1967. No s'hi inclouen les instal·lacions portuàrias annexes. (AP i SP)



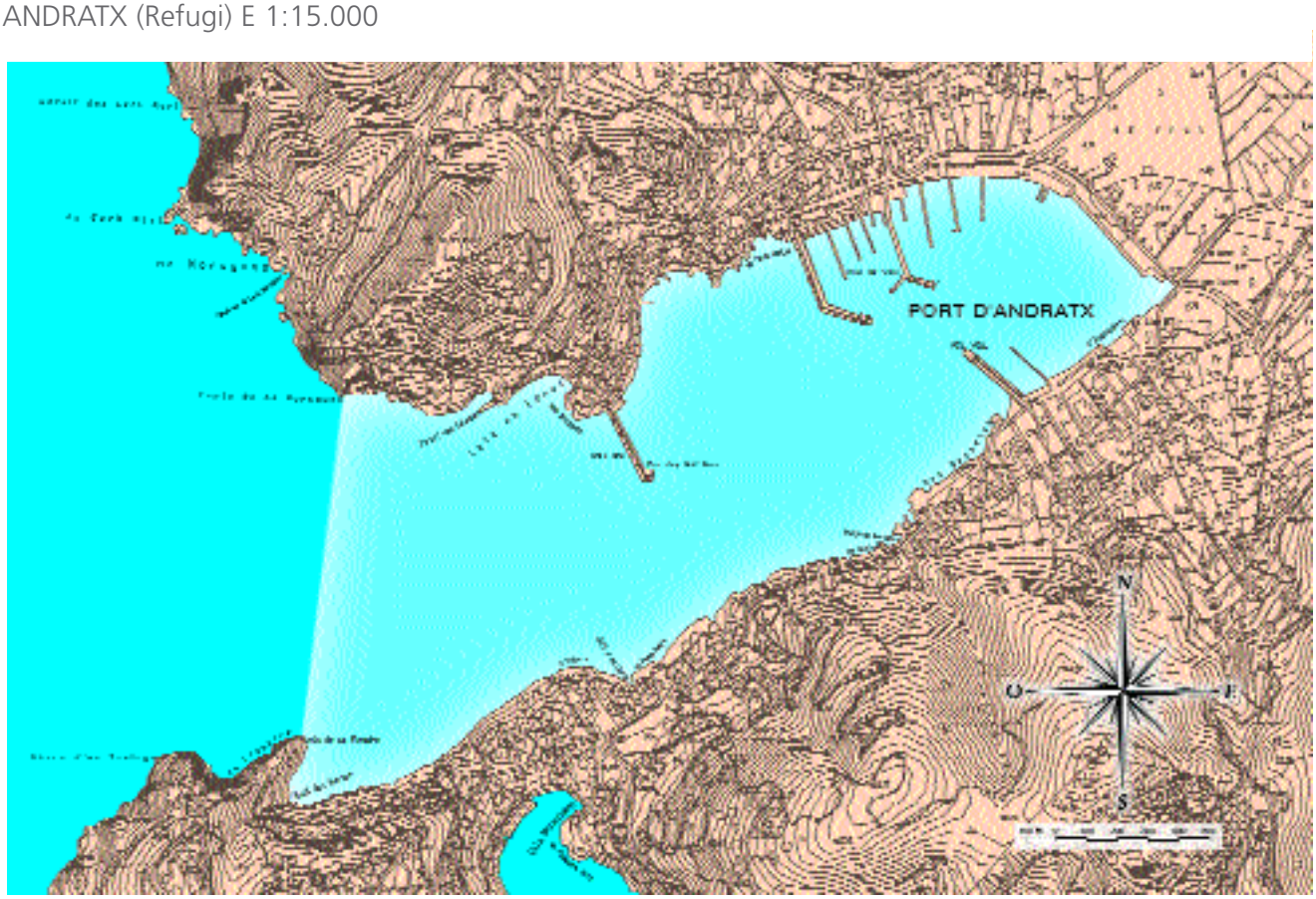
La línia de separació d'aigües ha estat fixada convencionalment per superficiar la zona de mirall d'aigua totalment o parcialment abrigada de manera natural o artificial; però sense haver de correspondre a zones I i II d'aigües administratives senyalades.

Escala	Ports
1/20.000	Palma / Maó / Fornells
1/15.000	Andratx / Sóller / Pollença / Portocolom / Portopetro / Cabrera / Eivissa / Sant Antoni
1/10.000	Alcúdia / Portocristo / Colònia de Sant Jordi / Ciutadella
1/5.000	Cala Rajada / La Savina

PALMA (Interès general i refugi) E 1:20.000

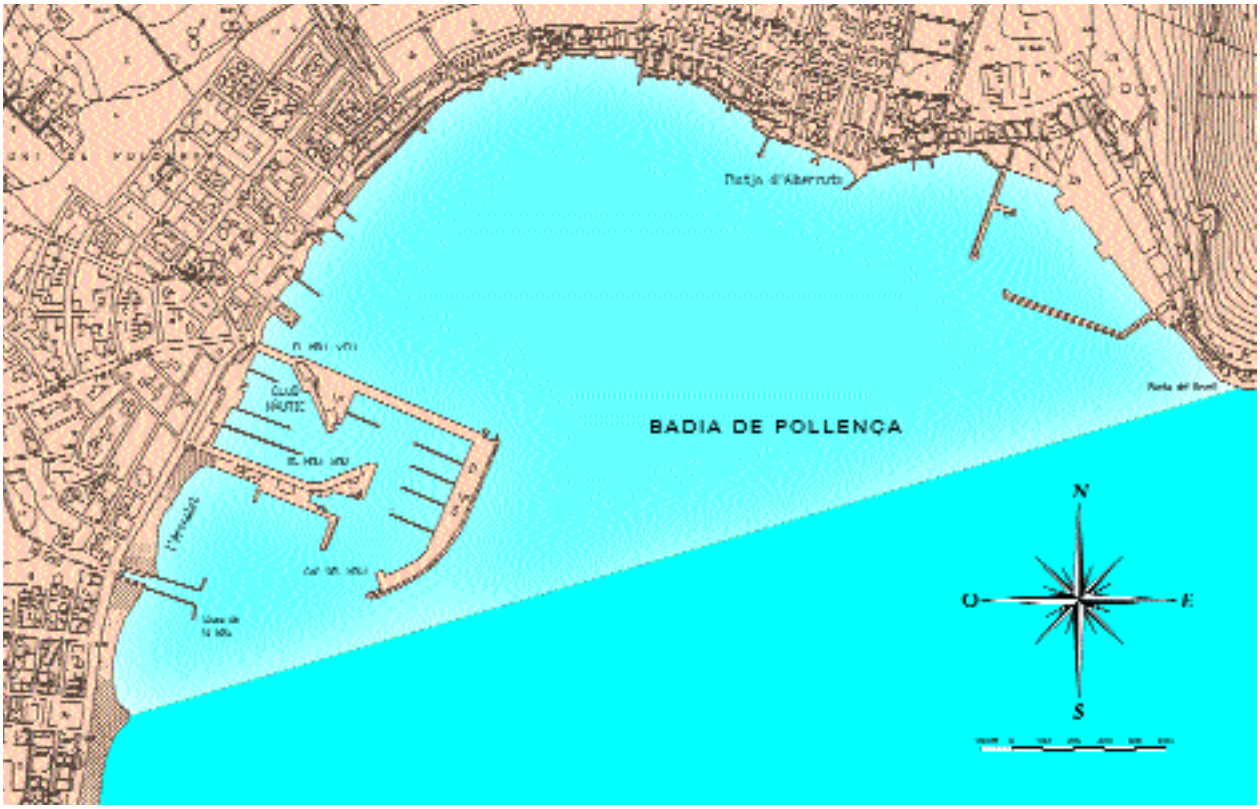


ANDRATX (Refugi) E 1:15.000

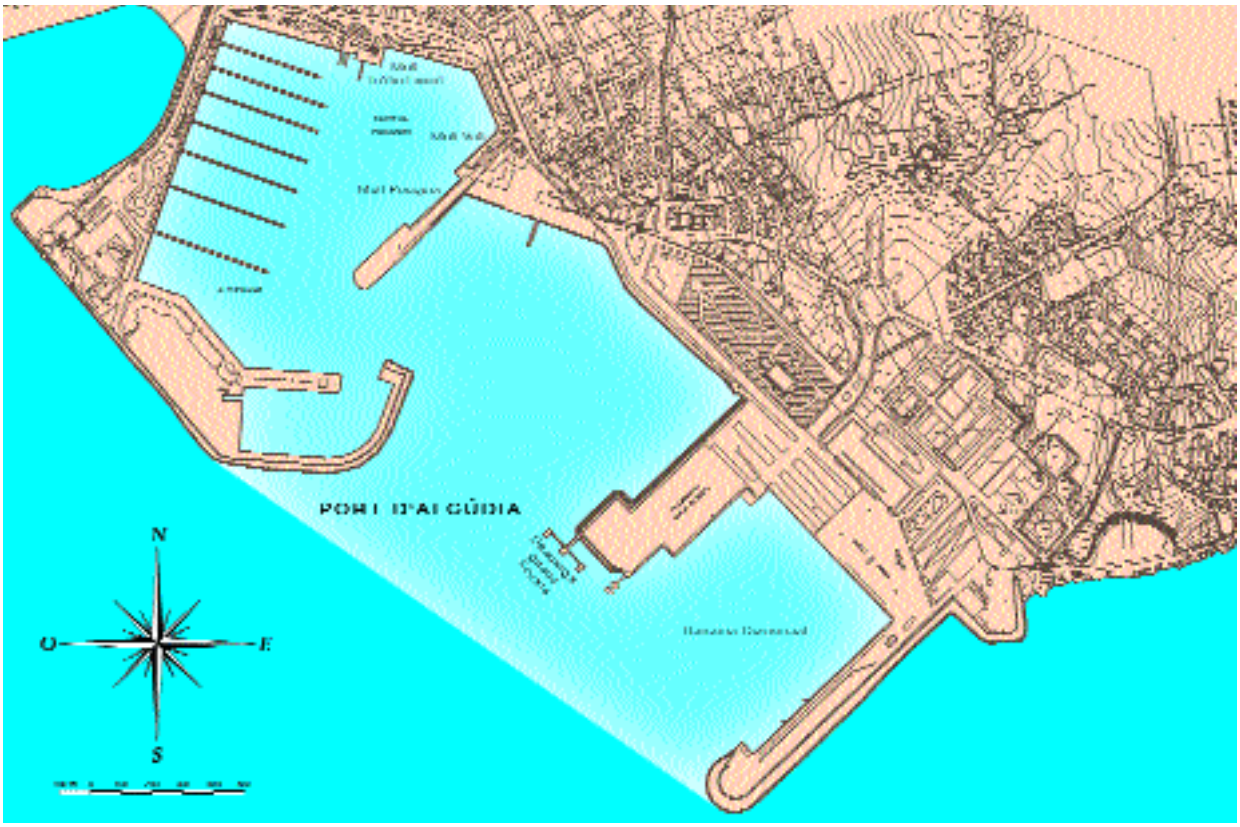


SÓLLER (Interès general) E 1:15.000

POLLENÇA (Refugi) E 1:15.000



ALCÚDIA (Interès general) E 1:10.000



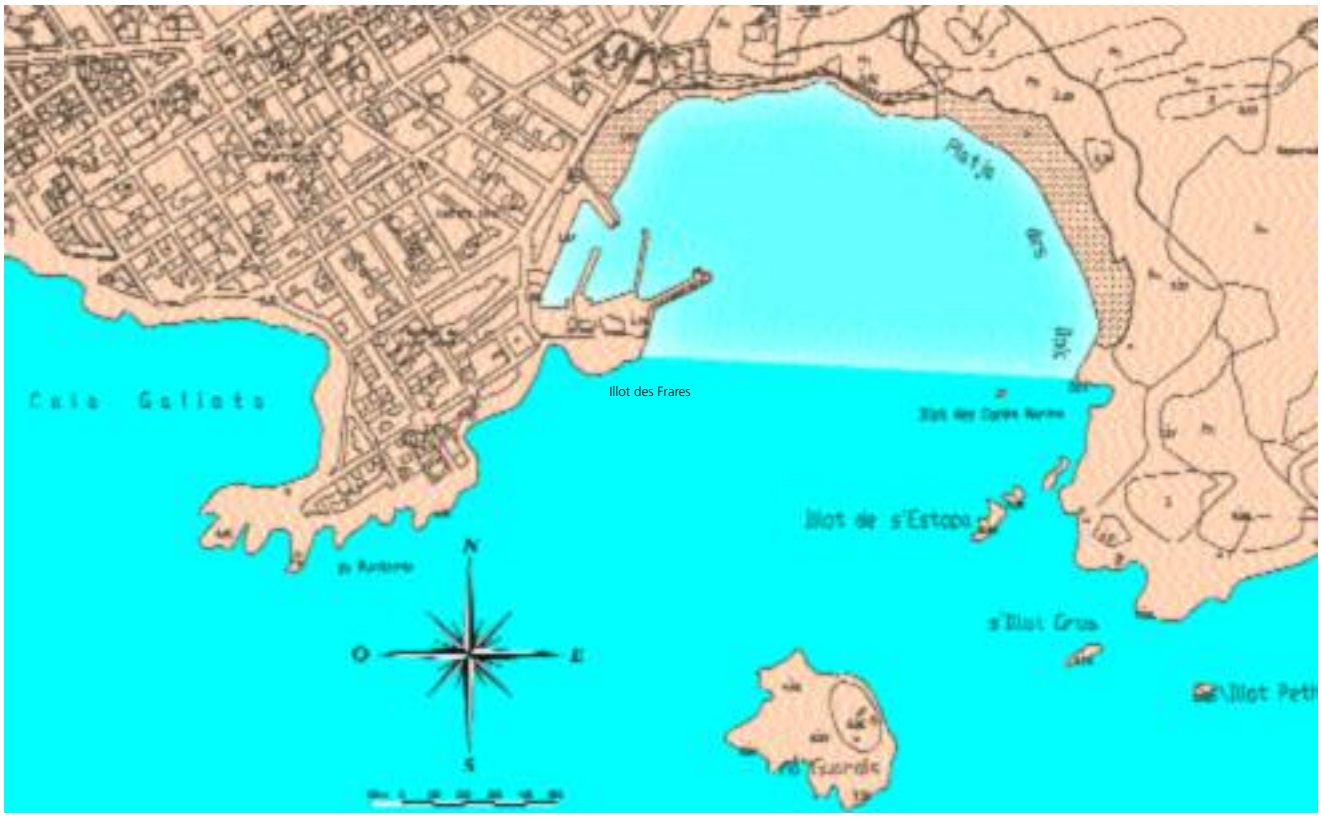
PORTOCRISTO (Refugi) E 1:10.000

PORTOPETRO (Refugi) E 1:15.000

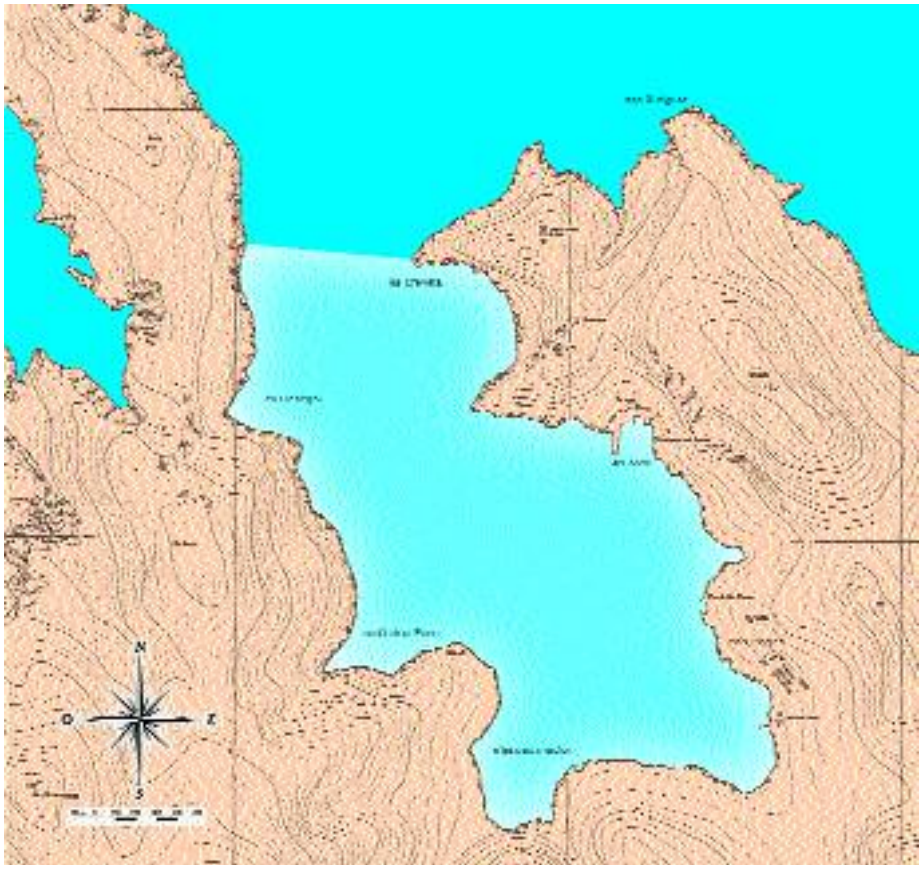
CALA RAJADA (Refugi) E 1:5.000

PORTOCOLOM (Refugi) E 1:15.000

COLÒNIA DE SANT JORDI (Refugi) E 1:10.000

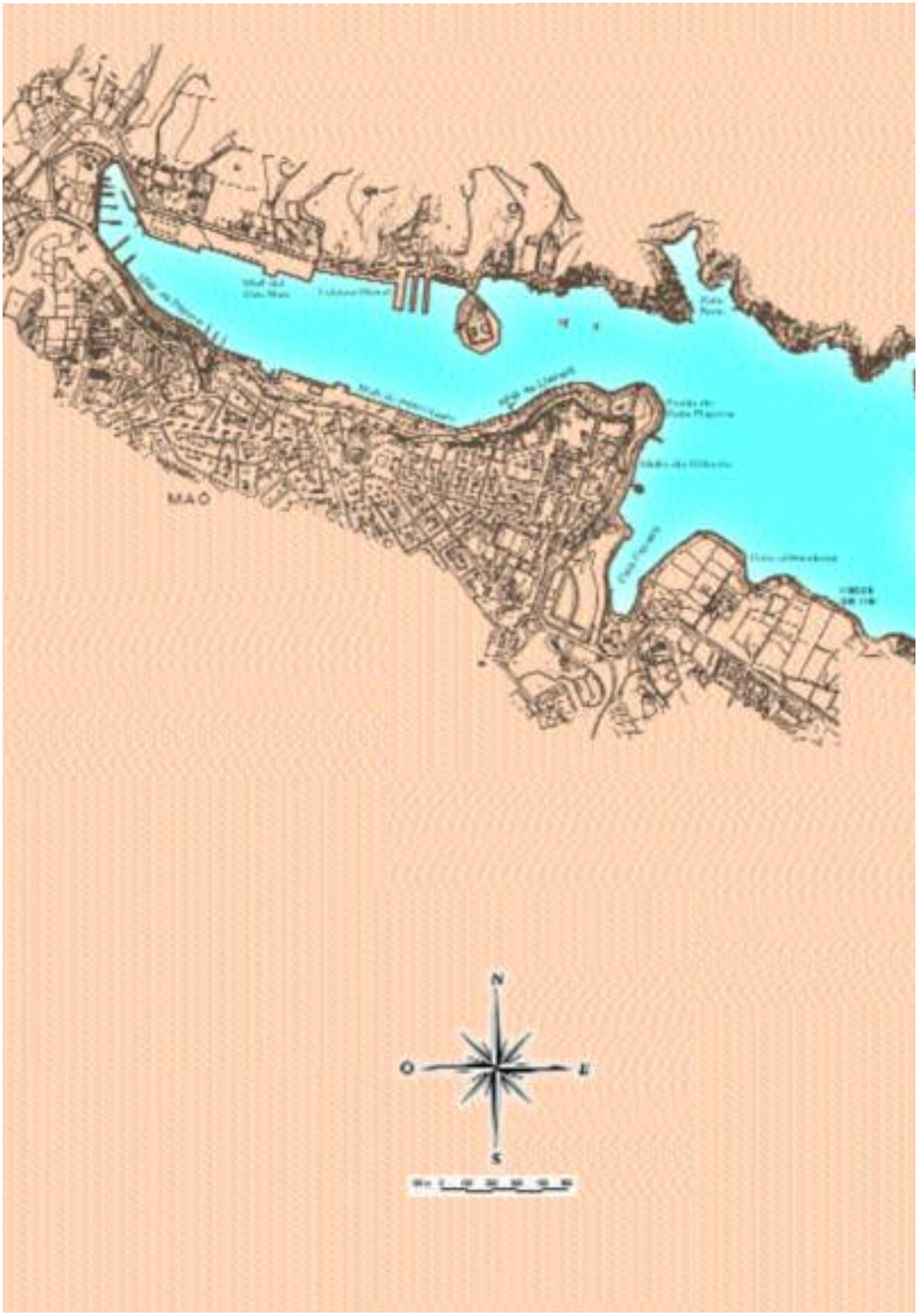


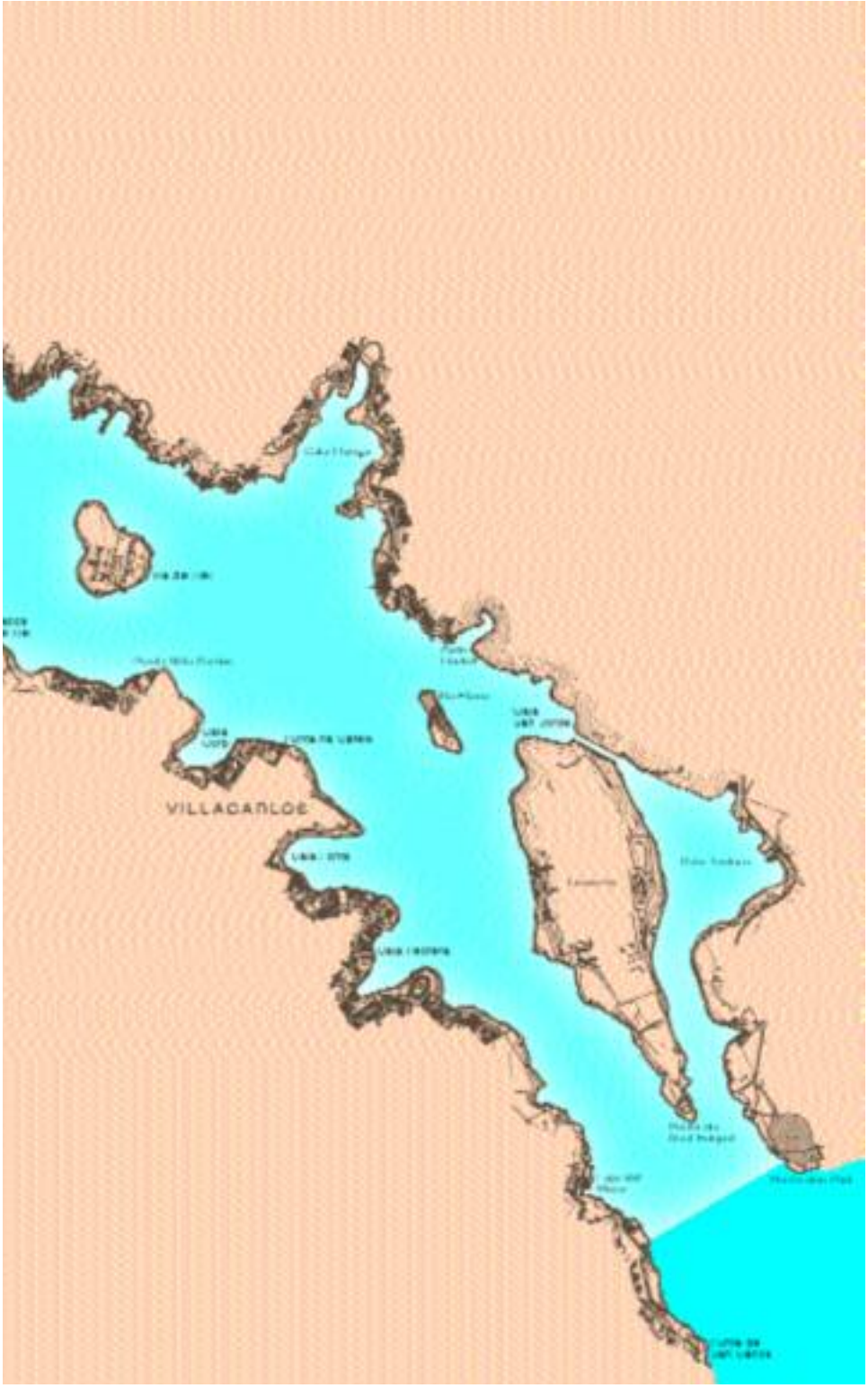
CABRERA (Refugi) E 1:15.000



FORNELLS (Refugi) E 1:20.000

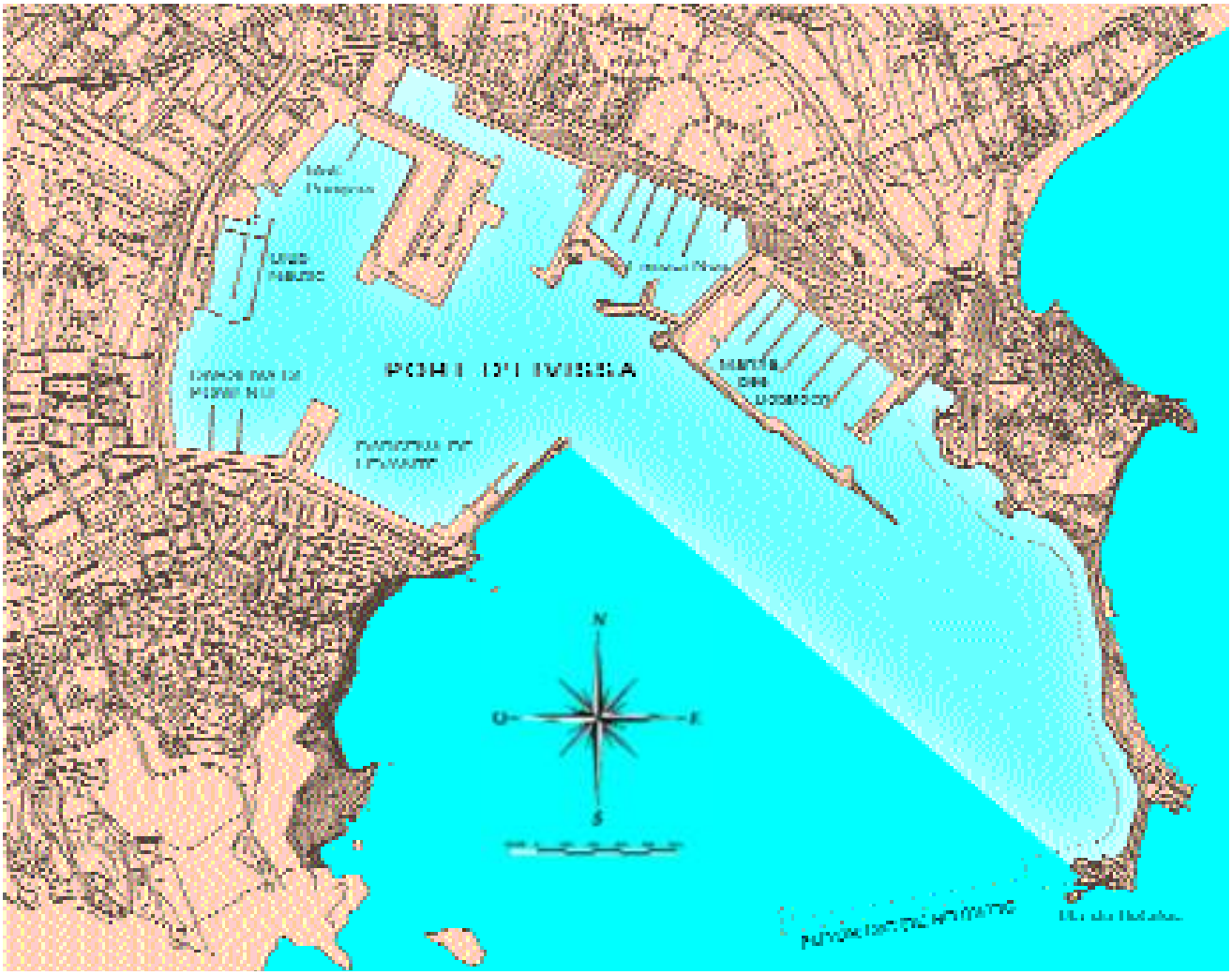
MAÓ (Interès general i refugi) E 1:20.000



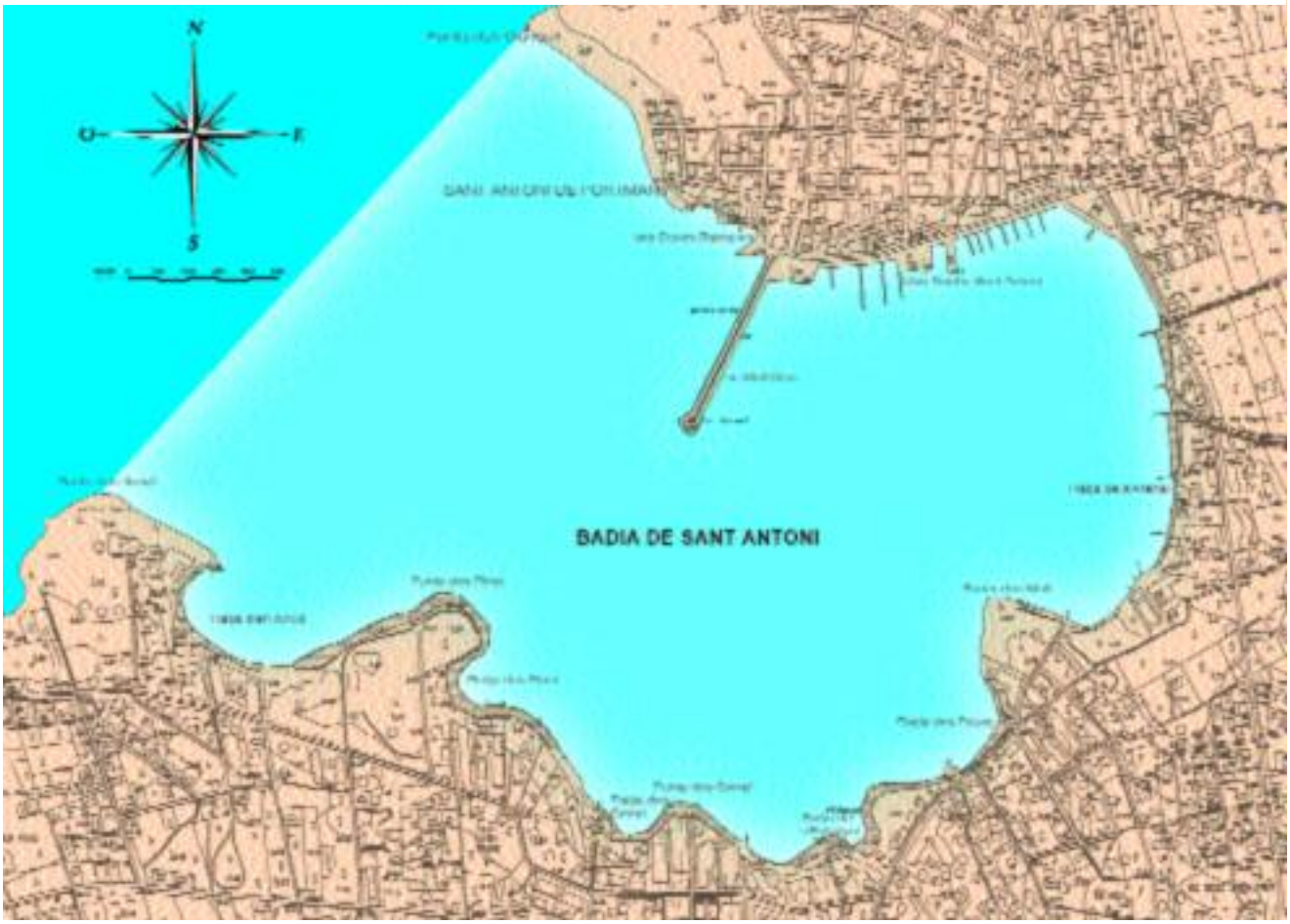

VILLACARLOS

CIUTADELLA (Refugi) E 1:10.000

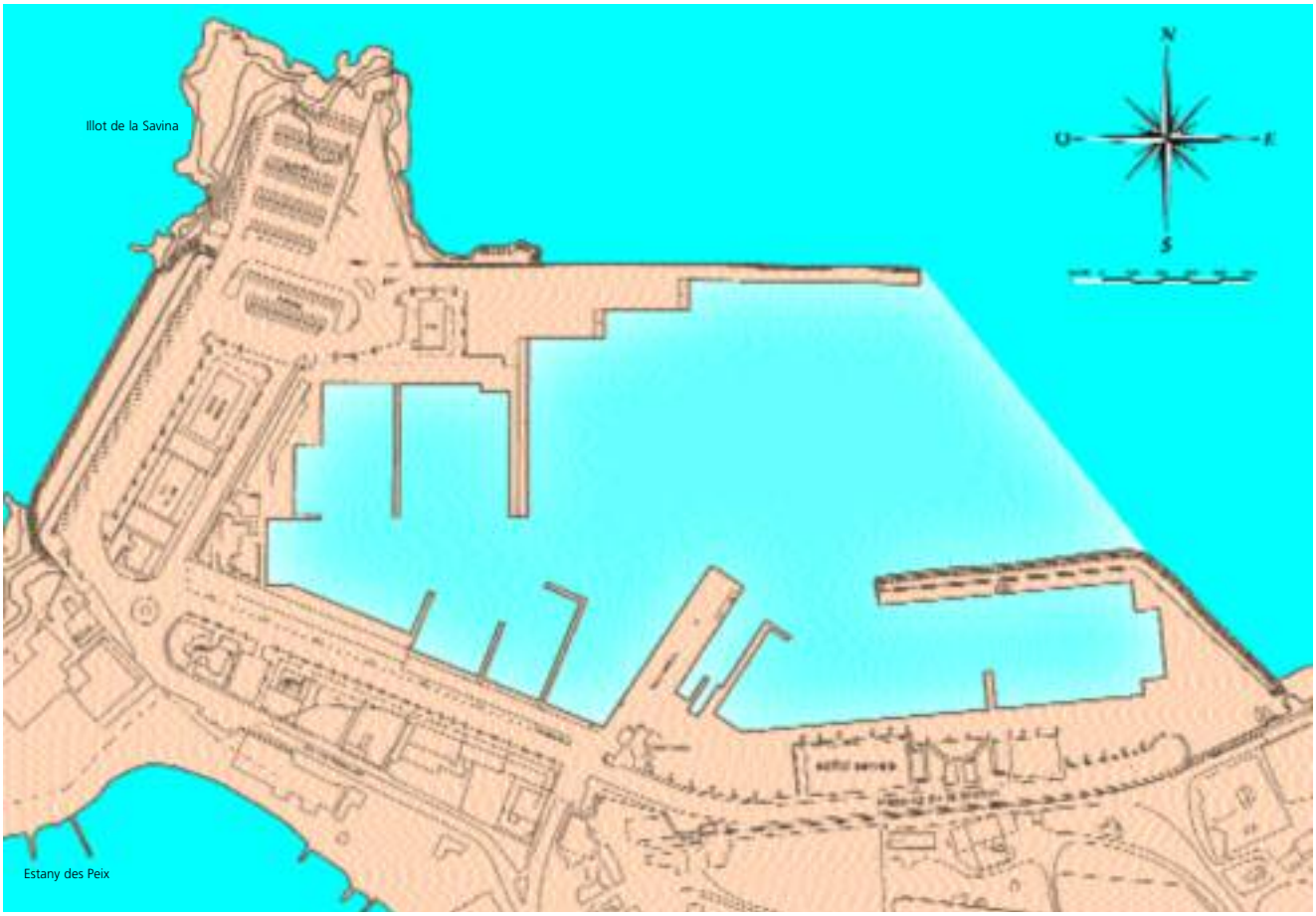
EIVISSA (Interès general i refugi) E 1:15.000



SANT ANTONI ABAT (Refugi) E 1:15.000



LA SAVINA (Refugi) E 1:5.000



APÈNDIX

BIBLIOGRAFIA

CRÈDITS DE PLÀNOLS I FIGURES

ÍNDEX ANALÍTIC I ONOMÀSTIC DEL TEXT

ÍNDEX DE LES IL·LUSTRACIONS

APÈNDIX

Format amb material d'arxiu dels Serveis o informació treta de les publicacions de la Bibliografia. Els espais en blanc que apareixen en algunes de les dades de les llistes són degudes a la pèrdua o l'extraviament de carpetes dels arxius o a la interrupció –per cessament del tràfic o per altres causes– de les sèries a les Memòries.

ÍNDEX

ANNEX núm. 1 Projectes redactats des de la institució a les Balears per l'Estat dels Serveis d'OP (1847) fins a la formació de la Junta d'Obres del Port de Palma (1872) o del Grup de Ports de Mallorca o Comissions Administratives de Ports de Maó i Eivissa (1929).

ANNEX núm. 2 Projectes –tret de Palma– redactats des de la formació del Grup de Ports de Mallorca o Comissions Administratives de Ports de Maó i Eivissa (1929) fins a l'any 2000.

ANNEX núm. 3 Projectes del Port de Palma redactats des de la institució de la Junta d'Obres del Port (1872) fins a l'any 2000.

ANNEX núm. 4 Taules i gràfics del moviment de vaixells entrats des de 1929/1958 fins al 2000.

ANNEX núm. 5 Taules i gràfics del moviment de mercaderies i passatgers des de 1929/1958 fins al 2000.

ANNEX núm. 6 Taules i gràfics de recaptació des de 1929 fins al 2000.

ANNEX núm. 7 Actuals vistes aèrias dels ports i instal·lacions portuàries reconegudes de l'Administració segons classificació aprovada per D. de 6 de setembre de 1961 i OM (RDG) de 7 de març de 1967.

ANNEX núm. 8 Enginyers en cap del Districte o Direcció d'Obres Públiques de Balears durant el període en què els ports depenien directament de l'esmentada Prefectura (Palma 1847-1872) (Resta 1851-1928).

ANNEX núm. 9 Presidents de la Junta del Port de Palma (Autoritat Portuària de Balears) des de la seva fundació el 1872.

ANNEX núm. 10 Directors del Port de Palma (1872-2000), de la Comissió Administrativa de Grups de Ports (1939-1992), de les Comisions Administratives de Maó i de Eivissa i dels Grups de Ports des de l'aplicació del RD de 22 de juliol de 1928 (1929-1988).

ANNEX núm. 11 Ports i dàrsenes esportives o d'esbarjo, que es troben a la costa independentment o als ports de les Administracions, i es gestionen per entitats o particulars en règim de concessió.

ANNEX núm. 12 Equivalència en valors de l'any 2000 d'una pesseta de cada any des del 1871 fins al 2000 (expressada en pessetes i euros 2000), d'aplicació als Annexos 1, 2, 3 i 6.

ANNEX núm. 1

Projectes redactats des de la institució a les Balears per l'Estat dels Serveis d'OP (1847) fins a la formació de la Junta d'Obres del Port de Palma (1872) o del Grup de Ports de Mallorca o Comissions Administratives de Ports de Maó i Eivissa (1929). Hi ha altres projectes extraviats.

Època de dependència directa de la Direcció d'Obres Públiques.

Com a norma general, tret de casos excepcionals, es consignen els projectes i no les liquidacions, les quals de vegades poden tenir variacions substancials en el pressupost. No tots els projectes de la relació foren executats. A falta del projecte a l'arxiu, se'n consigna el número, si és conegut.

Per fer una estimació del valor actualitzat hom pot aplicar l'equivalència de l'Annex núm. 12.

Projecte de	Port	Pressup. (PTA)	Autor	Any
(Reforma del proyecto de Simón Ferrer)	Palma	---	Antonio López	1847
(Reforma del proyecto de reforma de Simón Ferrer)	Palma	---	Antonio López	1851
Balizamiento	Palma	5.720*	Emilio Pou	1861
Proyecto del Puerto	Palma	17.205.619*	Miguel Herrero	1861
Proyecto del Puerto	Palma	---	Emilio Pou	1862
Proyecto del Puerto	Palma	23.458.089*	Emilio Pou	1864
Limpia del Puerto	Palma	470.163**	Emilio Pou	1869
Mejora del Puerto	Palma	1.659.116.309*	Emilio Pou	1870
Canal de comunicación entre el Puerto de Palma y la Bahía	Palma	42.824	Emilio Pou	1871
Muelle en el puerto	Andratx	296.392	Emilio Pou	1863
Muelle	Andratx	296.392	Emilio Pou	1874
Prolongación de muelle	Andratx	247.210	Eusebio Estada	1889/90
Dragado	Andratx	200.144	Pedro Garau	1901
Ampliación y mejora del varadero	Andratx	4.787	M. Massanet	1922
Puerto de Sóller (Anteproyecto)	Sóller	(nº 33)	Emilio Pou	1862
Limpia del puerto	Sóller	278.062	Emilio Pou	1878
Dragado	Sóller	(nº 32)	--	1905
Dragado	Sóller	214.044	Juan Frontera	1907
Dragado del puerto de Sóller	Sóller	188.340	Juan Frontera	1908
Dragado efectuado y proyecto del que falta por ejecutar en el puerto de Sóller	Sóller	261.980	Eusebio Pascual	1928
Liquidación de dragado efectuado y proyecto del que falta efectuar en el puerto de Sóller	Sóller	361.480	Eusebio Pascual	1928
Obras de mejora	Sóller	6.119.508	J.Mª Jauregui	1928
Mejora (anteproyecto)	Sóller	(nº 40)	J.Mª Jauregui	1929
De puerto (Anteproyecto)	Alcúdia	75.710	Emilio Pou	1863
Ampliación y mejora	Alcúdia	1.414.851	Antonio Sastre	1928
Construcción de un varadero cubierto	Cala Rajada	274	Pedro Garau	1910
Anteproyecto de puerto de refugio para embarcaciones pesqueras en la ensenada de Cala Ratjada de Capdepera	Cala Rajada	415.980	Bernardo Calvet	1922
Puerto de refugio para embarcaciones pesqueras en la ensenada de Cala Ratjada de Capdepera	Cala Rajada	501.234	Antonio Sastre	1928
Pequeño muelle y dragado	Portocristo	261.359	Antonio Sastre	1928
Limpia del puerto de Felanitx o sea Puerto Colom	Portocolom	183.834	Emilio Pou	1875
Ampliación al de limpia del puerto de Felanitx o sea Puerto Colom	Portocolom	180.469	Antonio Sastre	1886
Reparación y mejora del varadero de C'an Vela	Portocolom	8.674	Miguel Sancho	1922
Dragado	Portocolom	675.260	Eusebio Pascual	1924
Dragado de Porto Colom	Portocolom	1.298.577	Eusebio Pascual	1928
Dragado	Portocolom	1.109.895	Eusebio Pascual	1929
Reparación del dique muelle	Portopetro	35.440	Miguel Sancho	1914
Ampliación del dique muelle	Portopetro	24.987	Miguel Sancho	1920
Reforma de los andenes del puerto	Maó	638.762*	Miguel Herrero	1861
Reparación de andenes del puerto	Maó	---	Francisco Prieto	1866
Reparación de las boyas del puerto	Maó	949.200**	Francisco Prieto	1868
Balizamiento del puerto	Maó	---	Francisco Prieto	1869
Dos boyas balizas de madera ara el puerto	Maó	2.149	Francisco Prieto	1870
Renovación de cadenas y muertos para las boyas de amarre	Maó	9.108	Hon. Manera	1875
Limpieza del puerto	Maó	557.730	Hon. Manera	1879

Muelle de embarque de pasajeros para tráfico de bahía (modificado)	Andratx	9.000.000	Juan Serra	2000
Projecte de	**Port**	**Pressup. (PTA)**	**Autor**	**Any**
Muertos de amarre	Maó	123.767	Hon. Manera	1885
Muertos de amarre	Maó	20 088	Eusebio Estada	1891
Derribo del edificio llamado la Consigna situado en el anden de Poniente	Maó	(nº 6)	M. Massanet	1901
Antealumbrado exterior e interior (enfilación y balizamiento)	Maó	(sin)	M. Massanet	1905
Alumbrado interior (balizamiento)	Maó	(sin)	M. Massanet	1912
Una casita de fábrica para la luz de Cala Fonts	Maó	324	M. Massanet	1914
Alumbrado interior	Maó	24.943	Mauro Serret	1915
Amarraderos para grandes buques, ordenado estudiar por la Dirección General de Obras Publicas	Maó	24.738	M. Massanet	1916
Reconstrucción de 60 metros lineales de murete en el anden de Cala Figuera	Maó	14.436	M. Massanet	1920
Anteproyecto de la vía de enlace de la Ciudad de Mahón con su puerto	Maó	1.002.064	B. Calvet	1921
Segundo reformado de dragado	Maó	1.243.491	Eusebio Pascual	1924
Reparación de los andenes	Maó	15.753	Valeriano Ruiz	1924
Habilitación para amarraderos de grandes buques. Expediente administrativo	Maó	883.939	Juan Seguí	1927
Puente en la Colársega	Maó	34.934	Juan Seguí	1929
Puente de hierro fundido para enlazar los muelles del Norte con los del Sur	Ciutadella	100.431	Francisco Prieto	1870
Mejora del puerto	Fornells	(nº 1)	Juan Seguí	1929
Dique cerramiento del Freo Isla Plana	Eivissa	---	Emilio Pou	1862
Anteproyecto del puerto	Eivissa	2.785.731*	Emilio Pou	1863
Limpieza del puerto	Eivissa	97.168	Emilio Pou	1870
Ampliación de las obras de limpia	Eivissa	48.584	Hon. Manera	1874
Presupuesto adicional al de limpia	Eivissa	6.850	Antonio Sastre	1876
Ampliación de las obras de limpia	Eivissa	46.367	Antonio Sastre	1878
Dique de abrigo	Eivissa	482.236	Emilio Pou	1880
Dragado	Eivissa	1.007.765	Antonio Sastre	1880
Cerramiento del Freu de la Isla Llana	Eivissa	11.097	Emilio Pou	1880
Dique de abrigo concertado	Eivissa	979.787	Emilio Pou	1880
General de mejora	Eivissa	11.792.270	Emilio Pou	1880
Dragado	Eivissa	595.527	Emilio Pou	1880
Espigón	Eivissa	203.515	Antonio Sastre	1880
Muelle Interior	Eivissa	340.274	Emilio Pou	1880
Contramuelle	Eivissa	240.853	Emilio Pou	1880
Cerramiento del Freu de Botafoch	Eivissa	106.812	Emilio Pou	1880
Muelle de la Consigna	Eivissa	439.849	Emilio Pou	1880
Balizamiento del dique de abrigo	Eivissa	9.550	Antonio Sastre	1886
Reformado del dique de abrigo y de los diques de cerramiento de los freos de la Isla Llana y Botafoch	Eivissa	686.224	B. Calvet	1892
Dragado. Liquidación	Eivissa	595.527	B. Calvet	1893
Derribo de las casas expropiadas para la construcción de los andenes	Eivissa	(sin)	B. Calvet	1893
Reformado de los diques de abrigo y cerramiento de los freos de la Isla Llana y Botafoch	Eivissa	168.823	B. Calvet	1894
Muelle de la Consigna, Contramuelle y Muelle Interior	Eivissa	2.216.651	B. Calvet	1895
Reformado del muelle de la Consigna, Contramuelle y Muelle Interior. Ad.	Eivissa	819.315	Pedro Garau	1897
Liquidación dique de abrigo y cerramiento de los freos de la Isla Llana y Botafoch	Eivissa	617.368	Pedro Garau	1902
Muelle de la Consigna, Contramuelle, Muelle Interior y obras de terminación del dique de abrigo	Eivissa	1.041.641	Pedro Garau	1904
Muelle de la Consigna, contramuelle, muelle interior y obras de terminación del dique de abrigo (Reformado)	Eivissa	1.168.901	Pedro Garau	1906
Edificio para almacén y vivienda del torrero	Eivissa	42.049	M. Massanet	1910
Astillero y varadero	Eivissa	(nº 59)	Juan Frontera	1913
Reparación del dique de cerramiento del freo de Botafoch	Eivissa	8.970	Juan Frontera	1914
Dragado	Eivissa	330.929	Juan Frontera	1914
Alumbrado (borrador)	Eivissa	3.776	Juan Frontera	1914
Muelle de la Consigna. Contramuelle,-Muelle Interior y obras de terminación del dique de abrigo	Eivissa	1.127.203	Juan Frontera	1917
Dragado. Reformado	Eivissa	314.988	Juan Frontera	1917
Boya de amarre	Eivissa	960	Juan Frontera	1918
Reparación del dique de cerramiento del freo de Botafoch	Eivissa	19.724	Miguel Sancho	1921
Astillero y varadero. Liquidación	Eivissa	67.936	Miguel Sancho	1922
Anteproyecto en el fondeadero	La Savina	370.000	B. Calvet	1911
Puerto en el fondeadero	La Savina	1.456.985	Álvaro Piernas	1928
Puerto en el fondeadero	La Savina	2.033.596	Álvaro Piernas	1929
Reparación de tres casetas para carabineros en el puerto de Sóller, La Puebla y Alcudia	Varios	---	Eusebio Estada	1891
Balizamiento de los islotes Espardell, Cala Sabina, Vedrá y Bleda Plana	Varios	7.953	Mauro Serret	1924

* reals de velló (1 r.v. = 0,25 pts. 1869)

** escuts (1 escut = 2,5 pts. 1869)

ANNEX núm. 2

Projectes –tret de Palma– redactats des de la formació del Grup de Ports de Mallorca o Comissions Administratives de Ports de Maó i Eivissa (1929) (Grups de ports de la CAPE a partir de 1939) fins a l'any 2000. Inclou les instal·lacions portuàries annexes.

Època de la Junta Central de Portos i de la CAGP (CAOSPE; CAPE), CAIB i APB 1929-2000

Com a norma general, tret de casos excepcionals, es consignen els projectes i no les liquidacions, les quals de vegades poden tenir variacions substancials en el pressupost. No tots els projectes de la relació foren executats. A falta del projecte a l'arxiu, se'n consigna el número. Les instal·lacions portuàries a la costa es graven al port que les correspon, segons la Resolució de la Direcció General de 6 de març de 1967. Per fer una estimació del valor actualitzat hom pot aplicar l'equivalència de l'Annex núm. 12.

Projecte de	Port	Pressup. (PTA)	Autor	Any
Dragado	Andratx	697.011	Pedro de Benito	1935
Modificado de dragado	Andratx	896.157	Gabriel Roca	1940
Modificado de dragado	Andratx	1.052.985	Gabriel Roca	1940
Modificado de dragado	Andratx	1.344.296	Gabriel Roca	1941
Puerto para embarcaciones pesqueras en Estallencs	Andratx	594.911	Gabriel Roca	1942
Reformado del modificado de dragado	Andratx	3.146.508	Gabriel Roca	1943
Edificado para lonja contratación del pescado	Andratx	62.992	Gabriel Roca	1943
Reformado del modificado del dragado	Andratx	1.611.605	Gabriel Roca	1944
Tercer reformado del modificado de dragado	Andratx	2.500.212	Gabriel Roca	1945
Segundo reformado del modificado de dragado	Andratx	2.360.200	Gabriel Roca	1945
Almacenes, reparación del firme de la zona de servicio y ampliación varadero	Andratx	364.909	Gabriel Roca	1946
Reposición de escollera del dique de abrigo exterior	Andratx	10.864	Gabriel Roca	1947
Varadero en "Es Port" de Estallencs	Andratx	59.367	Gabriel Roca	1947
Reposición de dos boyas de estribor	Andratx	8.446	Gabriel Roca	1948
Reposición de tres boyas de babor	Andratx	12.669	Gabriel Roca	1948
Reparación y mejora del varadero de Sa Pedra de S'Ase (Banyalbufar)	Andratx	88.967	Gabriel Roca	1948
Reparación del varadero de Sa Pedra de S'Ase (Banyalbufar)	Andratx	14.960	Gabriel Roca	1951
Embarcadero y varadero en San Telmo	Andratx	122.499	Gabriel Roca	1952
Nuevos muros de atraque	Andratx	3.042.978	Gabriel Roca	1956
Reparación del varadero de San Telmo	Andratx	16.637	Rafael Soler	1958
Modificación de una instalación frigorífica en la lonja de pescado	Andratx	20.679	Rafael Soler	1958
Reparación del embarcadero y varadero de San Telmo	Andratx	29.053	Rafael Soler	1959
Reparación del varadero de San Temo	Andratx	18.829	Rafael Soler	1960
Afirmado de los muelles	Andratx	471.626	Ant. Dicenta	1960
Reformado de la zona de servicio	Andratx	(sin)	Rafael Soler	1962
Estabilización de taludes en Cala Estallencs	Andratx	(nº 230)	Ant. Dicenta	1963
Zona de servicio	Andratx	(sin)	Rafael Soler	1966
Reparación de las instalaciones portuarias de San Telmo	Andratx	85.512	Rafael Soler	1967
Reparación y mejora del embarcadero de San Telmo	Andratx	1.498.021	Antonio Garau	1967
Reparación y mejora del varadero de Cala Estellencs	Andratx	497.815	Antonio Garau	1967
Pantalán de embarcaciones menores	Andratx	871.028	Rafael Soler	1968
Modificado del de pantalán para embarcaciones menores	Andratx	1.410.298	Rafael Soler	1970
Arreglo de pavimentos	Andratx	498.351	Rafael Soler	1971
Pavimentación y urbanización de la zona sur	Andratx	4.991.600	Fdo. Moscardó	1978
Alumbrado y mejora de pavimentos de la ribera norte	Andratx	4.999.938	Fdo. Moscardó	1978
Ordenación y acondicionamiento de la ribera nordeste	Andratx	4.996.154	Fdo. Moscardó	1978
Ampliación de las instalaciones portuarias de Cala Lladó (isla Dragonera)	Andratx	8.865.197	Fdo. Moscardó	1981
Refuerzo de escollera en la ribera nordeste	Andratx	1.499.998	Fdo. Moscardó	1982
Reposición escollera y reparaciones varias en los diques de abrigo	Andratx	2.495.943	Juan Serra	1986
Acondicionamiento de edificio y urbanización explanda de la lonja	Andratx	17.956.278	Juan Serra	1986
Varadero en Cala Estellenchs	Andratx	7.621.185	Juan Serra	1986
Obras de emergencia: reparación de la instalación portuaria de San Telmo	Andratx	1.750.000	Juan Serra	1988
Modificado del de "Varadero en Cala Estellenchs"	Andratx	12.991.938	Juan Serra	1988
Pliego de Bases para la adquisición y montaje de un pantalán flotante	Andratx	8.102.000	Juan Serra	1989
Mejora de aceras y aparcamientos tramo vial Ing. Gabriel Roca	Andratx	5.366.863	Juan Serra	1990
Muelle de ribera sur y ordenación de explanada	Andratx	17.594.359	Juan Serra	1990
Alumbrado público paseo Almirante Riera	Andratx	7.297.079	Juan Serra	1992
Alumbrado público y reordenación de la zona sur	Andratx	49.999.526	Juan Serra	1992
Modificado 1º del de alumbrado público y reordenación zona sur	Andratx	6.670.163	Juan Serra	1993
Reparación varadero y dotación de servicios en la instalación portuaria de Banyalbufar	Andratx	6.784.468	Juan Serra	1993
Rampa-varadero en la ribera este	Andratx	3.349.537	Juan Serra	1993
Reparación y mejora del varadero y muelle de Sant Elm	Andratx	9.997.339	Juan Serra	1993
Obra de emergencia: reposición de sondas y limpieza de fondos en el Saluet	Andratx	2.379.465	Juan Serra	1994
Acondicionamiento camino de acceso a la instalación de Banyalbufar	Andratx	5.159.265	Juan Serra	1994
Alumbrado público del tramo entre "Salvet y el Club de Vela"	Andratx	7.108.554	Juan Serra	1994
Refuerzo del espigón y reparación del nuevo espaldón de Banyalbufar	Andratx	3.701.488	Juan Serra	1994
Suministro y colocación de barandilla metálica	Andratx	4.750.148	Juan Serra	1995
Construcción de lonja de pescado	Andratx	166.636.802	Juan Serra	1995
Construcción de pantalán fijo	Andratx	40.027.107	Juan Serra	1997
Modificado nº 1 del proyecto de pantalán fijo	Andratx	58.604.343	Juan Serra	1999
Muelle de embarque de pasajeros para tráfico de bahía	Andratx	7.367.496	Juan Serra	2000

Projecte de	Port	Pressup. (PTA)	Autor	Any
Balizamiento de los espigones viejo y nuevo	Sóller	2.675	Juan Frontera	1932
Dragado y desmonte de rocas submarinas	Sóller	1.142.586	Juan Frontera	1932
Reformado de las obras de mejora	Sóller	4.424.268	Ant. Dicenta	1933
Reformado de las obras de mejora	Sóller	3.644.051	Pedro de Benito	1934
Nuevo puerto comercial y pesquero	Sóller	3.609.638	Gabriel Roca	1946
Embarcadero en el puerto de Valldemossa	Sóller	110.127	Gabriel Roca	1947
Reformado del modificado del nuevo puerto comercial y pesquero	Sóller	3.739.896	Gabriel Roca	1950
Reformado del modificado del nuevo puerto comercial y pesquero	Sóller	4.345.976	Gabriel Roca	1951
Reparación de rampa varadero y espaldón y reparación del embarcadero en el Puerto de Valldemossa	Sóller	14.977	Gabriel Roca	1951
Espigón en el nuevo puerto comercial y pesquero	Sóller	157.856	Gabriel Roca	1953
Embarcadero y varadero en La Calalera	Sóller	46.951	Gabriel Roca	1953
Reparación del espigón	Sóller	39.343	Rafael Soler	1960
Urbanización de la playa (anteproyecto)	Sóller	(sin)	Rafael Soler	1961
Almacenes para útiles de pesca	Sóller	187.421	Rafael Soler	1963
Porche en la lonja	Sóller	99.882	Rafael Soler	1964
Zona de servicio	Sóller	(sin)	Rafael Soler	1964
Luces de enfilación	Sóller	249.441	Rafael Soler	1964
Ampliación y reforma del edificio para servicios portuarios	Sóller	499.221	Rafael Soler	1965
Urbanización de la zona de servicio	Sóller	997.505	Rafael Soler	1966
Pantalanes para embarcaciones menores	Sóller	499.316	Rafael Soler	1967
Mejora del embarcadero de La Calalera	Sóller	1.480.646	Antonio Garau	1967
Escollerado de defensa	Sóller	499.617	Rafael Soler	1974
Defensa de las instalaciones portuarias de Valldemossa	Sóller	1.497.824	Rafael Soler	1974
Refuerzo del muelle sur	Sóller	4.997.794	Fdo. Moscardó	1980
Refuerzo de la escollera de las instalaciones portuarias de Valldemossa	Sóller	9.536.846	Fdo. Moscardó	1981
Reparación y reforma	Sóller	99.561.914	Fdo. Moscardó	1982
Nuevo alumbrado e instalaciones de suministro de agua y ener. eléctrica	Sóller	10.657.294	Juan Serra	1985
Reparación pavimiento de la instalación portuaria de Valldemossa	Sóller	2.200.000	Juan Serra	1987
Pliego de bases adquisición y montaje de un pantalán flotante	Sóller	7.584.000	Juan Serra	1989
Reparación pavimentos y drenaje de explanada en el puerto de Valldemossa	Sóller	4.093.687	Juan Serra	1993
Reparación pantalán fijo	Sóller	7.224.474	Juan Serra	1995
Reposición de pantalán flotante de 60m.	Sóller	1.260.138	Juan Serra	1996
Reparación del muelle espigón	Sóller	17.622.853	Juan Serra	1996
Adecuación de instalaciones y servicios en la estación naval de Sóller. Primer paso	Sóller	41.848.971	Juan Serra	1999
Dotación de dos pantalanes flotantes de 48m. y servicios en la dársena de la base naval	Sóller	24.635.426	Juan Serra	1999
Ejecución de las obras de adecuación de edificios en la estación naval	Sóller	182.447.186	Juan Serra	2000
Construcción muelle del este en la estación naval	Sóller	68.990.874	Carlos Garau	2000
Mejora del puerto	Pollença	196.156	Juan Frontera	1930
Mejora del puerto	Pollença	1.352.258	Gabriel Roca	1946
Reposición de escollera en el dique de abrigo	Pollença	11.162	Gabriel Roca	1947
Instalación de una luz verde	Pollença	1.905	Gabriel Roca	1947
Reformado de la zona de servicio	Pollença	224.270	Gabriel Roca	1949
Muro de defensa de la zona de levante "id" de poniente y de espaldón de la 2ª alineación del dique (tres)	Pollença	44.918	Gabriel Roca	1950
Alumbrado en la zona de servicio	Pollença	130.370	Gabriel Roca	1951
Muelle para tráfico comercial	Pollença	311.198	Gabriel Roca	1951
Red de distribución de agua varadero	Pollença	60.844	Gabriel Roca	1954
Varadero	Pollença	362.366	Gabriel Roca	1954
Dragado en la zona de maniobra de las embarcaciones	Pollença	929.890	Gabriel Roca	1956
Varadero y dragado	Pollença	--	Gabriel Roca	1957
Reparación y terminación del firme	Pollença	28.088	Rafael Soler	1958
Reparación de una alcantarilla	Pollença	36.749	Rafael Soler	1958
Embarcadero en Formentor	Pollença	71.090	Rafael Soler	1959
Mejora del varadero	Pollença	237.638	Ant. Dicenta	1960
Almacenes para útiles de pesca	Pollença	249.885	Rafael Soler	1963
Edificio para servicios	Pollença	349.898	Rafael Soler	1963
Mejora de alumbrado	Pollença	249.825	Rafael Soler	1963
Porche en la lonja	Pollença	125.569	Rafael Soler	1963
Pantalán, embarcadero y servicios anejos para tráfico de embarcaciones menores	Pollença	1.276.726	Rafael Soler	1964
Modificado del de pantalán, embarcadero y servicios anejos tráfico embarcaciones menores	Pollença	1.276.726	Rafael Soler	1964
Reposición de 34 postes de la línea eléctrica del faro de Formentor	Pollença	92.276	Rafael Soler	1965
Liq. obras. acondicionamiento y mejora de la línea de transporte de energía eléctrica e instalaciones en baja tensión del Faro Formentor	Pollença	219.000	Rafael Soler	1965
Zona de servicio	Pollença	(sin)	Rafael Soler	1966
Mejora y ensanche acceso al muelle comercial	Pollença	999.491	Rafael Soler	1966
Sustitución de postes y luminarias	Pollença	641.064	Rafael Soler	1967
Pantalán para embarcaciones menores	Pollença	1.499.824	Rafael Soler	1967
Prolongación del pantalán de embarcaciones menores (nueva solución)	Pollença	1.497.562	Rafael Soler	1968
Prolongación del pantalán de embarcaciones menores	Pollença	1.498.760	Rafael Soler	1968
Obras (anteproyecto)	Pollença	14.791.112	Rafael Soler	1969
Modificado del de prolongación del pantalán de embarcaciones menores	Pollença	1.499.399	Rafael Soler	1970
Restablecimiento de calados	Pollença	1.499.715	Rafael Soler	1971
Montaje del muelle de claraboya	Pollença	264.545	Rafael Soler	1972
Muelle en el arranque del dique	Pollença	4.991.561	Fdo. Moscardó	1980
Urbanización de explanada y saneamiento	Pollença	12.995.427	Fdo. Moscardó	1983

Projecte de	Port	Pressup. (PTA)	Autor	Any
Muelle interior de ribera	Pollença	9.460.646	Juan Serra	1986
Sustitución del pantalán sur	Pollença	19.288.496	Juan Serra	1987
Modificaciones técnicas del de sustitución del pantalán sur	Pollença	19.286.484	Juan Serra	1988
Reparación tramo melle de tráfico pasajeros en estación marítima	Pollença	1.457.138	Juan Serra	1989
Modificación acera zona Anglada Camarasa y parada bus	Pollença	1.480.170	Juan Serra	1989
Dragado canal acceso a la dársena	Pollença	10.448.321	Juan Serra	1989
Almacenillos	Pollença	16.467.310	Juan Serra	1989
Sustitución de pantalán y mejora del muelle adosado	Pollença	25.350.007	Juan Serra	1989
Mejora del pavimento vial del muelle nuevo	Pollença	4.589.589	Juan Serra	1990
Nuevo pantalán y mejora del varadero	Pollença	49.418.552	Juan Serra	1993
Construcción de muertos para amarre de embarcaciones	Pollença	5.135.779	Juan Serra	1994
Barandilla para delimitación zona varadero	Pollença	2.255.379	Juan Serra	1995
Instalación y mejora de servicios	Pollença	4.990.912	Juan Serra	1995
Modificado primero del de "nuevo pantalán y mejora del varadero"	Pollença	8.024.460	Juan Serra	1995
Construcción de dos pantalanes fijos	Pollença	21.861.015	Juan Serra	1995
Dragado y pantalán de 70m	Pollença	36.434.714	Juan Serra	1995
Nueva urbanización, aparcamientos y viales	Pollença	39.381.826	Carlos Garau	1999
Ampliación y mejora	Alcúdia	1.718.171	Juan Frontera	1932
Modificado de ampliación y mejora	Alcúdia	1.541.948	Ant. Dicenta	1933
Varadero	Alcúdia	82.863	Gabriel Roca	1940
Terminación de las obras de ampliación y mejora	Alcúdia	3.899.295	Gabriel Roca	1941
Terminación de las obras de ampliación y mejora	Alcúdia	13.488.310	Gabriel Roca	1946
Limpieza de algas acumuladas por los últimos temporales	Alcúdia	12.876	Gabriel Roca	1948
Reparación del firme de parte de la zona de servicio	Alcúdia	69.678	Gabriel Roca	1948
Reformado de terminación de las obras de ampliación y mejora	Alcúdia	13.400.000	Gabriel Roca	1949
Reformado de terminación de las obras de ampliación y mejora (revisión de precios)	Alcúdia	2.498.497	Gabriel Roca	1950
Varadero en la Colonia de San Pedro	Alcúdia	134.878	Gabriel Roca	1951
Modificación al reformado de terminación de las obras de ampliación y mejora	Alcúdia	14.347.609	Gabriel Roca	1953
Tinglado, foso y caseta para báscula en los nuevos muelles	Alcúdia	758.810	Gabriel Roca	1954
Dragado	Alcúdia	3.170.830	Gabriel Roca	1954
Instalación de alumbrado en los muelle	Alcúdia	998.618	Gabriel Roca	1954
Embarcadero en Cabo Farruch	Alcúdia	246.177	Gabriel Roca	1956
Construcción y fondeo de una boya para maniobras de atraque	Alcúdia	174.014	Rafael Soler	1958
Dragado de la dársena pesquera y limpieza de la dársena comercial	Alcúdia	249.818	Rafael Soler	1959
Plan de obras de la zona del lazareto	Alcúdia	2.724.093	Rafael Soler	1959
Torreta, soporte e instalación luminosa para el embarcadero de Cabo Farruch	Alcúdia	270.041	Rafael Soler	1961
Adoquinado del muelle	Alcúdia	99.774	Ant. Dicenta	1963
Electrificación de la instalación luminosa de la baliza del dique nuevo	Alcúdia	95.505	Ant. Dicenta	1963
Almacenes para útiles de pesca	Alcúdia	249.904	Rafael Soler	1964
Zona de Servicio	Alcúdia	(sin)	Rafael Soler	1964
Afirmado de los muelles	Alcúdia	1.493.397	Rafael Soler	1965
Construcciones para aguada e instalaciones eléctricas	Alcúdia	179.768	Rafael Soler	1966
Reparación y reforma del edificio de locales y servicios	Alcúdia	1.103.962	Rafael Soler	1967
Alumbrado del puerto	Alcúdia	1.499.666	Rafael Soler	1967
Acondicionamiento del varadero y obras de defensa en la Colonia de San Pedro	Alcúdia	(nº 18 bis)	Antonio Garau	1967
Espigón y explanada	Alcúdia	291.237	Rafael Soler	1970
Reformado de zona de servicio	Alcúdia	(sin)	Rafael Soler	1970
Restablecimiento de calados	Alcúdia	1.499.954	Rafael Soler	1970
Dragado para conservación de calados en la zona de entrada	Alcúdia	1.499.952	Rafael Soler	1970
Reparación del tinglado	Alcúdia	749.905	Rafael Soler	1971
Reparación y redistribución de locales	Alcúdia	122.068	Rafael Soler	1971
Reposición de sondas	Alcúdia	1.499.992	Rafael Soler	1971
Reparación del dique de "Es Barcarets"	Alcúdia	249.279	Rafael Soler	1972
Pantalanes	Alcúdia	1.499.870	Rafael Soler	1972
Reparación del dique de Cabo Farruch	Alcúdia	272.006	Rafael Soler	1972
Plataforma para el trafico roll on	Alcúdia	4.510.689	Rafael Soler	1972
Reparación de pavimentos	Alcúdia	1.495.706	Rafael Soler	1973
Consolidación de la baliza de Cabo Farrutx	Alcúdia	478.045	Rafael Soler	1973
Reparación de la rampa varadero	Alcúdia	1.336.224	Rafael Soler	1974
Reparación de pavimentos	Alcúdia	1.495.706	Rafael Soler	1974
Dragado	Alcúdia	68.892.349	Fdo. Moscardó	1977
Red de suministro de agua y energía eléctrica	Alcúdia	2.187.188	Fdo. Moscardó	1977
Muelle de ribera	Alcúdia	52.529.491	Fdo. Moscardó	1978
Dragado en la dársena pesquera	Alcúdia	9.999.990	Fdo. Moscardó	1981
Nuevo alumbrado	Alcúdia	974.744	Fdo. Moscardó	1983
Pavimentación y alumbrado de acceso a los muelles comerciales	Alcúdia	18.579.468	Fdo. Moscardó	1984
Dragado	Alcúdia	7.966.804	Fdo. Moscardó	1984
Refuerzo de la escollera de protección del muro dique de las instalaciones portuarias de la Colonia de San Pedro	Alcúdia	2.490.599	Fdo. Moscardó	1985
Explanada y muelle para el trafico de bahía	Alcúdia	9.986.185	Fdo. Moscardó	1985
Nuevos pavimentos	Alcúdia	62.081.397	Rafael Soler	1987
Restauración y mejora de muelle pesquero	Alcúdia	9.938.209	Rafael Soler	1987
Demolición y modificación de almacenes y pavimentos	Alcúdia	24.972.678	Rafael Soler	1988
Reparación de espigón de abrigo de Cap Farrutx	Alcúdia	9.997.216	Juan Serra	1988
Modificación de viales	Alcúdia	24.995.620	Rafael Soler	1988
Dragado dársena interior	Alcúdia	23.234.680	Rafael Soler	1989
Canalizaciones de servicios y de instalaciones para embarcaciones menores	Alcúdia	24.879.905	Justo Aguado	1989
Prolongación muelle de ribera	Alcúdia	285.758.260	Rafael Soler	1990
Plan especial (instrumento urbanístico).	Alcúdia	(sin)	Rafael Soler	1990
Edificio servicios portuarios	Alcúdia	38.853.316	Justo Aguado	1993

Projecte de	Port	Pressup. (PTA)	Autor	Any
Nuevos pavimentos y alumbrados	Alcúdia	86.802.524	Justo Aguado	1993
Nueva ampliación de la acera anexa al polígono naval	Alcúdia	8.489.808	Justo Aguado	1993
Bases para adquisición y fondeo de un pantalán flotante	Alcúdia	8.793.626	Justo Aguado	1994
Retoque y refuerzo de banquetas	Alcúdia	15.412.409	Justo Aguado	1994
Nuevo acceso a los muelles comerciales	Alcúdia	24.655.172	Justo Aguado	1995
Habilitación edificio para servicios	Alcúdia	39.107.961	Justo Aguado	1996
Explanada de la 2ª fase de la prolongación del muelle de ribera	Alcúdia	220.528.530	Justo Aguado	1996
Dragado de las dársenas comercial y exterior del muelle viejo	Alcúdia	69.616.025	Justo Aguado	1996
Afirmado de la explanada 2ª fase prolongación del muelle de ribera	Alcúdia	27.513.847	Justo Aguado	1997
Acondicionamiento de la explanada norte	Alcúdia	19.655.172	Jorge Martín	1998
Iluminación y refuerzo de las explanadas norte	Alcúdia	8.189.655	Jorge Martín	1998
Rehabilitación del tinglado anexo a las oficinas	Alcúdia	4.981.897	Ricardo Sanz	1998
Acondicionamiento de los muelles de la dársena comercial	Alcúdia	95.271.125	J. Bascuñana	1999
Mejora de la instalación portuaria de "Els Barcarets"	Alcúdia	48.721.288	Juan Serra	1999
Plataforma para izado y botadura de embarcaciones	Alcúdia	28.989.918	J. Bascuñana	1999
Prolongación de la 2ª alineación del muelle de Poniente	Alcúdia	72.964.784	Alex García	2000
Puerto de refugio para embarcaciones menores	Cala Rajada	504.499	Juan Frontera	1930
Puerto de refugio para embarcaciones pesqueras en la ensenada Cala Ratjada de Capdepera (liquidación de la obra rescindida)	Cala Rajada	113.956	Pedro de Benito	1940
Terminación de obras de puerto de refugio para embarcaciones pesqueras	Cala Rajada	951.255	Gabriel Roca	1940
Reformado del de terminación de obras de puerto de refugio para embarcaciones pesqueras	Cala Rajada	2.669.273	Gabriel Roca	1943
Segundo reformado del de terminación de obras de puerto de refugio para embarcaciones pesqueras	Cala Rajada	3.899.647	Gabriel Roca	1946
Cuarto reformado del de terminación de obras de puerto de refugio para embarcaciones pesqueras	Cala Rajada	4.308.703	Gabriel Roca	1947
Edificio para lonja de contratación de pescado	Cala Rajada	90.555	Gabriel Roca	1949
Edificio para almacenes y teñidor de redes	Cala Rajada	167.477	Gabriel Roca	1949
Modificado del morro del dique del puerto de refugio para embarcaciones pesqueras	Cala Rajada	(nº 27)	Gabriel Roca	1950
Afirmado del camino de ribera	Cala Rajada	13.332	Gabriel Roca	1950
Reposición de bloques en la defensa del dique de abrigo	Cala Rajada	412.588	Gabriel Roca	1955
Instalación frigorífica en la lonja	Cala Rajada	47.727	Rafael Soler	1958
Reparación de instalaciones del varadero	Cala Rajada	22.144	Rafael Soler	1958
Anteproyecto de ampliación del puerto	Cala Rajada	16.196.330	Rafael Soler	1960
Prolongación del actual muelle de atraque	Cala Rajada	427.882	Ant. Dicenta	1962
Reformado de la zona de servicio	Cala Rajada	(sin)	Rafael Soler	1963
Edificio para servicios sanitarios	Cala Rajada	154.417	Rafael Soler	1964
Mejora del abrigo	Cala Rajada	34.249.196	Rafael Soler	1964
Almacenes para útiles de pesca	Cala Rajada	249.923	Rafael Soler	1964
Porche	Cala Rajada	123.455	Rafael Soler	1965
Locales para usuarios y acondicionamiento zona contigua	Cala Rajada	999.985	Rafael Soler	1966
Reformado de zona de servicio (instalaciones)	Cala Rajada	(sin)	Rafael Soler	1967
Muelle embarcadero de Canyamel	Cala Rajada	249.767	Rafael Soler	1967
Alumbrado	Cala Rajada	499.760	Rafael Soler	1967
Locales para usuarios	Cala Rajada	481.992	Rafael Soler	1968
Locales en el muelle adosado	Cala Rajada	644.848	Rafael Soler	1971
Reparación de pavimentos	Cala Rajada	786.701	Rafael Soler	1971
Refuerzo de bloques en el dique	Cala Rajada	1.499.949	Rafael Soler	1971
Recrecimiento del espaldón e inyección de las celdas del dique	Cala Rajada	4.301.174	Rafael Soler	1973
Red de suministro de aguas y tomas de corriente	Cala Rajada	4.998.804	Fdo. Moscardó	1980
Nuevos pavimentos	Cala Rajada	5.706.206	Juan Serra	1985
Alumbrado	Cala Rajada	4.770.742	Juan Serra	1987
Servicios sanitarios y duchas	Cala Rajada	27.956.010	Juan Serra	1992
Modificado del de servicios sanitarios y duchas	Cala Rajada	4.539.097	Juan Serra	1994
Construcción de bloques de hormigón	Cala Rajada	4.001.331	Juan Serra	1995
Acondicionamiento y mejora de las instalaciones de lonja y almacenes pescadores	Cala Rajada	11.693.642	Juan Serra	1996
Muelle de ribera, rampa y explanada	Cala Rajada	17.577.545	Juan Serra	1996
Acondicionamiento del varadero	Cala Rajada	27.530.856	Juan Serra	1997
Muelle tráfico pasajeros y mejora de accesos, pavimentos y servicios	Cala Rajada	49.922.469	Juan Serra	1997
Muelle y dragado en la ensenada	Portocristo	425.814	Juan Frontera	1930
Segundo reformado del de muelle y dragado en la ensenada	Portocristo	50.450	Pedro de Benito	1935
Puerto de refugio en Cala Bona	Portocristo	97.742	Pedro de Benito	1936
Reparación del firme del camino de la zona de servicio y varadero	Portocristo	52.305	Gabriel Roca	1946
Torreta para instalación de luz automática en el Morro de la Calabaza	Portocristo	14.488	Gabriel Roca	1947
Dique de abrigo	Portocristo	779.522	Gabriel Roca	1950
Dragado	Portocristo	43.898	Gabriel Roca	1954
Edificios para vivienda, teñidor de redes y almacén	Portocristo	239.192	Gabriel Roca	1955
Reparación del embarcadero de Cala Bona	Portocristo	13.860	Rafael Soler	1958
Pasarela y ampliación del boquete del dique	Portocristo	79.416	Rafael Soler	1959
Almacenes para útiles de pesca	Portocristo	123.044	Rafael Soler	1960
Ampliación del boquete y pasarela del dique	Portocristo	195.340	Ant. Dicenta	1962
Ampliación y mejora embarcadero en Cala Bona	Portocristo	200.135	Rafael Soler	1962
Afirmado de los muelles	Portocristo	208.540	Ant. Dicenta	1963
Ampliación de la cámara frigorífica	Portocristo	147.608	Rafael Soler	1963
Dragado	Portocristo	249.976	Rafael Soler	1963
Zona de servicio del puerto	Portocristo	(sin)	Rafael Soler	1966
Espigón de contención de arenas	Portocristo	499.907	Rafael Soler	1967
Urbanización y alumbrado	Portocristo	1.498.751	Rafael Soler	1968

Projecte de	Port	Pressup. (PTA)	Autor	Any
Reparación del dique de Levante en Cala Bona	Portocristo	200.136	Rafael Soler	1970
Refuerzo de escollera en Cala Bona	Portocristo	1.492.520	Rafael Soler	1971
Locales para usuarios	Portocristo	514.352	Rafael Soler	1971
Locales para usuarios en Cala Bona	Portocristo	499.912	Rafael Soler	1972
Alumbrado muelles de "El Rivet"	Portocristo	574.803	Rafael Soler	1972
Muelle embarcadero	Portocristo	1.495.160	Rafael Soler	1972
Instalación de aguada	Portocristo	443.603	Rafael Soler	1973
Reconstrucción del muelle de "El Rivet"	Portocristo	4.984.787	Fdo. Moscardó	1977
Muelle para servicios pesqueros en Cala Bona	Portocristo	4.999.484	Fdo. Moscardó	1978
Reconstrucción del segundo tramo del Muelle del Rivet	Portocristo	4.999.435	Fdo. Moscardó	1981
Dragado	Portocristo	14.999.040	Fdo. Moscardó	1983
Pantalanes para embarcaciones menores en Cala Bona	Portocristo	7.011.024	Juan Serra	1986
Acondicionamiento de muro de atraque, pavimentación y dotación de servicios del muelle de pescadores	Portocristo	19.700.132	Juan Serra	1986
Refuerzo cimentación espigón	Portocristo	2.487.705	Juan Serra	1987
Urbanización de un tramo de la zona de servicio, en la ribera oeste	Portocristo	10.267.053	Juan Serra	1987
Reparación rampa varadero	Portocristo	4.999.970	Juan Serra	1989
Reposición del muelle, pavimentación y servicios en Es Rivet	Portocristo	15.998.678	Juan Serra	1989
Pantalán para embarcaciones menores y mejora de atraques de golondrinas en Cala Bona	Portocristo	29.974.224	Juan Serra	1989
Ampliación de la instalación portuaria de Cala Bona	Portocristo	---	Juan Serra	1990
Reposición de sondas y mejora de calados	Portocristo	8.999.205	Juan Serra	1990
Muelle de ribera, locales y porche	Portocristo	40.393.951	Juan Serra	1990
Modificado del de "pantalán para embarcaciones menores y mejora de atraques de golondrinas en Cala Bona"	Portocristo	5.994.002	Juan Serra	1991
Modificación del varadero, cantiles y nuevos afirmados en Cala Bona	Portocristo	9.973.272	Juan Serra	1991
Mejora y acondicionamiento del muelle de ribera norte y oeste en Cala Bona	Portocristo	14.888.880	Juan Serra	1991
Reparación de cantiles y mejora de firmes en la zona del Cap de's Tui	Portocristo	15.361.042	Juan Serra	1992
Reparación daños en muros, firmes y servicios en zona d'es Rivet	Portocristo	9.772.509	Juan Serra	1995
Reconstrucción edificio de servicios	Portocristo	57.925.340	Juan Serra	1996
Construcción edificio de servicios, oficina y locales	Portocristo	44.694.936	Juan Serra	1997
Muelle de ribera, dragado y acondicionamiento de explanada contigua en la dársena interior de Cala Bona	Portocristo	31.920.246	Juan Serra	1998
Edificio de almacenillos y local en la instalación portuaria de Cala Bona	Portocristo	13.989.538	Juan Serra	1999
Modificado de precios del de construcción edificio de servicios, oficina y locales	Portocristo	53.594.994	Juan Serra	1999
Edificio de servicios, medio ambientalmente adaptado para oficinas y locales portuarios	Portocristo	59.717.531	Juan Serra	2000
Anteproyecto de dique de abrigo	Portocolom	821.824	Gabriel Roca	1941
Embarcadero	Portocolom	15.891	Gabriel Roca	1943
Ampliación espigón de atraque y reparación del firme	Portocolom	547.973	Gabriel Roca	1946
Mejora del camino de ribera y nueva rampa varadero	Portocolom	236.770	Gabriel Roca	1956
Ampliación edificio lonja	Portocolom	259.310	Rafael Soler	1959
Alumbrado de los muelles	Portocolom	99.941	Rafael Soler	1960
Electrificación de la lonja de contratación del pescado	Portocolom	28.788	Rafael Soler	1962
Reconstrucción de un tramo de los muelles de poniente	Portocolom	249.790	Rafael Soler	1964
Afirmado de los muelles	Portocolom	249.977	Rafael Soler	1965
Dragado	Portocolom	248.921	Rafael Soler	1965
Zona de servicio	Portocolom	(sin)	Rafael Soler	1966
Espigón de abrigo	Portocolom	7.546.267	Rafael Soler	1968
Muro de ribera en la zona norte	Portocolom	1.499.656	Rafael Soler	1971
Reparación del espigón comercial	Portocolom	498.851	Rafael Soler	1972
Pavimentación y alumbrado del muelle pesquero	Portocolom	2.234.505	Fdo. Moscardó	1977
Reconstrucción y refuerzo de un tramo del muelle comercial	Portocolom	4.996.651	Fdo. Moscardó	1981
Urbanización de diversos tramos de la zona de servicio	Portocolom	13.770.842	Juan Serra	1986
Reposición tramo muro de atraque muelle comercial	Portocolom	1.430.604	Juan Serra	1987
Reposición sondas de la zona adyacente al muelle de pescadores	Portocolom	15.460.623	Juan Serra	1987
Pliego de bases para la adquisición y montaje de dos pantalanes flotantes	Portocolom	12.268.000	Juan Serra	1989
Reposición del muelle de atraque de "Es Riveto"	Portocolom	19.999.977	Juan Serra	1989
Dragado para reposición y mejora de calados en la dársena d'Es Riveto y su canal de acceso	Portocolom	24.997.374	Juan Serra	1990
Acondicionamiento accesos al muelle "Es Riveto"	Portocolom	4.394.986	Juan Serra	1991
Acondicionamiento planta baja edificio de servicios	Portocolom	22.973.130	Juan Serra	1993
Reconstrucción de un tramo del muelle de pescadores	Portocolom	17.183.015	Juan Serra	1994
Construcción de dos pantalanes fijos	Portocolom	31.687.979	Juan Serra	1994
Reparación daños y acondicionamiento de pavimentos y arbolado en la zona d'Es Riveto	Portocolom	5.626.772	Juan Serra	1994
Obras de emergencia de drenaje y mejora de firmes en "Es Riveto"	Portocolom	5.626.772	Juan Serra	1995
Obra de emergencia de reposición firmes calle Pescadores	Portocolom	9.997.663	Juan Serra	1995
Terminación de las obras del proyecto "reconstrucción de un tramo del muelle de pescadores"	Portocolom	6.820.662	Juan Serra	1995
Reparación del muro y los pavimentos del tercer tramo del muelle de pescadores	Portocolom	6.899.200	Juan Serra	1997
Pliego de bases para ejecución de un análisis de agitación, en el interior del puerto	Portocolom	3.575.000	Juan Serra	1997
Dragado en Cala Figuera	Portopetro	92.202	Pedro de Benito	1934
Dragado de Cala Figuera	Portopetro	97.202	Pedro de Benito	1934
Anteproyecto del dique de abrigo, muelle de atraque, varadero y camino de acceso en Cala Figuera	Portopetro	290.984	Gabriel Roca	1941
Dragado y ampliación de varadero	Portopetro	261.140	Gabriel Roca	1947

Projecte de	Port	Pressup. (PTA)	Autor	Any
Reformado de embarcadero y varadero en Cala Figuera	Portopetro	339.389	Gabriel Roca	1947/50
Edificio para lonja de contratación de pescado	Portopetro	138.308	Gabriel Roca	1950
Ampliación del embarcadero	Portopetro	143.355	Gabriel Roca	1951
Reparación de averías en el embarcadero de Cala Figuera	Portopetro	193.385	Gabriel Roca	1953
Ampliación del edificio de la lonja del puerto de Cala Figuera	Portopetro	271.873	Gabriel Roca	1955
Instalación luminosa para la baliza de Cala Figuera	Portopetro	260.375	Rafael Soler	1961
Óptica e instalación luminosa para el faro aeromarítimo de Cala Figuera	Portopetro	994.728	Ant. Dicenta	1961
Electrificación de la lonja de contratación de pescado de Cala Figuera	Portopetro	19.481	Rafael Soler	1961
Almacenes para útiles de pesca en Cala Figuera	Portopetro	99.322	Ant. Dicenta	1962
Reparación y acondicionamiento del varadero en Cala Figuera	Portopetro	778.500	Rafael Soler	1963
Zona de servicio del puerto	Portopetro	(sin)	Rafael Soler	1966
Vías y cabrestante en el varadero de Cala Figuera	Portopetro	122.226	Rafael Soler	1966
Prolongación del muelle de Cala Figuera	Portopetro	442.976	Rafael Soler	1967
Locales para usuarios en el muelle de Cala Figuera	Portopetro	(nº 579)	Rafael Soler	1968
Reparación y mejora del muelle de atraque de Cala Figuera	Portopetro	92.820	Rafael Soler	1968
Pantalanes de atraque para embarcaciones menores	Portopetro	802.092	Rafael Soler	1969
Acondicionamiento y mejora de amarradero en Cala Figuera	Portopetro	107.029	Rafael Soler	1970
Dársena para embarcaciones menores	Portopetro	4.561.879	Rafael Soler	1972
Reparación de averías en el espigón	Portopetro	718.673	Rafael Soler	1974
Dragado de Cala Figuera	Portopetro	1.498.785	Fdo. Moscardó	1978
Refuerzo del muelle de Cala Figuera	Portopetro	1.499.243	Fdo. Moscardó	1978
Dragado	Portopetro	3.394.000	Fdo. Moscardó	1978
Almacenillos para útiles de pesca	Portopetro	883.625	Juan Serra	1986
Acondicionamiento del servicio de edificios de Cala Figuera	Portopetro	8.176.291	Juan Serra	1987
Nuevos pavimentos y dotaciones de servicios en Cala Figuera	Portopetro	9.899.188	Juan Serra	1987
Reparación varadero y cauce del torrente de Cala Figuera	Portopetro	5.759.600	Juan Serra	1989
Reparación de cantiles y pavimentos en los muelles	Portopetro	6.911.520	Juan Serra	1989
Dragado de reposición de sondas y mejora de fondos en la zona final de "Sa Platja"	Portopetro	7.209.122	Juan Serra	1991
Dragado general de la zona denominada "Sa Platja"	Portopetro	49.993.328	Juan Serra	1991
Puerto de refugio en El Arenal	C. Sant Jordi	49.570	Pedro de Benito	1934
Varadero y dique de protección en Cala Pi	C. Sant Jordi	8.573	Pedro de Benito	1936
Puerto de refugio en El Estanyol	C. Sant Jordi	89.881	Pedro de Benito	1936
Modificado del puerto de refugio en El Arenal	C. Sant Jordi	189.198	Gabriel Roca	1947
Embarcadero para tráfico pesquero	C. Sant Jordi	399.121	Gabriel Roca	1947/50
Camino de enlace con el embarcadero	C. Sant Jordi	14.997	Gabriel Roca	1950
Edificio para lonja	C. Sant Jordi	119.256	Gabriel Roca	1951
Ampliación del embarcadero	C. Sant Jordi	118.635	Gabriel Roca	1951
Construcción de pantalán	C. Sant Jordi	14.909	Gabriel Roca	1954
Dragado del Puerto de El Arenal	C. Sant Jordi	226.785	Gabriel Roca	1954
Embarcadero y varadero en El Estanyol	C. Sant Jordi	113.964	Gabriel Roca	1954
Varadero y mejora del puerto	C. Sant Jordi	156.682	Rafael Soler	1958
Nuevo dragado en el puerto del Arenal	C. Sant Jordi	187.586	Rafael Soler	1958
Embarcadero de Ses Covetes	C. Sant Jordi	115.336	Rafael Soler	1958
Nuevo proyecto de dragado del puerto de El Arenal	C. Sant Jordi	(nº 155)	Rafael Soler	1958
Reparación del embarcadero	C. Sant Jordi	29.301	Rafael Soler	1959
Torreta para baliza en Punta Puntassa	C. Sant Jordi	47.984	Ant. Dicenta	1962
Almacenes para útiles de pesca	C. Sant Jordi	249.885	Rafael Soler	1963
Reparación del dique y acceso	C. Sant Jordi	99.320	Rafael Soler	1963
Reparación del pavimento del muelle	C. Sant Jordi	393.062	Rafael Soler	1963
Ampliación del puerto	C. Sant Jordi	931.845	Ant. Dicenta	1963
Zona de servicio del puerto	C. Sant Jordi	(sin)	Rafael Soler	1964
Ampliación y reformado del edificio para servicios portuarios	C. Sant Jordi	499.823	Rafael Soler	1965
Reparación de averías en el acceso	C. Sant Jordi	92.693	Rafael Soler	1966
Urbanización de la zona de servicio	C. Sant Jordi	998.608	Rafael Soler	1966
Ampliación edificio almacenillos	C. Sant Jordi	341.429	Rafael Soler	1966
Acondicionamiento del embarcadero de El Arenal	C. Sant Jordi	174.504	Rafael Soler	1968
Mejora del abrigo	C. Sant Jordi	33.847.195	Rafael Soler	1968
Reformado de la zona de servicio (instalaciones portuarias)	C. Sant Jordi	(sin)	Rafael Soler	1969
Mejora de abrigo del puerto	C. Sant Jordi	1.188.042	Rafael Soler	1969
Muelle de La Rápita para embarcaciones menores	C. Sant Jordi	105.377.169	Rafael Soler	1972
Modificado del de acondicionamiento del embarcadero de El Arenal	C. Sant Jordi	1.499.824	Rafael Soler	1973
Urbanización zona de Poniente	C. Sant Jordi	731.562	Rafael Soler	1973
Espigón para la defensa del dique muelle	C. Sant Jordi	4.998.149	Fdo. Moscardó	1975
Alumbrado	C. Sant Jordi	2.947.575	Fdo. Moscardó	1975
Acceso y embarcadero para excursiones marítimas en Cala Llombarts - Santanyí	C. Sant Jordi	1.891.265	Lorenzo Llabrés	1977
Habilitación de atraques en el antiguo rompeolas	C. Sant Jordi	4.537.204	Fdo. Moscardó	1977
Modificado del de urbanización de la zona de poniente	C. Sant Jordi	2.849.608	Fdo. Moscardó	1976
Reposición de sondas en la dársena	C. Sant Jordi	11.395.566	Juan Serra	1986
Reparación en el dique interior	C. Sant Jordi	7.013.364	Juan Serra	1988
Pantalanes y reforma de muelles en la dársena	C. Sant Jordi	42.845.414	Juan Serra	1989
Reparación muelle ribera norte y explanada	C. Sant Jordi	9.999.750	Juan Serra	1991
Acondicionamiento de la explanada lonja y del espigón exterior	C. Sant Jordi	28.399.441	Juan Serra	1995
Reacondicionamiento edificio de servicios	C. Sant Jordi	12.121.083	Juan Serra	1995
Modificación del varadero de la ribera oeste	C. Sant Jordi	4.982.975	Juan Serra	1995
Pantalán y mejora de la explanada	C. Sant Jordi	17.781.380	Juan Serra	1996
Reestructuración de lonja	C. Sant Jordi	7.150.840	Juan Serra	1997
Dotación de trenes de fondeo y reposición de sondas	C. Sant Jordi	23.305.717	Juan Serra	1997
Dragado para reposición de sondas en las dársenas	C. Sant Jordi	18.022.224	Carlos Garau	1999
Prolongación del espigón	Cabrera	1.075.006	Gabriel Roca	1954
Lonja, teñidor de redes y vivienda	Cabrera	364.259	Gabriel Roca	1955
Muelle de ribera	Cabrera	4.489.514	Rafael Soler	1972

Projecte de	Port	Pressup. (PTA)	Autor	Any
Puente en la Colársega	Maó	34.934	Juan Seguí	1929
Habilitación para amarraderos de grandes buques	Maó	7.005.222	Juan Seguí	1931
Ensanche del muelle de Poniente entre la plazuela del Matadero y el paseo de la Alameda	Maó	9.908	Juan Seguí	1932
Amarraderos en el puerto	Maó	20.876	Juan Seguí	1932
Habilitación para amarraderos de grandes buques 2ª. Parte-mejora muelles comerciales	Maó	614.814	Juan Seguí	1932
Habilitación para amarraderos de grandes buques	Maó	6.401.115	Juan Seguí	1932
Amarraderos entre Cala Figuera y Cala Fons	Maó	18.346	Juan Seguí	1933
Adquisición de una draga y un gánguil	Maó	130.000	Juan Seguí	1933
Voladura y dragado de la Isla de las Ratas	Maó	1.343.237	Juan Seguí	1934
Muelle para atraque de submarinos	Maó	366.144	Juan Seguí	1935
Puente en la Colársega	Maó	34.934	Juan Seguí	1936
Varadero, 1ª. parte	Maó	36.133	Juan Seguí	1936
Varadero, 2ª. Parte	Maó	37.253	Juan Seguí	1936
Varadero	Maó	73.387	Juan Seguí	1936
Reformado de la voladura y dragado de la Isla de las Ratas y liquidación	Maó	1.611.639	Juan Seguí	1936
Voladura y dragado de la Isla de las Ratas	Maó	1.611.639	Juan Seguí	1939
Reformado de las obras de mejora de los muelles comerciales	Maó	370.678	Juan Seguí	1941
Habilitación para amarraderos de grandes buques. Segunda parte. mejora de los muelles comerciales	Maó	755.504	Juan Seguí	1942
Habilitación para amarradero de grandes buques, 2ª. Parte. Mejora de los muelles comerciales	Maó	2.357.497	Juan Seguí	1942
Modificado del de habilitación para amarradero de grandes buques	Maó	3.899.655	Juan Seguí	1942
Ensanche del muelle de Poniente frente a la cuesta del Moret	Maó	91.221	Juan Seguí	1945
Reparación de hormigón hidráulico de un trozo del muelle	Maó	265.373	Juan Seguí	1946
Puente en la Colársega	Maó	149.653	Juan Seguí	1947
Reparación de hormigón hidráulico de un trozo del muelle	Maó	222.672	Juan Seguí	1947
Muelle para atraque de submarinos	Maó	2.664.190	Juan Seguí	1948
Refugio para embarcaciones pequeñas	Maó	773.630	Juan Seguí	1948
Pavimentación en hormigón hidráulico de 336,60 m1. de muelle	Maó	334.362	Juan Seguí	1949
Pavimentación en hormigón hidráulico de 625,30 m1 de muelle en el anden de Levante	Maó	419.712	Juan Seguí	1949
Construcción de un muro y ensanche de muelle en el anden de Poniente	Maó	73.351	Juan Seguí	1950
Construcción de un muro y ensanche del muelle, entre el club náutico y el varadero para barcos grandes	Maó	200.765	Juan Seguí	1951
Asfaltado del muelle del anden de Poniente	Maó	251.962	Juan Seguí	1951
Almacén número 1 para depósito mercancías	Maó	354.623	Juan Seguí	1951
Baliza en la Isla del Hospital (o del Rey)	Maó	56.839	Máximo Chulvi	1952
Almacén número 2 para deposito de mercancías en el muelle	Maó	496.478	Juan Seguí	1952
Báscula-puente de 30 tn. en los nuevos muelles comerciales	Maó	130.000	Juan Seguí	1953
Varadero en la Punta d'es Rellotge	Maó	171.753	Juan Seguí	1953
Ampliación y mejora del antiguo varadero del anden de Levante	Maó	257.291	Juan Seguí	1953
Asfaltado de un trozo de muelle	Maó	265.219	Juan Seguí	1953
Muelle en Cala Figuera	Maó	1.633.440	Juan Seguí	1953
Mejora de acceso a la ciudad por la carretera Mahón-Fornells	Maó	69.645	Juan Seguí	1954
Afirmado asfáltico de una franja de muelle del Cos-Nou	Maó	216.913	Juan Seguí	1954
Mejora del anden de Levante y acceso a la Ciudad	Maó	154.160	Juan Seguí	1955
Afirmado y mejora del tramo de muelle de Cala Figuera al Fonduco	Maó	99.755	Juan Seguí	1956
Mejora de un tramo del andén de Levante	Maó	460.893	Enrique Alonso	1956
Reforma de mejora de un tramo del andén de Levante	Maó	540.564	Rafael Soler	1958
Ordenación de tráfico en los muelles comerciales	Maó	38.049	Rafael Soler	1958
Ampliación del puente en la Colársega	Maó	69.271	Rafael Soler	1958
Reparación y acondicionamiento del camino de Cala Figuera al Fonduco	Maó	190.748	Rafael Soler	1958
Modificaciones al modificado de precios del afirmado y mejora del tramo de muelle de Cala Figuera al Fonduco	Maó	125.715	Rafael Soler	1959
Estación marítima	Maó	1.298.499	Rafael Soler	1959
Dársena pesquera y de pequeñas embarcaciones	Maó	9.370.662	Rafael Soler	1959
Acondicionamiento del local de oficinas del Grupo de Puertos de Baleares, Servicio de Menorca	Maó	27.335	Rafael Palop	1960
Reparación de un tramo de muelle en el anden de los Mártires del Atlante en Cala Figuera	Maó	99.880	Rafael Soler	1960
Reformado del modificado de precios de la mejora de tramo de muelle en el anden de Levante	Maó	1.141.151	Rafael Soler	1960
Estación marítima	Maó	1.676.567	Rafael Soler	1960
Acondicionamiento de un tramo de muro en el muelle de los Mártires del Atlante	Maó	24.935	Rafael Palop	1961
Acondicionamiento y mejora de un almacén y taller en Villacarlos	Maó	72.934	Rafael Palop	1961
Acondicionamiento de tres tramos de muelle	Maó	99.879	Rafael Palop	1961
Reparación de un tramo del muelle comercial	Maó	236.151	Rafael Palop	1962
Variación de apariencias y alcances de las luces instaladas en las cuatro boyas de entrada	Maó	1.009.801	Rafael Palop	1962
Reformado del de estación marítima	Maó	276.696	Rafael Soler	1962
Zona de servicio	Maó	(sin)	Rafael Soler	1963
Torreta para la baliza del lazareto	Maó	43.815	Rafael Soler	1963
Alumbrado del muelle comercial	Maó	246.142	Rafael Soler	1963
Sondeos	Maó	249.958	Rafael Soler	1963
Reparación de un tramo del muelle comercial	Maó	271.574	Rafael Soler	1963
Reparación del pavimento en el muelle	Maó	397.042	Rafael Soler	1963
Reparación y acondicionamiento del varadero de Cala Figuera	Maó	788.515	Rafael Soler	1963
Reformado de la estación marítima	Maó	1.715.670	Rafael Soler	1963
Construcción de dos viviendas en Punta Cafeis para los técnicos-mecánicos de señales marítimas	Maó	1.459.313	Rafael Soler	1963

Projecte de	Port	Pressup. (PTA)	Autor	Any
Reconstrucción de un tramo de muelle de ribera	Maó	352.481	Rafael Soler	1964
Alumbrado de los muelles de Poniente	Maó	460.687	Rafael Soler	1964
Alumbrado de los muelles de Levante	Maó	787.030	Rafael Soler	1964
Reformado del de reparación y acondicionamiento del varadero de Cala Figuera	Maó	971.339	Rafael Soler	1964
Ampliación y reforma de un edificio para almacén	Maó	1.590.016	Rafael Soler	1964
Acondicionamiento de los caminos del recinto de la Estación Naval	Maó	1.828.205	Rafael Soler	1964
Instalación de medios de amarre en Cala Figuera	Maó	129.285	Rafael Soler	1965
Reparación de un tramo del muelle de Poniente	Maó	246.500	Rafael Soler	1965
Instalaciones para aguada	Maó	249.373	Rafael Soler	1965
Mejora del pavimento en el puerto	Maó	249.940	Rafael Soler	1965
Reparación del pavimento del muelle del Cos Nou	Maó	499.624	Rafael Soler	1965
Saneamiento de Villacarlos	Maó	8.196.795	Rafael Soler	1965
Prolongación del muelle comercial	Maó	11.358.767	Rafael Soler	1965
Anteproyecto de ordenación del puerto	Maó	---	Rafael Soler	1966
Acondicionamiento del almacén número 1	Maó	171.527	Rafael Soler	1966
Reparación de averías del muro de contención del varadero de Cala Figuera	Maó	249.468	Rafael Soler	1966
Reparación de averías en el muelle de Levante	Maó	205.174	Rafael Soler	1967
Reparación del muelle de Cala Fons	Maó	249.650	Rafael Soler	1967
Pantalán para embarcaciones menores	Maó	499.950	Rafael Soler	1967
Modificado del de prolongación del muelle comercial	Maó	15.091.348	Rafael Soler	1967
Adquisición de moblaje y menaje de las nuevas viviendas de los técnicos mecánicos en el radiofaro	Maó	249.472	Rafael Soler	1968
Reparación y reforma de la cubierta del almacén nº. 2	Maó	1.497.904	Rafael Soler	1968
Mejora de pavimento	Maó	1.499.690	Rafael Soler	1968
Segundo modificado del de prolongación del muelle comercial	Maó	17.858.939	Rafael Soler	1968
Reparación y consolidación del tramo del matadero del muelle de Poniente	Maó	1.216.977	Rafael Soler	1969
Reparación y consolidación del tramo central del muelle de Levante	Maó	1.337.182	Rafael Soler	1969
Reparación y consolidación de la 1ª alineación del muelle de Levante	Maó	1.479.650	Rafael Soler	1969
Ampliación y pavimentación de un tramo de muelle del Cos Nou	Maó	1.486.181	Rafael Soler	1969
Reparación y consolidación del tramo del General del muelle de Poniente	Maó	1.497.049	Rafael Soler	1969
Adquisición de una grúa automóvil sobre neumáticos de 15 tm. de capacidad	Maó	5.400.000	Rafael Soler	1969
Muelle del Cos Nou	Maó	---	Rafael Soler	1970/72
Explanada en el muelle del Cos Nou. Espigones para petroleros en el muelle Cos Nou	Maó	---	Rafael Soler	1970
Reparación de obras de fabrica y carpintería en el almacén Nº. 2	Maó	424.875	Rafael Soler	1970
Refuerzo de la superestructura del muelle del Gas	Maó	1.238.208	Rafael Soler	1970
Tercer modificado de prolongación del muelle comercial (1ª. Modalidad)	Maó	17.858.939	Rafael Soler	1970
Tercer modificado de prolongación del muelle comercial (2º. Modalidad)	Maó	24.987.521	Rafael Soler	1970
Instalaciones portuarias de Cala Rata	Maó	227.235.350	Rafael Soler	1970
Zona de servicio	Maó	(sin)	Rafael Soler	1971
Arreglo de pavimentos	Maó	499.864	Rafael Soler	1971
Reparación del pavimento de una explanada	Maó	499.901	Rafael Soler	1971
Ampliación y pavimentación de un tramo de muelle del Cos Nou	Maó	1.498.750	Rafael Soler	1971
Reparación del pavimento de un tramo del muelle de Poniente	Maó	746.335	Rafael Soler	1972
Dos boyas para balizamiento	Maó	1.498.534	Rafael Soler	1972
Mejora de acceso a los muelles	Maó	4.999.394	Rafael Soler	1972
Construcción de muelle con estación	Maó	134.558.542	Rafael Soler	1972
Alumbrado de los muelles	Maó	1.262.835	Rafael Soler	1973
Consolidación de la primera alineación del muelle de Poniente	Maó	1.455.280	Rafael Soler	1973
Urbanización de un tramo del muelle de Poniente	Maó	1.498.024	Rafael Soler	1973
Refuerzo de dinteles y jambas del almacén nº. 2	Maó	841.846	Rafael Soler	1974
Bascula de 50 tm.	Maó	1.329.255	Rafael Soler	1974
Ampliación del puente de la Colársega	Maó	1.499.855	Rafael Soler	1974
Suministro de fundición para los desagües	Maó	1.500.000	Rafael Soler	1974
Luces de enfilación	Maó	3.486.747	Rafael Soler	1974
Reparación del almacén nº. 2	Maó	1.499.885	Fdo. Moscardó	1975
Muelle para el trafico roll on-roll off	Maó	52.403.505	Fdo. Moscardó	1976
Construcción de un muelle con estación marítima	Maó	109.505.177	Fdo. Moscardó	1979
De mejora del acceso a los muelles del Cos Nou	Maó	4.981.439	Fdo. Moscardó	1980
Explanada en el Cos Nou	Maó	11.743.545	Fdo. Moscardó	1981
Varadero para embarcaciones menores en Cala Corp	Maó	7.488.342	Juan Serra	1983
Estación transformadora en el muelle del Cos Nou	Maó	6.294.807	Fdo. Moscardó	1984
Reposición y mejora de calados	Maó	19.194.462	Fdo. Moscardó	1984
Nuevo proyecto de estación transformadora en el muelle del Cos Nou	Maó	12.406.164	Fdo. Moscardó	1985
Cerramiento del muelle del Cos Nou	Maó	17.835.378	Fdo. Moscardó	1986
Acondicionamiento de dos tramos del muelle de la ribera	Maó	553.144.686	Fdo. Moscardó	1986
Muelle y explanada para el mantenimiento de embarcaciones	Maó	115.106	Rafael Soler	1987
Sondeos y penetraciones en el puerto	Maó	7.485.878	Rafael Soler	1987
Sustitución del puente de la Colársega	Maó	22.264.935	Rafael Soler	1987
Mejora estación marítima	Maó	22.744.805	Rafael Soler	1987
Acondicionamiento del muelle de los Mártires del Atlante	Maó	24.991.770	Rafael Soler	1987
Cobertizo en el muelle de Cos Nou	Maó	32.128.758	Rafael Soler	1987
Reconversión de dos almacenes para locales y oficinas	Maó	49.997.513	Rafael Soler	1987
Primer modificado del pro. De acondicionamiento de dos tramos en el muelle de ribera	Maó	420.008.198	Rafael Soler	1987
Instalaciones para los nuevos locales y despachos	Maó	22.941.501	Rafael Soler	1988
Instalaciones complementarias de la estación marítima	Maó	24.775.239	Rafael Soler	1988
Prolongación y acondicionamiento del muelle de los Mártires del Atlante	Maó	24.952.769	Rafael Soler	1988
Reconversión del varadero de Cala Figuera en explanada para embarcaciones menores	Maó	24.994.780	Rafael Soler	1988
Reconstrucción de un tramo en el muelle de Calas Fonts	Maó	24.646.241	Justo Aguado	1989
Restauración y acondicionamiento m. Fonduco	Maó	24.888.289	Rafael Soler	1989

Projecte de	Port	Pressup. (PTA)	Autor	Any
Mejora calados Colársega	Maó	24.987.206	Justo Aguado	1989
Acondicionamiento de viales	Maó	63.937.854	Rafael Soler	1989
Plan especial (instrumento urbanístico)	Maó	(sin)	Rafael Soler	1990
Mantenimiento boya direccional al sudeste de la Isla del Aire	Maó	20.546.400	Rafael Soler	1990
Intersección acceso muelle Levante	Maó	24.999.326	Justo Aguado	1990
Nuevos alumbrados en el muelle Baixamar	Maó	33.590.444	Rafael Soler	1990
Reparación de averías en el muelle en tacón del Cos Nou	Maó	49.591.288	Rafael Soler	1990
Nuevos pavimentos y canalizaciones del muelle del Cos Nou	Maó	49.966.225	Justo Aguado	1990
Instalación complementarias de acondicionamiento de dos tramos en el muelle de la ribera	Maó	93.983.719	Justo Aguado	1990
Terminación del muelle de Cos Nou	Maó	456.603.370	Rafael Soler	1990
Pasarela para embarcaciones menores y de servicios en Cala's Fonts	Maó	20.987.815	Justo Aguado	1991
Mejora de cuatro tramos de muelle de Levante y Poniente	Maó	34.498.794	Rafael Soler	1992
Habilitación de atraques y servicios para embarcaciones menores en el muelle del Cos Nou	Maó	11.832.083	Justo Aguado	1993
Remodelación acceso al muelle del Cos Nou. Primera fase	Maó	59.972.822	Justo Aguado	1994
Prolongación muelle Poniente	Maó	122.913.889	Justo Aguado	1994
Prolongación muelle pasajeros	Maó	136.255.461	Justo Aguado	1994
Caminos de rodadura para grúas en el muelle del Cos Nou	Maó	8.939.655	F. Rodríguez	1995
Obras complementarias del terminal de pasajeros	Maó	21.652.506	Justo Aguado	1995
Dragado en las dársenas de los muelles comerciales	Maó	55.637.141	F. Rodríguez	1996
Pasarela para embarcaciones y servicios en Cala Fonts	Maó	44.329.098	Justo Aguado	1997
Pavimentación de la zona pesquera	Maó	89.103.651	Justo Aguado	1997
Sustitución de un tramo de pasarela en el muelle del Hospital	Maó	10.097.482	Manel González	1998
Consolidación de bloques inestables en el acantilado de Calas Fonts	Maó	11.751.123	Justo Aguado	1998
Instalaciones generales en el muelle de pasajeros y tramo de Levante antiguo	Maó	24.487.713	Justo Aguado	1998
Caminos de rodadura para grúas pórtico en el muelle del Cos Nou	Maó	28.999.444	J. Bascuñana	1998
Mejora del muelle de pasajeros, tramo Levante - antiguo y pavimentación explanada anexa	Maó	151.862.829	Justo Aguado	1998
Variante de acceso al muelle del Cos Nou 2ª fase con expropiaciones	Maó	228.765.366	Justo Aguado	1998
Mejora de calados en un tramo del muelle de pasajeros	Maó	60.042.482	Justo Aguado	1999
Dragado de la dársena de Poniente de la Estación Naval	Maó	28.957.712	Justo Aguado	2000
Pavimentación de varios tramos en el muelle de Levante y muelle de Poniente	Maó	54.161.331	Justo Aguado	2000
Mejora de la intersección entre el vial de acceso al muelle del Cos Nou y la carretera de la Mola	Maó	139.061.900	Justo Aguado	2000
Dragado y extracción de rocas	Ciutadella	57.946	Juan Seguí	1930
Ensanche del puerto	Ciutadella	202.430	Juan Seguí	1932
Ensanche del puerto	Ciutadella	254.581	Juan Seguí	1933
Ensanche de la cuesta de la Marina	Ciutadella	49.335	Juan Seguí	1934
Varadero en el puerto	Ciutadella	31.856	Juan Seguí	1935
Dragado en el puerto	Ciutadella	2.298.351	Juan Seguí	1944
Dragado en el puerto	Ciutadella	672.477	Juan Seguí	1945
Ampliación de un varadero	Ciutadella	76.477	Juan Seguí	1946
Modificado del dragado	Ciutadella	1.442.644	Juan Seguí	1952
Secadero de redes	Ciutadella	62.689	Juan Seguí	1953
Afirmado asfáltico de la zona comercial del puerto	Ciutadella	70.007	Juan Seguí	1954
Pantalanes en el muelle nuevo para atraque provisional del barco correo	Ciutadella	249.531	Fdo. Martín	1957
Terminación de las obras de ensanche	Ciutadella	13.497.933	Fdo. Martín	1958
Construcción de un cobertizo en el puerto	Ciutadella	74.929	Rafael Soler	1958
Dragado en el puerto	Ciutadella	3.027.004	Rafael Palop	1962
Reformado de terminación de las obras de ensanche	Ciutadella	15.724.415	Rafael Soler	1962
Reparación de las rampas varadero	Ciutadella	232.312	Rafael Palop	1962
Reparación del muelle comercial	Ciutadella	173.158	Rafael Soler	1962
Zona de servicio del puerto	Ciutadella	(sin)	Rafael Soler	1963
Pavimentación de un tramo del muelle	Ciutadella	153.221	Rafael Soler	1963
Tinglado y dependencias en el puerto	Ciutadella	1.306.145	Rafael Soler	1963
Instalación de agua	Ciutadella	249.627	Rafael Soler	1964
Alumbrado de los muelles	Ciutadella	493.671	Rafael Soler	1964
Edificio para almacén y servicio	Ciutadella	498.949	Rafael Soler	1965
Mejora del pavimento del muelle pesquero	Ciutadella	191.514	Rafael Soler	1965
Dragado de la dársena interior del puerto	Ciutadella	1.499.943	Rafael Soler	1965
Amarre para embarcaciones menores	Ciutadella	249.522	Rafael Soler	1966
Modificado del de edificio para almacén y servicios	Ciutadella	498.126	Rafael Soler	1966
Reparación del puente de la Colársega	Ciutadella	238.272	Rafael Soler	1966
Modificado del de dragado del puerto	Ciutadella	6.586.901	Rafael Soler	1968
Pavimentación de la zona de la Colársega	Ciutadella	614.390	Rafael Soler	1969
Pavimentación del muelle nuevo	Ciutadella	499.062	Rafael Soler	1969
Refuerzo del muelle viejo	Ciutadella	1.498.544	Rafael Soler	1973
Rediente en el muelle del puerto	Ciutadella	9.351.411	Fdo. Moscardó	1977
Alumbrado	Ciutadella	4.998.011	Fdo. Moscardó	1981
Rampa varadero en el puerto	Ciutadella	9.999.966	Fdo. Moscardó	1983
Prolongación de la rampa varadero del puerto	Ciutadella	9.977.092	Fdo. Moscardó	1984
Reparaciones en los muelles del puerto	Ciutadella	8.574.592	Juan Serra	1985
Caseta para instalación de un mareómetro	Ciutadella	999.880	Juan Serra	1985
Reparación de motor e instalación eléctrica motor cabestrante, 50cv	Ciutadella	1.333.500	Juan Serra	1985
Dragado en la dársena	Ciutadella	14.950.373	Juan Serra	1986
Reparación de losas y conducciones	Ciutadella	1.999.938	Juan Serra	1987
Urbanización del muelle de ribera sur	Ciutadella	15.536.788	Juan Serra	1987
Reparación del muro de atraque del muelle de ribera sur	Ciutadella	9.993.256	Juan Serra	1988
Muelle tráfico local en el puerto	Ciutadella	54.994.992	Juan Serra	1990
Mejora de la urbanización y firmes en los muelles comerciales	Ciutadella	24.957.025	Juan Serra	1990

Projecte de	Port	Pressup. (PTA)	Autor	Any
Modificado del de muelle de tráfico local	Ciutadella	10.440.903	Juan Serra	1992
Acondicionamiento y reparación del puente de la Colársega	Ciutadella	8.030.380	Juan Serra	1994
Alumbrado de viales y muelles de ribera	Ciutadella	15.426.283	Juan Serra	1995
Mejoras en el puente de la Colársega	Ciutadella	2.987.802	Juan Serra	1995
Adaptación del muelle en claraboya para atraque de ferrys	Ciutadella	10.746.920	Juan Serra	1998
Dispositivo de control de tráfico portuario	Ciutadella	13.499.420	Juan Serra	1998
Mejora y dotación de servicios en el muelle comercial	Ciutadella	46.173.155	Carlos Garau	2000
Mejora del puerto	Fornells	119.826	Juan Seguí	1931
Ensanche del muelle y construcción de un varadero	Fornells	25.281	Juan Seguí	1935
Conservación del espigón de escollera de la dársena de pescadores	Fornells	49.499	Juan Seguí	1954
Reparación del dique	Fornells	642.755	Rafael Soler	1958
Reparación del secadero de redes y varadero	Fornells	26.726	Rafael Soler	1958
Pavimentación de la plaza y muelles	Fornells	236.802	Rafael Soler	1960
Reformado del de reparación del dique	Fornells	880.122	Rafael Palop	1961
Zona de servicio del puerto	Fornells	(sin)	Rafael Soler	1963
Instalación luminosa de la baliza del morro del dique	Fornells	249.653	Rafael Soler	1963
Embarcadero, rampa y encauzamiento del río en Cala Galdana	Fornells	499.877	Rafael Soler	1964
Mejora de calados	Fornells	249.164	Rafael Soler	1965
Espigón de contención de arenas	Fornells	(nº 652)	Rafael Soler	1973
Alumbrado	Fornells	1.799.268	Rafael Soler	1974
Acondicionamiento del nuevo acceso	Fornells	4.992.950	Fdo. Moscardó	1980
Prolongación de la rampa varadero	Fornells	4.999.315	Fdo. Moscardó	1982
Alumbrado público acceso al puerto	Fornells	3.673.865	Juan Serra	1987
Pavimentos y ornamentos en acceso al puerto	Fornells	9.997.136	Juan Serra	1987
Urbanización y dotación de servicios	Fornells	32.874.320	Juan Serra	1988
Segundo proyecto reformado de reparación del afirmado de los andenes	Eivissa	45.639	J.L. de Castro	1934
Protección del lado exterior de la coronación del espaldón del dique de abrigo con pretil y banco-trozo 1º	Eivissa	13.561	J.L. de Castro	1935
Protección lado exterior coronación espaldón dique abrigo con pretil o banco hormigón armado-trozo 2º. enlucido	Eivissa	12.500	J.L. de Castro	1935
Enlosado parcial de los muelles (Muelle de la Consigna)	Eivissa	20.983	J.L. de Castro	1935
Tercer reformado de reparación del afirmado de los andenes	Eivissa	49.503	J.L. de Castro	1935
Enlosado parcial del muelle interior o de Poniente	Eivissa	44.412	J.L. de Castro	1936
Plan de obras nuevas a ejecutar en 10 años en los puertos y calas de las Isla de Ibiza	Eivissa	7.466.654	J.L. de Castro	1937
Terminación del enlosado del muelle interior o de Poniente	Eivissa	48.712	J.L. de Castro	1940
Terminación del enlosado del muelle de Levante y modificado	Eivissa	102.365	J.L. de Castro	1945/46
Dragado y ensanche de la zona dragada	Eivissa	3.222.309	J.L. de Castro	1945
Reparación en el dique de Botafoch	Eivissa	17.012	J.L. de Castro	1947
Boya de amarre	Eivissa	56.335	Carlos Muñoz	1947
Reparación del dique de Botafoch	Eivissa	14.811	Carlos Muñoz	1948
Reparaciones diversas. Rampas y defensas	Eivissa	14.935	Carlos Muñoz	1948
Relleno y vertido de escollera en el origen del dique de abrigo	Eivissa	64.944	Carlos Muñoz	1948
Afirmado en los andenes	Eivissa	62.204	Javier Peña	1949
Caseta para tinte de redes	Eivissa	65.836	Javier Peña	1950
Reformado de alumbrado de los andenes	Eivissa	189.172	Javier Peña	1950
Prolongación del contramuelle, 1ª. revisión de precios	Eivissa	5.202.945	Javier Peña	1950
Bases para la adquisición de una grúa	Eivissa	1.100.000	Javier Peña	1951
Riego de conservación de los andenes 1º tramo	Eivissa	16.861	Javier Peña	1952
Riego de conservación de los andenes 2º. tramo	Eivissa	16.604	Javier Peña	1952
Modificado de saneamiento de la Ciudad	Eivissa	5.262.836	Javier Peña	1952
Reparación de averías en el dique de cierre de la Isla Grossa con el Islote de Botafoch	Eivissa	497.293	Juan San Julián	1953
Instalación de un grupo electrógeno para el alumbrado	Eivissa	(nº 44/)	Juan San Julián	1954
Presupuesto de instalación de dos luces rojas para balizar el contramuelle	Eivissa	13.613	Enrique Alonso	1957
Reparación del contramuelle antiguo en unión con la obra nueva de prolongación	Eivissa	16.882	Enrique Alonso	1957
Presupuesto de arreglo de 218,55 m2 de enlosado en los muelles	Eivissa	30.461	Enrique Alonso	1957
Arreglo y modificación del acceso	Eivissa	7.445	Enrique Alonso	1958
Riego superficial asfáltico para conservación de la zona de circulación	Eivissa	38.598	Enrique Alonso	1958
Acondicionamiento del poste y pluma de la grúa britania para construcción de una grúa fija	Eivissa	199.525	Enrique Alonso	1959
Construcción de un muelle adosado al dique de abrigo	Eivissa	---	Enrique Alonso	1959
Reformado de la zona de servicio	Eivissa	(sin)	Enrique Alonso	1959
Anteproyecto de ordenación y aprovechamiento de la zona de la bahía	Eivissa	(nº 393)	Enrique Alonso	1959
Depósito y red de distribución de agua para abastecimiento de los buques	Eivissa	(nº 386)	Enrique Alonso	1959
Reparación de los desperfectos en el cierre entre las Islas Plana y Grossa	Eivissa	120.651	Enrique Alonso	1959
Construcción de un tinglado en el contramuelle	Eivissa	1.916.523	Enrique Alonso	1959
Instalación de una báscula	Eivissa	65.900	Enrique Alonso	1960
Anteproyecto de ampliaciones. Anteproyecto de dársena pesquera	Eivissa	58.907.541	Enrique Alonso	1960
Reparación de la embarcación "Faro de Formentera"	Eivissa	35.562	Enrique Alonso	1960
Refuerzo del dique de Botafoch	Eivissa	936.092	Enrique Alonso	1962
Pavimentación del contramuelle	Eivissa	1.340.665	Enrique Alonso	1962
Refuerzo del dique de abrigo	Eivissa	1.365.764	Enrique Alonso	1962
Bases para la adquisición de una grúa automóvil sobre neumáticos	Eivissa	1.500.000	Enrique Alonso	1962
Pavimentación del contramuelle	Eivissa	494.123	Enrique Alonso	1963
Edificio en la zona de servicio, para instalación de los Servicios del Grupo	Eivissa	3.322.843	Enrique Alonso	1963
Muelle pesquero	Eivissa	8.629.559	Rafael Soler	1964
Boya para el balizamiento	Eivissa	249.550	Rafael Soler	1964
Emisario para aguas residuales	Eivissa	1.864.655	Rafael Soler	1964

Projecte de	Port	Pressup. (PTA)	Autor	Any
Iluminación tinglado y del dique de abrigo	Eivissa	249.550	Rafael Soler	1964
Adquisición de un motor marino para la embarcación "Faro de Formentera"	Eivissa	489.251	Rafael Soler	1964
Báscula y caseta para su instalación	Eivissa	499.384	Rafael Soler	1964
Almacén y dependencias	Eivissa	1.499.885	Rafael Soler	1964
Muelle pesquero	Eivissa	8.629.559	Rafael Soler	1964
Anteproyecto dársena pesquera	Eivissa	67.072.942	Rafael Soler	1964
Instalación de aguada	Eivissa	249.587	Rafael Soler	1965
Reparación del pavimento de una zona	Eivissa	315.370	Rafael Soler	1965
Saneamiento	Eivissa	15.398.780	Rafael Soler	1965
Zona de servicio de las Riberas norte y Oeste	Eivissa	(sin)	Rafael Soler	1966
Refuerzo del dique de Botafoch	Eivissa	936.092	Rafael Soler	1966
Muelle adosado al dique de abrigo	Eivissa	25.070.010	Rafael Soler	1966
Reparación y reforma de la tercera planta del edificio para oficinas	Eivissa	244.558	Rafael Soler	1967
Pavimentación explanada nuevo muelle pesquero	Eivissa	1.497.921	Rafael Soler	1967
Dragado general del puerto	Eivissa	6.136.224	Rafael Soler	1967
Espigón para descarga de combustibles	Eivissa	19.520.560	Rafael Soler	1967
Reparación rampa varadero	Eivissa	248.387	Rafael Soler	1969
Reparación dique Isla Llana	Eivissa	997.647	Rafael Soler	1969
Adquisición de una grúa automóvil sobre neumáticos de 15 tm. de capacidad	Eivissa	3.000.000	Rafael Soler	1969
Dos pantalanes adosados al dique	Eivissa	16.115.417	Rafael Soler	1969
Terminación del muelle pesquero	Eivissa	23.682.897	Rafael Soler	1969
Espigón para descarga de combustibles	Eivissa	55.550.009	Rafael Soler	1969
Muelle adosado dique de abrigo	Eivissa	25.070.011	Rafael Soler	1969
Reparación pavimentos en contramuelle	Eivissa	499.951	Rafael Soler	1970
Reparación pavimento Muelle de la Consigna	Eivissa	258.145	Rafael Soler	1971
Instalación semáforos acceso muelles	Eivissa	499.985	Rafael Soler	1971
Cerramiento	Eivissa	1.499.901	Rafael Soler	1971
Saneamiento y depuración de aguas residuales	Eivissa	15.398.780	Rafael Soler	1972
Almacén	Eivissa	1.499.983	Rafael Soler	1972
Edificio oficinas y servicios Subsección Trabajos Portuarios	Eivissa	4.016.434	Rafael Soler	1972
Reparación averías muelles	Eivissa	461.013	Rafael Soler	1973
Reparación del alumbrado	Eivissa	499.688	Rafael Soler	1973
Urbanización tramo del Muelle de la Consigna	Eivissa	1.150.262	Rafael Soler	1973
Locales para enseres de pesca	Eivissa	4.617.746	Rafael Soler	1973
Nuevo dique	Eivissa	229.247.411	Rafael Soler	1973
Urbanización varias parcelas muelles comerciales	Eivissa	3.987.605	Rafael Soler	1974
Pavimentación de los muelles comerciales	Eivissa	4.694.621	Rafael Soler	1974
Alumbrado de los muelles comerciales	Eivissa	4.992.568	Rafael Soler	1974
Diente para trafico roll on-roll off	Eivissa	9.852.915	Fdo. Moscardó	1974
Pliego de bases para el concurso de proyectos y ejecución de obras de dragado	Eivissa	10.000.000	Rafael Soler	1974
Urbanización explanada muelle pesquero	Eivissa	10.130.280	Rafael Soler	1974
Bases prolongación, muelle adosado dique	Eivissa	30.000.000	Rafael Soler	1974
Modificado del de dragado	Eivissa	59.269.890	Fdo. Moscardó	1977
Muelle para el trafico ro/ro	Eivissa	86.454.000	Fdo. Moscardó	1977
Muelle para tráfico ro/ro (desechado)	Eivissa	118.555.194	Fdo. Moscardó	1977
Reconstrucción y refuerzo de un tramo del muelle de Levante	Eivissa	4.980.444	Fdo. Moscardó	1981
Muelle en la ribera de poniente del puerto de Ibiza-primera etapa	Eivissa	126.432.944	Fdo. Moscardó	1981
Acondicionamiento de la explanada contigua al muelle para tráfico ro/ro	Eivissa	34.961.892	Fdo. Moscardó	1983
Acondicionamiento del espaldón del dique	Eivissa	9.983.825	Fdo. Moscardó	1984
Anteproyecto del puerto de la Caleta	Eivissa	2.415.657.951	Fdo. Moscardó	1984
Estación marítima para el tráfico con Formentera	Eivissa	24.942.002	Fdo. Moscardó	1986
Instalaciones eléctricas y telefónicas en el muelle de Poniente	Eivissa	9.150.326	Rafael Soler	1987
Refuerzo atraques ro-ro y canalizaciones	Eivissa	24.557.680	Rafael Soler	1987
Nuevos pavimentos y canalizaciones de servicios en el muelle pesquero	Eivissa	49.927.256	Rafael Soler	1987
Terminación de los muelles comerciales	Eivissa	336.394.284	Rafael Soler	1987
Modificación de intersecciones y viales muelle sur	Eivissa	24.950.832	Rafael Soler	1988
Tratamiento de los pavimentos de los muelles comerciales	Eivissa	25.000.000	Rafael Soler	1988
Ampliación de la explanada del Muelle de la Consigna	Eivissa	45.376.285	Rafael Soler	1989
Plan especial puerto de Ibiza (Instrumento urbanístico)	Eivissa	(sin)	Rafael Soler	1990
Dragado dársena comercial	Eivissa	49.705.186	Rafael Soler	1990
Anteproyecto de instalaciones portuarias	Eivissa	6.403.069	Rafael Soler	1992
Mejora de calados del muelle de ribera Poniente	Eivissa	49.975.383	Justo Aguado	1992
Verja de protección y viales	Eivissa	20.121.262	Justo Aguado	1993
Reconstrucción de garitón y troneras de la torre del mar	Eivissa	5.456.522	Justo Aguado	1994
Adquisición y fondeo de pantalanes flotantes para atraque de embarcaciones menores en la dársena. Interior puerto	Eivissa	9.380.000	Justo Aguado	1994
Duques de Alba para atraque de trasatlánticos	Eivissa	9.867.750	Justo Aguado	1994
Suministro e instalación pantalanes flotante. Dársena interior	Eivissa	14.805.217	Justo Aguado	1994
Retoque y refuerzo de banquetas	Eivissa	25.926.174	Justo Aguado	1994
Oficinas y almacenes	Eivissa	120.498.245	Rafael Soler	1994
Instalaciones portuarias con nuevo abrigo. 1ª fase	Eivissa	8.652.142.418	Rafael Soler	1994
Reposición pavimentos muelle de Ribera	Eivissa	7.725.086	Justo Aguado	1995
Reposición de estructura en los muelles comerciales	Eivissa	7.831.143	Justo Aguado	1995
Amueblamiento para las nuevas oficinas	Eivissa	4.848.366	Justo Aguado	1996
Nuevo centro de maniobra y medida, estación transformadora y línea de m.t. subterránea en el contramuelle	Eivissa	11.784.483	Justo Aguado	1996
Dragado de la dársena exterior	Eivissa	20.824.270	F. Rodríguez	1996
Camino de rodadura de grúa móvil en los muelles comerciales	Eivissa	25.089.698	Justo Aguado	1996
Reconocimiento geotécnico para el proyecto "dique de abrigo de Botafoc"	Eivissa	29.587.000	Justo Aguado	1997
Refuerzo del firme de los muelles comerciales	Eivissa	18.459.342	Jorge Martín	1998
Plataforma para el tráfico ro-ro en alineación este de los muelles comerciales	Eivissa	161.263.502	Ricardo Sanz	1998
Dique de abrigo en Botafoch	Eivissa	6.379.467.698	Justo Aguado	1999

Projecte de	Port	Pressup. (PTA)	Autor	Any
Ejecución del tratamiento anticorrosión en las estructuras metálicas de los Duques del Alba	Eivissa	24.643.965	Justo Aguado	2000
Anteproyecto del puerto	S. Antoni Abat	2.444.154	J.L. de Castro	1938
Dique de abrigo	S. Antoni Abat	9.595.017	J.L. de Castro	1942
Adición del dique de abrigo	S. Antoni Abat	15.389.134	J.L. de Castro	1946
Modificado del de dique de abrigo	S. Antoni Abat	15.111.570	Javier Peña	1949
Adición del modificado del de dique de abrigo	S. Antoni Abat	17.793.760	Javier Peña	1950
Segundo y tercero adicional del modificado del de dique de abrigo	S. Antoni Abat	21.918.067	Javier Peña	1951
Reformado del de dique de abrigo	S. Antoni Abat	22.419.871	Enrique Alonso	1955
Segundo reformado del de dique de abrigo	S. Antoni Abat	(nº 379)	Enrique Alonso	1958
Caseta para lonja, depósito y conservación del pescado e instalación de alumbrado	S. Antoni Abat	(nº 387)	Enrique Alonso	1959
Construcción de un espigón de escollera en la playa	S. Antoni Abat	72.345	Enrique Alonso	1960
Reformado de la zona de servicio	S. Antoni Abat	(sin)	Enrique Alonso	1961
Alumbrado del puerto	S. Antoni Abat	299.287	Rafael Soler	1963
Zona de servicio	S. Antoni Abat	(sin)	Rafael Soler	1964
Instalación de aguada	S. Antoni Abat	249.660	Rafael Soler	1965
Almacenillos y dependencia	S. Antoni Abat	499.218	Rafael Soler	1965
Saneamiento de la zona costera	S. Antoni Abat	1.705.453	Rafael Soler	1965
Embarcaderos en el puerto	S. Antoni Abat	249.924	Rafael Soler	1966
Urbanización de un sector de la zona de servicio	S. Antoni Abat	906.276	Rafael Soler	1966
Pavimentaciones en el puerto	S. Antoni Abat	1.149.671	Rafael Soler	1967
Torretas para las luces de balizamiento del morro del dique y de Punta Chincho y del Estanyol	S. Antoni Abat	153.940	Rafael Soler	1968
Instalaciones portuarias para embarcaciones deportivas menores	S. Antoni Abat	42.848.381	Rafael Soler	1969
Urbanización tramo de ribera	S. Antoni Abat	1.495.639	Rafael Soler	1971
Reparación de la rampa varadero	S. Antoni Abat	452.994	Rafael Soler	1974
Pavimentación de la zona de servicio	S. Antoni Abat	4.989.271	Fdo. Moscardó	1978
Pantanales para el tráfico de bahía	S. Antoni Abat	49.109.575	Fdo. Moscardó	1982
Reparaciones del muelle y varadero de pescaderos	S. Antoni Abat	7.908.592	Juan Serra	1985
Muelle adosado al dique de abrigo (1ª fase)	S. Antoni Abat	---	Juan Serra	1986
Modificado de precios del de reparación del muelle y varadero de pescadores	S. Antoni Abat	8.930.000	Juan Serra	1986
Muelle tráfico pasajeros, adosado al dique	S. Antoni Abat	174.997.798	Juan Serra	1989
Ordenación tramo litoral entre Punta Molí y P. ses Var.	S. Antoni Abat	9.990.000	Juan Serra	1990
Modificado del de "muelle de tráfico pasajeros, adosado al dique"	S. Antoni Abat	29.563.079	Juan Serra	1991
Reparación pavimento explanada muelle comercial	S. Antoni Abat	4.085.842	Juan Serra	1991
Ampliación del muelle de ribera, tramo torrente Baladre a muelle de pescadores	S. Antoni Abat	207.276.047	Juan Serra	1991
Complementaria de acometida eléctrica del de muelle de tráfico de pasajeros	S. Antoni Abat	10.493.555	Juan Serra	1993
Modificado 1º del de ampliación del muelle de ribera, tramo torrente del Baladre a muelle de pescadores	S. Antoni Abat	1.589.167	Juan Serra	1993
Muelle adosado al espigón de contención de arenas y mejora explanada contigua	S. Antoni Abat	41.768.715	Juan Serra	1994
Balizamiento canal de acceso al puerto	S. Antoni Abat	7.527.823	Carlos Garau	2000
Terminación del muelle de ribera y acondicionamiento del espigón y explanada contiguas	S. Antoni Abat	119.823.084	Carlos Garau	2000
Puerto en el fondeadero	La Savina	2.033.596	Álvaro Piernas	1929
Urbanización del caserío	La Savina	(sin)	José Alomar (*)	1933
Puerto en el fondeadero. Obras indispensables del aprobado	La Savina	548.916	Vicente Millán	1933
Puerto en el fondeadero	La Savina	548.916	J.L. de Castro	1936
Reparación de la parte sur y norte de la banqueta interior y del espaldón del dique Freo Isla Sabina y Formentera	La Savina	16.987	J.L. de Castro	1947
Reparación de los daños causados por los temporales del mes de febrero en diques de cierre	La Savina	14.900	Carlos Muñoz	1948
Reparación y habilitación del dique antiguo	La Savina	40.716	Javier Peña	1949
Caseta para la conservación del pescado	La Savina	30.859	Javier Peña	1950
Modificado de prolongación del dique antiguo	La Savina	63.864	Javier Peña	1950
Prolongación del muelle de atraque	La Savina	92.469	Javier Peña	1950
Estudio de almacén-vivienda en el puerto	La Savina	447	Javier Peña	1951
Rampa varadero	La Savina	17.030	Juan San Julián	1954
Camino enlace muelle atraque con dique abrigo	La Savina	195.351	Juan San Julián	1954
Dique de abrigo	La Savina	27.311.733	Enrique Alonso	1955
Reposición de escollera en el espigón de defensa	La Savina	46.350	Enrique Alonso	1956
Presupuesto de reparación del muelle de atraque	La Savina	14.320	Enrique Alonso	1958
Reparación de los daños ocasionados de los temporales	La Savina	189.075	Enrique Alonso	1959
Ampliación del dique y del embarcadero	La Savina	9.104.864	Enrique Alonso	1959
Replanteo del de ampliación del dique y del embarcadero	La Savina	8.975.555	Enrique Alonso	1960
Adquisición de la isla de la Sabina	La Savina	---	Enrique Alonso	1961
Propuesta de construcción de cajones h.a. en las obras de ampliación del dique	La Savina	3.135.884	Enrique Alonso	1961
Reformado de la zona de servicio	La Savina	(sin)	Enrique Alonso	1961
Reformado del de ampliación del dique y embarcadero	La Savina	9.332.708	Enrique Alonso	1962
Ampliación del dique y del embarcadero. Segundo reformado	La Savina	10.789.441	Enrique Alonso	1963
Zona de servicio del puerto	La Savina	(sin)	Rafael Soler	1964
Cobertizo para viajeros	La Savina	144.827	Rafael Soler	1964
Muelle de ribera para embarcaciones menores	La Savina	249.952	Rafael Soler	1964
Edificio para almacenes y dependencias	La Savina	499.002	Rafael Soler	1965
Ampliación de la pavimentación del muelle de ribera	La Savina	499.566	Rafael Soler	1965
Prolongación del dique de abrigo	La Savina	17.962.981	Rafael Soler	1965
Reparación del pavimento del muelle de ribera	La Savina	207.816	Rafael Soler	1967
Demoliciones y construcción de un porche	La Savina	249.490	Rafael Soler	1967
Locales para usuarios	La Savina	999.951	Rafael Soler	1970

Projecte de	Port	Pressup. (PTA)	Autor	Any
Reparación de averías del embarcadero de Es Caló	La Savina	249.404	Rafael Soler	1972
Reparación de averías en el dique	La Savina	499.781	Rafael Soler	1972
Alumbrado del puerto	La Savina	1.499.158	Rafael Soler	1972
Pantalanes para embarcaciones menores	La Savina	1.497.787	Rafael Soler	1973
Reparación de pavimentos	La Savina	1.499.655	Rafael Soler	1973
Edificio para Servicios del Grupo en el Puerto	La Savina	4.949.732	Rafael Soler	1974
Ensanche del morro del dique	La Savina	17.949.085	Rafael Soler	1974
Ensanche del dique	La Savina	21.240.025	Fdo. Moscardó	1975
Modificaciones técnicas del edificio para Servicios del Grupo	La Savina	5.386.559	Fdo. Moscardó	1977
Dragado	La Savina	16.517.315	Fdo. Moscardó	1977
Urbanización de la parcela adyacente al edificio de servicios	La Savina	1.498.146	Fdo. Moscardó	1978
Prolongación del dique	La Savina	53.044.652	Fdo. Moscardó	1981
Dragado en roca	La Savina	49.013.643	Fdo. Moscardó	1982
Pantalán para embarcaciones pesqueras	La Savina	9.790.460	Fdo. Moscardó	1983
Prolongación del pantalán para embarcaciones pesqueras	La Savina	13.932.522	Fdo. Moscardó	1984
Terminal mixta ro.ro/pasajeros y mercancías	La Savina	389.736.487	Rafael Soler	1987
Modificado de precios del de terminal mixta ro-ro pasajeros y mercancías	La Savina	486.825.134	Rafael Soler	1988
Plan especial puerto (instrumento urbanístico)	La Savina	(sin)	Rafael Soler	1990
Anteproyecto de dársena pesquera	La Savina	393.012.615	Rafael Soler	1991
Embarcadero y camino de acceso en la Cala Alcaufar	Varios	24.080	Juan Seguí	1944
Lonjas de contratación del pescado en los puertos de: Alcudia, Pollensa, Porto Cristo, Sóller y Porto Colom	Varios	527.473	Gabriel Roca	1950
Instalaciones frigoríficas para las lonjas de Pollensa, Cala Figuera, Porto Colom y Alcudia	Varios	62.896	Gabriel Roca	1951
Plan obras, instalaciones y medios auxiliares complementarias al Grupo Puertos pesqueros. Mallorca (1954-59)	Varios	4.071.355	Gabriel Roca	1954
Ampliación de los edificios de las lonjas de los puertos de: Alcudia, Pollensa, Sóller y Porto Colom	Varios	556.816	Gabriel Roca	1955
Señalización de tráfico de los puertos de Pollensa y Alcudia	Varios	24.890	Rafael Soler	1958
Construcción de dos puntales en los puertos de Mahón y Ciutadela	Varios	22.529	Rafael Soler	1960
Construcción de dos puntales en el puerto de Pollensa y en el embarcadero de la Colonia de San Jorge	Varios	22.529	Rafael Soler	1960
Construcción de tres puntales en los puertos de Cala Rajada, Alcudia y Andraitx	Varios	33.793	Rafael Soler	1961
Diez acumuladores de acetileno con destino a las balizas afectas al Grupo de Puertos de Mallorca	Varios	93.334	Ant. Dicenta	1962
Ocho puntales fijos de 1 tonelada para el servicio de las embarcaciones menores en varios puertos	Varios	249.126	Rafael Soler	1964
Reparación de averías en los puertos del Grupo de Baleares	Varios	249.939	Rafael Soler	1966
Anteproyecto de puerto en Punta Rotja (Mallorca)	Varios	---	Rafael Soler	1967
Reparación de las averías de los puertos de Mahón y de Fornells	Varios	382.747	Rafael Soler	1968
Reparación de averías en los puertos de Mahón y Fornells	Varios	382.747	Rafael Soler	1968
Instalación de señales marítimas en los puertos de Mahón y Cala Sabina	Varios	349.674	Rafael Soler	1970
Torretas para luces de balizamiento en los puertos de Pollensa, Alcudia, Cala Rajada, Porto Cristo, Andraitx, Ibiza, Porto Petro	Varios	979.553	Rafael Soler	1973
Modificado rampa y encauzamiento rio Cala Galdana	Varios	1.498.197	Rafael Soler	1973
Edificio para oficinas y servicios del Grupo de Puertos de Baleares	Varios	19.926.339	Fdo. Moscardó	1978
Reconstrucción de seis torretas para balizamiento de Colonia de San Jorge, Cala Bona (Porto Cristo) y Colonia de San Pedro (Alcudia)	Varios	2.499.903	Fdo. Moscardó	1983
Suministro de carteles de obra y elementos auxiliares para los puertos del servicio	Varios	2.300.000	Juan Serra	1986
Adquisición e instalación de defensas y bolardos en los puertos del Grupo de Puertos de Baleares	Varios	20.505.357	Rafael Soler	1987
Adquisición y montaje de pantalanes flotantes (Ibiza y Mahón)	Varios	9.990.400	Rafael Soler	1988
Remodelación oficinas c/Alfredo Bonet, 6 para Servei de Ports i Litoral	Varios	11.841.464	Juan Serra	1988
Amojonamiento zona de servicio de los Puertos afectos a la Junta (Palma, Alcudia, Mahón, Ibiza y Cala Sabina)	Varios	24.674.051	Rafael Soler	1989
Adquisición de diez boyas para señalización de sendos canales en los puertos de Andratx y Puerto Colom	Varios	14.000.000	Juan Serra	1990
Adquisición de trenes de fondeo para embarcaciones de tránsito	Varios	7.506.307	Juan Serra	1990
Mejora de la señalización vial en los Puertos dependientes de la Junta de los Puerto del Estado de Baleares	Varios	22.529	Rafael Soler	1990
Embarcaderos para ambulancia en Formentera	Varios	38.885.690	Juan Serra	1991
Adquisición y montaje de paneles informativos (Ibiza y Mahón)	Varios	17.128.100	Rafael Soler	1992
Sustitución y mejora de instalaciones en los Puertos de Palma y Mahón	Varios	31.125.047	Rafael Soler	1992
Mejora de señalización vial en los Puertos de la A.P.B.	Varios	15.371.440	Rafael Soler	1994
Nuevo pliego de bases de suministro de un vehículo furgoneta, 3 puertas para el Servicio de Puertos	Varios	1.700.000	Juan Serra	1995
Acondicionamiento de locales de oficina y archivo en calle Alfredo Bonet, 6 para el Servicio de Puertos	Varios	2.121.626	Juan Serra	1995
Adquisición y fondeo de pantalanes flotantes para los puertos de Ibiza y Mahón	Varios	22.000.000	Justo Aguado	1997

(*) Arquitecte aliè al Servei.

ANNEX núm. 3

Projectes del Port de Palma redactats des de la institució de la Junta d'Obres del Port (1872) fins a l'any 2000.

L'autoria és totalment certa fins al segon terç del segle XX, però a partir d'aquest moment pot correspondre de fet als enginyers auxiliars, la signatura dels quals va ser permesa (RO de 10-11-1930) o prohibida (RDG de 14-09-1940); la irrupció de les consultories a partir dels anys 1970 pot també distorsionar l'autoria, especialment en els projectes complexos, pel fet de ressenyar-se a la llista del director de l'Estudi de l'Administració i no el o els autors reals del consultor. Per fer una estimació del valor actualitzat hom pot aplicar l'equivalència de l'Annex núm. 12.

Projecte de	Pressup. (PTA)	Autor	Any
Casilla de carabineros	16.305	Emilio Pou	1872
Ensanche de los muelles y edificios que en ellos se han de construir	315.113	Emilio Pou	1872
Zona del puerto	(sin)	Emilio Pou	1873
Demolición de la muralla comprendida entre el Cuartel de Caballeria y el Baluarte de Atarazanas	10.648	Juan Malberti	1873
Primera prolongación del Muelle Nuevo	397.444	Juan Malberti	1874
Zona de servicio	(sin)	Emilio Pou	1875
Ensanche exterior del Muelle Viejo	167.487	Emilio Pou	1876
Ensanche interior del Muelle Viejo	306.429	Emilio Pou	1876
Saneamiento	47.273	Emilio Pou	1877
Segunda prolongación del Muelle Nuevo	523.135	Juan Malberti	1877
Derribo del baluarte del muelle	1.425	Juan Malberti	1879
Balizamiento de la escollera en construcción en la prolongación del Muelle Nuevo	82	Emilio Pou	1879
Rama corta del dique del Norte	257.164	Juan Malberti	1879
Ensanche exterior del Muelle Viejo	121.003	Juan Malberti	1881
Tercera prolongación del Muelle Nuevo	516.380	Juan Malberti	1881
Memoria proyecto zona servicio	(sin)	Emilio Pou	1885
Zona de servicio	(sin)	Juan Malberti	1885
Ensanche interior del Muelle Viejo	294.736	Juan Malberti	1885
Dragado	342.110	Juan Malberti	1885
Cuarta prolongación del Muelle Nuevo	878.823	Juan Malberti	1885
Caseta de carabineros	(nº 81)	Pedro Garau	1894
Dragado	294.377	Juan Malberti	1898
Aprovechamiento de terrenos en el Muelle Viejo	(sin)	Juan Malberti	1899
Faro del puerto	33.593	Juan Malberti	1899
Carretera de segundo orden de Palma al Puerto Sóller por Sóller	75.926	(nº 31)	1899
Faro del puerto	38.085	Juan Malberti	1900
Ensanche de la prolongación del Muelle Nuevo y del muelle de la Rama Corta del Norte	1.187.914	Juan Malberti	1903
Ensanche de la prolongación del Muelle Nuevo y del muelle de la Rama Corta del Norte	1.184.572	Juan Malberti	1904
Reconstrucción de un muelle embarcadero junto al torrente de s'Aigo Dolça	9.395	Juan Malberti	1910
Ensanche del Muelle Viejo, distribución de las zonas de servicio y urbanización de terrenos sobrantes	2.509.107	Pedro Garau	1911
Alumbrado de muelles y zonas de servicio	(nº 42)	Pedro Garau	1913
Instalación de depósitos, grúas eléctricas de 3000 kg. y pabellones para servicios secundarios	412.981	Pedro Garau	1913
General de ensanche, defensa, mejora de servicios y limpia del puerto y surgideros auxiliares	1.915.528	Pedro Garau	1913
Ensanche Muelle Viejo. Distribución zonas servicios y urbanización de terrenos sobrantes	148.731	Pedro Garau	1914
General de ensanche, defensa, mejora de servicio y limpieza del Puerto de Palma y surgideros auxiliares, trozo sexto	1.741.926	Pedro Garau	1914
Dragado	59.455.890	Pedro Garau	1915
Dragado y desmonte de rocas submarinas	649.299	Pedro Garau	1916
Reformado del de ensanche Muelle Viejo, distribución de la zona de servicios y urbanización de terrenos sobrantes	2.105.333	Pedro Garau	1916
Reformado del de ensanche Muelle Viejo, distribución de la zona de servicios y urbanización de terrenos sobrantes	1.367.157	Pedro Garau	1917
Anteproyecto ensanche y mejora del puerto mandado estudiar por R.D. del 19-6-1916	17.531.983	Pedro Garau	1917
Reformado de ensanche Muelle Viejo, distribución de la zona de servicios y urbanización de terrenos del Espigón Exterior	202.097	Pedro Garau	1918
Reformado de instalación de depósitos grúas eléctricas de 300k y pabellones para servicios secundarios	416.860	Pedro Garau	1918
Reformado del de ensanche Muelle Viejo, distribución de la zona de servicios y urbanización de terrenos sobrantes	703.230	Juan Frontera	1919
Balizamiento del Espigón Exterior	2.174	Juan Frontera	1920
Instalación de línea de alimentación para suministros de energía a dos grúas eléctricas	26.000	Juan Frontera	1920
Instalación de dos grúas en la prolongación del Muelle Nuevo	212.000	Juan Frontera	1920
Reformado de dragado y desmonte de rocas submarinas	1.314.001	Juan Frontera	1920
Dragado (por administración)	24.925	Juan Frontera	1921
Reformado de instalación de depósitos y pabellones para servicios secundarios	430.943	Juan Frontera	1921
Dragado y desmonte rocas submarinas	1.115.257	Juan Frontera	1921
Reformado de dragado (por administración)	40.788	Juan Frontera	1922
Edificio para oficinas y almacenes	185.798	Juan Frontera	1922
Adoquinado de la prolongación del Muelle Nuevo y Rama Corta del Norte	329.843	Juan Frontera	1922
Desmontar la grúa flotante 50 tons. varar, reformar, reconocer y quitar la acera, etc.	6.471	Juan Frontera	1923
Reparación de la maquinaría correspondiente a la grúa flotante de 50 tons.	9.913	Juan Frontera	1923
Reparación del fondo de la obra viva o fondo de la pontona de la grúa flotante	9.966	Juan Frontera	1923
Reparación de la pontona grúa flotantes de 30 tons.	79.805	Juan Frontera	1923
Muelle para la Industria Pesquera en el Contramuelle de este puerto	104.817	Juan Frontera	1923
Adoquinado de la prolongación del Muelle Nuevo y Rama Corta del Norte	565.633	Juan Frontera	1923
Reformado de ensanche del Muelle Nuevo y Espigón de la Consigna	1.366.653	Juan Frontera	1923
Projecte de	**Pressup. (PTA)**	**Autor**	**Any**

Adquisición de una moto-bomba para incendios	10.000	Juan Frontera	1924
Adquisición de un carricuba automóvil	15.000	Juan Frontera	1924
Reparación de la obra muerta de la pontona de la grúa flotante de 50 tons.	24.630	Juan Frontera	1924
Ensanche Muelle Viejo y Muelle de la Lonja	2.149.948	Juan Frontera	1924
Afirmado provisional de las entrevías en la prolongación del Muelle Nuevo Rama Corta del Norte	3.815	Juan Frontera	1925
Reparación Espigón Rama Corta Norte	4.771	Juan Frontera	1925
Adquisición de una lancha automóvil	12.500	Juan Frontera	1925
Pabellón de aislamiento de enfermos en la pedrera del terreno	35.700	Juan Frontera	1925
Instalación de vías férreas en la prolongación del Muelle Nuevo, Espigón y Rama Corta del Norte	198.977	Juan Frontera	1925
Edificio para los servicios de Aduana	237.571	Juan Frontera	1925
Tercer reformado de dragado y desmonte de rocas submarinas	1.473.334	Juan Frontera	1925
Cochera para carricuba de riego	2.911	Juan Frontera	1926
Extracción de piedra del fondo de la zanja de cimentación correspondiente a las obras de ensanche del Muelle Nuevo	2.989	Juan Frontera	1926
Barandilla del malecón del Muelle Nuevo	6.284	Juan Frontera	1926
Ampliación de la torre del faro de Porto-Pí (*)	8.155	Mauro Serret	1926
Dique de abrigo en el sitio denominado s'Aigo Dolça	11.517	Juan Frontera	1926
Reparación del adoquinado del Espigón Exterior	14.519	Juan Frontera	1926
Instalación de vías férreas en la prolongación del Muelle Nuevo y Espigón Exterior y Rama Corta Norte	28.975	Juan Frontera	1926
Muelle para la Industria Pesquera en la contramuelle	107.411	Juan Frontera	1926
Escalera del frente del Espigón de la Consigna	6.202	Juan Frontera	1927
Instalación para completar la conducción de aguas en los muelles nuevo y Espigón de la Consigna	10.238	Juan Frontera	1927
Edificio destinado a oficinas y almacenes de la Sanidad Marítima	136.922	Juan Frontera	1927
Reformado de edificio para oficinas y almacenes	191.227	Juan Frontera	1927
Adoquinado de la zona de carga y descarga de prolongación del Muelle Nuevo y tramo enlace dicha prolongación con el Muelle Nuevo	224.499	Juan Frontera	1927
Balizamiento del Espigón de la Consigna	2.213	Juan Frontera	1928
Reparación del segundo tramo adoquinado del Espigón Exterior	14.828	Juan Frontera	1928
Reparación del dique de abrigo de s'Aigo Dolça	14.906	Juan Frontera	1928
Vías férreas en la prolongación del Muelle Nuevo y Espigón Exterior y Rama Corta del Norte (liquidación)	55.717	Juan Frontera	1928
Instalación de vías férreas en la prolongación del Muelle Nuevo y Espigón Exterior y Rama Corta Norte (liquidación)	149.072	Juan Frontera	1928
Adoquinado de la prolongación del Muelle Nuevo y Rama Corta del Norte	531.332	Juan Frontera	1928
Ensanche del Muelle Nuevo, Espigón Consigna (segundo reformado)	1.393.961	Juan Frontera	1928
Ensanche Muelle Viejo y Muelle de la Lonja	2.333.212	Juan Frontera	1928
Anteproyecto de ampliación y mejora del puerto	19.178.503	Juan Frontera	1928
Calefacción de las oficinas	6.591	Juan Frontera	1929
Muelle para la Industria Pesquera en el contramuelle Mollet de este puerto. (Liquidación)	89.860	Juan Frontera	1929
Reformado de ensanche del Muelle Nuevo y Espigón de la Consigna (liquidación)	1.340.819	Juan Frontera	1929
Instalación eléctrica para el edificio destinado a Sanidad Marítima en el Puerto de Palma de Mallorca	2.309	Juan Frontera	1930
Instalación eléctrica para edificio destinado a oficinas, almacenes de la Junta de Obras del Puerto de Palma	6.174	Juan Frontera	1930
Adquisición de mobiliario para los Servicios Generales y Secretaria de la Junta de Obras del Puerto de Palma	15.412	Juan Frontera	1930
Adquisición del mobiliario para las oficinas de la Junta del Puerto de Palma de Mallorca	24.140	Juan Frontera	1930
Adquisición de material necesario para la instalación del laboratorio de ensayo de materiales	25.140	Juan Frontera	1930
Explanación y firme con hormigón blindado de la carretera de Palma origen carretera prolongación Palma al Puerto Palma	31.907	Juan Frontera	1930
Anteproyecto de edificio para Comandancia de Marina	197.217	Juan Frontera	1930
Alumbrado de la escalera del contramuelle de la Consigna	3.197	Juan Frontera	1931
Adoquinado de la zona comprendida entre el Muelle Viejo y el limite de terrenos del puerto	57.224	Juan Frontera	1931
Obras para mejora y abrigo "Cala Portitxol"	72.262	Juan Frontera	1931
Muelle de San Pedro	700.107	Juan Frontera	1931
Adoquinado de la zona ocupada anteriormente por el antiguo edificio de Sanidad Marítima	12.754	Juan Frontera	1932
Modificación línea del muelle la Lonja, correspondiente al ensanche del Muelle Viejo y Muelle de la Lonja	13.507	Juan Frontera	1932
Modificación de la línea del Muelle de la Lonja correspondiente al proyecto "ensanche del Muelle Viejo y Muelle de la Lonja"	13.570	Juan Frontera	1932
Estación para viajeros en el Espigón de la Consigna	14.828	Juan Frontera	1932
Adquisición de material necesario para la instalación del laboratorio de ensayo de materiales	26.534	Juan Frontera	1932
Prolongación del dique de abrigo y contramuelle de entrada al puerto	5.332.842	Juan Frontera	1932
Reparación muro y afirmado de solares entregados por la Transmediterránea a la Junta de Obras Puerto de Palma	4.621	Juan Frontera	1933
Almacén en el Contramuelle Mollet	30.531	Juan Frontera	1933
Protección de pagaduría de la Junta	3.893	Pedro de Benito	1934
Extracción de piedras y embarcaciones del fondo del dragado correspondiente de las obras del muelle de San Pedro	9.119	Juan Frontera	1934
Renovación de las tuberías del servicio de aguas del puerto	14.937	Pedro de Benito	1934
Obras para mejora y abrigo de Cala Portitxol (liquidación)	84.021	Pedro de Benito	1934
Instalación eléctrica para el edificio destinado a aislamiento en la pedrera del terreno	1.093	Pedro de Benito	1935
Reformado del edificio para servicios de Aduana	327.486	Pedro de Benito	1935
Instalación eléctrica del edificio destinado a los servicios de Aduana	7.472	Pedro de Benito	1935
Ampliación y mejora de la calefacción de las oficinas	8.732	Pedro de Benito	1935
Reparación del adoquinado en el muelle para la Industria Pesquera	9.851	Pedro de Benito	1935
Lonja para la contratación del pescado	148.315	Pedro de Benito	1935
Reformado del muelle de San Pedro	708.171	Pedro de Benito	1935
Prolongación del dique de abrigo	6.884.329	Pedro de Benito	1935
Cerramiento de la estación para viajeros en el Espigón de la Consigna	2.883	Pedro de Benito	1936
Reparación de la barcaza nº 2 d.p.	13.946	Pedro de Benito	1936
Cerramiento del patio de Aduanas	14.978	Pedro de Benito	1936
Reposición de escollera en el Muelle Nuevo y su unión con el Muelle Viejo	446.033	Pedro de Benito	1936
Projecte de	**Pressup. (PTA)**	**Autor**	**Any**

Evacuatorio en el Muelle Viejo	5.147	Pedro de Benito	1937
Cerramiento contiguo al edificio de Sanidad	13.303	Pedro de Benito	1937
Espaldón en el Muelle Viejo	14.208	Pedro de Benito	1937
Edificio para los prácticos	32.030	Pedro de Benito	1937
Dique del Oeste en el nuevo puerto de Palma	62.789.099	Pedro de Benito	1938
Adoquinado del acceso al Muelle Viejo comprendido entre las fachadas laterales de la Junta del Puerto y Sanidad Marítima y el de la compañía Transmediterránea	42.341	Pedro de Benito	1939
Depósito para mercancías en el Espigón Exterior	270.778	Pedro de Benito	1939
Dique del Oeste en el nuevo puerto	63.634.924	Pedro de Benito	1939
Reparación del muro de abrigo del embarcadero situado en el Caló d'en Rigo	---	Gabriel Roca	1940
Adoquinado de la carretera de enlace del Muelle Viejo con el de San Pedro	214. 005	Pedro de Benito	1940
Gasógenos que han de instalarse en los vehículos tractores de la Jefatura con motor del carburante líquido	24.500	Gabriel Roca	1940
Modificado de depósito para mercancías en el Espigón Exterior	253.691	Gabriel Roca	1940
Terminación de las obras de la Lonja para la contratación del pescado	317.885	Gabriel Roca	1940
Modificado de dique vertical presentado por D. J. Junquerá en el concurso proyecto ejecución obra dique Oeste	101.778.609	Gabriel Roca	1940
Concurso de proyectos y ejecución de obras del dique del Oeste en el nuevo puerto de Palma, publicado en el boletín oficial del estado de fecha 4 de diciembre de 1939	101.622.527	Gabriel Roca	1940
Modificado de la solución de escollera presentada por la Sociedad General de Obras y Construcciones, con Puertos y Pantanos S.A. en el concurso de Proyectos y ejecución de obras, del Dique del Oeste	110.962.972	Gabriel Roca	1940
Variante del camino vecinal del Puente de San Magín por Génova a la carretera en Andraitx en el cruce con el ferrocarril a la cantera de Génova	251.308	Gabriel Roca	1940
Anteproyecto puerto militar de Palma de Mallorca y de la ampliación y mejora del actual puerto comercial	187.854.749	Gabriel Roca	1941
Muelle de Ribera en San Carlos	5.059.687	Gabriel Roca	1941
Martillo del Dique del Oeste	7.215.922	Gabriel Roca	1941
Contradique a base de 250,00 m de dique vertical y 1.600,00 m de abrigo de escolleras	23.710.731	Gabriel Roca	1941
Muelle adosado al dique de abrigo de escollera de 1.100,00 m y relleno con zona de servicio de 60,00m	16.139.213	Gabriel Roca	1941
Tres muelles de Ribera	18.379.729	Gabriel Roca	1941
Muelles de los diques secos, sin los diques	9.033.675	Gabriel Roca	1941
Diques secos	56.734.170	Gabriel Roca	1941
Muelle militar	18.719.576	Gabriel Roca	1941
Ampliación del muelle comercial sin muelle de ribera	13.864.891	Gabriel Roca	1941
Dragado	14.951.955	Gabriel Roca	1941
Carretera de enlace de la Factoría Naval con el Dique del Oeste	4.045.197	Gabriel Roca	1941
Modificado de ferrocarril a la cantera de Génova	4.888.979	Gabriel Roca	1941
Modificado del cruzamiento del camino vecinal del Puente de San Magín por Génova a la Carretera de Andraitx con el ferrocarril a la cantera	299.161	Gabriel Roca	1941
Modificado del viaducto situado sobre la carretera de Palma a Andraitx	299.991	Gabriel Roca	1941
Tajea en el perfil 67 y 68	17.273	Gabriel Roca	1941
Modificado de la solución de dique vertical presentado por D. José Junquera Blanco en el concurso de proyectos y ejecución de obras del dique del Oeste	106.410.841	Gabriel Roca	1941
Reformado de dragado de la zona de maniobra y atraque de la parte interior de la Rama Corta del Norte	88.537	Gabriel Roca	1941
Adoquinado del camino de acceso a la Lonja de contratación del pescado en el contramuelle Mollet	43.844	Gabriel Roca	1942
Dragado y dique de encauzamiento en la desembocadura del torrente de la Riera	1.915.883	Gabriel Roca	1941
Modificado de dragado y dique de encauzamiento en la desembocadura del torrente de la Riera	1.931.125	Gabriel Roca	1941
Edificios para servicios de la Base Naval y Comandancia Militar de Marina	2.522.273	Gabriel Roca	1941
Reformado de zona de servicio del actual puerto comercial	(sin)	Gabriel Roca	1942
Caseta-almacén en el contramuelle Mollet para almacén de envases y pequeñas cantidades de aceites minerales	8.743	Gabriel Roca	1942
Alumbrado de la zona de servicio del puerto	32.870	Gabriel Roca	1942
Obra de defensa y regularización de un trozo de costa en el punto denominado "Salt d'es Ca" en el interior del puerto	38.724	Gabriel Roca	1942
Delimitación de la zona de servicio del actual puerto comercial y de cerramiento de una parte de la citada zona de servicio	143.653	Gabriel Roca	1942
Dragado en la dársena de los vapores, correos	6.005	Gabriel Roca	1943
Replanteo definitivo de Estación Marítima para viajeros	17.031	Gabriel Roca	1943
Edificio para servicios de Comisaría y recaudación	49.846	Gabriel Roca	1943
Dragado en la dársena exterior	49.945	Gabriel Roca	1943
Estación marítima para viajeros	120.272	Gabriel Roca	1943
Instalaciones para los servicios de la Lonja de contratación del pescado	162.990	Gabriel Roca	1943
Edificio con destino a talleres de carpintería y herrería y casetas almacén para el servicio de los pescadores	250.094	Gabriel Roca	1943
Edificio y de instalación de lavado, secado, planchado y desinfección de la ropa para atender un servicio de 1500 plazas	290.351	Gabriel Roca	1943
Edificio con destino a talleres de carpintería y herrería y caseta almacén para el servicio de los puertos	304.405	Gabriel Roca	1943
Delimitación de la zona de servicio del puerto comercial y de cerramiento de una parte de la citada zona de servicio	379.083	Gabriel Roca	1943
Reformado del modificado de dragado y dique de encauzamiento en la desembocadura del torrente de la Riera	5.113.382	Gabriel Roca	1943
Muelle de ribera en San Carlos	14.428.702	Gabriel Roca	1943
Muelle de Ribera y dique seco en San Carlos	17.633.905	Gabriel Roca	1943
Mejora del alumbrado de la zona cercada del puerto comercial	16.091	Gabriel Roca	1944
Adquisición y montaje del material eléctrico complementario de las instalaciones de cámaras frigoríficas y fábrica de hielo en la Lonja de contratación del pescado	17.953	Gabriel Roca	1944
Cámara de congelación del pescado en la Lonja	46.500	Gabriel Roca	1944
Dragado en la dársena exterior	47.117	Gabriel Roca	1944
Projecte de	**Pressup. (PTA)**	**Autor**	**Any**

Mejora de la red de distribución de agua en los muelles de este puerto	49.127	Gabriel Roca	1944
Maquinaria para la fabricación de hielo en la Lonja para la contratación del pesquero	49.300	Gabriel Roca	1944
Condensador y estación reguladora del compresor de la cámara de congelación en la Lonja de contratación del pescado	49.389	Gabriel Roca	1944
Ampliación del compresor, instalado en la Lonja para la contratación del pescado	49.500	Gabriel Roca	1944
Motores necesarios para las instalaciones frigoríficas de la Lonja de contratación del pescado	49.600	Gabriel Roca	1944
Línea de alimentación de energía eléctrica a las instalaciones de la Lonja de pescado y moblaje de sus oficinas	49.993	Gabriel Roca	1944
Compresor para la cámara de congelación en la Lonja para la contratación del pescado	49.995	Gabriel Roca	1944
Reformado del modificado de dragado y dique de encauzamiento de la desembocadura del torrente de la Riera	3.134.027	Gabriel Roca	1944
Carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	9.158.278	Gabriel Roca	1944
Replanteo de las obras del muelle de Ribera	12.050.225	Gabriel Roca	1944
Replanteo de las obras del "muelle de ribera en San Carlos"	12.632.410	Gabriel Roca	1944
Bases para el concurso de adquisición de pozos para abastecimiento de agua potale en el nuevo puerto	625.000	Gabriel Roca	1945
Adquisición de cinco defensas de los muelles y vallas de madera en la zona de servicio del puerto	32.964	Gabriel Roca	1945
Teñidor de redes en el muelle de San Carlos	99.614	Gabriel Roca	1945
Tren de varado de barcas de bou en el varadero de la dársena de San Pedro	113.296	Gabriel Roca	1945
Alumbramiento de aguas para el abastecimiento del nuevo puerto	139.471	Gabriel Roca	1945
Demolición de los refugios antiaéreos, situados en la zona de servicio del puerto	144.631	Gabriel Roca	1945
Dragado de la dársena del Muelle Nuevo	683.604	Gabriel Roca	1945
Carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	5.506.230	Gabriel Roca	1945
Reformado del dique del Oeste en el nuevo puerto	33.147.795	Gabriel Roca	1945
Modificado de la solución de dique vertical presentado D. José Junquera Blanco en el concurso de proyectos y ejecución de obras del dique del Oeste	84.156.412	Gabriel Roca	1945
Reformado del dique del Oeste en el nuevo puerto	88.917.779	Gabriel Roca	1945
Modificado de ferrocarril a la cantera de Génova	5.940.643	Gabriel Roca	1946
Nuevo edificio para los servicios de Aduanas en el puerto	24.370	Gabriel Roca	1946
Red de distribución de agua al puerto pesquero	74.346	Gabriel Roca	1946
Maquinaria para los talleres mecánicos y de carpintería	133.009	Gabriel Roca	1946
Pintado de los tinglados metálicos titulados de Barcelona y de Valencia en el puerto	159.460	Gabriel Roca	1946
Suministro de tren de dragado	282.005	Gabriel Roca	1946
Tinglado en el Espigón de la Consigna	323.824	Gabriel Roca	1946
Reformado del modificado de dragado y dique de encauzamiento en la desembocadura del torrente de la Riera	389.089	Gabriel Roca	1946
Reparación del firme del camino de acceso al puerto en el Muelle Viejo	467.255	Gabriel Roca	1946
Modificado de ferrocarril a la cantera de Génova	644.592	Gabriel Roca	1946
Suministro de un tren de dragado	1.888.445	Gabriel Roca	1946
Suministro e instalación por concurso de seis guías eléctricas de cinco toneladas y ocho cucharas automáticas	4.000.000	Gabriel Roca	1946
Muelle adosado al último trozo del dique de abrigo de puerto comercial	4.778.133	Gabriel Roca	1946
Carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	6.523.741	Gabriel Roca	1946
Precios modificados de unidades de obras comprendidas en el tramo del dique del Oeste titulado "empalme con tierra"	14.035.108	Gabriel Roca	1946
Reformado de terminación del muelle de ribera en San Carlos	14.417.631	Gabriel Roca	1946
Terminación de las obras del dique del Oeste en el nuevo puerto	167.997.134	Gabriel Roca	1946
Modificación de la solución de dique vertical presentado por D. José Junquera Blanco en el concurso de proyectos y ejecución de obras del dique del Oeste	192.605.397	Gabriel Roca	1946
Cantera; variante del trozo 6º del carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial y enlace con los caminos existentes, varadero y muelle de Ribera para embarcaciones menores en la cala de Porto-Pí	(sin)	Gabriel Roca	1947
Planos del puerto de Palma de Mallorca y de las Bahías de Alcudia y Pollensa para establecer hidropuertos	(sin)	Gabriel Roca	1947
Prolongación del dique muelle comercial	30.166.835	Gabriel Roca	1947
Cambio de ubicación del almacén del Contramuelle Mollet	55.668	Gabriel Roca	1947
Alumbrado de los muelles y zona de servicio de la dársena de San Pedro	70.387	Gabriel Roca	1947
Estafeta para el servicio de paquetes postales en el puerto	92.823	Gabriel Roca	1947
Variante del camino militar al polvorín, en los terrenos de la cantera de Génova	174.325	Gabriel Roca	1947
Dragado en las proximidades de la boca de la dársena de San Pedro	241.011	Gabriel Roca	1947
Edificación para servicios del puerto	680.764	Gabriel Roca	1947
Mejoras de las vías férreas del puerto	747.745	Gabriel Roca	1947
Modificado del sexto trozo de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	1.875.321	Gabriel Roca	1947
Muelle de Ribera y rampa varadero en Porto-Pí	5.165.080	Gabriel Roca	1947
Muelle de ribera y rampa varadero en Porto-Pí	10.051.613	Gabriel Roca	1947
Suministro de un grupo de moto-bomba	57.000	Gabriel Roca	1948
Faro aeromarítimo para Porto-Pí	133.608	Án. Fernández	1948
Edificio para el servicio de trabajos portuarios	299.403	Gabriel Roca	1948
Reformado de tinglados en el Espigón de la Consigna	310.506	Gabriel Roca	1948
Edificio para almacenes y otros servicios portuarios en el contramuelle Mollet	405.134	Gabriel Roca	1948
Muelle de ribera y rampa varadero en Porto-Pí (solución c)	7.269.883	Gabriel Roca	1948
Alumbrado de la zona de servicio del puerto destinado a secaderos de redes	14.834	Gabriel Roca	1949
Aprovechamiento de los terrenos de la zona de servicios del puerto, ganados al mar entre la "carretera de enlace de los dique del Oeste y comercial", y el "Jonquet" para secadero de redes	14.936	Gabriel Roca	1949
Suministro de dos básculas puente, ocho básculas portátiles y dos básculas guías para bocoyes	221.000	Gabriel Roca	1949
Terminación del ferrocarril a la carretera de Génova	673.644	Gabriel Roca	1949
Terminación de las obras del dique del Oeste (solución c)	988.913	Gabriel Roca	1949
Modificado del primer trozo de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	1.211.786	Gabriel Roca	1949
Mejora del puerto pesquero	1.264.553	Gabriel Roca	1949
Modificado muelle adosado al último trozo dique abrigo	5.032.672	Gabriel Roca	1949
Projecte de	**Pressup. (PTA)**	**Autor**	**Any**

Muelle de ribera y rampa varadero en Porto-Pí	8.503.292	Gabriel Roca	1949
Segundo proyecto de reforma del muelle de ribera en San Carlos	16.134.039	Gabriel Roca	1949
Distribución de agua potable en la zona de servicio del puerto dedicada a secaderos de redes en el Jonquet	14.910	Gabriel Roca	1950
Modificado del segundo trozo de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	1.333.104	Gabriel Roca	1950
Anclaje de un bolardo en la escollera del Mollet, para facilitar la maniobra de atraque en la dársena del Muelle Nuevo	8.240	Gabriel Roca	1950
Aceras en la plaza del desembarcadero en el Muelle de la Lonja	14.684	Gabriel Roca	1950
Vallas de madera para el servicio de viajeros	14.715	Gabriel Roca	1950
Aceras en el camino de acceso al muelle de San Pedro, en el contramuelle Mollet	14.798	Gabriel Roca	1950
Muro de revestimiento y retretes en los terrenos ganados al mar para secadero de redes en el Jonquet	14.846	Gabriel Roca	1950
Instalación de bancos en la zona de servicio del puerto dedicada a secadero de redes en el Jonquet	14.847	Gabriel Roca	1950
Pórtico en la terraza descubierta situada en el muelle de San Pedro	14.952	Gabriel Roca	1950
Caseta para cantina en terrenos ganados al mar en el Jonquet	14.963	Gabriel Roca	1950
Caseta y fosos para instalación de dos básculas-puente	19.027	Gabriel Roca	1950
Modificaciones en el almacenes y sombrajo para pescadores en el Muelle de la Lonja y ampliación almacén general de la Junta	22.250	Gabriel Roca	1950
Habilitación de parte del almacén de mercancías situado en el Espigón Exterior, para servicios de viajeros	56.884	Gabriel Roca	1950
Modificación de la sección del muro de andén, de la cimentación del espaldón y de la rampa de acceso en el dique de Oeste	199.702	Gabriel Roca	1950
Almacén en el contramuelle Mollet y de los afirmados de dicho contramuelle y del secadero de redes de Jonquet	223.321	Gabriel Roca	1950
Almacenes y sombrajo para pescadores en el Muelle de la Lonja y de ampliación del almacén general de la Junta	261.952	Gabriel Roca	1950
Modificación del trazado y perfil del camino de ribera comprendido en el dragado y dique de encauzamiento del torrente de la Riera	482.553	Gabriel Roca	1950
Muelle de ribera y rampa varadero en Porto-Pí (solución d)	584.152	Gabriel Roca	1950
Reformado del modificado del 1er trozo de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	1.323.442	Gabriel Roca	1950
Segundo proyecto modificado del 2º trozo de la carretera enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	1.734.304	Gabriel Roca	1950
Farolas y bancos en la plaza del desembarcadero en el Muelle de la Lonja	14.998.580	Gabriel Roca	1950
Cuarto reformado del muelle de ribera en San Carlos	15.215.006	Gabriel Roca	1950
Plan general de obras e instalaciones	65.805.551	Gabriel Roca	1951
Edificio para el servicio de trabajos portuarios	(nº 321)	Gabriel Roca	1951
Departamento cubierto en la terraza norte del edificio para servicios del puerto	1.977	Gabriel Roca	1951
Edificio para almacén en el varadero de barcas de bou	14.606	Gabriel Roca	1951
Departamento cubierto destinado a cocina en la terraza Norte del edificio para servicios del puerto	14.910	Gabriel Roca	1951
Edificio para taller de carpintería de ribera en el varadero de barcas de bou	14.912	Gabriel Roca	1951
Terminación del pórtico en la terraza descubierta situada en el muelle de San Pedro	14.946	Gabriel Roca	1951
Casetas de madera para vigilancia en la zona de servicios del puerto	14.948	Gabriel Roca	1951
Instalación de duchas y construcción de un pórtico en el edificio del Muelle Viejo	14.963	Gabriel Roca	1951
Cobertizo para taller de pintura en el muelle de San Pedro	14.985	Gabriel Roca	1951
Concurso para el suministro de dos básculas-puente, 8 básculas portátiles y 2 básculas para bogoyes	43.499	Gabriel Roca	1951
Boya de amarre para la grúa flotante	104.937	Gabriel Roca	1951
Refuerzo de la pluma de la grúa flotante	139.840	Gabriel Roca	1951
Terminación del muelle para la Industria Pesquera y almacén para servicios pesqueros	1.502.085	Gabriel Roca	1951
Muelle de pescadores en la dársena interior	1.502.085	Gabriel Roca	1951
Segundo proyecto modificado del 6º trozo de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	1.875.321	Gabriel Roca	1951
Segundo proyecto modificado del muelle adosado al último trozo del dique de abrigo del puerto comercial	5.884.684	Gabriel Roca	1951
Modificado de los trozos 3º, 4º, 5º de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos	11.175.680	Gabriel Roca	1951
Modificaciones al proyecto modificado de los trozos 3º, 4º, 5º de la carretera de enlace del muelle de R. en S. Carlos con el puerto comercial	11.195.659	Gabriel Roca	1951
Plan general de obras de abrigo y atraque	(sin)	Gabriel Roca	1952
Terraza sobre el muelle de la dársena de San Pedro	14.970	Gabriel Roca	1952
Almacenes para pescadores en el muelle de la Industria Pesquera	14.981	Gabriel Roca	1952
Escalera de servicio y departamento para despensa de la cocina del edificio para servicios del puerto	14.991	Gabriel Roca	1952
Muelle de ribera y rampa varadero en Porto-Pí. Solución D	8.069.957	Gabriel Roca	1952
Puente giratorio en la carretera de enlace de Porto-Pí con el puerto comercial, sobre varadero actual de "Astilleros de Palma, s.a."	14.548.966	Miguel Forcat	1952
Prolongación de dique muelle comercial	30.166.835	Gabriel Roca	1952
Muelle de Poniente en Porto-Pí	37.004.499	Gabriel Roca	1952
Almacenes y servicios sanitarios en la nueva dársena de San Pedro	9.984	Gabriel Roca	1953
Departamento para cambio de divisas y servicios de Aduanas y policía en la plaza de la Lonja	12.620	Gabriel Roca	1953
Retretes para señoras en el desembarcadero de la plaza de la Lonja	14.566	Gabriel Roca	1953
Instalación de alumbrado en la nueva dársena de San Pedro	14.847	Gabriel Roca	1953
Instalación de tubería para conducción de agua potable en las dársenas de San Pedro	14.900	Gabriel Roca	1953
Alumbrado en la primera alineación del muelle de ribera en San Carlos	14.937	Gabriel Roca	1953
Retretes para caballero en el desembarcadero de la plaza de la Lonja	14.960	Gabriel Roca	1953
Alumbrado en la segunda alineación del muelle de ribera en San Carlos	14.963	Gabriel Roca	1953
Almacenes abiertos en el muelle de pescadores en la dársena interior	231.815	Gabriel Roca	1953
Plataforma con pórtico para embarque de vehículos	233.039	Gabriel Roca	1953
Ampliación de las obras comprendidas en el edificio para el servicio de trabajos portuarios	246.806	Gabriel Roca	1953
Departamentos para almacenes en el muelle de San Pedro	283.310	Gabriel Roca	1953
Teñidor de redes y almacenes en el muelle de pescadores en la dársena interior	419.444	Gabriel Roca	1953
Projecte de	**Pressup. (PTA)**	**Autor**	**Any**

Redes en el muelle de pescadores en la dársena interior	434.492	Gabriel Roca	1953
Almacenes en el muelle de pescadores en la dársena interior	461.872	Gabriel Roca	1953
Suministro de material eléctrico para la instalación de 6 grúas eléctricas	465.093	Gabriel Roca	1953
Reparación de parte del firme del Muelle Viejo	567.411	Gabriel Roca	1953
Adquisición de cuatro cintas transportadoras para el puerto	955.465	Gabriel Roca	1953
Adquisición de 10 carretillas eléctricas para el puerto	1.000.000	Gabriel Roca	1953
Modificaciones en el proyecto nueve dársena de San Pedro para embarcaciones menores	1.005.300	Gabriel Roca	1953
Vías férreas y obras para la instalación de la línea de alimentación de energía eléctrica a las grúas	1.127.913	Gabriel Roca	1953
Modificaciones al muelle de pescadores en la dársena interior del puerto	1.322.348	Gabriel Roca	1953
Dragado de las zonas de maniobra y atraque a los muelles de la Rama Corta del Norte y adosado al último trozo del dique de abrigo	1.387.940	Gabriel Roca	1953
Reformado de muelle adosado al último trozo del dique de abrigo del puerto comercial	2.063.930	Gabriel Roca	1953
Suministro e instalación de dos grúas eléctricas de cinco toneladas para los muelles de Poniente en Porto-Pí	2.500.000	Gabriel Roca	1953
Construcción y suministro de una grúa eléctrica de veinte toneladas para los muelles de Poniente en Porto-Pí	3.000.000	Gabriel Roca	1953
Modificado de nuevo edificio para los servicios de Aduanas	3.003.636	Gabriel Roca	1953
Adquisición de cuatro grúas automóviles para el puerto	3.734.600	Gabriel Roca	1953
Reformado del de modificado de los trozos 3º, 4º y 5º de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	11.195.659	Gabriel Roca	1953
Modificaciones al proyecto modificado de los trozos 3º, 4º y 5º de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	11.518.783	Gabriel Roca	1953
Propuesta de modificaciones al cuarto reformado del muelle de ribera en San Carlos	17.283.065	Gabriel Roca	1953
Terminación de obras del dique del Oeste, solución C	31.057.114	Gabriel Roca	1953
Propuesta de modificaciones al camino de acceso de los muelles de Poniente en Porto-Pí.	37.004.499	Gabriel Roca	1953
Cambio de ubicación de la carpintería de ribera en el varadero de barcas de bou y reparación de parte del firme del mismo	14.631	Gabriel Roca	1954
Ampliación de la rampa nº 3 del varadero para barcas de bou	14.739	Gabriel Roca	1954
Ampliación de la rampa nº 1 del varadero para barcas de bou	14.834	Gabriel Roca	1954
Mejora del camino de acceso al muelle pesquero	14.834	Gabriel Roca	1954
Levantamiento de un tramo de vía y reparación del adoquinado en el Espigón Rama Corta del Norte	14.897	Gabriel Roca	1954
Levantamiento de un tramo de vía y reparación del adoquinado en el Muelle de la Lonja	14.942	Gabriel Roca	1954
Instalación de alumbrado en el muelle adosado	14.948	Gabriel Roca	1954
Instalación de vía con carriles, para carga y descarga de mercancías en el muelle adosado	14.948	Gabriel Roca	1954
Ampliación de almacén para embarcaciones menores en el mueble de San Pedro	14.980	Gabriel Roca	1954
Suministro de agua en el muelle adosado de este puerto	14.982	Gabriel Roca	1954
Prolongación de una de las vías generales del puerto en el muelle adosado	14.988	Gabriel Roca	1954
Modificaciones a la habilitación de un edificio para almacenes y viviendas	292.490	Gabriel Roca	1954
Modificaciones al departamento para almacenes en el muelle de San Pedro	308.135	Gabriel Roca	1954
Bases para la adquisición de un cabestrante eléctrico para el varadero	435.000	Gabriel Roca	1954
Tinglado en el Muelle Viejo	437.078	Gabriel Roca	1954
Tinglado en el muelle adosado al último trazo del dique de abrigo del puerto comercial	1.113.049	Gabriel Roca	1954
Almacenes en la Rama Corta del Norte	1.516.412	Gabriel Roca	1954
Plan de obras, instalaciones y medios auxiliares (complementarias de las existentes, en ejecución y en tramitación) necesarias en el puerto, en el período de 1954-1959	1.623.089	Gabriel Roca	1954
Tren de dragado	1.987.803	Gabriel Roca	1954
Prolongación del Espigón titulado Rama Corta del Norte	2.285.063	Gabriel Roca	1954
Terminación de las obras del dique del Oeste. solución C	28.208.289	Gabriel Roca	1954
Reformado de muelles de Poniente en Porto-Pí	50.979.744	Gabriel Roca	1954
Posibles modificaciones en los proyectos de "terminación del dique del Oeste, solución C" y "muelle de Poniente en Porto-Pí"	127.746.436	Gabriel Roca	1954
Reformado de terminación de las obras del dique del Oeste	192.717.624	Gabriel Roca	1954
Cubierta en la parte anterior del antevaradero en la dársena de San Pedro	14.780	Ant. Dicenta	1955
Adaptación de un edificio para vivienda, servicio de practicaje, consigna de equipajes y cantina	263.704	Gabriel Roca	1955
Ampliación de un edificio para viviendas en el contramuelle Mollet	292.358	Gabriel Roca	1955
Vivienda sobre los almacenes de la junta en el muelle de San Pedro	299.878	Gabriel Roca	1955
Vías férreas y obras para la instalación de la línea de alimentación de energía eléctrica a las grúas de la Rama Corta del Norte, parte interior	410.818	Gabriel Roca	1955
Ampliación del carro varadero de la Junta de Obras y Servicios de Palma de Mallorca	462.652	Gabriel Roca	1955
Reformado de la rampa varadero en Porto-Pí	2.615.524	Gabriel Roca	1955
Anteproyecto nueva rampa varadero y gradas en la pedrera para uso de Astilleros de Palma, s.a. y de la Junta de Obras del Puerto	2.972.682	Gabriel Roca	1955
Nuevo trazado del 6º trozo de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	2.998.739	Gabriel Roca	1955
Modificaciones del de modificado de los trozos 3º, 4º y 5º de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	11.365.392	Gabriel Roca	1955
Segundo reformado de la propuesta de modificaciones al proyecto modificado de los trozos 3º, 4º y 5º de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	14.548.966	Gabriel Roca	1955
Instalación de una línea de energía eléctrica en el muelle titulado Rama Corta	14.894	Gabriel Roca	1956
Ampliación de un edificio destinado a almacén y viviendas en el muelle de San Pedro	145.162	Gabriel Roca	1956
Suministro de material eléctrico para la instalación de una nueva línea de alta tensión y transformador	323.265	Gabriel Roca	1956
Vías férreas y obras para la instalación de la línea de alimentación de energía eléctrica en las grúas del Espigón Exterior	388.507	Gabriel Roca	1956
Propuesta de modificaciones al nuevo morro del dique comercial	2.003.348	Gabriel Roca	1956
Mejora del alumbrado del puerto comercial	2.418.507	Gabriel Roca	1956
Instalación de alumbrado del dique del Oeste	2.686.791	Gabriel Roca	1956
Viviendas para obreros y empleados de la Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca	2.954.582	Gabriel Roca	1956
Instalación de alumbrado en la carretera de enlace de los muelles de Poniente con el puerto comercial	3.023.873	Gabriel Roca	1956
Acceso a la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial en la ensenada de Porto-Pí	3.056.458	Gabriel Roca	1956
Segundo proyecto modificado de nuevo edificio para los servicios de Aduanas	3.495.503	Gabriel Roca	1956
Projecte de	**Pressup. (PTA)**	**Autor**	**Any**

Suministro e instalación de seis grúas eléctricas de cinco toneladas y ocho cucharas automáticas	4.294.989	Gabriel Roca	1956
Adquisición y montaje de dos carros y un cabestrante, para el varadero del arsenal de San Carlos	4.521.200	Gabriel Roca	1956
Reformado del segundo proyecto modificado del muelle adosado al último trozo del dique de abrigo del puerto comercial. (Liquidación)	6.102.439	Gabriel Roca	1956
Anteproyecto dársena de petróleos	96.166.584	Gabriel Roca	1956
Prolongación de un tramo de tubería en el Mollet	14.209	Ant. Dicenta	1957
Demolición de la caseta de los prácticos y aprovechamiento de los terrenos resultantes	14.912	Ant. Dicenta	1957
Habilitación para almacenes de los terrenos que ocupaba la caseta de los prácticos	14.959	Ant. Dicenta	1957
Instalación de un tramo de tubería en el Mollet	14.983	Gabriel Roca	1957
Habilitación de parte del tinglado de la Rama Corta del Norte, para carga de las baterías de las carretillas eléctricas	14.994	Ant. Dicenta	1957
Obras complementarias para la instalación de una nueva línea de alta tensión y transformador	35.438	Gabriel Roca	1957
Casetas para la instalación de dos transformadores en el puerto comercial	45.560	Ant. Dicenta	1957
Afirmado con riego asfáltico de la calle comprendida entre el edificio de la transmediterránea y depósito de carbones de este puerto	49.992	Ant. Dicenta	1957
Nueva techumbre del faro del dique del puerto comercial	55.160	Ant. Dicenta	1957
Galerías para conductores de energía eléctrica en los muelles comerciales de este puerto	55.930	Ant. Dicenta	1957
Adquisición de un motor para la draga propiedad de esta junta (con las modificaciones en los pliegos de condiciones que señala la O.M. de 19 de junio de 1957)	99.500	Ant. Dicenta	1957
Obras complementarias para la instalación de mejora del alumbrado del puerto comercial	121.351	Gabriel Roca	1957
Conducción de agua potable para los muelles de Poniente en Porto-Pí (1ª alineación)	125.206	Gabriel Roca	1957
Ampliación de la sala de comedores del edificio de trabajos portuarios en el puerto	138.586	Ant. Dicenta	1957
Tinglado en los muelles de Poniente en Porto-Pí	200.592	Ant. Dicenta	1957
Nuevas dependencias en el edificio de la Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca	249.222	Ant. Dicenta	1957
Ampliación de los edificios de la Junta de Obras y Servicios y Sanidad Marítima de este puerto	249.541	Ant. Dicenta	1957
Obras complementarias para la instalación de alumbrado de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	466.288	Gabriel Roca	1957
Instalación de alumbrado en los muelles de Poniente en Porto-Pí (1ªalineación)	1.025.472	Gabriel Roca	1957
Modificado de los trozos 3º, 4º y 5º de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial. (Segundo presupuesto adicional por revisión de precios)	2.152.851	Ant. Dicenta	1957
Primer reformado del 2º modificado de los trozos 3º, 4º y 5º de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto	11.769.701	Ant. Dicenta	1957
Reformado de muelles de Poniente en Porto-Pí (2ª revisión de precios)	17.911.303	Ant. Dicenta	1957
Reformado de terminación de las obras del dique del Oeste. solución C. 4º presupuesto adicional por revisión de precios	20.667.901	Ant. Dicenta	1957
Ampliación y mejora de la sala de subastas del edificio de la Lonja de contratación del pescado	21.964	Ant. Dicenta	1958
Modificación de un tramo de vía férrea en el puerto	33.707	Ant. Dicenta	1958
Ampliación de la estación de carga para las carretillas eléctricas	54.922	Ant. Dicenta	1958
Demolición del refugio ubicado en el edificio de la junta del puerto y habilitación del local ocupado por el mismo	103.212	Ant. Dicenta	1958
Modificación de precios del de vías férreas y otros para la instalación de la línea de alimentación de energía eléctrica a las grúas de la Rama Corta del Norte, parte interior	116.870	Ant. Dicenta	1958
Ampliación de la red de calefacción en el edificio de la Junta del Puerto de Palma de Mallorca	161.851	Ant. Dicenta	1958
Mejora con firme de hormigón asfáltico de un tramo de la carretera de enlace del muelles de ribera en San Carlos con el puerto comercial	177.023	Ant. Dicenta	1958
Obras complementarias para la instalación de alumbrado en el dique del Oeste	249.268	Ant. Dicenta	1958
Suministro de un tren de dragado	249.583	Ant. Dicenta	1958
Modificado de precios del suministro de 4 grúas automóviles	859.951	Ant. Dicenta	1958
Adquisición de 10 carretillas eléctricas	1.176.250	Ant. Dicenta	1958
Toma de agua en s'Aigo Dolça para el servicio de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	1.298.885	Ant. Dicenta	1958
Dragado de las zonas de maniobra y atraque a los muelles de la Rama Corta del Norte, adosado al último trozo del dique	1.387.832	Ant. Dicenta	1958
Modificado de vías férreas y obras para la instalación de la línea de alimentación de energía eléctrica y de suministro del material eléctrico para la instalación de 6 grúas eléctricas	2.003.348	Ant. Dicenta	1958
Modificado de precios de tinglado para los muelles de Poniente en Porto-Pí	2.306.162	Ant. Dicenta	1958
Suministro e instalación por concurso de 6 grúas eléctricas de 5 tons y 8 cucharas automáticas en el puerto	9.190.375	Ant. Dicenta	1958
Segundo reformado de muelles de Poniente en Porto-Pí	50.957.013	Ant. Dicenta	1958
Veinte vallas de tubo de acero	23.000	Ant. Dicenta	1959
Caseta de cubrición del cabestrante en el varadero de la Junta	59.304	Ant. Dicenta	1959
Habilitación de un despacho en la vivienda sita en el contramuelle Mollet nº 9	78.634	Ant. Dicenta	1959
Caseta para báscula y transformador en los muelles de Poniente en Porto-Pí	86.851	Ant. Dicenta	1959
Reparación de los diques del Portitxol	98.269	Ant. Dicenta	1959
Local para revisión de equipajes en el muelle de Barcelona del puerto	99.805	Ant. Dicenta	1959
Reposición de defensas en el muelle Rama Corta del Norte del puerto	99.935	Ant. Dicenta	1959
Reposición de defensas en los muelles comerciales	99.935	Ant. Dicenta	1959
Reparación del gánguil nº 1 propiedad de esta junta de obras del puerto	99.950	Ant. Dicenta	1959
Habilitación de edificio de Porto-Pí para las viviendas de los técnicos mecánicos suplentes	113.817	Ant. Dicenta	1959
Defensas en los muelles de Poniente en Porto-Pí	229.850	Ant. Dicenta	1959
Mejora, con firme de hormigón asfáltico, de un tramo de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	247.820	Ant. Dicenta	1959
Reposición aceras y construcción de tajeas del Paseo Marítimo Ingeniero Gabriel Roca	248.586	Ant. Dicenta	1959
Vías y obras para grúas eléctricas en la prolongación de la Rama Corta del Norte	249.195	Ant. Dicenta	1959
Reparación del carro del varadero de la Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca	249.529	Ant. Dicenta	1959
Instalación de alumbrado en los muelles de Poniente en Porto-Pí. 2ª alineación	456.176	Ant. Dicenta	1959
Estación marítima para viajeros en los muelles de Poniente en Porto-Pí	2.747.151	Ant. Dicenta	1959
Suministro e instalación por concurso de dos grúas eléctricas de 5 tons. y 4 cucharas automáticas en los muelles de Poniente en Porto-Pí	2.820.000	Ant. Dicenta	1959
Defensa de un tramo de costa del Molinar	2.956.754	Rafael Soler	1959
Reformado de nuevo trazado del 6º trozo de la carretera de enlace del muelle de ribera en San Carlos con el puerto comercial	2.998.739	Ant. Dicenta	1959
Projecte de	**Pressup. (PTA)**	**Autor**	**Any**

Segundo reformado de terminación de las obras del dique del Oeste en el nuevo puerto. 5º presupuesto adic. rev. pre.	9.921.212	Ant. Dicenta	1959
Segundo reformado de terminación de las obras del dique del Oeste en el nuevo puerto	204.165.597	Ant. Dicenta	1959
Grúas de los muelles de Poniente en Porto-Pí (proceden de Ceuta)	(sin)	Ant. Dicenta	1960
Tinglado en el ensanche del Muelle Nuevo	361.123	Ant. Dicenta	1960
Colocación de trescientos bloques en el manto de defensa del dique de Oeste	4.165	Ant. Dicenta	1960
Nivelación de los carriles del camino de rodadura del carro pequeño del varadero de la Base Naval de Porto-Pí	25.499	Ant. Dicenta	1960
Adquisición de escalera extensible de 14 metros de altura sobre neumáticos para el puerto	60.000	Ant. Dicenta	1960
Reformado de la instalación de alumbrado en los muelles de Poniente en Porto-Pí. 1ª alineación	71.000	Ant. Dicenta	1960
Defensas en los muelles de Poniente en Porto-Pí	89.941	Ant. Dicenta	1960
Acondicionamiento de local para aseos, vestidores y comedores para el personal obrero	99.136	Ant. Dicenta	1960
Conducción de agua potable para los muelles de Poniente en Porto-Pí (2ª alineación)	129.238	Ant. Dicenta	1960
Vías y obras para la instalación de dos grúas eléctricas en el muelle del 6º trazo del Paseo Marítimo de Gabriel Roca	247.676	Ant. Dicenta	1960
Reposición aceras y construcción de tajeas en un trozo del Paseo Marítimo Ingeniero Gabriel Roca. Tramo 2º	248.348	Ant. Dicenta	1960
Traslado de dos guías eléctricas de 3/6 tm. del puerto de Ceuta al puerto	282.900	Ant. Dicenta	1960
Balizamiento del puerto	452.190	Ant. Dicenta	1960
Instalación eléctrica para alimentación de dos grúas en los muelles de Poniente	485.599	Ant. Dicenta	1960
Estación marítima para viajeros en los muelles de Poniente en Porto-Pí	3.722.414	Ant. Dicenta	1960
Primer reformado del 2º modificado de los trozos 3º, 4º y 5º de la carretera de enlace del muelle de ribera en s. Carlos con el puerto comercial	12.202.904	Ant. Dicenta	1960
Dieciséis vallas de tubo de acero	18.400.000	Ant. Dicenta	1960
Nueva defensa del dique del Oeste	22.410.896	Ant. Dicenta	1960
Tercer reformado de terminación de las obras del dique del Oeste en el nuevo puerto	207.395.333	Ant. Dicenta	1960
Dos tolvas para los muelles comerciales	249.690	Ant. Dicenta	1960
Reformado de delimitación de la zona de servicio de un tramo junto al camino de acceso a los muelles de Poniente	(sin)	Ant. Dicenta	1961
Reformado de delimitación de la zona de servicio de un tramo (frente al hotel Fénix)	(sin)	Ant. Dicenta	1961
Presupuesto para instalaciones luminosas para el balizamiento	29.795	Ant. Dicenta	1961
Reparación del gánguil nº. 2 propiedad de esta Junta de Obras del puerto	89.727	Ant. Dicenta	1961
Instalaciones luminosas para el balizamiento	93.334	Ant. Dicenta	1961
Instalación de alumbrado en el desembarcadero de la Lonja	97.373	Ant. Dicenta	1961
Reposición de parte de los firmes de los muelles nuevo y adosado	98.157	Ant. Dicenta	1961
Reposición de aceras y construcción de tajeas en el Paseo Marítimo Gabriel Roca. 3º tramo	248.242	Ant. Dicenta	1961
Dos tolvas para los muelles comerciales	249.305	Ant. Dicenta	1961
Intersección en el Paseo Marítimo Ingeniero Gabriel Roca	249.419	Ant. Dicenta	1961
Instalación eléctrica para iluminación del secadero de redes del Jonquet	249.461	Ant. Dicenta	1961
Reparación, ampliación y reforma de un edificio para almacenes y viviendas	249.689	Ant. Dicenta	1961
Moblaje e instalaciones complementarias para la Estación Marítima de los muelles de Poniente	444.588	Ant. Dicenta	1961
Vías férreas y obras para la instalación de la línea de alimentación de energía eléctrica a las grúas de la Rama Corta	511.598	Ant. Dicenta	1961
Traslado de las instalaciones de Sanidad Exterior al arranque del dique del Oeste	841.642	Ant. Dicenta	1961
Nivelación y montaje de los carriles de los carros de los varaderos de la base naval (Porto-Pí)	962.205	Ant. Dicenta	1961
Prolongación del muro del Molinar	1.390.665	Ant. Dicenta	1961
Ampliación de las instalaciones productoras de hielo de la Lonja de contratación del pescado	1.553.139	Ant. Dicenta	1961
Reparación de la gabarra g-7 del puerto de Alicante	1.905.822	Ant. Dicenta	1961
Vías y obras para la instalación de la línea de alimentación energía eléctrica a las grúas del puerto, y de suministro de material eléctrico para la instalación de 6 grúas eléctricas	3.574.603	Ant. Dicenta	1961
Colocación de 226 bloques en el manto de defensa del dique del Oeste	3.771.389	Ant. Dicenta	1961
Carretera de acceso al dique del Oeste	4.352.023	Ant. Dicenta	1961
Modificación de nuevo edificio para los servicios de Aduanas	4.876.227	Ant. Dicenta	1961
Tercer reformado de terminación de las obras del dique del Oeste en el nuevo puerto	5.540.359	Ant. Dicenta	1961
Adquisición de cuatro grúas automóviles para el puerto	5.966.400	Ant. Dicenta	1961
Adquisición de dos grúas eléctricas de pórtico de 6 tons.	7.220.000	Ant. Dicenta	1961
Reformado de la zona de servicio	(sin)	Ant. Dicenta	1962
Nueva defensa del dique del Oeste. Prescripciones de la orden de la Dirección General de Puertos de 19 de diciembre 1960	(sin)	Ant. Dicenta	1962
Camino de ribera en la ensenada de Ca'n Barbará y acceso al Paseo Marítimo desde Calvo Sotelo	4.737.615	Ant. Dicenta	1962
Adquisición de 10 acumuladores de gas acetileno con destino al balizamiento del puerto	93.334	Ant. Dicenta	1962
Sombrajos para viajeros	163.932	Ant. Dicenta	1962
Adquisición de cables para grúas	164.243	Ant. Dicenta	1962
Defensas para el puerto	179.883	Ant. Dicenta	1962
Habilitación de la 2ª. planta del edificio de la Junta de Obras para servicios de la inspección general y oficinas.	284.923	Ant. Dicenta	1962
Arreglo de las cubiertas de los tinglados de Barcelona y Valencia	290.604	Ant. Dicenta	1962
Habilitación de un edificio para oficina en Porto-Pí	357.222	Ant. Dicenta	1962
Reparación del camino del Muelle de la Lonja	395.828	Ant. Dicenta	1962
Instalación de alumbrado en los muebles de Poniente en Porto-Pí (2ª alineación)	455.000	Ant. Dicenta	1962
Paso provisional en el torrente de San Magín y demolición del puente averiado	498.693	Ant. Dicenta	1962
Enlace linea alta tensión y transformador y obras complementarias en el dique de Oeste	499.696	Ant. Dicenta	1962
Nuevo tramo muro de encauzamiento del torrente de la Riera	523.435	Ant. Dicenta	1962
Instalación de alumbrado en los muelles de Poniente en Porto-Pí (1ª alineación)	784.292	Ant. Dicenta	1962
Tinglado en el muelle adosado al último trozo del dique de abrigo del puerto comercial	1.113.049	Ant. Dicenta	1962
Reformado de nivelación y montaje de los carriles de los carros de los varaderos de la Base Naval de Porto-Pí	1.325.492	Ant. Dicenta	1962
Defensa de un tramo de costa en la "Roqueta"del Molinar	1.362.924	Ant. Dicenta	1962
Mejora del alumbrado del puerto comercial	1.657.203	Ant. Dicenta	1962
Instalación de alumbrado del dique del Oeste	1.801.318	Ant. Dicenta	1962
Instalación de alumbrado en la carretera de enlace de los muelles de Poniente con el puerto comercial	1.983.399	Ant. Dicenta	1962
Projecte de	**Pressup. (PTA)**	**Autor**	**Any**

Nuevo puente de San Magín y de un tramo de muro de encauzamiento de la Riera	3.099.187	Ant. Dicenta	1962
Reformado de defensa de un tramo de costa del Molinar	3.206.348	Ant. Dicenta	1962
Prolongación del Espigón titulado Rama Corta del Norte	4.169.590	Ant. Dicenta	1962
Colocación de 270 bloques en el manto de defensa del dique del Oeste	4.969.107	Ant. Dicenta	1962
Reformado de defensa de un tramo de costa en el Molinar de Levante	249.594	Rafael Soler	1962
Reformado de nuevo trazado del 6º trozo de la carretera de enlace del muelle de Ribera en San Carlos con el puerto comercial	5.872.725	Ant. Dicenta	1962
Adquisición de 4 grúas automóviles sobre neumáticos para el puerto	6.000.000	Ant. Dicenta	1962
Carretera de acceso al dique del Oeste	8.011.999	Ant. Dicenta	1962
Ensanche del dique de Poniente	28.640.775	Ant. Dicenta	1962
Segundo reformado de muelles de Poniente en Porto-Pí	70.995.866	Ant. Dicenta	1962
Reforma parcial del reformado de la zona de servicio	(sin)	Ant. Dicenta	1963
Instalación de un ascensor	194.269	Ant. Dicenta	1963
Boya y elementos complementarios para el balizamiento	217.925	Ant. Dicenta	1963
Obras complementarias para la instalación eléctrica de la ampliación de la fábrica de hielo	225.751	Ant. Dicenta	1963
Señalización por semáforos de los cruces en el Paseo Marítimo Gabriel Roca	247.777	Ant. Dicenta	1963
Instalación de teléfono en muelles de Poniente	249.653	Ant. Dicenta	1963
Calefacción en la ampliación y reforma de un edificio para almacenes y vivienda	249.915	Ant. Dicenta	1963
Pavimento del muelle de pescadores	265.138	Ant. Dicenta	1963
Mejora del pavimento de Rama Corta del Norte	342.289	Ant. Dicenta	1963
Adquisición de tres cucharas automáticas	374.065	Ant. Dicenta	1963
Bases para la adquisición de cuatro grúas eléctricas pórtico de 3 toneladas	379.640	Ant. Dicenta	1963
Moblaje e instalaciones para la Estación Marítima de los muelles de Poniente	441.993	Ant. Dicenta	1963
Construcción de urinarios en el Muelle Nuevo	452.249	Ant. Dicenta	1963
Adquisición de dos tolvas	497.648	Ant. Dicenta	1963
Mejora del pavimento de los muelles denominados "Muelle Viejo" y "Muelle Nuevo"	499.561	Ant. Dicenta	1963
Aparcamiento en el Paseo Marítimo Gabriel Roca	499.598	Ant. Dicenta	1963
Ampliación y reforma de un edificio para almacenes y viviendas	499.944	Ant. Dicenta	1963
Prolongación de vías en la 1ª alineación del muelle de Poniente	658.886	Ant. Dicenta	1963
Reformado de prolongación de vías en la primera alineación de los muelles de Poniente	659.636	Ant. Dicenta	1963
Defensa de un tramo de costa en la "Roqueta" en el Molinar de Levante	1.129.802	Ant. Dicenta	1963
Señal fónica en el dique del Oeste	1.497.951	Ant. Dicenta	1963
Mejora del balizamiento	1.499.455	Ant. Dicenta	1963
Reformado de Estación Marítima para viajeros en los muelles de Poniente en Porto-Pí	3.487.292	Ant. Dicenta	1963
Primer grupo de almacenes y viviendas	5.831.003	Ant. Dicenta	1963
Carretera de acceso al dique del Oeste	10.081.447	Ant. Dicenta	1963
Anteproyecto de distribución de un solar de la zona	21.000.000	Ant. Dicenta	1963
Adquisición de un remolcador con destino al puerto	23.000.000	Ant. Dicenta	1963
Ensanche del dique de Poniente	44.967.096	Ant. Dicenta	1963
Remolcador Manacor	23.000.000	Ant. Dicenta	1963
Segundo proyecto de reforma parcial del reformado de la zona de servicio	(sin)	Ant. Dicenta	1964
Reformado del de prolongación del muro de defensa de costa del Molinar	1.529.034	Rafael Soler	1964
Sombrajos para viajeros	180.325	Ant. Dicenta	1964
Cambio de emplazamiento de dos tanques de carburantes y desplazamiento del campo de deportes en la Base Naval de Porto-Pí	217.864	Ant. Dicenta	1964
Supresión de una escalera en el edificio de la Junta de Obras del Puerto	249.494	Ant. Dicenta	1964
Construcción de un equipo de buceo	295.446	Ant. Dicenta	1964
Construcción de dos cucharas de 500 litros para las grúas automóviles	309.725	Ant. Dicenta	1964
Cerca tipo Rota de separación de terrenos del Ejército y carretera al dique del Oeste	349.715	Ant. Dicenta	1964
Reparación y mejora del edificio para talleres	371.613	Ant. Dicenta	1964
Habilitación de un edificio para oficina en Porto-Pí	378.632	Ant. Dicenta	1964
Cerca tipo Rota de separación de terrenos de marina y carretera al dique del Oeste	406.990	Ant. Dicenta	1964
Balizamiento	449.505	Ant. Dicenta	1964
Instalación eléctrica para alimentación de dos grúas en los muelles de Poniente en Porto-Pí	454.217	Ant. Dicenta	1964
Cambio de emplazamiento del cuerpo de guardia de la Base Naval en Porto-Pí	477.822	Ant. Dicenta	1964
Pintado de las seis grúas eléctricas de 6 toneladas	483.303	Ant. Dicenta	1964
Derribo de la antigua capitanía del puerto y reparación del pavimento en el muelle de la Consigna	493.197	Ant. Dicenta	1964
Muro de contención en un tramo del Paseo Marítimo Gabriel Roca	498.213	Ant. Dicenta	1964
Reparación y mejora del varadero de la Junta	499.412	Ant. Dicenta	1964
Afirmado de un tramo del Paseo Marítimo Gabriel Roca	499.569	Ant. Dicenta	1964
Casetas urinarios en el dique del Oeste	499.931	Ant. Dicenta	1964
Adquisición de cuatro cintas transportadoras para el puerto	683.395	Ant. Dicenta	1964
Abastecimiento de agua en el dique del Oeste	729.823	Ant. Dicenta	1964
Derribo de un tramo de la riba baja y afirmado del muelle de dicho tramo	979.129	Ant. Dicenta	1964
Instalación de vías y obras de alimentación de energía de las grúas en el Espigón Exterior	1.344.000	Ant. Dicenta	1964
Ampliación del puente sobre el torrente de la Riera	1.490.952	Ant. Dicenta	1964
Reparación de la cabria flotante	1.499.881	Ant. Dicenta	1964
Construcción de una barredera mecánica	1.500.000	Ant. Dicenta	1964
Nuevo puente de San Magín y de un tramo de muro de encauzamiento de la Riera	3.096.513	Ant. Dicenta	1964
Ampliación y mejora de la zona de servicio de los muelles de Poniente en Porto-Pí	21.297.699	Ant. Dicenta	1964
Ampliación y mejora de la zona de servicio de los muelles de Poniente en Porto-Pí	22.103.414	Ant. Dicenta	1964
Tinglado en el ensanche del Muelle Nuevo	26.050.000	Ant. Dicenta	1964
Distribución de la zona de servicio de los muelles de Poniente en Porto-Pí	(sin)	Ant. Dicenta	1965
Reparación del pavimento en el varadero de la Lonja	297.376	Ant. Dicenta	1965
Alumbrado del camino de la Lonja	362.242	Ant. Dicenta	1965
Adquisición de tres cucharas automáticas	373.842	Ant. Dicenta	1965
Acondicionamiento del pavimento del Muelle Nuevo	494.313	Ant. Dicenta	1965
Instalación de teléfono en la 1ª. alineación del dique del Oeste	496.731	Ant. Dicenta	1965
Reparación y mejora de la calefacción del edificio de la Junta	498.082	Ant. Dicenta	1965
Conservación del dragado en el surgidero del Portitxol	499.328	Ant. Dicenta	1965
Enlace línea alta tensión y transformador obras complementarias en el dique del Oeste	574.651	Ant. Dicenta	1965
Ampliación de las instalaciones productoras de hielo de la Lonja de contratación de pescado	1.220.000	Ant. Dicenta	1965
Projecte de	**Pressup. (PTA)**	**Autor**	**Any**

Reparación y mejora del edificio para carpintería y almacenes	1.333.597	Ant. Dicenta	1965
Acondicionamiento del camino de acceso al muelle de Poniente	1.478.096	Ant. Dicenta	1965
Prolongación del Espigón Norte de la dársena de San Pedro	1.495.366	Ant. Dicenta	1965
Alumbrado de la carretera de acceso al dique del Oeste	2.413.017	Ant. Dicenta	1965
Estación marítima en la 1ª. alineación del dique del Oeste	6.275.457	Ant. Dicenta	1965
Reformado de la carretera de acceso al dique del Oeste	6.874.295	Ant. Dicenta	1965
Tinglados en los muelles de Poniente	15.659.488	Ant. Dicenta	1965
Reformado de ampliación y mejora de la zona de servicio de los muelles de Poniente	22.103.414	Ant. Dicenta	1965
Adquisición de 150 carretillas elevadoras con destino a la Junta Central de Puertos, de las que 15 carretillas corresponden a este puerto	54.290.213	Ant. Dicenta	1965
Condiciones de construcción de un gánguil	10.000.000	Ant. Dicenta	1966
Anteproyecto de zonas deportivas	(sin)	Ant. Dicenta	1966
Mejora del pavimento de los muelles denominados "muelle "viejo" y "Muelle Nuevo"	249.653	Ant. Dicenta	1966
Construcción de dos cucharas de 500 litros para las grúas automóviles	299.725	Ant. Dicenta	1966
Reparación y mejora del edificio de almacenes y viviendas	324.866	Ant. Dicenta	1966
Reparación del varadero del Muelle de la Lonja	375.329	Ant. Dicenta	1966
Cerca tipo rota de separación terrenos marina y carretera de acceso al dique del Oeste (liquidación)	479.435	Ant. Dicenta	1966
Casetas urinarios en el dique del Oeste	492.000	Ant. Dicenta	1966
Reparación y mejora del varadero de la Lonja	499.412	Ant. Dicenta	1966
Construcción de urinarios en el Muelle Nuevo	499.561	Ant. Dicenta	1966
Reparación y mejora de vías y tomas de corriente en el muelle adosado	598.097	Ant. Dicenta	1966
Derribo de un tramo de la Riba Alta y afirmado del muelle de dicho tramo	663.908	Ant. Dicenta	1966
Abastecimiento de la grúa en el dique del Oeste	728.000	Ant. Dicenta	1966
Muro de contención en un tramo del Paseo Marítimo Gabriel Roca	1.164.784	Ant. Dicenta	1966
Instalación de vías y obras de alimentación de energía de las grúas en el Espigón Exterior	1.483.440	Ant. Dicenta	1966
Construcción de una barredera mecánica	1.493.000	Ant. Dicenta	1966
Espigón en la dársena de San Pedro	1.498.905	Ant. Dicenta	1966
Reparación y mejora de la explanada sur del Muelle Viejo	1.498.911	Ant. Dicenta	1966
Modificación y mejora del almacén situado en el Muelle Nuevo	1.499.740	Ant. Dicenta	1966
Mejora de la explanada sur del Muelle Nuevo	1.499.812	Ant. Dicenta	1966
Instalación vías y tomas de corriente para grúas	3.688.360	Ant. Dicenta	1966
Tercer reformado de la zona de servicio	(sin)	Ant. Dicenta	1967
Acondicionamiento del mobiliario para la Estación Marítima del dique del Oeste	306.935	Ant. Dicenta	1967
Mejora del firme en las explanadas sur de los muelles viejo y nuevo	816.060	Ant. Dicenta	1967
Reposición de escollera en el dique de Levante	928.167	Ant. Dicenta	1967
Mejora del paramento este del muelle de Poniente en Porto-Pí	933.948	Ant. Dicenta	1967
Mejora del alumbrado de la explanada sur de los muelles comerciales	939.701	Ant. Dicenta	1967
Acondicionamiento de los accesos a la Estación Marítima del dique del Oeste	1.319.035	Ant. Dicenta	1967
Verja de cerramiento e instalaciones complementarias en Porto-Pí	1.442.508	Ant. Dicenta	1967
Mejora del firme de un tramo del Paseo Marítimo Gabriel Roca	1.493.114	Ant. Dicenta	1967
Saneamiento de los muelles de Poniente en Porto-Pí	1.499.647	Ant. Dicenta	1967
Mejora del balizamiento del puerto	1.499.955	Ant. Dicenta	1967
Adquisición de cuatro grúas automóviles sobre neumáticos para el puerto	6.000.000	Ant. Dicenta	1967
Pavimentación ensanche zona de servicio	6.648.329	Ant. Dicenta	1967
Modificado de nueva defensa del dique del Oeste	22.836.238	Ant. Dicenta	1967
Modificaciones al reformado de ampliación y mejora de la zona de servicio de los muelles de Poniente en Porto-Pí	24.313.756	Ant. Dicenta	1967
Sesenta viviendas de renta limitada de 1ª. categoría, 48 de segunda categoría, locales comerciales y oficinas	33.553.978	Ant. Dicenta	1967
Acondicionamiento de mobiliario en los tinglados del muelle de Poniente	486.450	Ant. Dicenta	1968
Balizamiento de los nuevos espigones del muelle de Poniente y dársena de San Pedro y en el puerto de Palma de Mallorca	206.890	Ant. Dicenta	1968
Reparación del varadero del Muelle de la Lonja	371.329	Ant. Dicenta	1968
Acondicionamiento del firme y mejora de la iluminación de los muelles de Poniente	477.813	Ant. Dicenta	1968
Ampliación y mejora de los servicios de oficinas de la Junta	481.749	Ant. Dicenta	1968
Acondicionamiento del mobiliario en los tinglados del muelle de Poniente	486.450	Ant. Dicenta	1968
Mejora de la señalización por semáforos en el Paseo Marítimo Gabriel Roca	537.526	Ant. Dicenta	1968
Reparación y mejora de las explanadas frente a la Lonja y la comandancia de marina	1.259.777	Ant. Dicenta	1968
Urbanización y tinglado en el Espigón de la Consigna	6.925.278	Ant. Dicenta	1968
Derribo de la Riba Alta y prolongación de la carretera exterior de circulación de los muelles comerciales	7.589.509	Ant. Dicenta	1968
Adquisición de dos grúas eléctricas de pórtico de 6 tons	7.942.000	Ant. Dicenta	1968
Finalización del pavimento y saneamiento de los muelles de Poniente con acondicionamiento del acceso	15.210.795	Ant. Dicenta	1968
Prolongación de atraque en el muelle de Poniente	18.402.765	Ant. Dicenta	1968
Construcción de 8 grúas torre automóviles sobre neumáticos para la Junta Central de Puertos. 2 grúas para Palma de Mallorca	36.800.000	Ant. Dicenta	1968
Ampliación del Paseo Marítimo Gabriel Roca	42.291.543	Ant. Dicenta	1968
Cuarto reformado de la zona de servicio del puerto de Palma de Mallorca	(sin)	Ant. Dicenta	1969
Mejora de la verja de cerramiento en el muelle de Poniente	862.116	Ant. Dicenta	1969
Ampliación y mejora de los tinglados abiertos de los muelles de Poniente	901.189	Ant. Dicenta	1969
Reposición de bolardos en el dique del Oeste	989.208	Ant. Dicenta	1969
Mejora del firme en un tramo del Paseo Marítimo Gabriel Roca	993.021	Ant. Dicenta	1969
Reparación de dos grúas automóviles torre	1.091.880	Ant. Dicenta	1969
Mejora de la explanada sur del Muelle Nuevo	1.164.784	Ant. Dicenta	1969
Reparación de cuatro grúas automóviles	1.406.510	Ant. Dicenta	1969
Modificación y mejora del almacén situado en el Muelle Nuevo	1.499.470	Ant. Dicenta	1969
Construcción e instalación de un dispositivo de medida y registro de oleaje con proceso centralizado de datos	2.000.000	Ant. Dicenta	1969
Estación marítima 1ª. alineación del dique del Oeste	6.018.678	Ant. Dicenta	1969
Tinglado en el muelle de Ribera	8.884.342	Ant. Dicenta	1969
Mejora de las señalizaciones semafóricas automáticas del Paseo Marítimo Gabriel Roca	243.728	Ant. Dicenta	1970
Projecte de	**Pressup. (PTA)**	**Autor**	**Any**

Mejora de la unión del de "Club de Mar" y prolongación de atraque en el muelle de Poniente	286.547	Ant. Dicenta	1970
Mejora del pavimento de diversas zonas de los muelles del puerto	1.219.247	Ant. Dicenta	1970
Reparación y mejora del abrigo del surgidero del Portitxol	1.464.493	Ant. Dicenta	1970
Mejora de la explanada sur del puerto comercial	1.499.642	Ant. Dicenta	1970
Instalación de las balizas del Jonquet y del Portitxol	499.042	Ant. Dicenta	1971
Instalación de vías y tomas de corriente para grúas en el Espigón Exterior para Norte	1.395.596	Ant. Dicenta	1971
Ampliación y mejora de la explanada sur del puerto comercial	1.463.096	Ant. Dicenta	1971
Reparación y mejora del contradique del surgidero del Portitxol	1.466.186	Ant. Dicenta	1971
Sendero en la ensenada de Ca'n Barbará	1.499.718	Ant. Dicenta	1971
Tinglado en la prolongación del muelle de Poniente	5.252.648	Ant. Dicenta	1971
Pavimentación de la 2ª. alineación del dique del Oeste	6.417.828	Ant. Dicenta	1971
Acondicionamiento del muelle de ribera en San Carlos	12.834.369	Ant. Dicenta	1971
Dársena petrolera en el torrente Gros	232.225.086	Ant. Dicenta	1972
Reparación de la draga "Priestman"	598.404	Ant. Dicenta	1972
Pintado horizontal de un tramo del Paseo Marítimo	753.625	Ant. Dicenta	1972
Modificado del de defensa de un tramo de costa en "la Roqueta" en el Molinar de Levante	1.235.311	Ant. Dicenta	1972
Tinglado para correos insulares	3.951.364	Ant. Dicenta	1972
Tinglado en la prolongación del muelle de Poniente	6.346.328	Ant. Dicenta	1972
Pavimentación del muelle comercial	8.913.795	Ant. Dicenta	1972
Ampliación de los muelles comerciales	98.282.224	Ant. Dicenta	1972
Ampliación del de "mejora del pavimento este en muelles de Poniente"	(nº 843)	Ant. Dicenta	1973
Prolongación del atraque en el muelle de Poniente	18.408	Ant. Dicenta	1973
Mejora del atraque de embarcaciones menores en la dársena de Ca'n Barbará	423.183	Ant. Dicenta	1973
Aparcamiento y mejora de la explanada de los muelles de Poniente	677.366	Ant. Dicenta	1973
Caseta transformación y medida en el dique del Oeste	694.692	Ant. Dicenta	1973
Modificación de la verja de cerramiento del puerto comercial	737.072	Ant. Dicenta	1973
Reparación y mejora del varadero de la Lonja	906.458	Ant. Dicenta	1973
Pintado de grúas	1.488.116	Ant. Dicenta	1973
Reparación y mejora del servicio de agua en los muelles de Poniente	1.497.115	Ant. Dicenta	1973
Ampliación del mejora del paramento este de muelles de Poniente	1.497.716	Ant. Dicenta	1973
Encauzamiento del torrente de San Magín y dársena para embarcaciones menores	5.555.162	Ant. Dicenta	1973
Modificado del de pavimentación de la 2ª. alineación del dique del Oeste	8.941.255	Ant. Dicenta	1973
Estación marítima en la 2ª. alineación del dique del Oeste	9.491.755	Ant. Dicenta	1973
Reformado de finalización del pavimento y saneamiento de los muelles de Poniente con acondicionamiento del acceso	15.210.795	Ant. Dicenta	1973
Modificado de nueva defensa del dique del Oeste	22.836.238	Ant. Dicenta	1973
Terminación de la obra de 108 viviendas de renta limitada, (60 de 1ª. y 48 de 2ª. categoría). Grupo II y locales comerciales	60.094.700	Ant. Dicenta	1973
Adquisición de un equipo de refrigeración para las cámaras frigoríficas	285.000	Rafael Soler	1974
Adquisición de las instalaciones de balizamiento del extremo de los muelles de Poniente	500.000	Rafael Soler	1974
Ampliación de la explanada Sur del puerto comercial	1.197.243	Ant. Dicenta	1974
Restauración de dependencias y mobiliario	1.266.324	Rafael Soler	1974
Reparación y pintado de fachadas del tinglado Rama Corta del Norte	1.453.787	Rafael Soler	1974
Señalizaciones semafóricas en el Paseo Marítimo	1.472.477	Ant. Dicenta	1974
Pantalán en el muelle pesquero	1.487.227	Ant. Dicenta	1974
Adquisición de una báscula de 60 tons, para el muelle de Poniente	1.495.000	Rafael Soler	1974
Mejora del atraque en la intersección del Muelle Nuevo y Espigón de la Consigna	1.496.428	Ant. Dicenta	1974
Adquisición de un nuevo motor para el remolcador JOP-1	1.499.000	Rafael Soler	1974
Urbanización y alumbrado de la dársena de embarcaciones menores de Ca'n Barbará	1.499.204	Rafael Soler	1974
Construcción y montaje de 8 grúas de 30 t muelle	31.909.736	Centralizado	1974
Construcción y montaje de 40 grúas de pórtico de 6 tons	53.036.360	Centralizado	1974
Ampliación del Paseo Marítimo Gabriel Roca	55.332.332	Ant. Dicenta	1974
Modificado del de ampliación de los muelles comerciales	129.838.309	Ant. Dicenta	1974
Prescripciones técnicas para el proyecto y ejecución de dos atraques para petroleros en la bahía de Palma.	516.600.000	Rafael Soler	1974
Dársena para productos petrolíferos en el puerto	516.600.000	Ant. Dicenta	1974
Señalización de viales y muelles	1.098.650	Rafael Soler	1975
Camino de rodadura para una grúa de 30 tns	1.446.021	Rafael Soler	1975
Prolongación del pantalán en el Muelle de la Lonja	1.483.938	Rafael Soler	1975
Instalación de defensas y sustitución de elementos en el remolcador Colón	1.490.207	Rafael Soler	1975
Bolardos y defensas para los muelles de Poniente	1.494.708	Rafael Soler	1975
Rampa varadero en el Portitxol	1.496.701	Rafael Soler	1975
Camino de rodadura para dos grúas de 6 tns	1.496.871	Rafael Soler	1975
Urbanización de la zona de La Pedrera	4.985.497	Rafael Soler	1975
Adquisición de una escalera mecánica con destino a la Estación Marítima de Barcelona	4.995.000	Rafael Soler	1975
Adquisición de una pasarela automóvil para embarque y desembarque de pasajeros	4.995.000	Rafael Soler	1975
Pavimentación del muelle comercial	8.913.795	Rafael Soler	1975
Diente en los muelles de Poniente	18.248.496	Rafael Soler	1975
Diente entre la 1ª y la 2ª alineación dique del Oeste	27.546.876	Rafael Soler	1975
Dársena petrolera	199.974.898	Rafael Soler	1975
Plan general de ordenación y desarrollo del puerto	1.518.905	Rafael Soler	1976
Refuerzo de escolladero en el Molinar (Caló de'n Rigo)	515.078	Rafael Soler	1976
Adquisición de una cuchara automática para grúa de 15 t muelle	892.736	Rafael Soler	1976
Pantalanes en el Portitxol	1.100.503	Rafael Soler	1976
Arreglo de pavimentos y limpieza en el Portitxol	1.147.668	Rafael Soler	1976
Camino de rodadura para grúas de 6 tns. en el muelle de ribera en San Carlos	1.446.802	Rafael Soler	1976
Reparación y redistribución de locales en el Muelle Viejo	1.449.588	Rafael Soler	1976
Reparación del varadero de la Lonja	1.485.921	Rafael Soler	1976
Regularización y perfilado de taludes en la ribera del surgidero del Portitxol	1.777.414	Rafael Soler	1976
Segundo modificado del de ampliación de los muelles comerciales	182.996.973	Rafael Soler	1976
Pantalán de atraque de embarcaciones menores en el surgidero del Portitxol	135.271	Rafael Soler	1977
Sustitución de pavimentos y de señalización en los muelles de Poniente	887.316	Rafael Soler	1977
Projecte de	**Pressup. (PTA)**	**Autor**	**Any**

Alumbrado de la ampliación de los muelles de Poniente	905.289	Rafael Soler	1977
Carenado de la grúa flotante "Esperanza"	1.169.924	Rafael Soler	1977
Modificado del de regularización y perfilado de taludes en la ribera del surgidero del Portitxol	1.452.047	Rafael Soler	1977
Habilitación de la Estación Marítima del dique del Oeste para grandes trasatlánticos	1.496.007	Rafael Soler	1977
Instalaciones eléctricas y de alumbrado en diversos muelles del puerto	1.499.447	Rafael Soler	1977
Obras complementarias de una escalera mecánica en la Estación Marítima de Barcelona	1.736.497	Rafael Soler	1977
Pavimentación y mejora del muelle de Porto-Pí	3.372.677	Rafael Soler	1977
Ampliación de la Estación Marítima de Barcelona	4.983.775	Rafael Soler	1977
Habilitación de locales en el Muelle Viejo	4.986.116	Rafael Soler	1977
Mejora de la urbanización del contramuelle Mollet y Muelle de la Lonja	4.999.563	Rafael Soler	1977
Encauzamiento del torrente de San Magín y dársena para embarcaciones menores	5.555.162	Rafael Soler	1977
Mobiliario e instalaciones de la Estación Marítima de Valencia-Alicante	5.000.000	Rafael Soler	1978
Modificado del de bases para adquisición de una cuchara automática para grúas de 15 tnos	1.200.000	Rafael Soler	1978
Señalización de aparcamientos del Muelle Viejo	1.406.006	Rafael Soler	1978
Reparación de pavimentos, cerramientos, edificios y conservación de utillaje del puerto	1.499.428	Rafael Soler	1978
Instalaciones para la evacuación de aguas residuales en el Contramuelle Mollet	2.498.834	Rafael Soler	1978
Urbanización de un tramo de la prolongación del Muelle Nuevo	2.499.531	Rafael Soler	1978
Adquisición de 4 cucharas automáticas para grúas de 6 tons	3.500.000	Rafael Soler	1978
Adquisición de una escalera automóvil	4.000.000	Rafael Soler	1978
Señalización, instalaciones y mobiliario de la Estación Marítima de Barcelona	4.065.702	Rafael Soler	1978
Canalizaciones de servicio e instalaciones de agua	4.794.309	Rafael Soler	1978
Prolongación de vías y tomas de corriente para 2 grúas de 6 tons. en la ampliación de los muelles de Poniente	4.841.911	Rafael Soler	1978
Defensas y escalas	4.989.431	Rafael Soler	1978
Prolongación de vías y tomas de corriente para 1 grúa de 30 tons. en el muelle de ribera en San Carlos	4.992.606	Rafael Soler	1978
Derribos varios y construcción de nuevo edificio para servicios portuarios en los muelles comerciales	4.993.593	Rafael Soler	1978
Prolongación de vías y tomas de corriente para 2 grúas de 6 tons. en el muelle de ribera en San Carlos	4.994.590	Rafael Soler	1978
Reparación de soleras y pintados del puerto	8.874.453	Rafael Soler	1978
Modificado del de pavimentación de la 2ª. alineación del dique del Oeste	8.941.255	Rafael Soler	1978
Nuevos pavimentos en el Paseo Marítimo Ingeniero Gabriel Roca	9.648.794	Rafael Soler	1978
Mejora de vial peatonal al surgidero del Portitxol	9.915.270	Rafael Soler	1978
Urbanización y alumbrado de un sector de los muelles de Poniente	9.990.906	Rafael Soler	1978
Sustitución de pavimentos en los muelles	12.064.950	Rafael Soler	1978
Instalaciones de alumbrado y tomas de corriente	4.767.387	Rafael Soler	1979
Nuevos pavimentos en el sector del muelle de Peraires	4.846.642	Rafael Soler	1979
Explanada en el muelle de ribera en San Carlos	4.972.402	Rafael Soler	1979
Señalización de tráfico y de información en el puerto	4.978.350	Rafael Soler	1979
Nuevos pavimentos en un sector del muelle de Peraires	4.999.115	Rafael Soler	1979
Habilitación de dependencias en el faro de Porto-Pí	9.999.244	Rafael Soler	1979
Mejora de abrigo del surgidero del Portitxol	16.499.985	Rafael Soler	1979
Modificación de viales en los muelles de Poniente	22.764.346	Rafael Soler	1979
Terminal para pasajeros de tráfico local	54.955.812	Rafael Soler	1979
Adquisición de materiales para pavimentaciones en el puerto	2.995.914	Rafael Soler	1980
Suministro de materiales de construcción para sustitución de pavimentos en los muelles	2.997.000	Rafael Soler	1980
Suministro de materiales para la mejora de vial peatonal en el surgidero del Portitxol	2.998.360	Rafael Soler	1980
Pantalanes para embarcaciones menores en el Portitxol	4.705.137	Rafael Soler	1980
Mejora de oficinas	4.975.813	Rafael Soler	1980
Mejora de terminales de transbordadores	4.984.694	Rafael Soler	1980
Urbanización de la zona de servicio del Portitxol	4.999.746	Rafael Soler	1980
Adquisición de una pasarela automóvil para embarque y desembarque de pasajeros en la Estación Marítima Valencia-Alicante	6.500.000	Rafael Soler	1980
Paso elevado de pasajeros en el muelle de Peraires	9.759.878	Rafael Soler	1980
Prolongación del paso elevado de pasajeros en el muelle de Peraires	9.999.813	Rafael Soler	1980
Adquisición de un gánguil	10.000.000	Rafael Soler	1980
Camino de rodadura de pasarelas automóviles para pasajeros	16.870.685	Rafael Soler	1980
Adquisición de dos pasarelas automóviles para desembarco de pasajeros	20.000.000	Rafael Soler	1980
Nuevo acceso a los muelles comerciales	164.200.970	Rafael Soler	1980
Reposición y reforma de señalizaciones en el Paseo Marítimo	989.226	Rafael Soler	1981
Torretas, pavimentos y cambio de taludes de escollerado en el Portitxol	9.289.511	Rafael Soler	1981
Nuevos pavimentos en el muelle de Poniente Sur	9.902.490	Rafael Soler	1981
Obras e instalaciones complementarias de la terminal de pasajeros de tráfico local	12.441.530	Rafael Soler	1981
Alumbrado en la ampliación de los muelles comerciales	16.323.277	Rafael Soler	1981
Camino de rodadura de grúas en la ampliación de los muelles comerciales	16.629.945	Rafael Soler	1981
Prolongación de pantalanes y construcción de espaldones en el Portitxol	21.622.823	Rafael Soler	1981
Sustitución balizamiento del dique de Levante	23.642.322	Rafael Soler	1981
Adquisición de una embarcación de mantenimiento y limpieza	27.000.000	Rafael Soler	1981
Mejora de abrigo de la dársena de San Magín	31.675.213	Rafael Soler	1981
Nuevo carril en el paso elevado del muelle de Poniente	33.886.363	Rafael Soler	1981
Nuevas canalizaciones de servicios en los muelles comerciales	35.048.014	Rafael Soler	1981
Mejora de la cabria flotante de 70 ton	37.500.000	Rafael Soler	1981
Urbanización de la explanada sur de los muelles comerciales	39.633.907	Rafael Soler	1981
Tinglados en la ampliación de los muelles comerciales	164.200.970	Rafael Soler	1981
Modificaciones técnicas al segundo modificado del de ampliación de los muelles comerciales	182.996.973	Rafael Soler	1981
Puente bajo la autopista de Palma al aeropuerto y escollerado de defensa de los terrenos a ganar al mar	474.209.518	Rafael Soler	1981
Habilitación de atraque para embarcaciones menores en los espigones de San Magín y Troneras	45.231.189	Rafael Soler	1981
Modificado de explanada en el muelle de ribera en San Carlos	4.972.402	Rafael Soler	1982
Prolongación del camino de rodadura de grúas en el muelle de Peraires	8.312.642	Rafael Soler	1982
Adquisición y montaje de un ascensor en la Estación Marítima nº. 2	16.300.000	Rafael Soler	1982
Nuevas señalizaciones horizontales y verticales	19.029.451	Rafael Soler	1982
Projecte de	**Pressup. (PTA)**	**Autor**	**Any**

Instalaciones eléctricas y utillaje de talleres mecánicos y de carpintería del puerto	22.441.563	Rafael Soler	1982
Adquisición de carritos portaequipaje y elevadores para las terminales de pasajeros	29.400.000	Rafael Soler	1982
Adquisición de un inmueble con destino a servicios portuarios	30.000.000	Rafael Soler	1982
Nuevos alumbrados	38.607.521	Rafael Soler	1982
Reforma del edificio de servicios de la administración en el Espigón de la Consigna	39.929.659	Rafael Soler	1982
Habilitación de atraques para embarcaciones en los espigones de San Magín y Troneras	40.471.914	Rafael Soler	1982
Elevador de embarcaciones (90 ton)	47.515.139	Rafael Soler	1982
Instalaciones eléctricas y de alumbrado del nuevo acceso a los muelles comerciales	47.663.813	Rafael Soler	1982
Adquisición de un local con destino a almacenes en el puerto	49.920.000	Rafael Soler	1982
Talleres del puerto	49.956.617	Rafael Soler	1982
Nuevos pavimentos en el muelle adosado	49.997.611	Rafael Soler	1982
Nuevos pavimentos en los muelles comerciales	140.496.212	Rafael Soler	1982
Adquisición tubería para canalizaciones	5.327.600	Rafael Soler	1983
Mejora de las pasarelas automóviles para embarque y desembarque de pasajeros	5.800.000	Rafael Soler	1983
Regularización de superficies en la prolongación de la explanada sur	6.201.229	Rafael Soler	1983
Remodelación y protección de viales	9.995.900	Rafael Soler	1983
Mejora del Pantalán de la Cuarentena	17.954.700	Rafael Soler	1983
Modificación de verja y aparcamiento en los muelles comerciales	20.679.048	Rafael Soler	1983
Conversión de 4 grúas de pórtico de 3 ton. a 5 ton	34.887.456	Rafael Soler	1983
Remodelación del Muelle de la Lonja	50.619.019	Rafael Soler	1983
Ampliación de la Estación Marítima nº. 2	83.591.492	Rafael Soler	1983
Segundo modificado del de ampliación de los muelles comerciales	182.996.973	Rafael Soler	1983
Muelle de ribera en Porto-Pí con terminal mixto ro-ro pasajeros	255.549.376	Rafael Soler	1983
Prolongación del dique del Oeste	800.000.000	Rafael Soler	1983
Habilitación de una planta para despachos en un edificio del contramuelle Mollet	6.936.250	Rafael Soler	1984
Sustitución y mejora de la red de agua	13.331.509	Rafael Soler	1984
Mejora del Muelle Nuevo	17.370.010	Rafael Soler	1984
Pavimentos en el Muelle Viejo	24.951.341	Rafael Soler	1984
Amueblamiento urbano de la zona de servicio del puerto	24.989.959	Rafael Soler	1984
Adaptación de dos edificios para dependencias de Sanidad Exterior y Junta del Puerto	39.735.957	Rafael Soler	1984
Cerramiento, acondicionamiento y accesos de muelles pesqueros y de embarcaciones	49.892.785	Rafael Soler	1984
Suministro de materiales y servicios para la ejecución del convenio INEM -MOPU	1.800.000	Rafael Soler	1985
Prescripciones técnicas y cláusulas administrativas para la redacción del plan especial	5.441.025	Rafael Soler	1985
Sustitución de instalaciones eléctricas en el contramuelle Mollet	8.999.273	Rafael Soler	1985
Habilitación de dos edificios para despachos en el contramuelle Mollet	15.445.741	Rafael Soler	1985
Señalización horizontal de viales portuarios	16.652.935	Rafael Soler	1985
Restauración, traslado y montaje de antiguas instalaciones de faros	20.000.000	Rafael Soler	1985
Adquisición y montaje de instalaciones y mobiliario en el edificio de la Junta del puerto	25.000.000	Rafael Soler	1985
Remodelación del muelle y secadero de redes del Jonquet	35.356.774	Rafael Soler	1985
Segundo proyecto de amueblamiento urbano de la zona de servicio del puerto	36.827.585	Rafael Soler	1985
Habilitación de un edificio para despachos y almacenes	41.901.644	Rafael Soler	1985
Implantación de sistemas de vigilancia, control y contraincendios en el puerto	60.000.000	Rafael Soler	1985
Muelle de ribera en Porto-Pí	93.880.906	Rafael Soler	1985
Adquisición y montaje de instalaciones y mobiliario en la Estación Marítima nº. 2	124.000.000	Rafael Soler	1985
Terminal mixto ro-ro pasajeros	161.668.470	Rafael Soler	1985
Protección y mejora de explanadas de los muelles comerciales	311.229.770	Rafael Soler	1985
Adquisición de materiales a consumir en las acciones del convenio INEM-MOPU	4.950.000	Rafael Soler	1986
Adquisición de materiales a consumir en las acciones del convenio INEM-MOPU	8.400.000	Rafael Soler	1986
Adquisición y montaje de dos pantalanes flotantes	11.590.440	Rafael Soler	1986
Instalación de contadores de doble tarifa y de correctores del factor de potencia	11.960.592	Rafael Soler	1986
Reparación extraordinaria de instalaciones para embarcaciones menores	19.025.107	Rafael Soler	1986
Reparación extraordinaria de averías en diversos edificios del puerto	22.140.322	Rafael Soler	1986
Instalaciones para servicios complementarios de embarcaciones deportivas y de recreo	22.713.801	Rafael Soler	1986
Nuevos pavimentos y elementos complementarios	24.293.604	Rafael Soler	1986
Acondicionamiento atraques terminales ro-ro	25.560.562	Rafael Soler	1986
Mejora de pavimento de viales portuarios	35.961.977	Rafael Soler	1986
Elevador de embarcaciones de hasta 30 ton	36.409.286	Rafael Soler	1986
Reforma de la Estación Marítima nº. 1	49.982.781	Rafael Soler	1986
Acondicionamiento del muelle de ribera en San Carlos	68.762.605	Rafael Soler	1986
Mejora de abrigo y aumento de atraques para embarcaciones menores	82.492.036	Rafael Soler	1986
Señalización de las obras del Plan General de Puertos	2.691.000	Rafael Soler	1987
Sustitución de instalaciones eléctricas en el edificio de la Junta del Puerto de Palma	12.120.211	Rafael Soler	1987
Protecciones en viales y señalización en el puerto	22.062.500	Rafael Soler	1987
Renovación de la señalización viaria	24.645.619	Rafael Soler	1987
Adquisición y montaje de instalaciones y mobiliario en la Estación Marítima nº. 1	48.298.880	Rafael Soler	1987
Reconversión de la Estación Marítima nº. 3	49.940.700	Rafael Soler	1987
Nuevos pavimentos en los muelles comerciales	140.496.212	Rafael Soler	1987
Instalaciones eléctricas y telefónicas en el Muelle de Poniente	9.150.326	Rafael Soler	1987
Bases para la redacción del de establecimientos para usuarios portuarios	5.313.000	Rafael Soler	1988
Reposición de cerramientos en la zona portuaria	22.260.145	Rafael Soler	1988
Sustitución de instalaciones eléctricas y de comunicaciones	22.260.519	Rafael Soler	1988
Instalaciones de protección y seguridad	22.311.158	Rafael Soler	1988
Mejora de la seguridad vial	24.870.644	Rafael Soler	1988
Acondicionamiento de grúas y pasarelas automóviles	24.958.326	Rafael Soler	1988
Instalaciones de saneamiento en el muelle de ribera en San Carlos	24.995.863	Rafael Soler	1988
Recogida y evacuación de aguas residuales y pluviales	28.419.254	Rafael Soler	1988
Mejora de pavimentos y canalizaciones en accesos al puerto	45.862.515	Rafael Soler	1988
Reconversión de la dársena del Muelle Nuevo	58.875.849	Rafael Soler	1988
Adquisición de materiales básicos no homologados	18.037.704	Rafael Soler	1989
Consolidación de muros de muelle en Ca'n Barbará y Porto-Pí	23.626.394	Rafael Soler	1989
Tomas para agua y energía eléctrica	24.696.852	Rafael Soler	1989
Habilitación de locales y despachos en diversos edificios del puerto	24.721.351	Rafael Soler	1989
Canalizaciones para modernización de instalaciones semafóricas	24.778.339	Rafael Soler	1989
Projecte de	**Pressup. (PTA)**	**Autor**	**Any**

Instalaciones complementarias en la Estación Marítima nº. 3	24.919.048	Rafael Soler	1989
Mejora y ampliación de instalaciones eléctricas	24.932.499	Rafael Soler	1989
Reperfilado de la escollera de protección de los muelles comerciales	24.970.406	Rafael Soler	1989
Mejora de pavimentos	27.983.193	Rafael Soler	1989
Aprovechamiento de la ensenada de Ca'n Barbará	49.490.289	Rafael Soler	1989
Acondicionamiento de las nuevas explanadas de los muelles comerciales	179.246.823	Rafael Soler	1989
Refuerzo del muro del vial Ingeniero Gabriel Roca	24.425.765	Rafael Soler	1990
Adquisición de maquinaria y material vario no homologado	26.472.675	Rafael Soler	1990
Adquisición y montaje de dos escaleras mecánicas	27.946.398	Rafael Soler	1990
Reforma de instalaciones de media y baja tensión en el dique del Oeste	44.311.714	Rafael Soler	1990
Nuevas pavimentaciones, acerados y pistas en el puerto	49.700.568	Rafael Soler	1990
Obra civil complementaria remodelación balizamiento	56.967.357	Rafael Soler	1990
Mejoras en instalaciones y canalizaciones de aguas residuales	12.045.584	Rafael Soler	1991
Mejora de calados en las dársenas de embarcaciones menores	49.996.016	Rafael Soler	1991
Aprovechamiento de una parcela entre el Muelle Viejo y el camino de la escollera	6.900.000	Rafael Soler	1992
Sustitución de siete tomas de corriente de 150 amperios por cuatro tomas de corriente de 450 amperios en el muelle de ribera de Porto-Pí	11.007.681	Rafael Soler	1992
Adecuación sistemas de recogida y evacuación de aguas residuales en el muelle pesquero y Lonja del pescado Puerto Palma e Ibiza	15.958.458	Rafael Soler	1992
Adquisición y montaje de instalaciones en las oficinas de Palma de Mallorca	16.822.316	Rafael Soler	1992
Tomas para la recogida de aguas residuales de buques del puerto	18.894.789	Rafael Soler	1992
Rehabilitación antiguo edificio de la OTP	19.989.635	Rafael Soler	1992
Sustituc. Pavimentos en viales de acceso del puerto (1ª fase)	49.998.873	Rafael Soler	1992
Nuevas instalaciones en el antiguo edificio de la OTP en el Puerto de Palma	10.532.095	Rafael Soler	1993
Adquisición y fondeo de pantalanes flotantes en la dársena de Ca'n Barbará	15.926.176	Rafael Soler	1993
Nueva pavimentación de la zona de rodadura de los travel-lifts	16.066.349	Justo Aguado	1993
Instalaciones eléctricas en el Muelle Viejo y Espigón de la Consigna	17.361.990	Rafael Soler	1993
Sustitución de dos vigas en el puente de acceso al muelle de Poniente	229.838.689	Justo Aguado	1993
Adquisición de un inmueble en el Muelle Viejo	279.000.000	Justo Aguado	1994
Restauración de la torre de Peraires	1.180.351	Rafael Soler	1994
Prolongación del muelle de Poniente	3.000.000	Justo Aguado	1994
Mejora del firme en el Muelle Viejo	7.600.459	Justo Aguado	1994
Sustitución de acceso desde el muelle de ribera en San Carlos	8.000.000	Rafael Soler	1994
Climatización de oficinas y dependencias de la Autoridad Portuaria de Baleares en Palma	12.485.578	Rafael Soler	1994
Mejora de la señalización vial en los puertos de la A.P.B.	15.371.440	Rafael Soler	1994
Mejora de pavimentos de la prolongación del Muelle Nuevo	21.692.618	Justo Aguado	1994
Espigones para elevador de embarcaciones de 150 tn. en el Espigón de la Consigna	28.709.247	Justo Aguado	1994
Nuevas instalaciones para control y vigilancia	28.751.631	Justo Aguado	1994
Cerramiento y mecanización de verjas en los muelles	9.456.513	Justo Aguado	1995
Informatización y automatización controles de acceso a los muelles	17.154.728	Justo Aguado	1995
Retoque y refuerzo de banqueta en el muelle pesquero	19.609.971	Justo Aguado	1995
Reparación de pantalanes para embarcaciones menores en el Portitxol	24.782.328	Justo Aguado	1995
Señalización vertical en el puerto	32.521.179	Justo Aguado	1995
Reconversión de la Estación Marítima nº 4	15.115.822	Justo Aguado	1996
Adquisición de una boya direccional	19.299	Justo Aguado	1996
Mejora de diversas instalaciones de saneamiento en los puertos de la A.P.B.	14.394.509	F. Rodríguez	1996
Mejora de la Estación Marítima nº. 3 del puerto	23.910.599	Justo Aguado	1996
Sustitución de dos vigas y reparación del puente de acceso al muelle de Poniente	26.277.083	Justo Aguado	1996
Mejora de la Estación Marítima nº. 5	53.277.722	Justo Aguado	1996
Caminos de rodadura y adquisición de pasarela móvil en el muelle de Poniente	78.319.130	Justo Aguado	1996
Nuevos pavimentos en viales de acceso al puerto	99.278.562	Justo Aguado	1996
Plataforma para el tráfico ro-ro en el muelle de ribera en San Carlos	149.096.753	Justo Aguado	1996
Prolongación Estación Marítima nº. 1 en el muelle de Poniente	227.151.267	Justo Aguado	1996
Adquisición de pasarelas móviles para los muelles de Poniente	58.000.000	Justo Aguado	1997
Camino de rodadura para grúa portacontenedores en el testero de los muelles comerciales	13.208.910	Justo Aguado	1997
Nueva rampa ro-ro en el ángulo del Espigón Exterior con la prolongación del Muelle Nuevo	15.774.819	Justo Aguado	1997
Climatización para las estaciones marítimas nº. 4 y nº. 5	24.971.574	Justo Aguado	1997
Ampliación de la acera lado tierra del Paseo Marítimo del puerto	28.872.170	Justo Aguado	1997
Mejora de la Estación Marítima nº. 2	35.376.160	Justo Aguado	1997
Terminal mixta ro-ro/lo-lo en el dique del Oeste	2.166.429.907	Justo Aguado	1997
Mejora del alumbramiento e instalaciones de baja tensión en el Paseo Marítimo	42.091.847	Justo Aguado	1998
Ampliación y mejora de pasarela fija en los muelles de Poniente	609.091.847	Justo Aguado	1998
Mejora de calados en los muelles de Poniente	74.330.793	Justo Aguado	1998
Acondicionamiento del vial de acceso al dique del Oeste	449.137.072	J. Bascuñana	1998
Mejora de la Estación Marítima nº 1	437.992.923	Justo Aguado	1998
Reparación de un tramo de los muelles de Poniente Este	11.078.275	Justo Aguado	1998
Climatización de la Estación Marítima nº. 3	13.143.099	Justo Aguado	1998
Adquisición de pasarela móvil en el muelle Poniente Sur	28.884.000	Justo Aguado	1998
Mejora de la red de abastecimiento de agua en los muelles de Poniente, muelle de Peraires y dique del Oeste	68.004.544	Ricardo Sanz	1998
Explanada anexa al faro de Porto Pí	117.695.663	Ricardo Sanz	1998
Adquisición de pantalanes flotantes en la dársena de Can Barbará	12.018.566	Ricardo Sanz	1999
Nuevo tablero del pantalán nº. 3 de la Lonja	12.599.301	J. Bascuñana	1999
Reparación de averías en el pantalán de la Cuarentena	19.004.579	J. Bascuñana	1999
Habilitación de la zona Oeste de la Estación Marítima nº 3	28.974.416	J. Bascuñana	1999
Dragado de la dársena de San Magín	24.968.778	J. Bascuñana	2000
Dragado del canal de acceso a los muelles comerciales	31.682.740	J. Bascuñana	2000
Centros de transformación e instalaciones de M.T. en el Paseo Marítimo, lado mar, del puerto	45.827.416	Justo Aguado	2000
Nuevo vial en la explanada sur de los muelles comerciales	76.508.068	Alex García	2000
Nuevas canalizaciones y pavimentos en el Paseo Marítimo, lado mar, del puerto	99.073.389	Justo Aguado	2000
Obras complementarias de la terminal mixta ro-ro/lo-lo	599.242.473	Justo Aguado	2000

(*) Projecte del Servei Central de Fars (Madrid).

ANNEX núm. 4

Taules i gràfics del moviment de vaixells entrats des de 1929/1958 fins a 2000.

Les dades relatives a tràfic dels ports no es recopilen de manera homogènia fins a la formació de les memòries normalitzades el 1962. Es troben dades en les no normaliztades (des de 1919 per a Palma i des de 1939 per als ports de la CAPG); sèries estadístiques de la direcció General de Duanes (des de 1857); sèries fraccionades a les memòries dels primers projectes; ressenyes a la col·lecció de la Revista de Oras Públicas i, per a Palma, diverses dades estadístiques des de 1667 recopilades i interpretades per membres del Grup d'Estudis d'Història Econòmica i recollits en el treball *Els Intercanvis del Port de Palma* (1986), guardat a l'arxiu del Port de Palma.

Les dades relatives a tonatge d'arqueig experimenten una distorsió durant el segon quiquenni dels anys 1990, i especialment entre 1994 i 1995, a mesura que s'introdueix el GT (Gros Tonnage) en lloc del tradicional TRB (Tonatge de Registre Brut), a causa del diferent sistema de mesurar l'arqueig d'un vaixell; així com en granelers i vaixells convencionals no hi ha grans diferències en el sistema, no passa el mateix amb els transbordadors, tan freqüents als ports de les Balears: tret dels granelers i alguns transbordadors, una GT pot correspondre. en molts casos, a 0,71 TRB. La reconversió real es dificultosa, ja que no es disposa d'estadística per separat dels tipus de vaixells i del seu TRB. Algunes sèries estadístiques recollides comencen després de 1929 o s'interrompen alguns anys després per haver-se extraviat documentació als Serveis, es pot en part recuperar acudint als arxius de la CAGP a Madrid, avui Ports de l'Estat (Alcobendas).

Per a la regressió exponencial s'han mantingut les fluctuacions de valors ocasionats per la guerra civil; no així les ocasionades per pèrdua de dades dels arxius –amb existència assegurada de tràfic– o per les sobtades interrupcions degudes a singulars condicions de mercat; en aquests anys s'ha disposat el valor de l'any normal anterior (barra en groc) per entendre que d'aquesta manera resulten més fiables les tendències que mostren les línies de regressió.

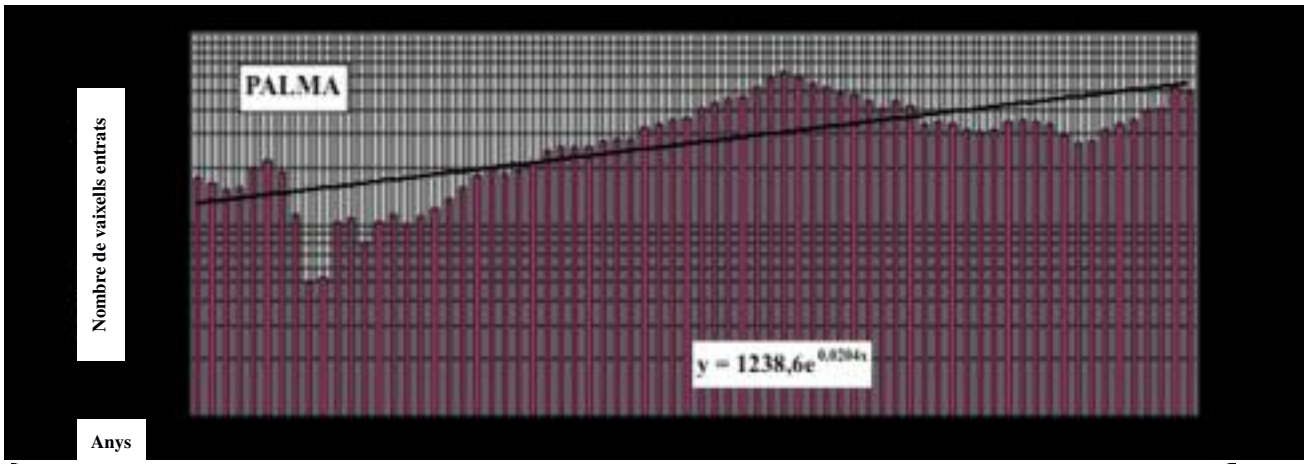
NOMBRE DE VAIXELLS ENTRATS

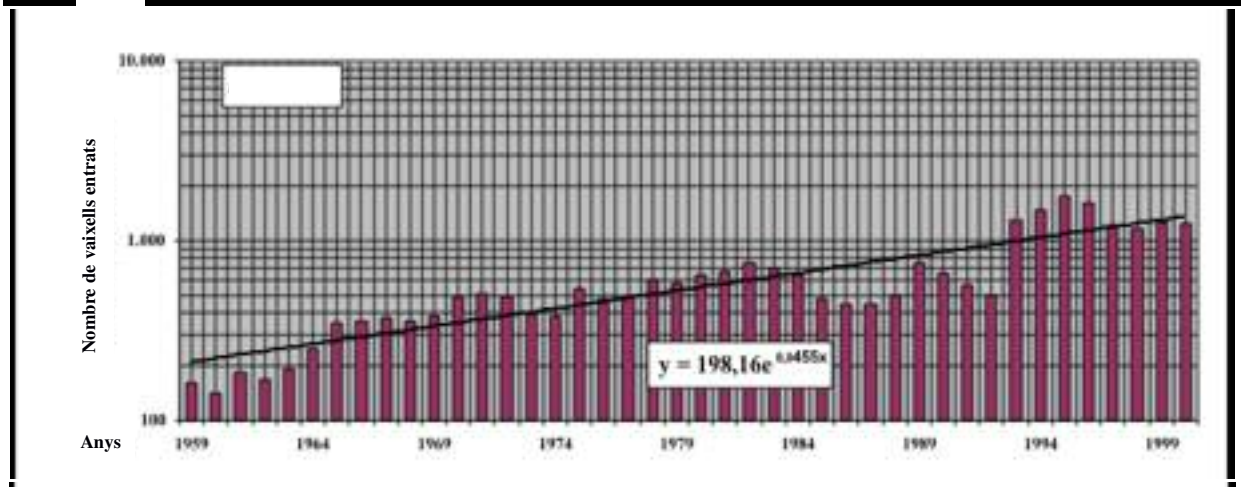
Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma
1929	1.747	1934	2.147	1939	1.029	1944	1.001	1949	1.803	1954	2.436
1930	1.644	1935	1.869	1940	1.080	1945	1.114	1950	1.959	1955	2.530
1931	1.532	1936	1.130	1941	795	1946	1.228	1951	1.831	1956	2.560
1932	1.580	1937	504	1942	1.047	1947	1.370	1952	1.942	1957	2.568
1933	1.972	1938	532	1943	1.140	1948	1.580	1953	2.129	1958	2.778

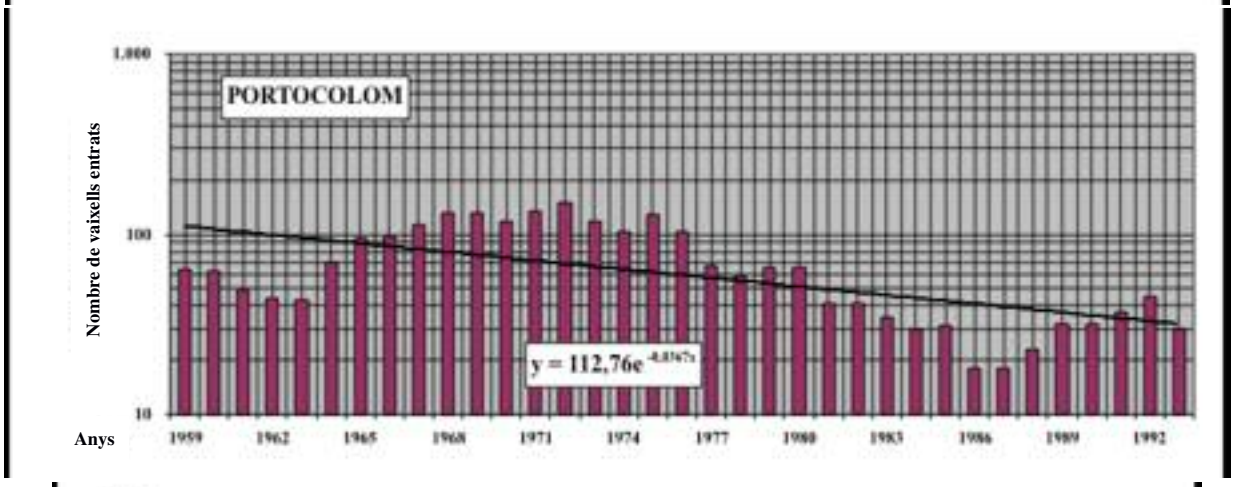
Anys	Palma	Andratx	Sóller	Alcúdia	C. Rajada	Portocol.	Sant Jordi	Cabrera	Maó	Ciutadella	Eivissa	Sant Ant.	La Savina
1958	2.728								331	196	1.204	54	394
1959	2.778		6	163		64		94	320	202	1.910	8	874
1960	2.770		9	142		63		94	297	198	1.919	19	436
1961	3.224	10	12	183		49		94	363	245	1.759	82	410
1962	3.343	9	4	169		44		94	349	209	1.816	1.953	431
1963	3.490	14	0	193		43		94	392	216	1.030	48	53
1964	3.617	10	13	249		70	19	94	423	225	1.072	32	67
1965	4.094	3	6	346		95	22	139	468	318	1.192	30	127
1966	4.305	5	6	360		96	27	184	525	301	1.283	40	129
1967	4.569	22	19	374		112	27	60	642	323	2.190	93	827
1968	4.695	8	19	355		130	29	48	765	344	2.378	118	775
1969	5.245	13	18	385		132	37	56	916	362	2.850	123	962
1970	5.899	15	22	484		119	26	66	1.018	386	3.471	170	1.293
1971	6.333	8	22	511		133	31	57	1.063	358	5.593	150	2.322
1972	5.819	0	8	480	118	150	23	51	1.102	582	5.908	214	2.932
1973	5.492	1	1	392	3	118		52	1.048	690	4.927	312	2.771
1974	5.243	1	1	380		104		51	1.085	379	4.057	197	2.879
1975	4.835			537		128		52	1.058	377	4.572	192	4.489
1976	4.785			471		103		53	1.106	321	5.559	224	4.355
1977	4.449			489		67		51	1.098	313	4.722	264	2.939
1978	4.049			605		59		52	994	409	4.547	274	2.674
1979	4.471			581		65		53	953	442	4.723	300	2.808
1980	4.172	3		642		66		52	899	369	5.689	320	3.337
1981	3.361			675		41		53	918	248	5.210	295	2.624
1982	3.466			750		41		51	803	259	3.779	316	2.859
1983	3.390		27	709		35		54	733	235	3.631	315	2.429
1984	3.133			652		30		2	692	107	4.018	380	2.914
1985	3.043			477		31			647	18	4.450	392	3.784
1986	3.135			447		18			609	16	4.553	633	3.945
1987	3.417			442		18			710	14	4.599	707	3.996
1988	3.561			499		23			770	11	4.236	906	3.766
1989	3.472			750		32			825	134	5.097	963	4.614
1990	3.391			664		32			787	162	4.905	797	4.076
1991	2.923			562		37			710	10	7.025	528	5.685
1992	2.652			496		45			608	16	6.073	975	5.284
1993	2.708			1.288		30			618	1.454	6.212	1.857	5.311
1994	3.174			1.480					663	844	10.252	1.410	9.004
1995	3.398			1.782					674	913	9.667	1.507	7.349
1996	3.551			1.620					630	724	8.396	1.444	6.896
1997	3.953			1.212					655	856	8.976	600	6.938
1998	4.015			1.176					729	1.003	9.726	540	7.590
1999	5.269			1.260					835	928	10.153	767	7.644
2000	5.008			1.244					853	1.193	10.326	624	8.026

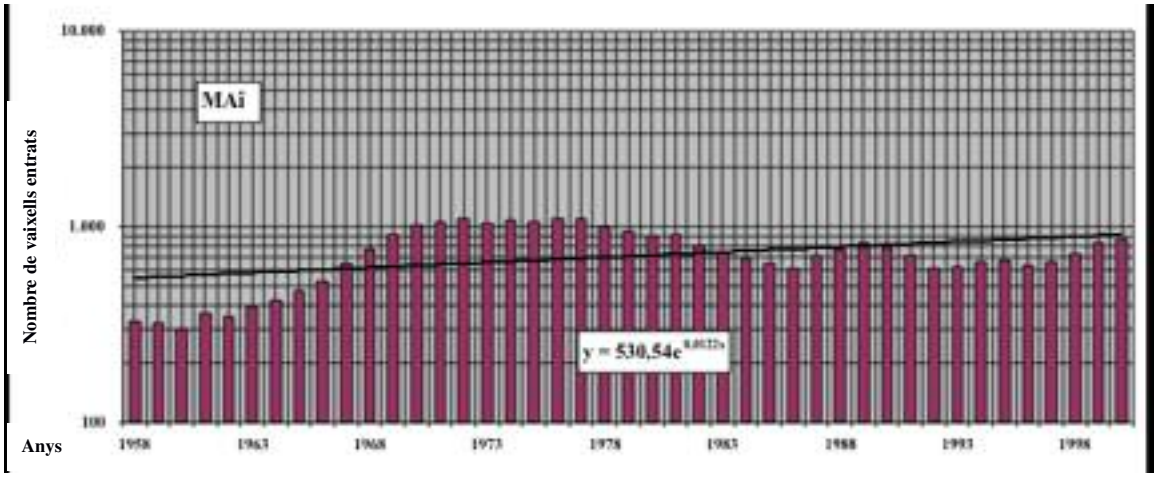
ARQUEIG (TRB o GT)

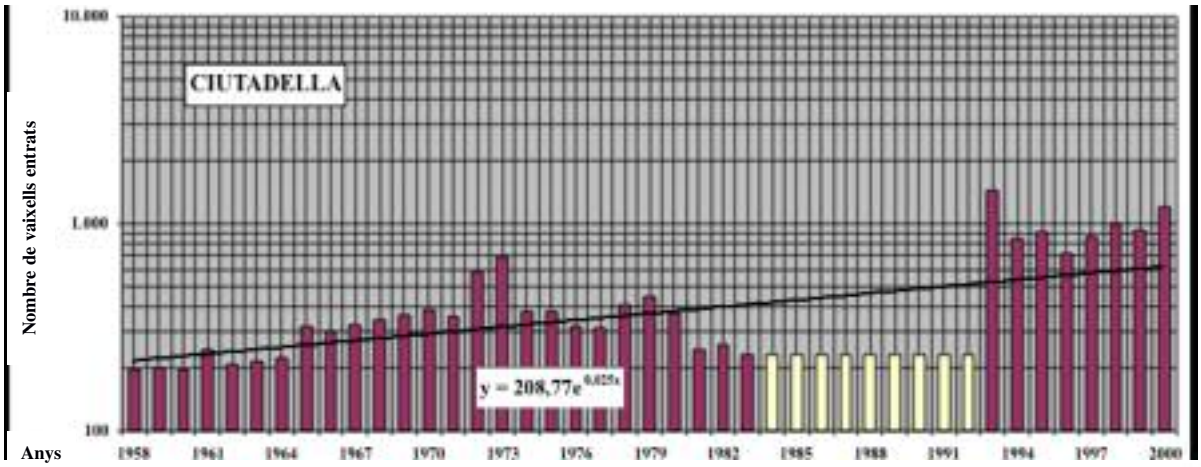
Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma

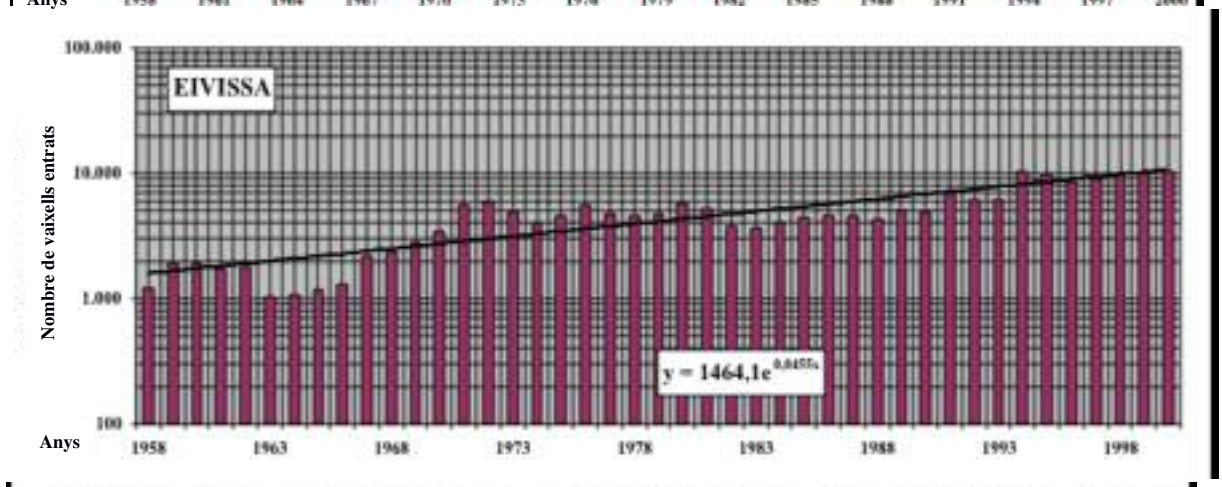

PALMA
Nombre de vaixells entrats
y = 1238,6e^0,0204x
Anys

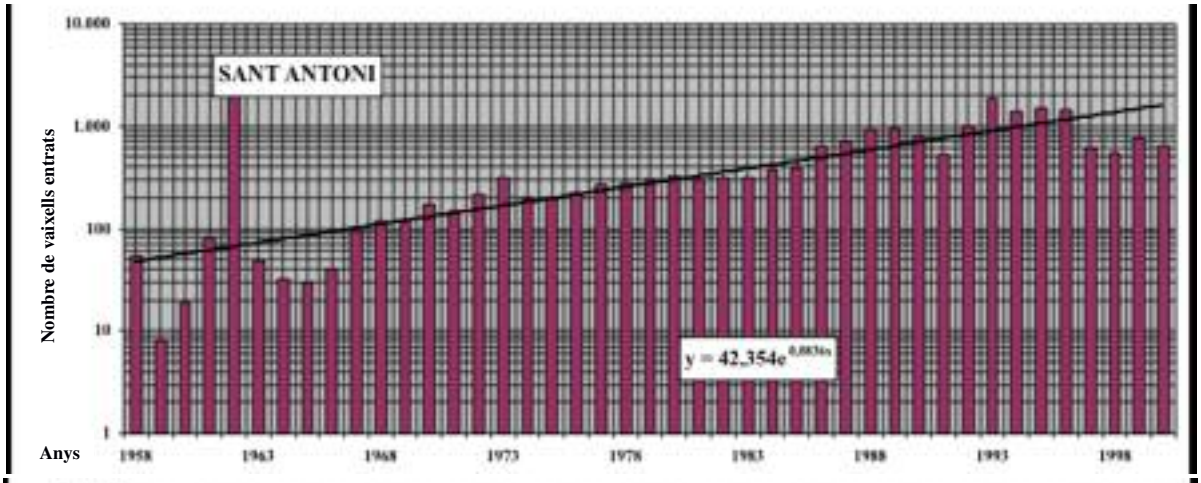

10.000
1.000
100
Nombre de vaixells entrats
y = 198,16e^0,0455x
Anys
1959
1964
1969
1974
1979
1984
1989
1994
1999

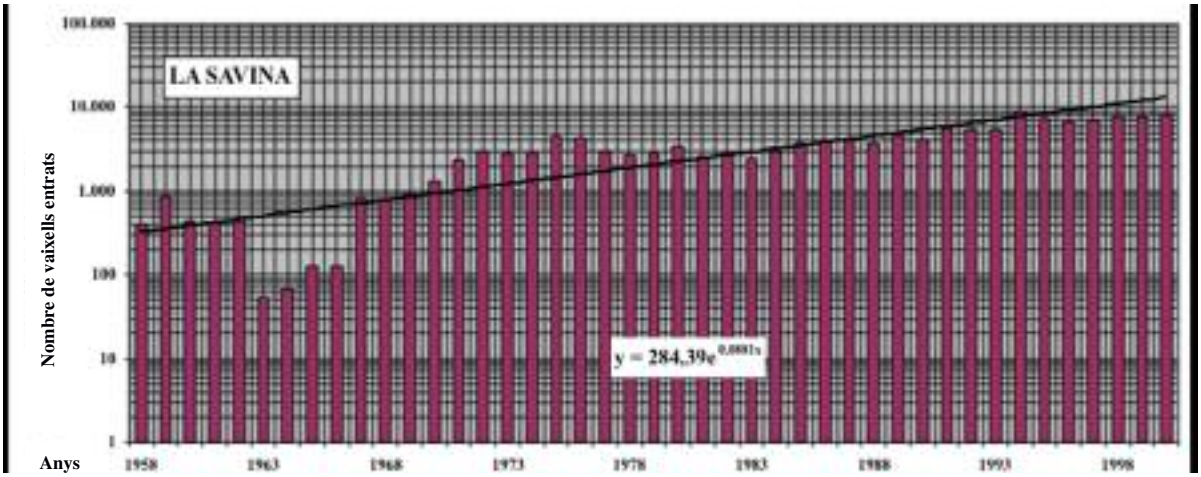

1.000
100
10
PORTOCOLOM
Nombre de vaixells entrats
y = 112,76e^-0,0367x
Anys
1959
1962
1965
1968
1971
1974
1977
1980
1983
1986
1989
1992

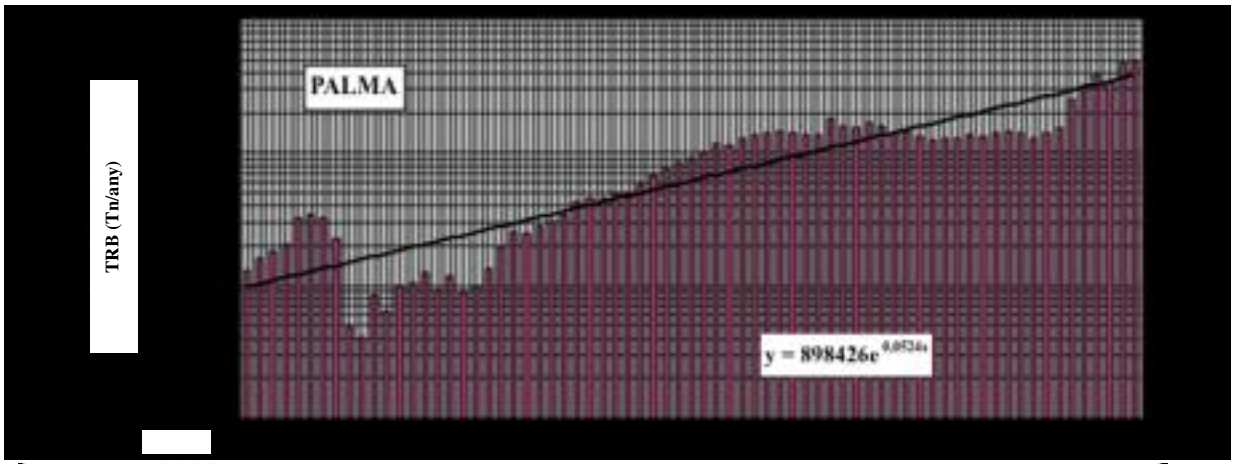

10.000
1.000
100
MAi
Nombre de vaixells entrats
y = 530,54e^0,0122x
Anys
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998

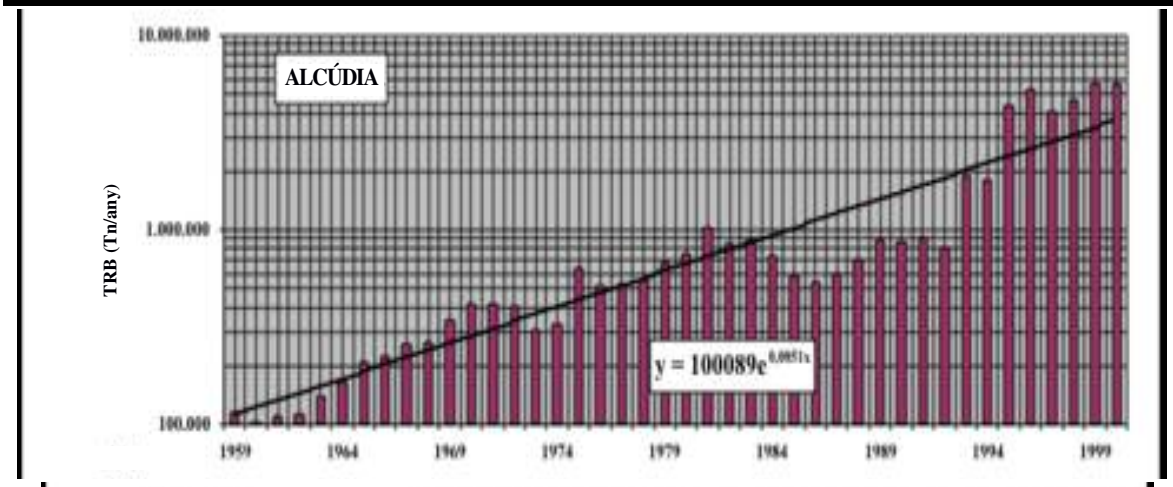

CIUTADELLA
Nombre de vaixells entrats
10.000
1.000
100
Anys
1958
1961
1964
1967
1970
1973
1976
1979
1982
1985
1988
1991
1994
1997
2000
y = 208,77e^0,025x

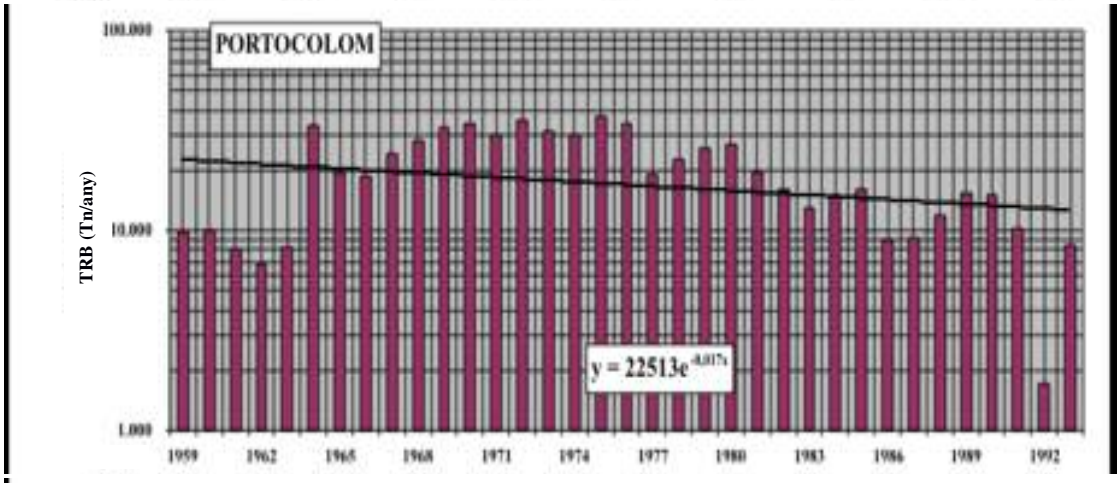

EIVISSA
Nombre de vaixells entrats
100.000
10.000
1.000
100
Anys
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998
y = 1464,1e^0,0455x

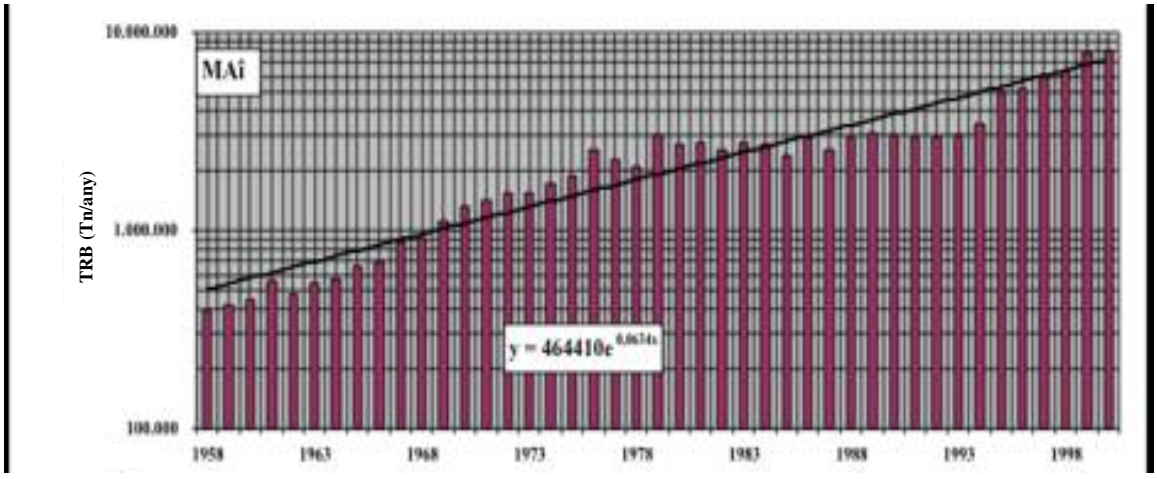

SANT ANTONI
Nombre de vaixells entrats
10.000
1.000
100
10
1
Anys
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998
y = 42,354e^0,0836x

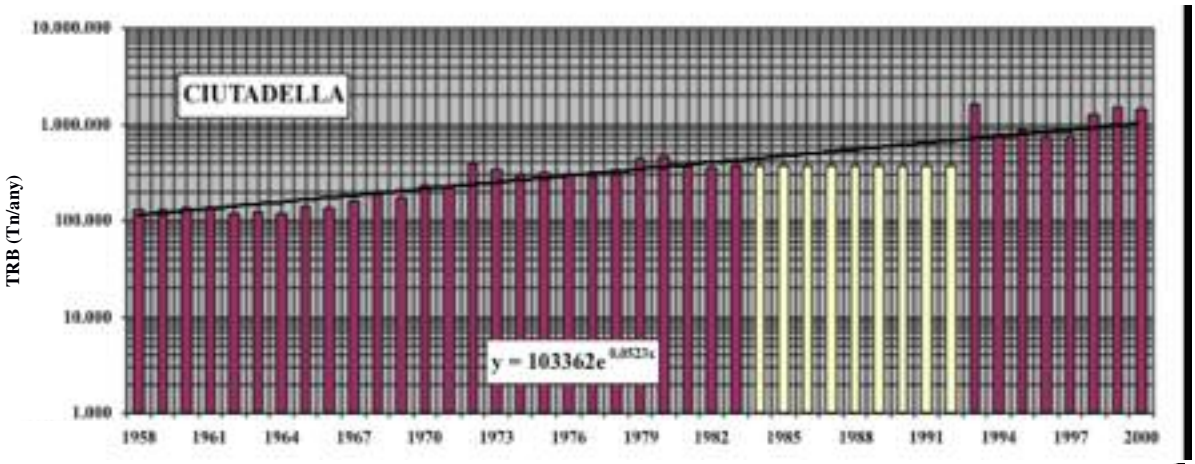

LA SAVINA
Nombre de vaixells entrats
100.000
10.000
1.000
100
10
1
Anys
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998
y = 284,39e^0,0881x

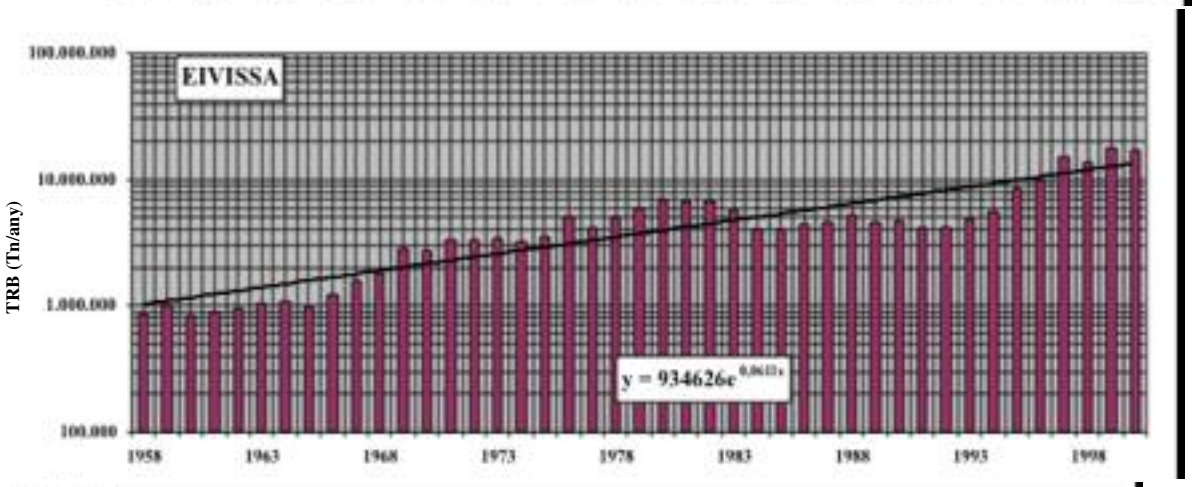

PALMA
TRB (Tn/any)
y = 898426e

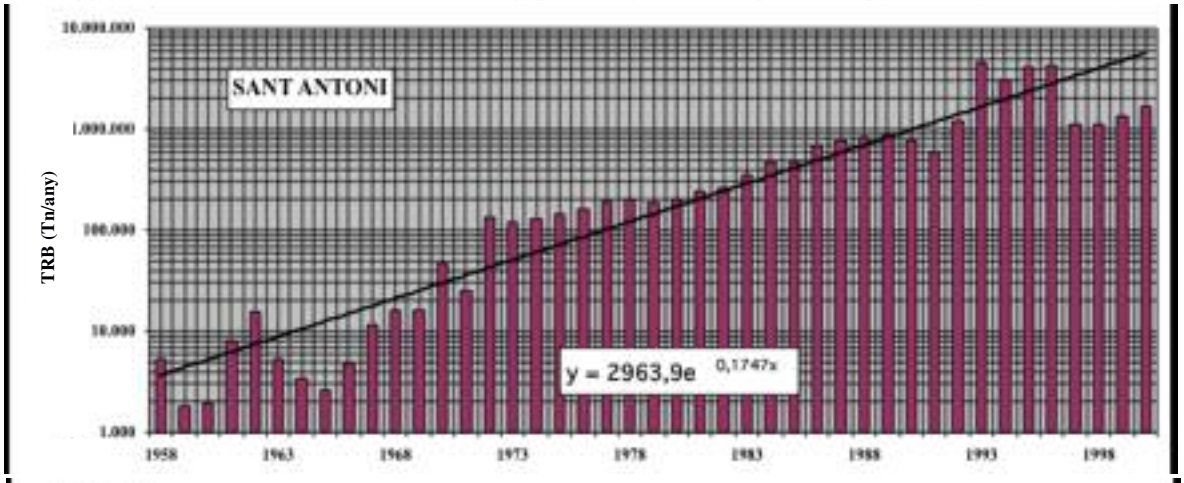

ALCÚDIA
TRB (Tn/any)
10.000.000
1.000.000
100.000
y = 100089e
1959
1964
1969
1974
1979
1984
1989
1994
1999

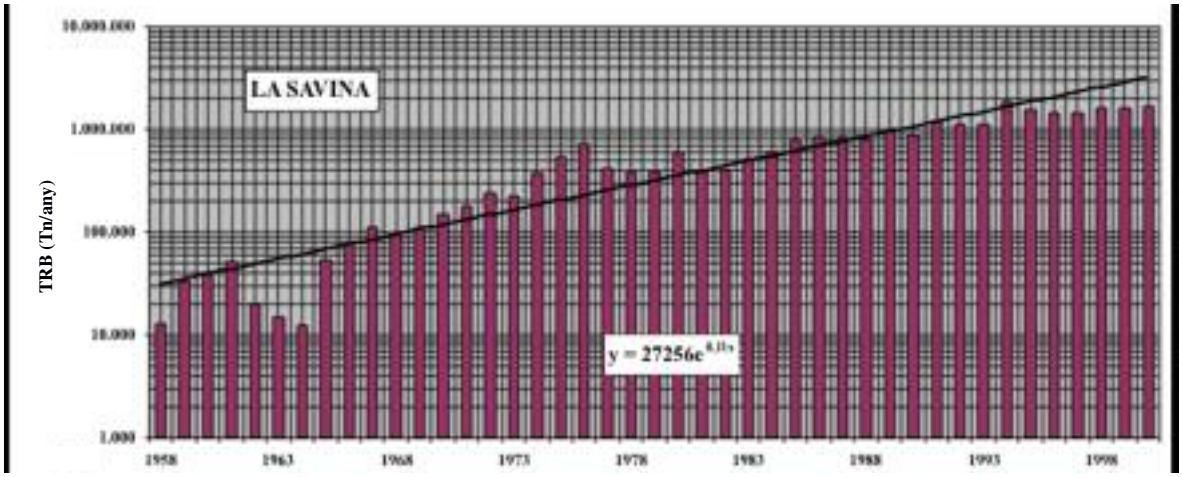

PORTOCOLOM
TRB (Tn/any)
100.000
10.000
1.000
y = 22513e
1959
1962
1965
1968
1971
1974
1977
1980
1983
1986
1989
1992


MAÎ
TRB (Tn/any)
10.000.000
1.000.000
100.000
y = 464410e
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998


CIUTADELLA
TRB (Tn/any)
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
y = 103362e
1958
1961
1964
1967
1970
1973
1976
1979
1982
1985
1988
1991
1994
1997
2000


EIVISSA
TRB (Tn/any)
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
y = 934626e
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998


SANT ANTONI
TRB (Tn/any)
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
y = 2963,9e 0,1747x
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998


LA SAVINA
TRB (Tn/any)
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998

1929	1.287.042	1934	3.421.572	1939	854.454	1944	936.328	1949	1.931.778	1954	3.413.489
1930	1.599.383	1935	3.228.277	1940	641.334	1945	1.207.226	1950	2.524.519	1955	4.281.408
1931	1.848.170	1936	2.230.559	1941	998.920	1946	903.519	1951	2.498.819	1956	4.546.609
1932	2.072.567	1937	483.065	1942	1.048.821	1947	986.661	1952	2.771.804	1957	-
1933	3.213.115	1938	405.965	1943	1.278.209	1948	1.325.289	1953	3.074.940	1958	4.558.697

Anys	Palma	Andratx	Sóller	Alcúdia	C. Rajada	Portocol.	Sant Jordi	Cabrera	Maó	Ciutadella	Eivissa	Sant Ant.	La Savina
1958	4.588.697								394.208	127.130	873.374	5.400	13.096
1959	4.932.946		780	114.157		9.798		90.695	417.979	127.398	998.307	1.800	33.366
1960	5.027.803		1.300	103.560		9.944		90.695	448.301	132.155	840.178	1.940	38.156
1961	5.759.525	1.508	1.620	110.104		8.033		90.695	555.794	135.623	876.111	8.100	51.818
1962	6.733.275	1.291	520	111.634		6.744		90.695	474.581	119.356	937.741	15.639	19.852
1963	7.584.701	1.838	0	140.284		8.187		90.695	544.623	121.023	1.035.081	5.261	14.740
1964	8.369.844	1.681	2.240	166.546		33.210	2.170	90.695	563.083	119.938	1.063.004	3.395	12.539
1965	9.286.899	387	1.155	206.327		19.600	4.578	79.400	666.241	138.613	984.025	2.666	54.692
1966	10.207.683	661	860	222.371		18.483	4.865	66.970	683.817	132.844	1.215.336	4.840	78.417
1967	11.775.601	3.178	2.155	257.330		24.362	5.205	52.368	881.384	159.974	1.565.628	11.759	111.369
1968	11.514.854	960	2.160	264.386		28.384	4.817	51.216	915.718	185.040	1.777.567	16.451	91.867
1969	12.977.065	2.035	1.980	345.452		32.385	5.172	69.782	1.108.354	174.936	2.786.571	15.915	111.193
1970	13.554.802	2.440	2.420	416.320		34.266	3.214	89.686	1.321.239	232.062	2.716.731	47.191	148.009
1971	14.132.652	1.445	2.420	411.402		29.985	2.884	73.360	1.420.676	220.829	3.316.644	24.981	177.491
1972	14.565.246	0	880	401.818	34.456	35.943	2.238	61.032	1.555.422	379.126	3.324.533	135.235	237.218
1973	14.330.071	250	110	306.611	120	31.275		64.096	1.557.237	335.345	3.415.840	119.375	224.749
1974	13.562.853	100	110	324.526		29.689		60.542	1.736.900	304.846	3.174.205	129.627	374.084
1975	13.679.352			642.000		37.014		62.940	1.873.447	313.561	3.582.770	146.017	542.973
1976	18.079.026			515.848		33.889		67.900	2.522.743	300.612	5.039.167	164.609	723.374
1977	16.013.040			531.828		19.239		79.000	2.288.457	290.240	4.175.527	191.659	421.696
1978	15.311.346			554.341		22.819		67.600	2.086.545	294.837	5.006.552	201.762	385.500
1979	16.749.758			680.437		25.687		68.900	3.054.261	443.015	5.906.202	189.620	392.886
1980	15.755.773	1.767		760.235		26.955		65.400	2.709.750	460.183	6.851.453	203.596	599.881
1981	14.264.515			1.016.486		19.627		70.230	2.801.987	378.140	6.766.068	241.981	391.121
1982	14.416.433			841.761		15.921		73.239	2.534.827	362.230	6.671.347	264.776	408.014
1983	13.364.365		35.100	879.515		12.908		84.300	2.788.775	363.096	5.782.724	347.383	508.783
1984	12.614.667			741.765		15.211		1.448	2.725.918	41.452	4.013.797	469.519	610.372
1985	12.716.071			581.004		15.956			2.373.607	19.841	4.046.323	474.016	792.603
1986	12.790.774			540.927		8.924			2.949.676	22.485	4.449.297	694.947	826.327
1987	13.506.422			596.381		9.210			2.538.499	19.745	4.610.074	760.044	837.009
1988	13.505.611			693.800		11.768			2.943.058	16.656	5.259.847	839.338	788.833
1989	14.027.822			894.985		15.400			3.113.858	67.877	4.528.025	907.020	966.457
1990	14.675.365			864.111		15.040			3.038.215	80.562	4.716.093	780.213	853.766
1991	13.962.961			899.665		10.260			2.977.828	15.164	4.108.746	603.765	1.190.790
1992	12.915.567			800.860		1.710			2.968.051	6.901	4.196.264	1.206.797	1.106.796
1993	14.204.542			1.907.321		8.400			3.059.687	1.593.782	4.826.128	4.509.992	1.112.452
1994	15.418.358			1.803.246					3.479.399	765.264	5.632.814	3.069.575	1.885.994
1995	25.418.347			4.341.781					4.997.237	870.742	8.500.278	4.117.254	1.539.335
1996	32.618.573			5.297.857					5.206.049	726.486	9.865.577	4.213.550	1.444.449
1997	38.313.370			4.067.155					5.921.816	737.685	15.078.694	1.123.953	1.453.246
1998	34.640.785			4.697.969					6.297.633	1.239.963	13.579.073	1.100.037	1.589.815
1999	47.760.343			5.599.906					7.872.128	1.497.474	17.405.944	1.335.735	1.601.126
2000	49.676.273			5.622.751					7.971.478	1.454.150	17.097.142	1.697.474	1.681.140

TANT PER U D'AUGMENT VIRTUAL ANUAL DE NOMBRE DE VAIXELLS I DE TONATGE D'ARQUEIG I NOMBRE MITJÀ D'ANYS EN QUÈ EL VALOR ES DUPLICA

PORT	NOMBRE DE VAIXELLS					TRB/GT ARQUEIG BRUT				
	PERÍODE 1930-1958					PERÍODE 1930-1958				
	1930	1958	Tant per u anual mitjà[1]	Nombre mitjà d'anys es duplica[2]		1930	1958	Tant per u anual mitjà[1]	Nombre mitjà d'anys es duplica[2]	
Palma	1.644	2.728	0,0183	38,3	34,0	1.599.383	4.588.697	0,0384	18,4	13,2
	PERÍODE 1958-2000					PERÍODE 1958-2000				
	1958	2000	Tant per u anual mitjà[1]	Nombre mitjà d'anys es duplica[2]		1958	2000	Tant per u anual mitjà[1]	Nombre mitjà d'anys es duplica[2]	
Palma	2.728	5.008	0,0146	47,9	-	4.588.697	49.676.273	0,0584	12,2	-
Alcudia	163	1.244	0,0496	14,3	15,2	114.157	5.622.751	0,0972	7,5	8,1
Maó	320	853	0,0236	29,7	56,8	417.479	7.971.478	0,0727	9,9	10,9
Ciutadella	202	1.193	0,0432	16,4	27,7	127.398	1.454.150	0,0597	12,0	13,3
Eivissa	1.204	2.300	0,0155	45,0	15,2	873.374	18.778.282	0,0758	9,5	11,3
San Antoni	54	624	0,0600	11,9	8,30	5.400	1.697.474	0,1467	5,1	4,0
La Savina	394	7.588	0,0730	9,8	7,90	13.096	1.589.396	0,1210	6,1	6,3

Nota: Als ports d'Andratx, Sóller, Portocolom i Colònia de Sant Jordi s'interromp el tràfic en els anys finals indicats, després d'auna llarga tradició de moviment mercantil, discret però continuat. A Cabrera deixa de fer el servei el vaixell correu i el tràfic posterior amb la colònia de Sant Jordi es considera local i no es registra.
1. Deduït dels valors extrems.
2. Deduït de la columna anterior (esquerra) i de la regressió exponencial (dreta).

ANNEX núm. 5

Taules i gràfics de mercaderies i passatgers des de 1929/1958 fins a 2000.

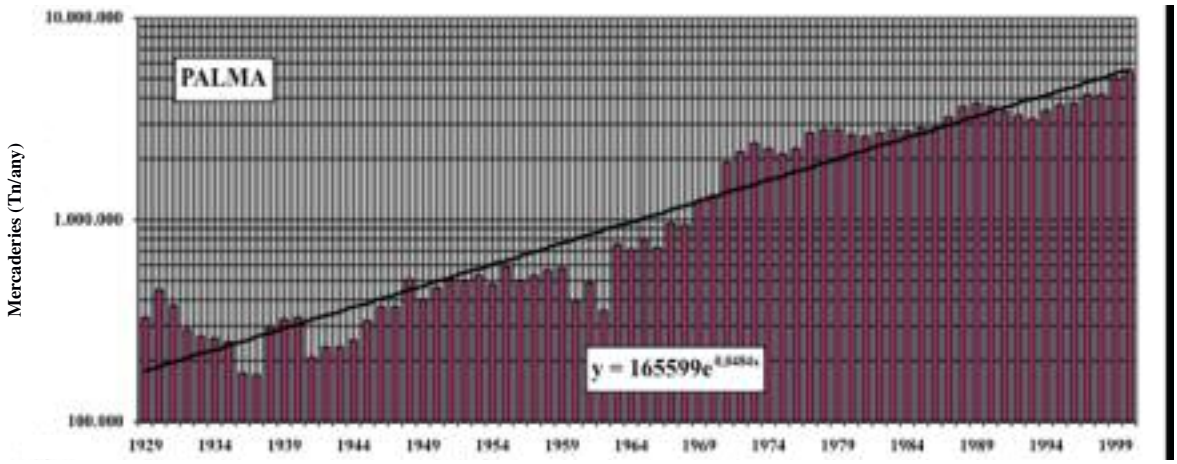
Les dades relatives a tràfic dels ports no es recopilen de manera homogènia fins a la formació de les memòries normaliztades el 1962; s troben dades a les no normalitzades (des de 1919 per a Palma i des de 1939 per als ports de la CAPG); sèries estadístiques de la Direcció General de Duanes (des de 1857); sèries fraccionades a les memòries dels primers projectes; ressenyes a la Col·lecció de la Revista de Obras Públicas i, per a Palma, diverses dades estadístiques des de 1667 recopilades i interpretades per membres del Grup d'Estudis d'Història Econòmica i recollits en el treball *Els Intercanvis del Port de Palma* (1986), guardat a l'arxiu del Port de Palma. Algunes sèries estadístiques recollides s'interropen alguns anys per haver-se extraviat documentació als Serveis; es pot en part recuperar acudint als arxius de la CAGP de Madrid (arxiu d'Alcobendas de Ports de l'Estat). Tret de Palma, els anys inicials corresponen als de començament del control de l'exportació; la interrupció de dades finals correspon als anys en què va cessar el tràfic respectiu.

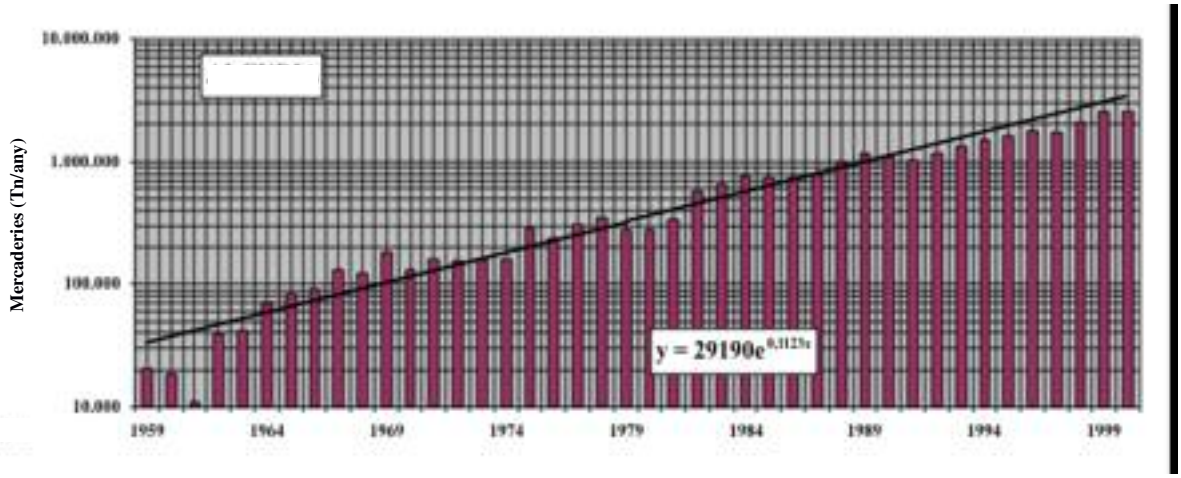
Per a la regressió exponencial s'han mantingut les fluctuacions de valors ocasionats per la guerra civil; no així les ocasionades per pèrdua de dades dels arxius –amb existència assegurada de tràfic– o per les sobtades interrupcions degudes a singulars condicions de mercat; en aquests anys s'ha disposat el valor de l'any normal anterior (barra en groc) per entendre que d'aquesta manera resulten més fiables les tendències que mostren les línies de regressió.

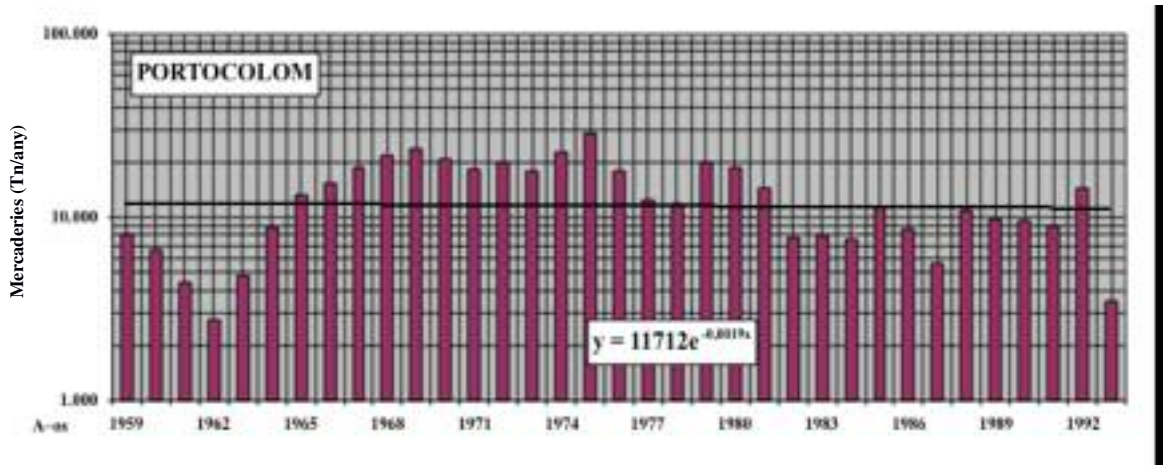
MERCADERIES (tn/any)

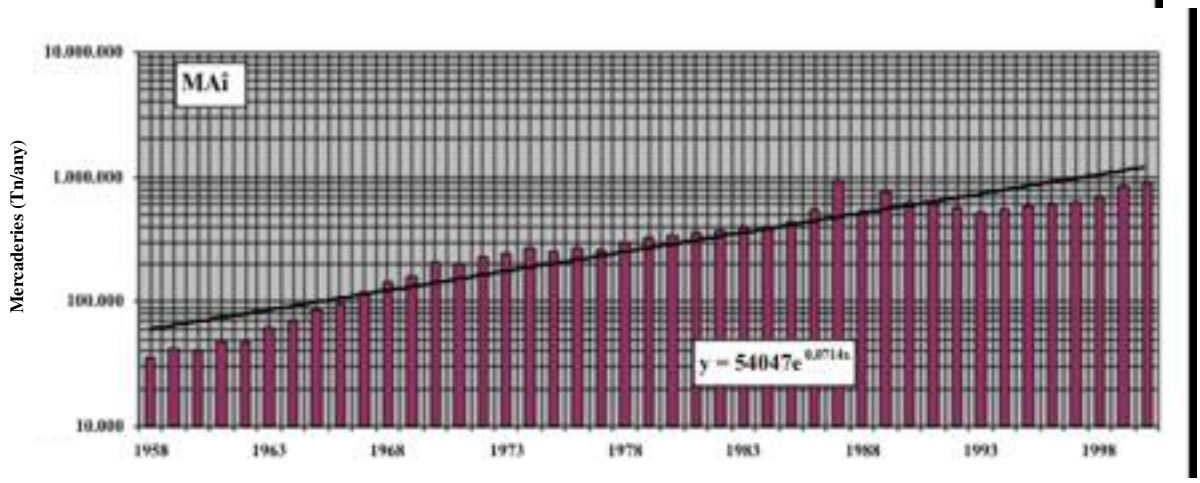
Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma
1929	329.017	1934	258.420	1939	324.884	1944	255.971	1949	400.195	1954	483.023
1930	448.772	1935	251.125	1940	325.798	1945	315.320	1950	461.899	1955	579.469
1931	381.457	1936	175.325	1941	210.132	1946	367.309	1951	497.110	1956	501.333
1932	284.633	1937	170.939	1942	233.655	1947	369.840	1952	496.384	1957	533.777
1933	263.264	1938	293.243	1943	234.540	1948	512.731	1953	527.917	1958	563.386

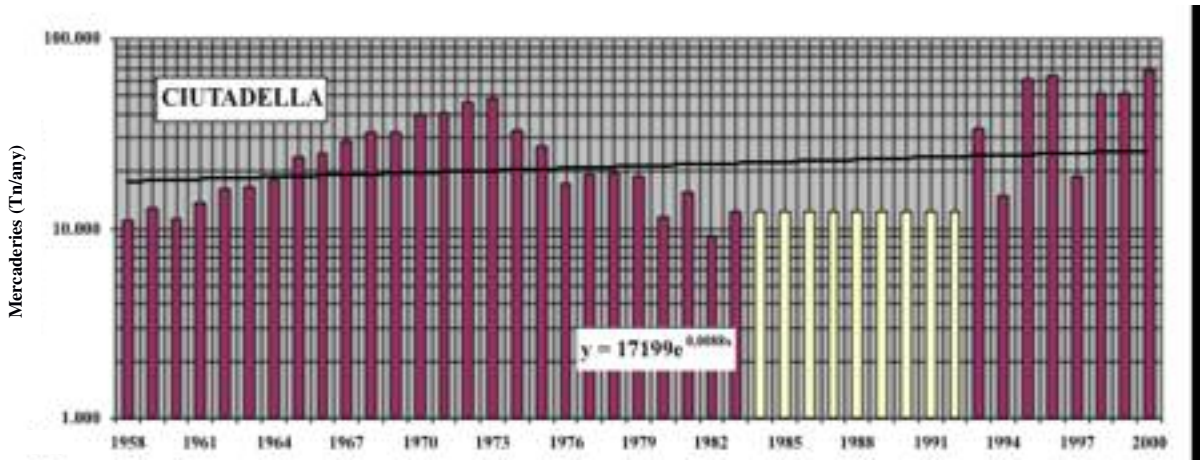
Anys	Palma	Andratx	Sóller	Alcúdia	Portocolom	St. Jordi	Cabrera	Maó	Ciutadella	Eivissa	St. Antoni	La Savina
1958	563.386							35.963	10.970	64.296	5.640	14.664
1959	574.366		400	20.420	8.035		65	42.502	12.825	115.755	790	16.891
1960	389.631		1.296	18.664	6.584			40.828	11.261	57.385	1.350	39.654
1961	492.835	467	2.130	11.035	4.397			47.554	13.542	76.671	8.800	39.437
1962	356.527	3.128	0	39.147	2.746	6.000		48.426	16.081	146.401	2.808	13.962
1963	763.074	854	0	42.180	4.863	809		62.237	16.452	150.787	6.158	19.990
1964	709.084	348	1.015	71.700	8.801	3.100		70.006	18.148	164.997	2.806	17.431
1965	797.750	0	142	83.453	13.214	4.760		86.423	23.906	135.453	2.298	74.947
1966	729.931	473	307	91.897	15.355	5.795		96.502	24.854	150.300	4.087	125.395
1967	960.668	1.376	2.319	129.246	18.477	5.722		119.895	28.889	205.096	9.520	53.575
1968	940.978	296	2.499	121.117	21.819	4.273		142.363	31.839	258.951	14.614	26.423
1969	1.236.068	180	2.494	180.732	23.718	5.515	93	159.204	32.091	325.950	13.964	29.660
1970	1.309.695	460	3.645	130.337	20.897	5.086	243	209.074	39.490	390.142	19.006	34.028
1971	1.925.971	546	3.182	161.687	18.385	5.453	101	202.279	40.363	423.728	19.882	43.199
1972	2.159.988	0	1.314	154.082	19.851		162	226.078	46.676	465.642	36.427	61.421
1973	2.417.816	100	50	160.488	17.757		382	242.198	48.765	493.898	48.069	52.085
1974	2.236.010		84	158.941	22.445		176	267.375	32.788	426.429	57.181	40.878
1975	2.110.774			288.556	29.013		208	251.152	27.244	356.511	71.276	35.612
1976	2.260.641			239.107	17.983		415	269.878	17.305	396.093	79.479	38.631
1977	2.723.811			304.176	12.378		238	257.825	19.127	411.969	93.498	35.454
1978	2.791.369			347.210	11.993		584	293.960	19.631	446.159	108.235	42.532
1979	2.828.168			275.407	19.825		428	324.876	18.873	478.303	110.254	51.632
1980	2.664.371	1.509		274.507	18.593		343	338.731	11.379	593.648	116.028	54.211
1981	2.615.492			335.219	14.508		432	363.856	15.424	573.921	130.842	45.698
1982	2.675.671			561.830	7.667		679	372.860	9.165	584.758	148.864	47.385
1983	2.798.411			641.253	7.914		813	398.109	12.171	620.558	158.683	
1984	2.778.424			768.662	7.639		415	402.599	4.532	634.599	142.703	
1985	2.879.865			732.921	11.290			444.642	4.863	697.562	140.940	20.981
1986	2.849.568			731.431	8.650			543.821	5.116	697.012	182.751	35.573
1987	3.197.391			781.420	5.571			921.105	5.201	762.051	194.315	33.655
1988	3.660.421			996.848	10.900			529.000	5.357	822.177	213.167	39.119
1989	3.783.810			1.172.356	9.750			761.520	4.746	936.517	240.342	55.099
1990	3.617.014			1.100.488	9.660			624.307	5.024	782.013	198.682	61.274
1991	3.447.859			1.021.099	9.000			614.157	5.111	1.072.134	77.236	73.917
1992	3.293.418			1.163.553	14.400			565.350	6.901	634.598	142.487	65.562
1993	3.162.195			1.321.900	3.500			522.894	33.266	602.292	218.948	57.911
1994	3.482.276			1.504.254				554.537	14.855	753.076	228.796	63.006
1995	3.688.998			1.622.351				593.849	61.423	840.693	210.132	68.736
1996	3.761.057			1.776.336				602.731	63.952	731.460	220.764	78.153
1997	4.187.820			1.744.291				634.810	18.732	878.150	96.116	77.420
1998	4.199.658			2.102.439				690.959	51.415	952.333	125.970	75.295
1999	4.956.340			2.504.245				829.009	51.681	1.018.802	189.741	77.145
2000	5.497.011			2.560.301				892.814	67.973	1.237.909	226.845	68.317

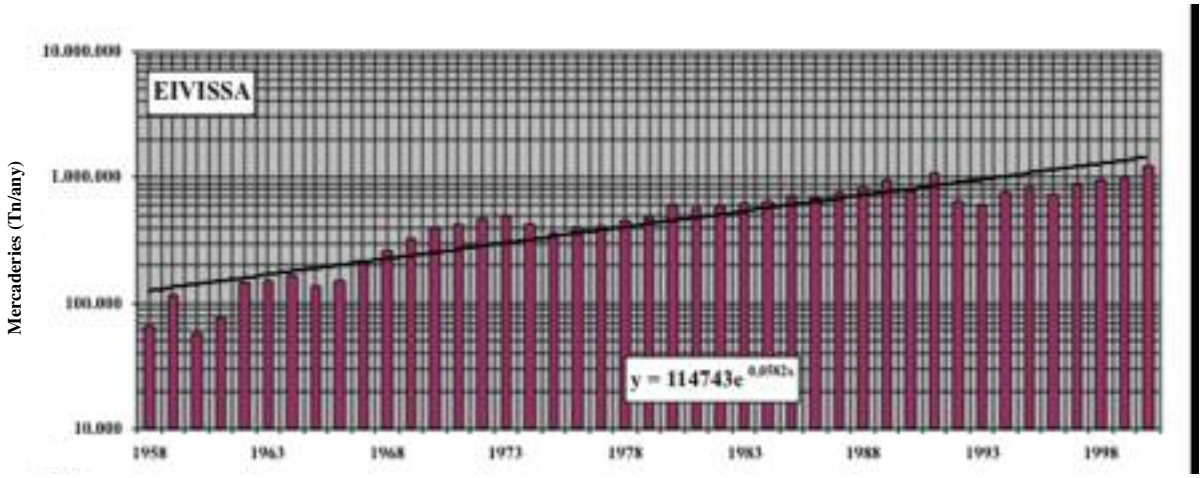

PALMA
Mercaderies (Tn/any)
10.000.000
1.000.000
100.000
1929 1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994 1999

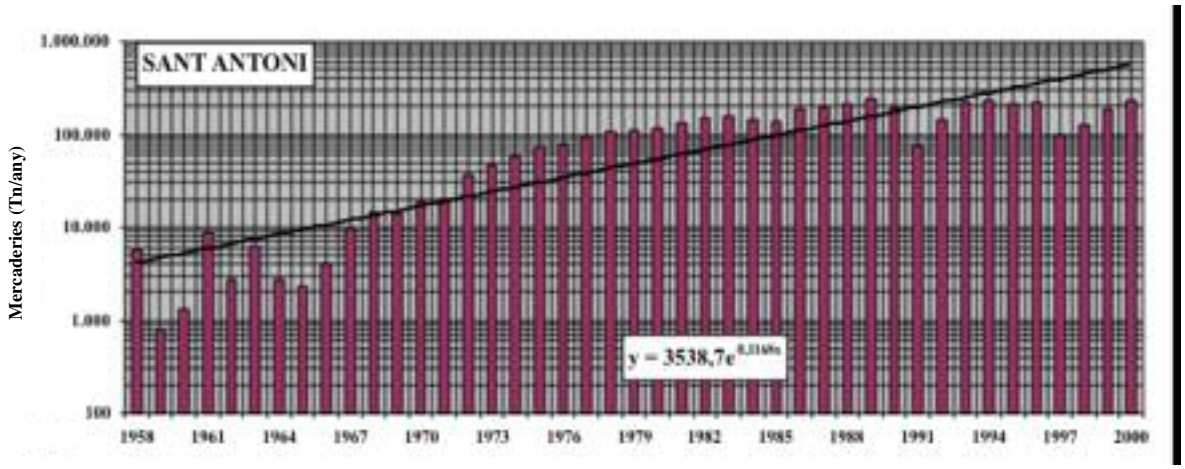

Mercaderies (Tn/any)
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994 1999

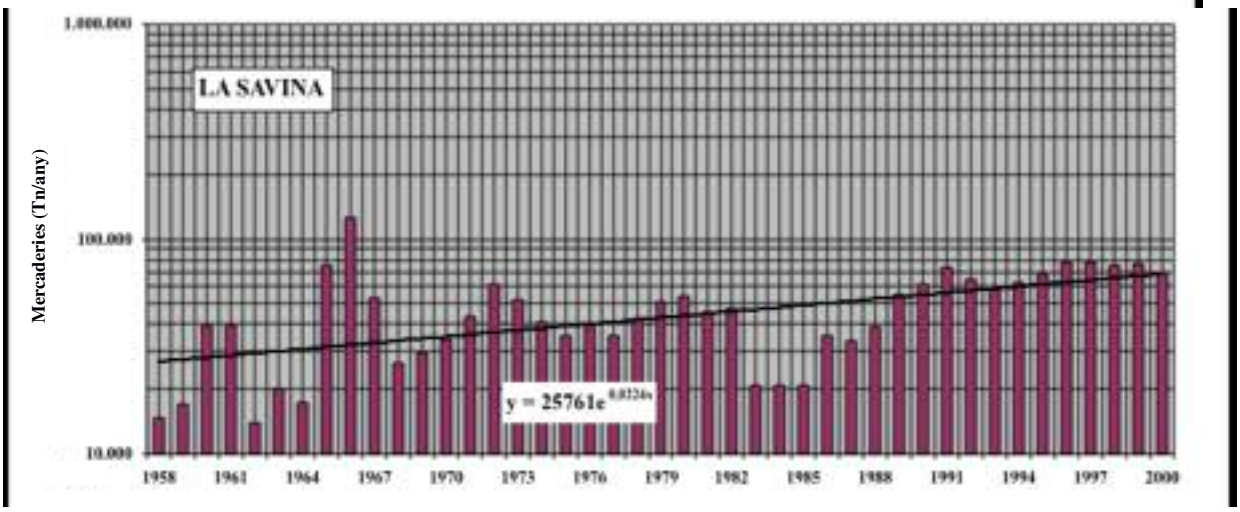

PORTOCOLOM
Mercaderies (Tn/any)
100.000
10.000
1.000
1959 1962 1965 1968 1971 1974 1977 1980 1983 1986 1989 1992

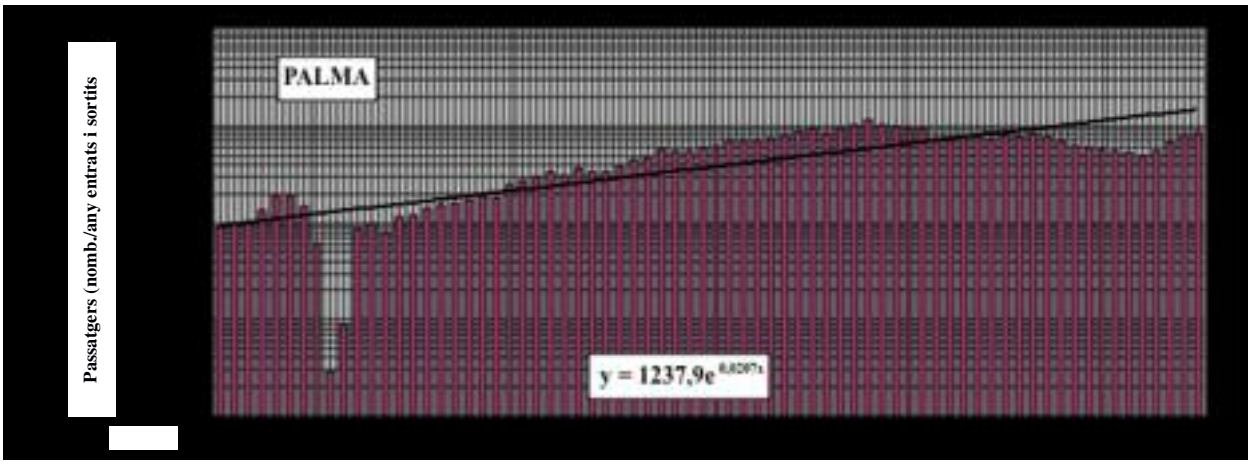

MAi
Mercaderies (Tn/any)
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1958 1963 1968 1973 1978 1983 1988 1993 1998

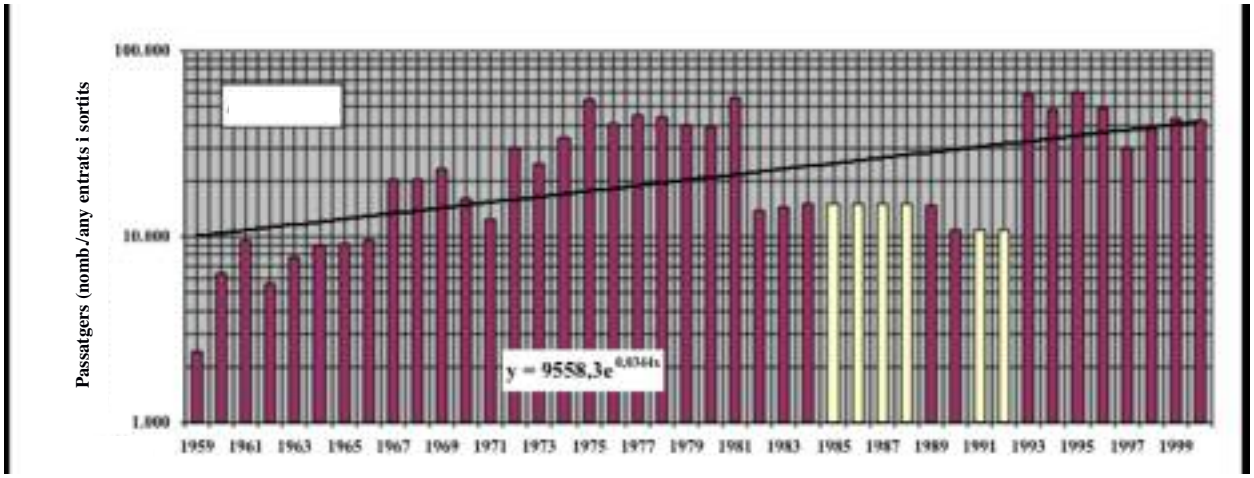

CIUTADELLA
Mercaderies (Tn/any)
100.000
10.000
1.000
y = 17199e
1958 1961 1964 1967 1970 1973 1976 1979 1982 1985 1988 1991 1994 1997 2000

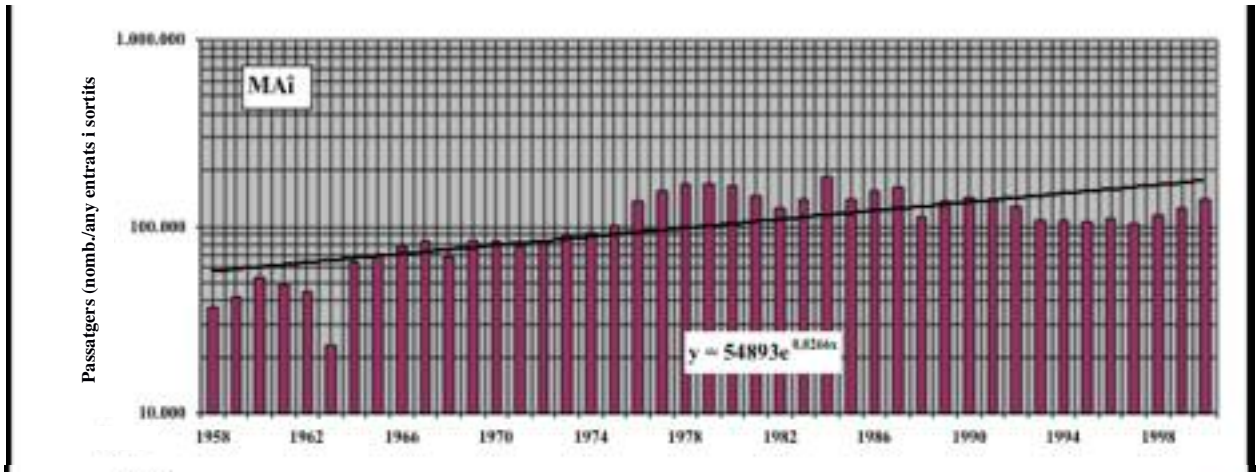

EIVISSA
Mercaderies (Tn/any)
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
y = 114743e
1958 1963 1968 1973 1978 1983 1988 1993 1998

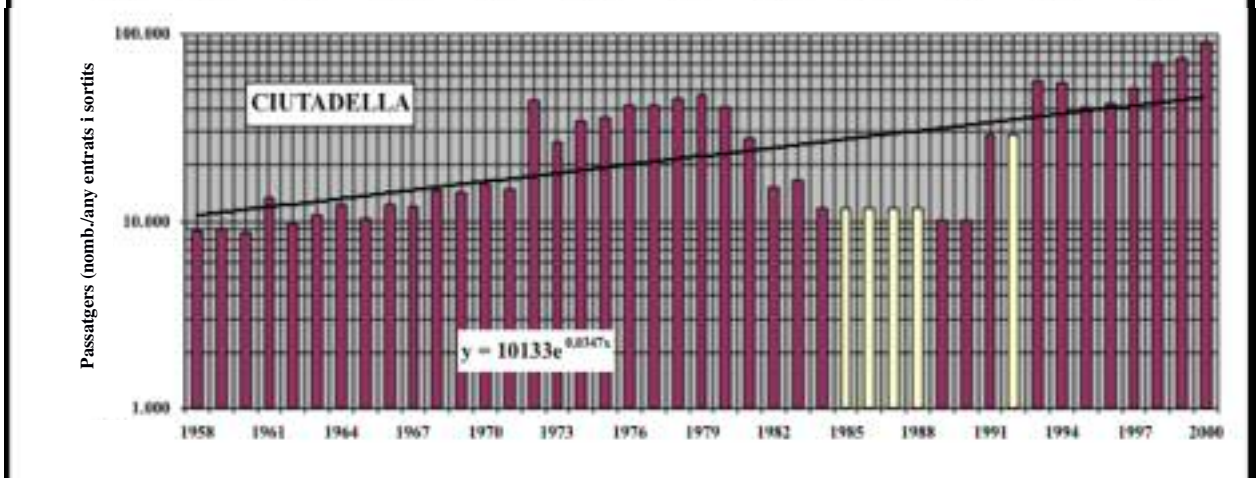

SANT ANTONI
Mercaderies (Tn/any)
1.000.000
100.000
10.000
1.000
100
y = 3538,7e
1958 1961 1964 1967 1970 1973 1976 1979 1982 1985 1988 1991 1994 1997 2000

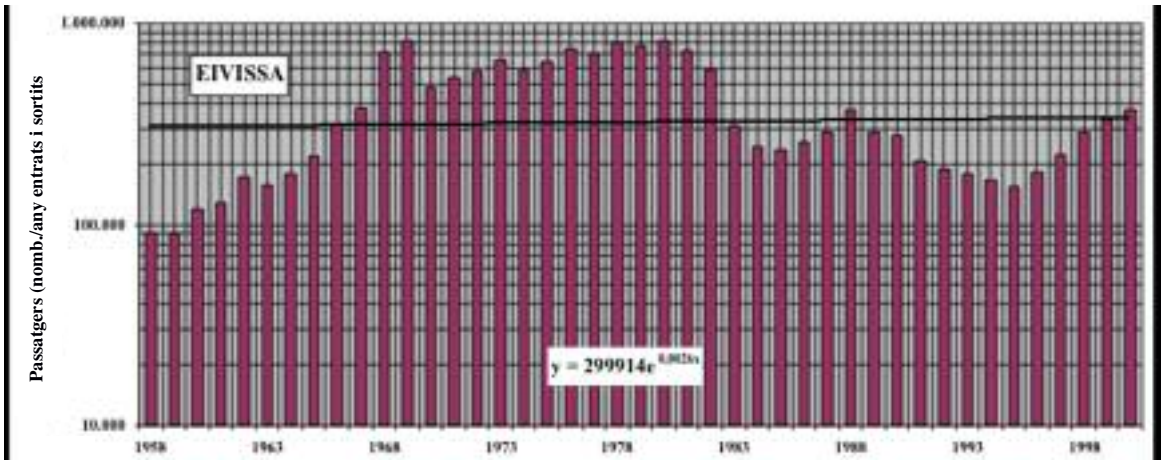

LA SAVINA
Mercaderies (Tn/any)
1.000.000
100.000
10.000
y = 25761e
1958 1961 1964 1967 1970 1973 1976 1979 1982 1985 1988 1991 1994 1997 2000

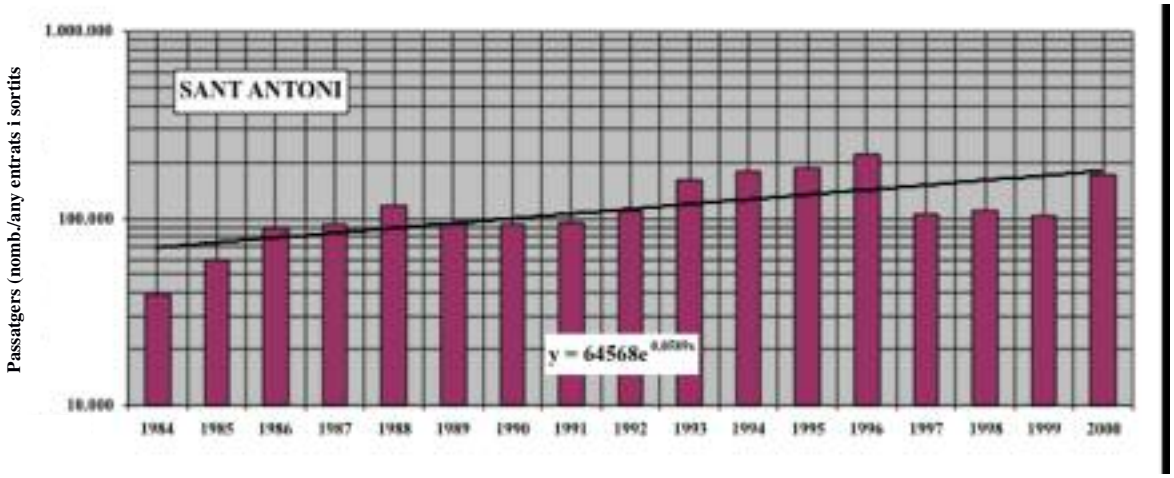

PALMA
Passatgers (nomb./any entrats i sortits
y = 1237,9e

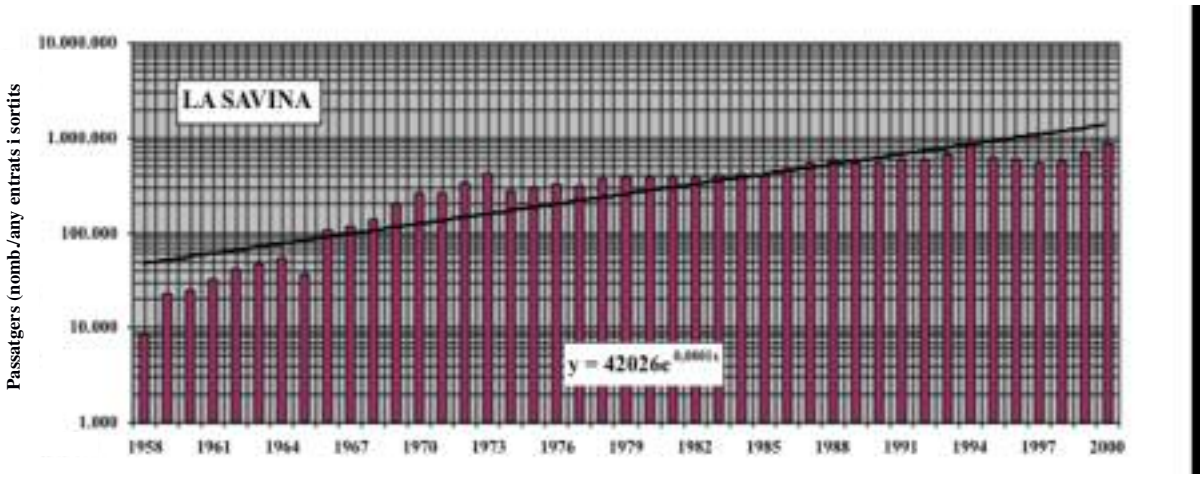

Passatgers (nomb./any entrats i sortits
100.000
10.000
1.000
y = 9558,3e
1959 1961 1963 1965 1967 1969 1971 1973 1975 1977 1979 1981 1983 1985 1987 1989 1991 1993 1995 1997 1999


Passatgers (nomb./any entrats i sortits
1.000.000
100.000
10.000
MAÎ
y = 54893e
1958 1962 1966 1970 1974 1978 1982 1986 1990 1994 1998


Passatgers (nomb./any entrats i sortits
100.000
10.000
1.000
CIUTADELLA
y = 10133e
1958 1961 1964 1967 1970 1973 1976 1979 1982 1985 1988 1991 1994 1997 2000


EIVISSA
Passatgers (nomb./any entrats i sortits
1.000.000
100.000
10.000
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998


SANT ANTONI
Passatgers (nomb./any entrats i sortits
1.000.000
100.000
10.000
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000


LA SAVINA
Passatgers (nomb./any entrats i sortits
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
1958
1961
1964
1967
1970
1973
1976
1979
1982
1985
1988
1991
1994
1997
2000

PASSATGERS (nonbre/any entrats i sortits)

Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma	Anys	Palma
1929	90.100	1934	188.751	1939	85.881	1944	140.143	1949	181.452	1954	312.978
1930	98.521	1935	146.229	1940	98.757	1945	152.379	1950	251.317	1955	366.818
1931	98.807	1936	61.768	1941	80.546	1946	163.422	1951	280.646	1956	332.073
1932	137.606	1937	2.905	1942	113.316	1947	174.319	1952	298.048	1957	340.453
1933	189.432	1938	9.096	1943	122.111	1948	193.085	1953	337.521	1958	377.450

Anys	Palma	Alcúdia	Cala Rajada	Cabrera	Maó	Ciutadella	Eivissa	St. Antoni	La Savina
1958	377.450				37.092	8.825	90.418		8.612
1959	450.054	2.426		0	42.206	9.029	90.893		22.818
1960	480.193	6.405		0	53.113	8.750	118.786		24.450
1961	568.987	9.599		186	48.495	13.483	127.805		31.527
1962	554.510	5.553		596	45.048	9.583	170.566		41.319
1963	558.763	7.700		1.140	22.933	10.710	155.563		46.579
1964	611.625	8.953		1.880	65.037	12.376	176.614		54.758
1965	626.495	9.258		2.706	70.570	10.430	219.623		36.215
1966	703.845	9.566		1.842	77.744	12.281	316.617		106.338
1967	697.936	20.474		3.910	84.134	11.913	377.282		116.579
1968	713.103	20.211		4.822	68.729	14.668	716.693		137.092
1969	746.291	23.118		3.250	82.785	14.176	817.969		206.550
1970	810.334	15.968		5.002	83.007	15.937	481.258		267.425
1971	862.673	12.288		5.144	77.470	14.868	533.701		263.422
1972	941.200	29.706	13.391	3.557	81.516	44.330	578.456		344.023
1973	847.005	24.731		5.018	89.015	26.583	651.740		423.245
1974	942.159	33.966		8.101	93.090	34.371	588.979		275.936
1975	1.036.050	54.963		3.278	101.673	36.094	639.526		292.010
1976	1.161.165	40.566		5.735	136.129	41.399	750.598		320.281
1977	1.028.394	45.477		4.005	155.102	41.203	710.591		317.256
1978	979.758	44.557		4.748	167.283	44.811	796.671		363.294
1979	948.109	40.032		4.528	169.944	47.294	774.216		385.222
1980	935.915	38.483		2.095	165.544	40.501	823.778		391.823
1981	755.189	55.674		2.550	145.236	27.935	730.936		381.199
1982	715.189	13.879		3.298	124.198	15.270	590.722		384.885
1983	762.380	14.450		3.129	138.563	16.466	310.468		394.853
1984	768.182	15.103		606	182.472	11.721	245.542	39.442	420.627
1985	746.703	0			140.445	0	233.696	59.617	402.622
1986	819.071	0			155.896	167	255.474	89.468	452.161
1987	777.734	0			161.447	0	286.959	92.125	548.363
1988	832.333	0			112.030	0	371.412	116.459	584.332
1989	760.577	14.651			135.241	10.009	287.132	91.934	534.227
1990	713.150	11.013			143.249	10.009	274.914	91.934	553.172
1991	616.561	0			138.863	28.780	204.711	95.261	599.796
1992	598.000	0			128.846	0	186.627	108.839	590.233
1993	581.863	58.385			107.664	56.310	179.489	161.221	660.986
1994	558.419	48.140			108.371	55.185	166.720	178.385	832.814
1995	534.152	60.119			104.708	40.993	155.112	186.917	609.957
1996	496.354	48.828			110.249	42.042	182.031	220.210	600.132
1997	552.682	29.765			102.674	51.854	220.166	106.329	537.499
1998	676.740	37.599			114.081	69.592	286.334	111.068	573.253
1999	801.043	43.596			124.400	73.957	331.096	102.694	710.279
2000	831.354	42.189			139.603	89.868	368.234	169.732	877.715

TANT PER U D'AUGMENT VIRTUAL ANUAL DE MERCADERIES TOTALS I NOMBRE MITJÀ D'ANYS EN QUÈ EL VALOR ES DUPLICA

PERÍODE 1930-1958	1930 Tn	1958 Tn	Tant per u anual mitjà[1]	Nombre mitjà d'anys es duplica[2]	
Palma	448.772	563.386	0,0082	85,3	14,3

PERÍODE 1958-2000	1958 Tn	2000 Tn	Tant per u anual mitjà[1]	Nombre mitjà d'anys es duplica[2]	
Palma	563.386	5.497.011	0,0557	12,8	-
Alcúdia	40.420	2.560.301	0,1038	7,0	6,2
Maó	42.502	892.814	0,0752	9,6	9,7
Ciutadella	12.325	67.973	0,0415	17,0	78,8
Eivissa	64.296	1.280.228	0,0738	9,7	11,9
Sant Antoni	5.640	226.845	0,0919	7,9	5,9
La Savina	14.664	68.317	0,0373	18,9	30,9

Nota. Les dades d'Eivissa i la Savina a partir de 1983 es troben afectats per la declaració d'unitat portuària i considerar com a tràfic local o interior el que es produeix entre ports. Als ports d'Andratx, Sóller, Portocolom i Colònia de sant Jordi s 'interromp el tràfic en els anys finals indicats, després d'una llarga tradició de moviment mercantil, discret però continuat. A Cabrera, deixa de fer el servei el vaixell correu i el tràfic posterior amb la Colònia de Sant Jordi es considera local i no es registra.

1. Deduït dels valors extrems.
2. Deduït de la columna anterior (esquerra) i de la regressió exponencial (dreta).

ANNEX núm. 6

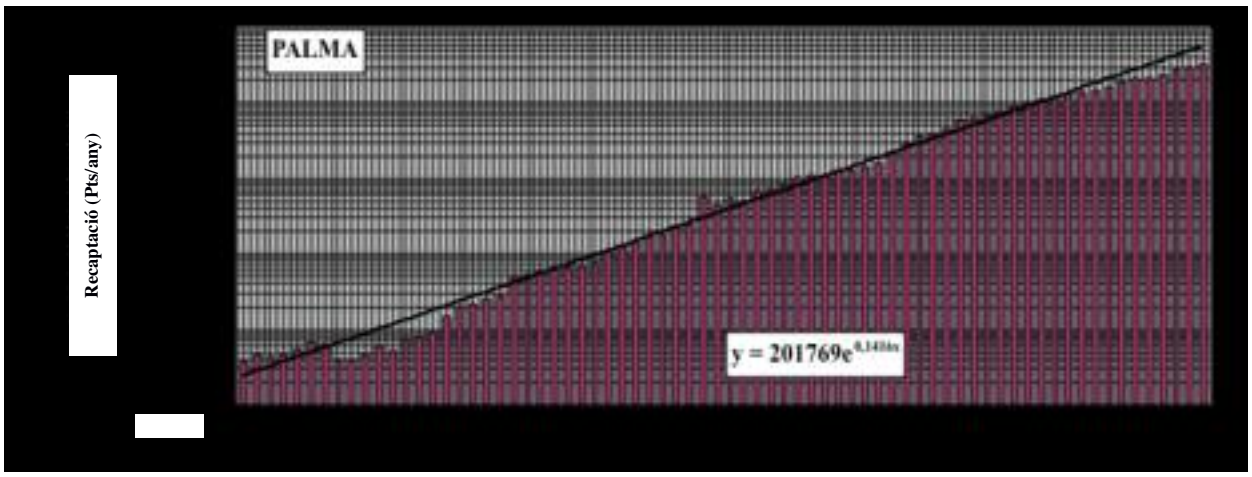
Taules i gràfics de recaptació des de 1929 fins a 2000.

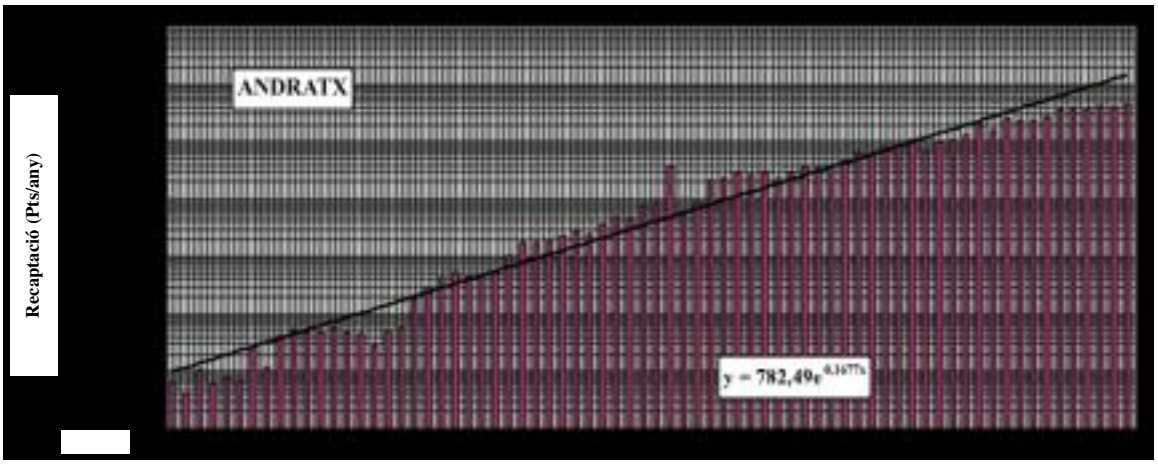
Formats amb dades d'arxiu i de les memòries del Port de Palma i de la CAPG. Algunes sèries estadístiques recollides s'interrompen alguns anys per haver-se extraviat documentació als Serveis; es pot en part recuperar acudint als arxius de la CAGP a Madrid, avui Ports de l'Estat (Alcobendas). Per fer una estimació del valor actualitzat es pot aplicar l'equivalència de l'Annex núm. 12.

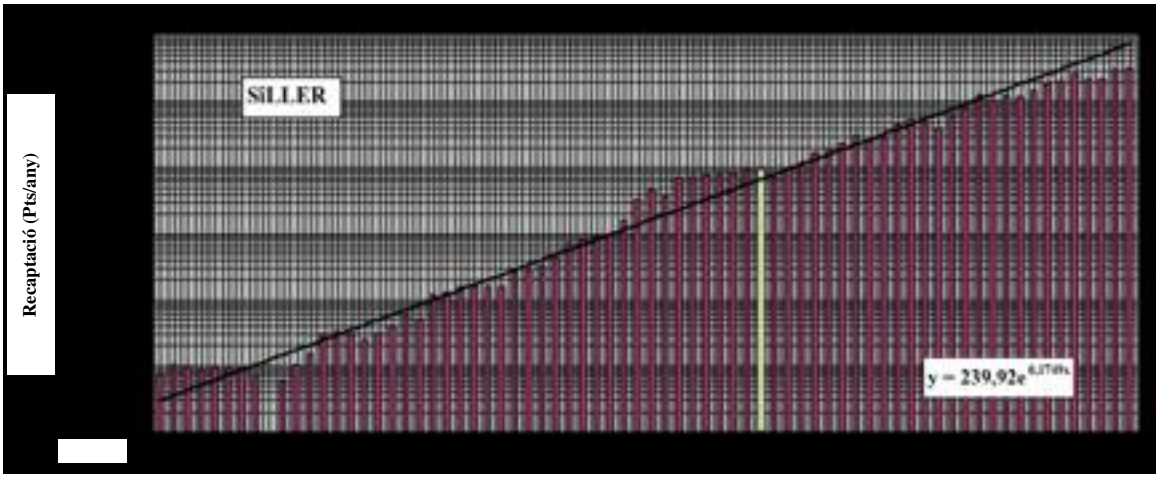
Per a la regressió exponencial s'han mantingut les fluctuacions de valors ocasionats per la guerra civil; no així les ocasionades per pèrdua de dades dels arxius –amb existència assegurada de tràfic– o per les sobtades interrupcions degudes a singulars condicions de mercat; en aquests anys s'ha disposat el valor de l'any normal anterior (barra en groc) per entendre que d'aquesta manera resulten més fiables les tendències que mostren les línies de regressió.

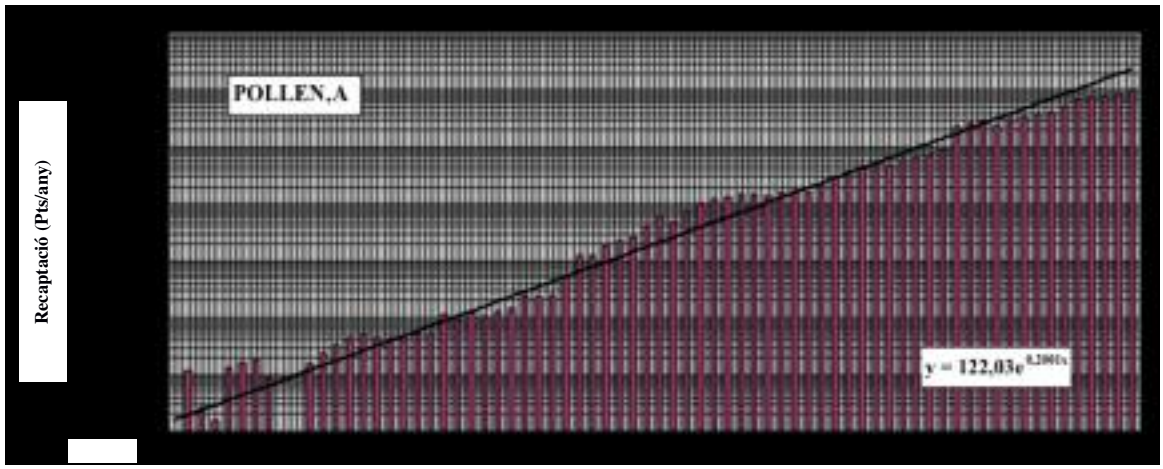
RECAPTACIÓ (pts/any)

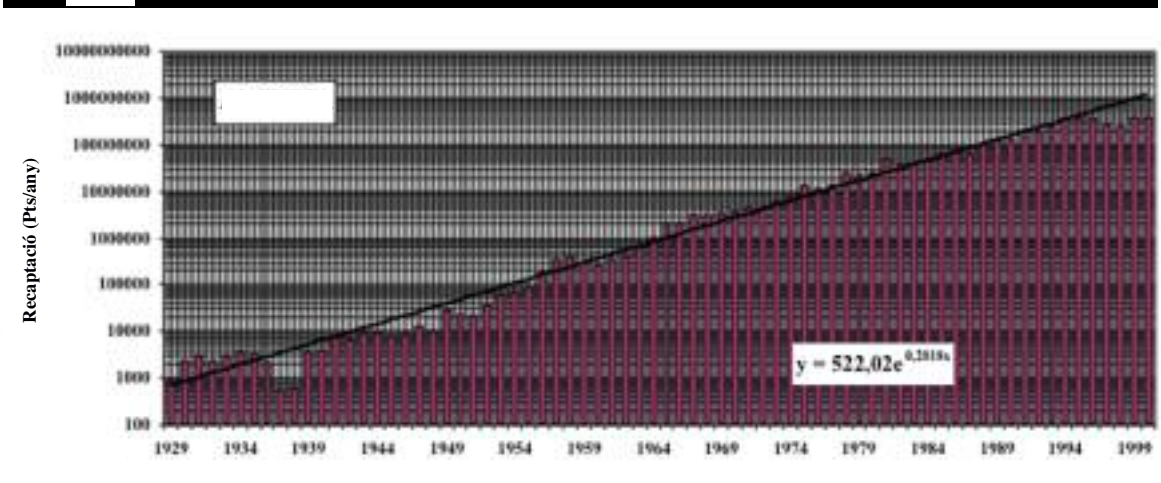
Anys	Palma	Andratx	Sóller	Pollença	Alcúdia	Cala Rajada	Portocristo	Portocolom
1929	373.749	660	738	57	943		738	157
1930	467.057	419	1.029	1.201	2.344		522	1.075
1931	441.994	1.073	991	260	3.027		332	920
1932	476.725	600	909	161	2.339		0	869
1933	536.036	768	922	1.335	2.994		0	1.258
1934	687.450	707	962	1.662	3.661		0	1.628
1935	652.276	2.676	914	1.834	3.358		395	1.743
1936	401.874	1.138	724	840	2.115		898	1.072
1937	395.539	4.173	-	-	543		46	24
1938	470.327	5.357	605	-	610		555	538
1939	606.168	4.796	1.025	1.497	3.579		1.760	2.350
1940	512.924	4.725	1.570	2.349	3.843		5.642	3.557
1941	753.537	5.915	2.972	3.360	7.708		4.669	5.345
1942	792.265	4.884	3.447	4.325	6.807	2.346	4.693	4.615
1943	952.954	4.582	3.079	5.280	8.998	2.383	5.023	7.464
1944	1.501.381	2.781	2.621	4.260	9.045	2.255	4.615	6.410
1945	2.012.615	5.270	3.149	4.306	7.755	3.239	4.190	6.856
1946	2.196.967	5.641	3.974	4.203	8.252	3.920	6.800	11.527
1947	2.487.353	18.019	5.906	5.192	12.821	6.728	7.916	11.549
1948	2.801.607	29.522	5.117	5.259	10.598	6.285	5.453	9.120
1949	5.024.891	44.226	12.297	11.642	29.054	33.235	12.492	19.530
1950	5.466.871	51.163	12.667	9.686	24.524	46.751	13.143	22.958
1951	5.951.095	45.624	15.842	11.900	22.089	51.834	14.207	29.867
1952	6.251.917	49.355	16.461	10.944	35.749	62.745	17.852	45.922
1953	6.759.202	51.414	16.231	13.308	62.761	57.489	25.872	46.317
1954	6.943.902	103.705	15.899	14.548	69.054	66.970	35.475	55.845
1955	7.549.390	175.246	26.299	24.277	84.178	91.853	43.266	39.748
1956	11.330.328	180.930	28.439	23.606	182.911	100.426	47.133	49.103
1957	12.609.168	186.283	33.668	25.481	356.319	123.654	43.865	42.293
1958	14.528.358	224.733	43.216	54.448	423.421	165.543	51.488	82.177
1959	17.635.435	284.290	74.315	130.791	305.443	184.818	59.128	100.739
1960	18.179.005	251.038	80.974	129.108	269.200	195.468	64.211	98.987
1961	22.116.426	368.532	93.159	185.971	340.835	194.746	67.572	88.055
1962	25.404.196	481.011	98.868	223.242	403.021	261.021	98.556	130.080
1963	58.856.207	465.015	158.072	262.699	686.977	334.796	143.559	167.862
1964	44.172.982	764.797	337.315	422.903	1.076.186	389.536	252.156	259.095
1965	55.418.272	887.258	454.804	612.703	2.124.372	521.352	298.822	308.307
1966	49.291.421	3.774.401	381.504	480.313	2.135.942	539.268	204.984	347.123
1967	67.310.445	542.460	703.911	739.166	3.298.467	683.512	362.926	626.656
1968	71.103.840	894.470	720.707	1.001.159	3.206.079	727.144	322.227	541.074
1969	85.213.037	2.158.996	781.815	1.273.757	3.589.561	914.622	561.995	656.380

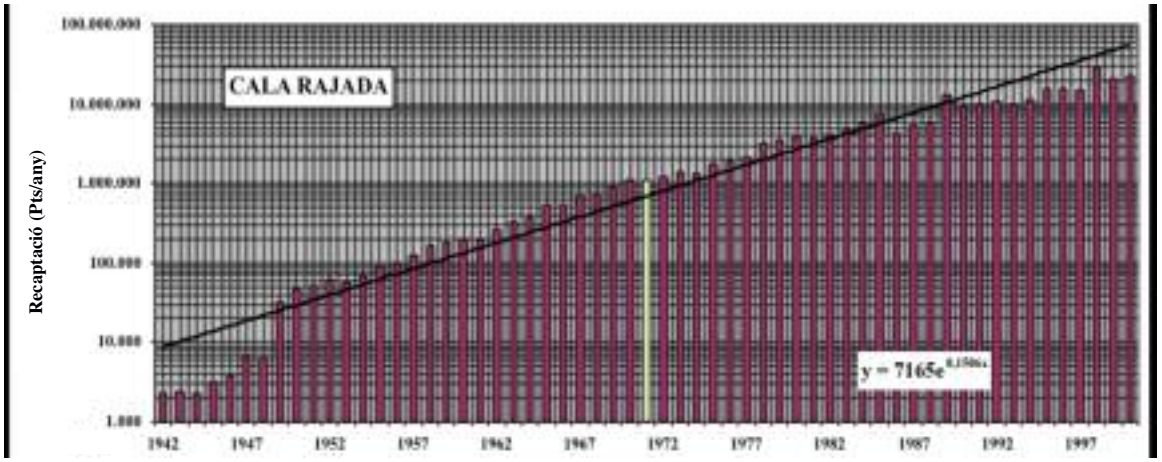


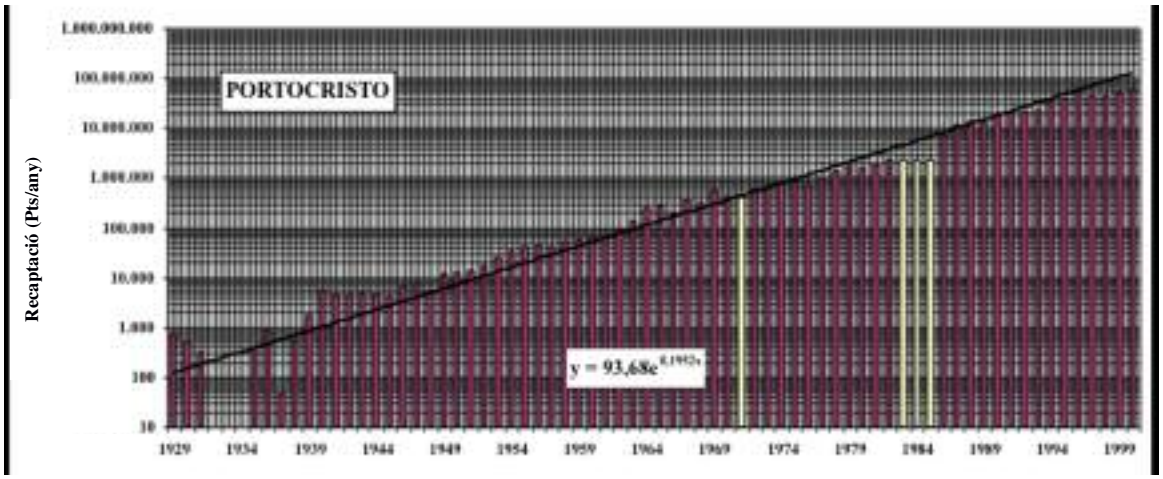

ANDRATX
Recaptació (Pts/any)
y = 782,49e^0,1677x

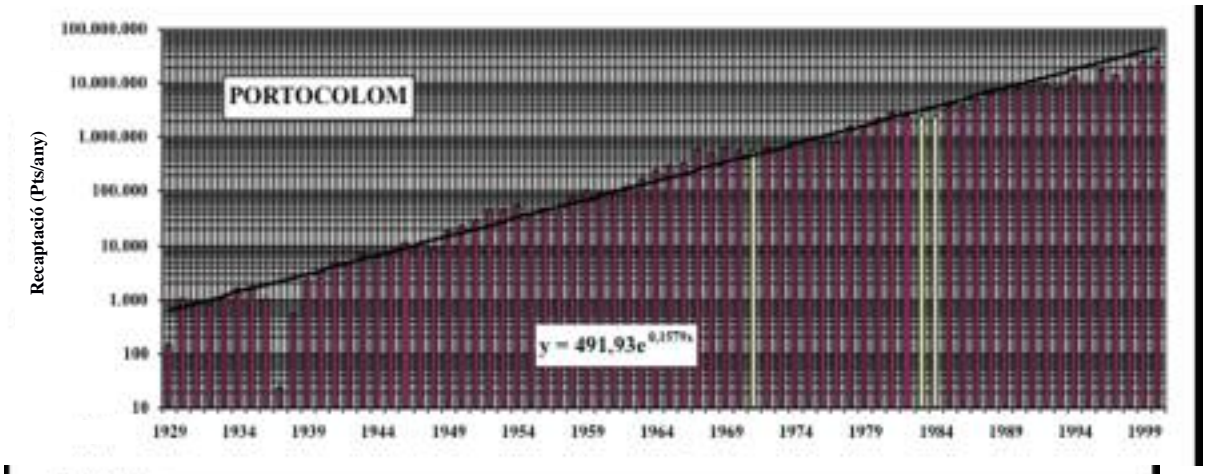

SILLER
Recaptació (Pts/any)
y = 239,92e^0,2710x

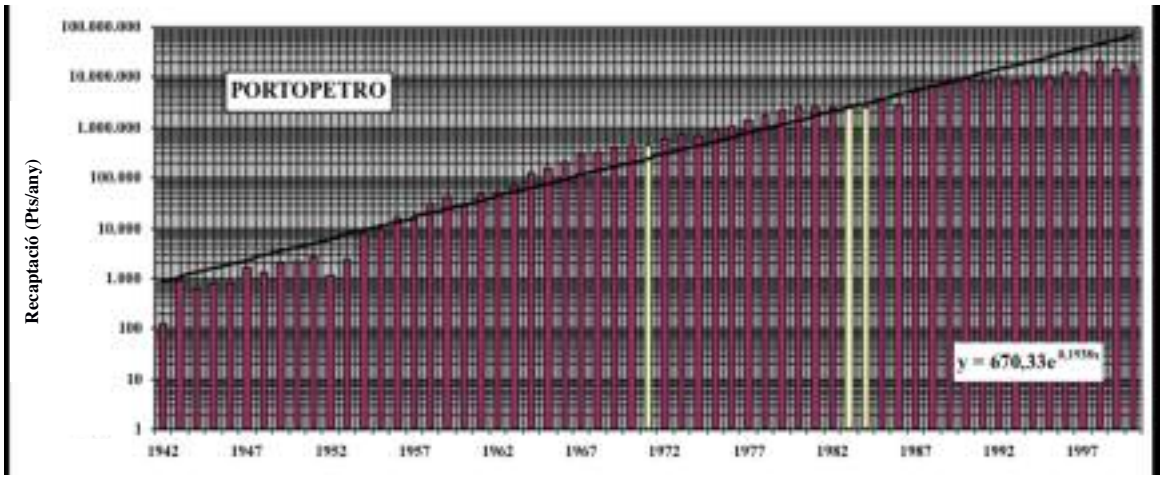

POLLENÇA
Recaptació (Pts/any)
y = 122,03e^0,2001x

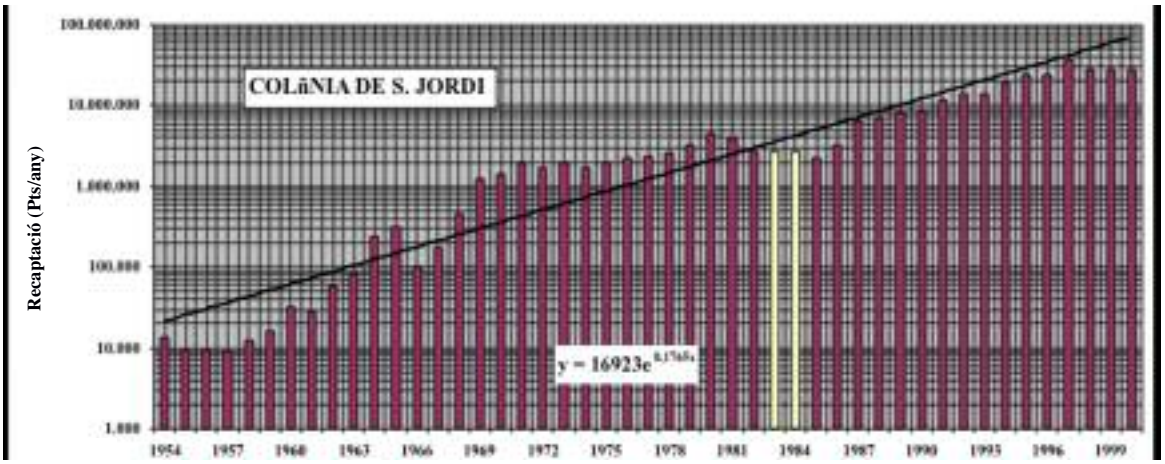

Recaptació (Pts/any)
1000000000
100000000
10000000
1000000
100000
10000
1000
100
1929
1934
1939
1944
1949
1954
1959
1964
1969
1974
1979
1984
1989
1994
1999
y = 522,02e^0,2818x

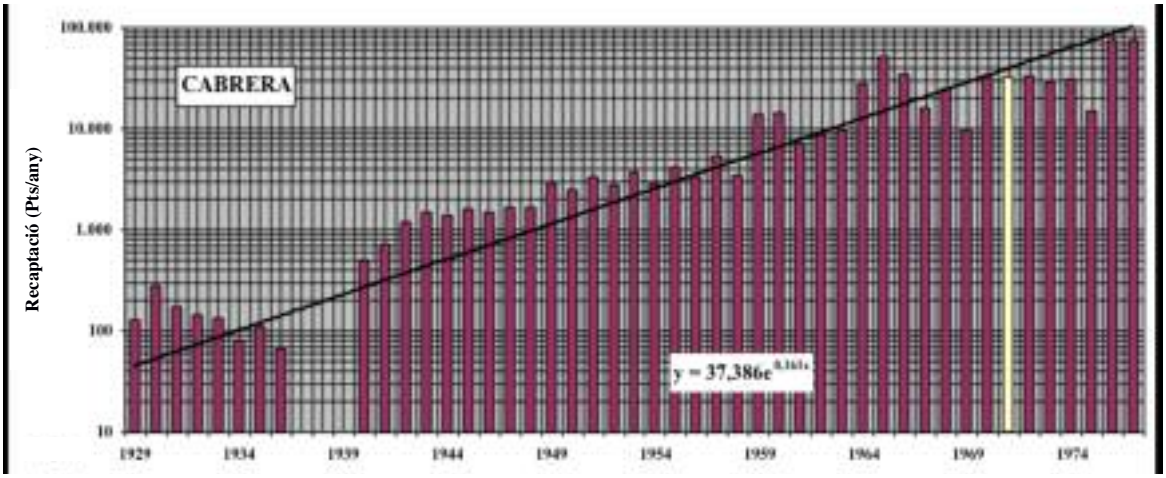

CALA RAJADA
Recaptació (Pts/any)
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
1942 1947 1952 1957 1962 1967 1972 1977 1982 1987 1992 1997

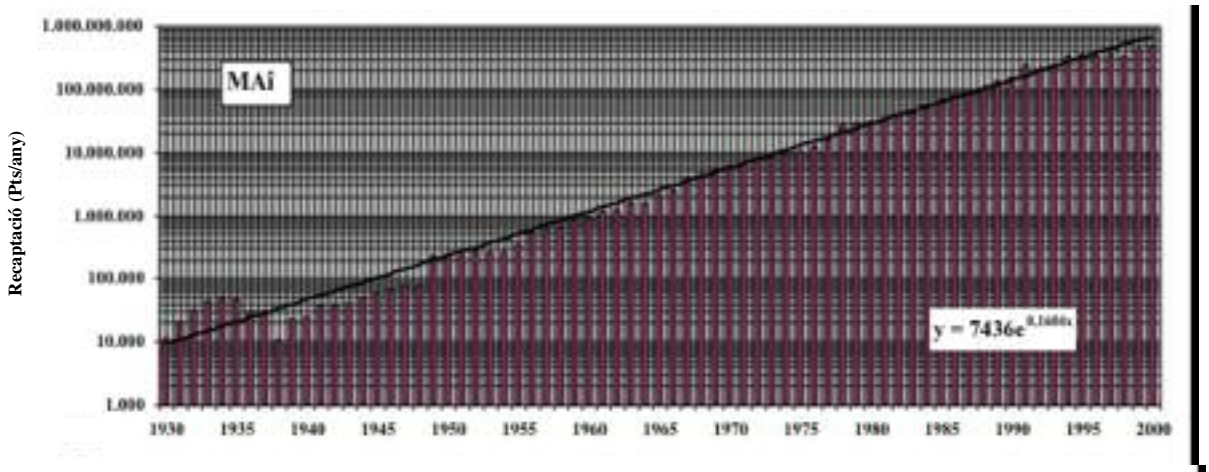

PORTOCRISTO
Recaptació (Pts/any)
1.000.000.000
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
100
10
1929 1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994 1999

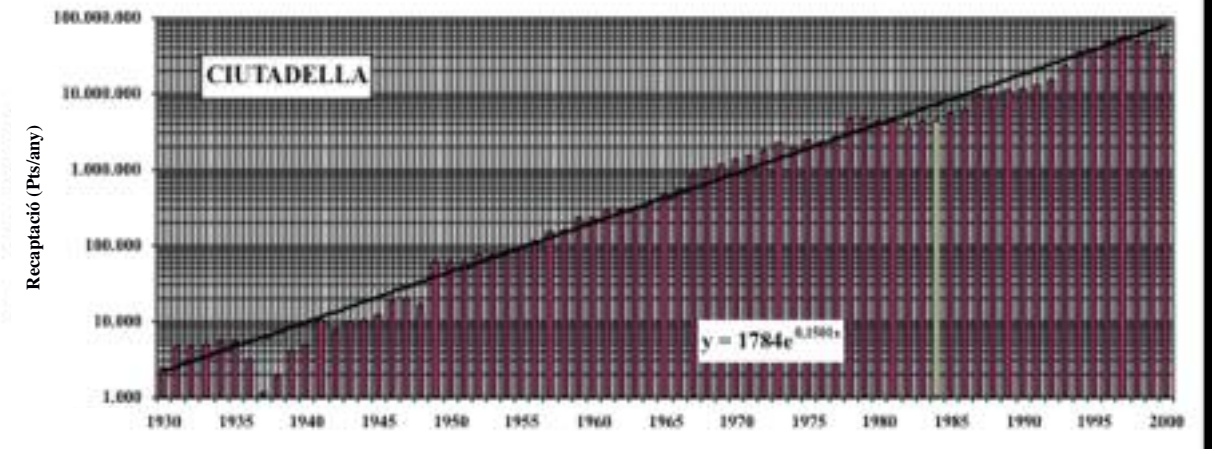

PORTOCOLOM
Recaptació (Pts/any)
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
100
10
1929 1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994 1999

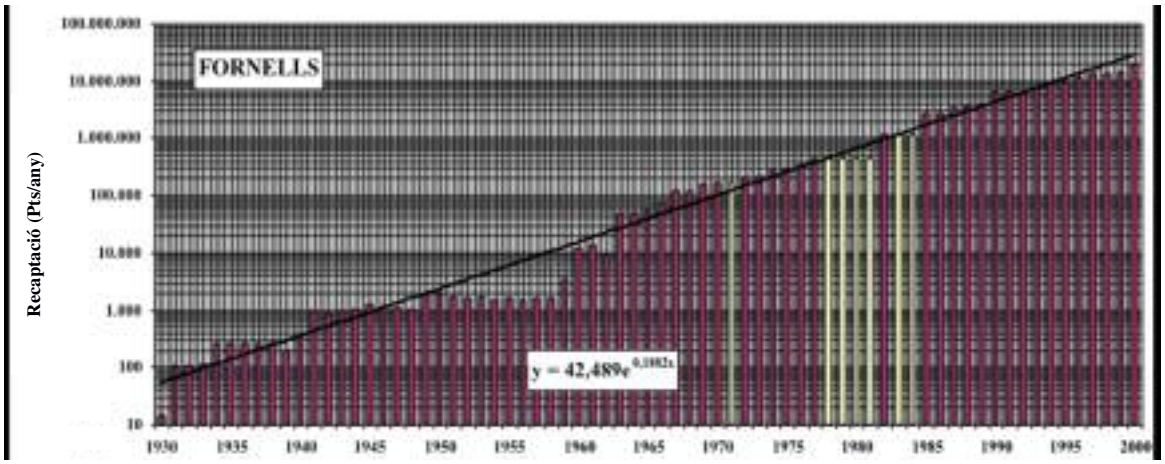

PORTOPETRO
Recaptació (Pts/any)
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
100
10
1
1942 1947 1952 1957 1962 1967 1972 1977 1982 1987 1992 1997

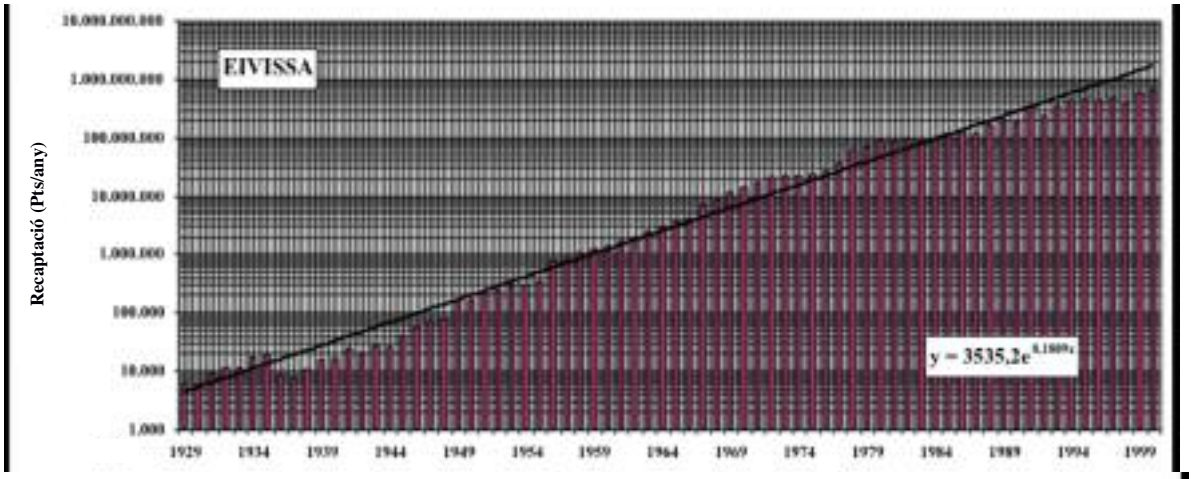

COLóNIA DE S. JORDI
Recaptació (Pts/any)
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
1954 1957 1960 1963 1966 1969 1972 1975 1978 1981 1984 1987 1990 1993 1996 1999

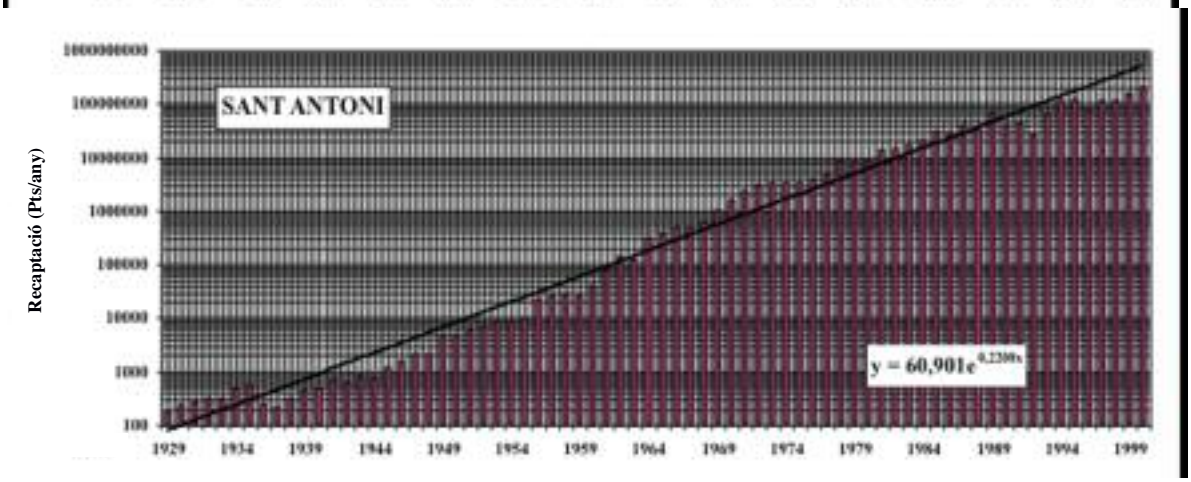

CABRERA
Recaptació (Pts/any)
100.000
10.000
1.000
100
10
1929 1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974

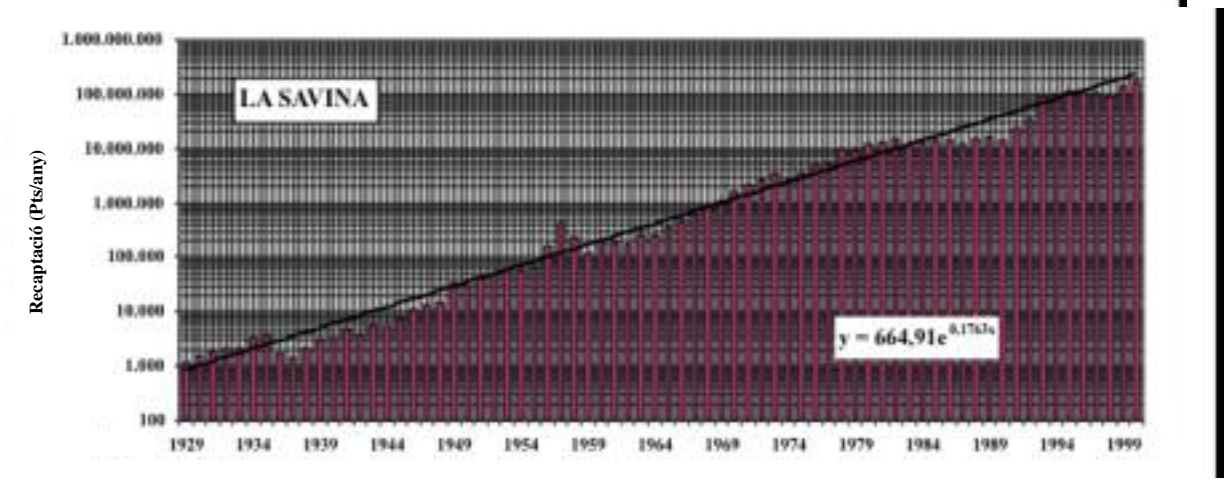

MAÍ
Recaptació (Pts/any)
1.000.000.000
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
1930 1935 1940 1945 1950 1955 1960 1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000


CIUTADELLA
Recaptació (Pts/any)
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
1930 1935 1940 1945 1950 1955 1960 1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000


FORNELLS
Recaptació (Pts/any)
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
100
10
1930 1935 1940 1945 1950 1955 1960 1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000
y = 42,489e^0,1082x


EIVISSA
Recaptació (Pts/any)
10.000.000.000
1.000.000.000
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
1929 1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994 1999
y = 3535,2e^0,1809x


SANT ANTONI
Recaptació (Pts/any)
1000000000
100000000
10000000
1000000
100000
10000
1000
100
1929 1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994 1999
y = 60,901e^0,2208x


LA SAVINA
Recaptació (Pts/any)
1.000.000.000
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
100
1929 1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994 1999
y = 664,91e^0,1763x

1970	102.966.442	2.274.913	804.537	1.314.775	3.725.374	1.082.273	423.295	571.047
1971	110.368.793	3.068.040	-	1.506.527	4.411.921	-	-	-
1972	112.534.182	2.584.053	987.823	1.533.220	4.490.612	1.209.197	602.544	654.423
1973	130.334.514	3.084.627	960.736	1.424.155	6.094.612	1.423.951	728.778	620.697
1974	129.821.902	2.327.712	682.948	1.643.271	7.283.317	1.310.749	829.025	804.087
1975	143.823.960	2.941.251	962.365	1.734.309	13.447.475	1.784.457	818.196	958.648
1976	160.285.767	3.558.900	1.182.249	1.590.009	11.404.895	1.923.102	733.160	803.266
1977	221.078.505	3.581.802	1.725.665	2.252.986	13.236.901	2.093.227	958.665	844.707
1978	295.645.000	3.622.256	1.914.058	3.061.515	25.090.973	3.246.783	1.364.824	1.571.255
1979	377.496.000	4.729.895	2.365.118	3.321.034	22.384.697	3.603.184	1.766.093	1.624.431
1980	398.615.000	6.436.653	3.088.720	4.169.737	23.843.161	3.893.561	1.590.772	2.327.589
1981	473.236.000	5.997.220	2.582.919	4.487.051	47.901.249	3.734.100	1.863.170	2.971.319

Port de Palma. (APB)

1933
1934
1935
1936
1937
1938
1939
1940
1941
1942
1943
1944
1945
1946
1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959

Port d'Andratx. (CAIB)

Instal·lació portuària de Sant Elm. (CAIB)

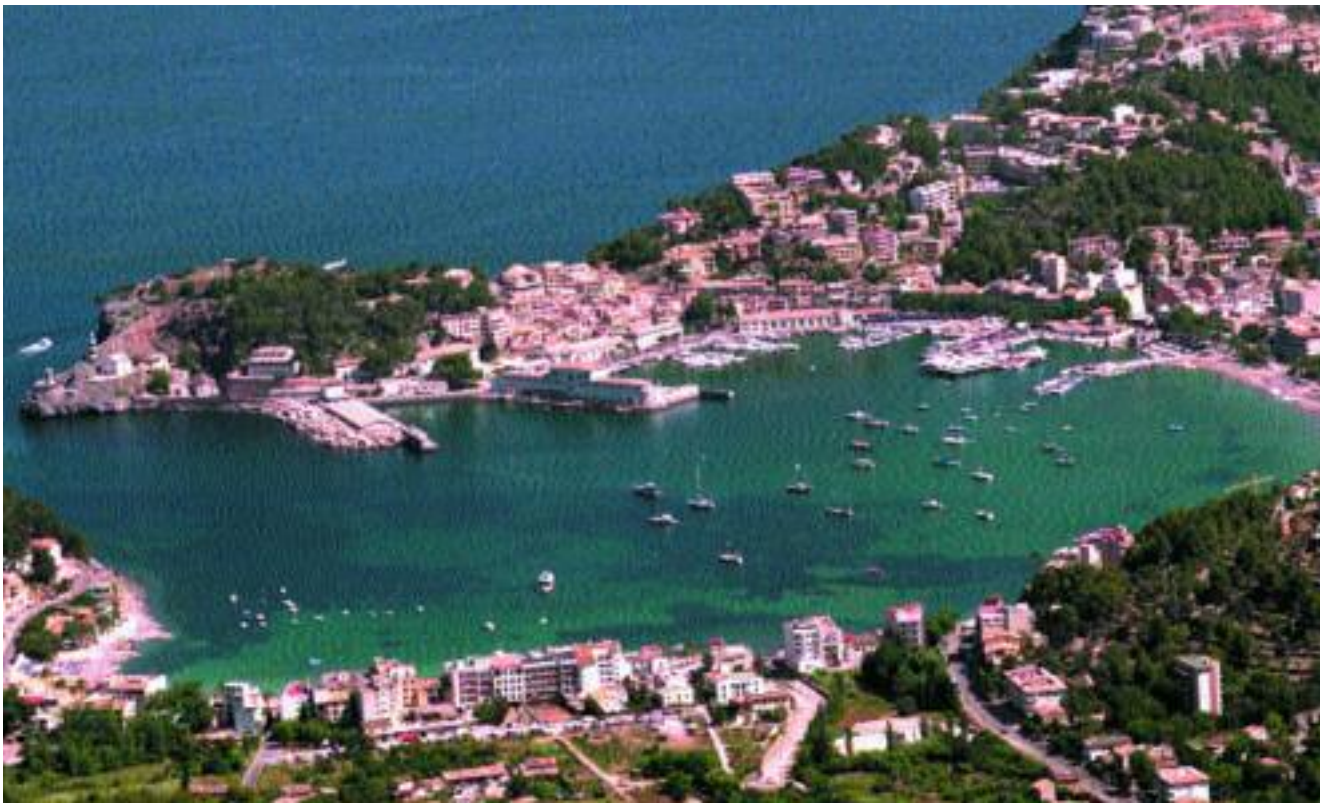
Instal·lació portuària de Cala Lledó (Dragonera). (CAIB)

Instal·lació portuària des Port (Estellencs). (CAIB)

Instal·lació portuària de sa Pedra de s'Ase (Banyalbufar). (CAIB)

Instal·lació portuària des Port (Valldemossa). (CAIB)

Instal·lació portuària de sa Calobra. (CAIB)



Port de Sóller. (CAIB)

Port de Pollença. (CAIB)

Instal·lació portuària de Formentor. (CAIB)

Instal·lació portuària des Barcarès. (CAIB)

Instal·lació portuària de Can Picafort. (CAIB)

Instal·lació portuària de la Colònia de Sant Pere. (CAIB)

Instal·lació portuària des Caló (Ferrutx). (CAIB)

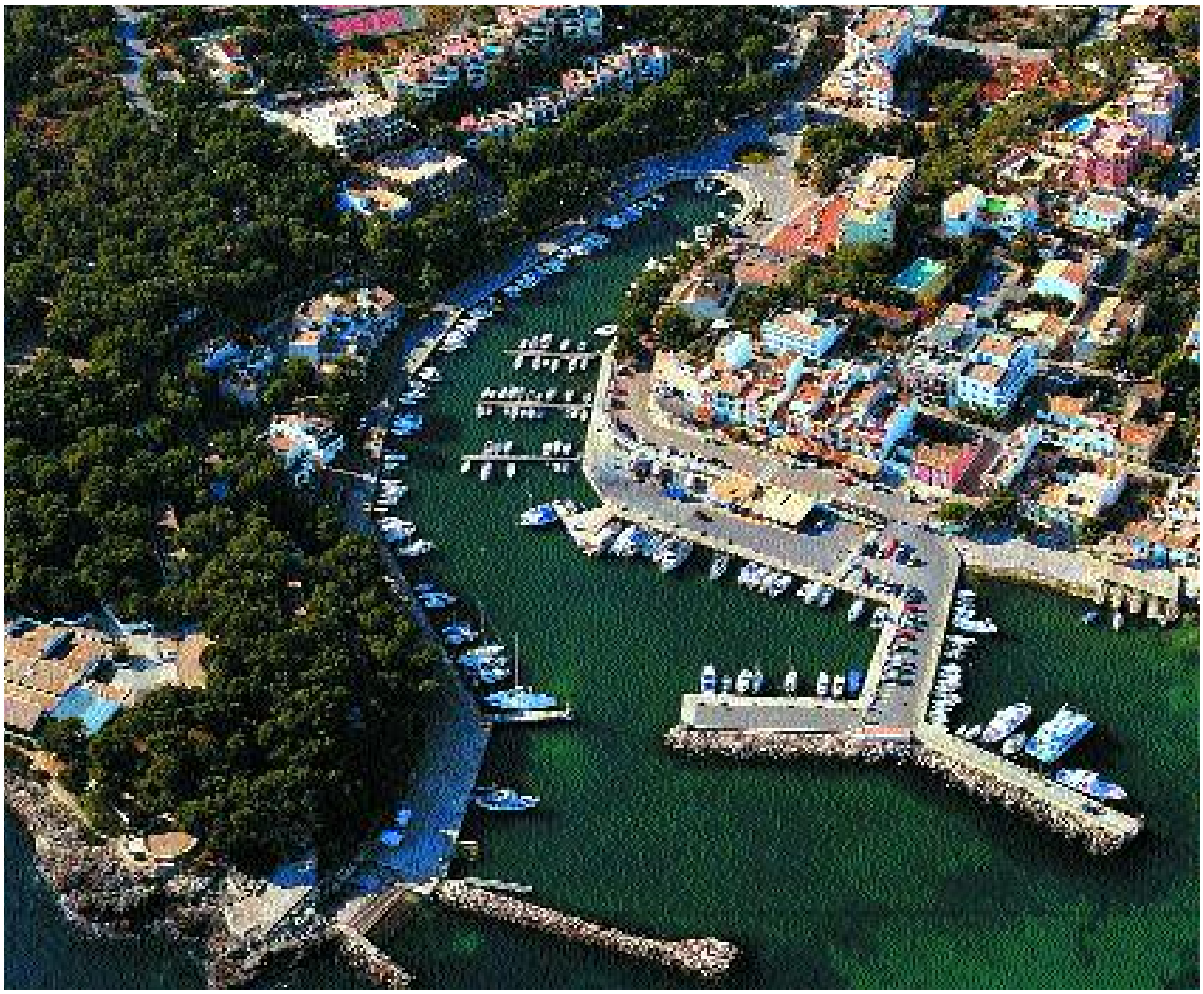
Instal·lació portuària de Cala Bona. (CAIB)

Port d'Alcúdia. (APB)

Port de Cala Rajada. (CAIB)

Port de Portocristo. (CAIB)

Port de Portocolom. (CAIB)



Port de Portopetro. (CAIB)

Port de la Colònia de Sant Jordi. (CAIB)

Instal·lació portuària de Cala Figuera. (CAIB)

Instal·lació portuària des Coto (simulació de l'aspecte que tindria avui sense la construcció adossada). (CAIB)

Instal·lació portuària de sa Ràpita. (CAIB)

Instal·lació portuària de s'Estanyol I. (CAIB)

Instal·lació portuària de s'Estanyol II. (CAIB)

Instal·lació portuària de s'Arenal. (CAIB)

Port de Cabrera. (CAIB)

Port de Maó. (APB)

Port de Ciutadella. (CAIB)

Port de Fornells. (CAIB)

Port d'Eivissa. (APB)

Port de Sant Antoni Abat. (CAIB)

Port de la Savina. (APB)

Instal·lació portuària des Caló (Formentera). (CAIB)

1960	30.858	31.989	14.418	909.201	241.532	12.293	1.394.056	43.171	197.188
1961	46.982	27.503	7.096	1.139.750	285.446	13.494	1.727.482	80.910	190.858
1962	52.998	59.519	8.698	1.234.081	305.967	9.270	2.007.267	150.169	170.181
1963	68.624	82.640	9.702	1.569.245	318.293	46.722	2.573.056	122.847	247.350
1964	128.116	236.164	27.471	1.662.207	356.290	49.446	3.094.862	331.313	253.045
1965	159.705	312.159	52.362	2.043.607	476.338	56.129	3.619.975	383.801	375.773
1966	210.397	102.981	35.213	2.523.651	558.408	73.403	4.172.705	499.481	476.606
1967	301.187	178.135	16.202	3.943.820	918.439	119.459	6.958.202	524.710	640.742
1968	337.317	455.049	25.360	4.634.509	1.066.902	124.285	8.810.777	659.254	820.221
1969	416.266	1.248.001	9.617	5.597.878	1.174.100	163.318	11.611.754	1.070.264	1.153.252
1970	442.043	1.410.094	32.166	6.294.698	1.368.143	169.308	14.286.732	1.639.476	1.639.476
1971	-	1.971.192	-	6.812.473	1.523.882	-	17.141.771	2.345.158	2.249.045
1972	579.108	1.709.736	33.351	8.253.405	1.810.568	205.823	21.309.349	3.165.833	2.836.335
1973	743.679	1.968.414	28.466	8.702.336	2.185.093	217.604	21.996.333	3.528.661	3.469.509
1974	680.925	1.720.619	31.343	9.671.354	2.006.985	276.949	21.955.718	3.504.942	2.854.865
1975	927.474	1.969.039	14.721	10.462.736	2.464.840	303.921	24.658.788	3.479.682	3.502.016
1976	1.025.462	2.264.815	73.624	12.301.563	2.375.922	342.476	27.619.046	3.933.318	4.853.497
1977	1.446.478	2.372.645	74.488	15.900.812	2.823.804	435.760	36.893.987	4.825.166	5.430.183
1978	1.808.724	2.598.200		26.508.640	4.743.752	-	63.503.442	8.780.595	9.570.798
1979	2.130.140	3.284.417		28.844.864	5.054.213	-	69.834.195	8.305.105	9.661.151
Anys	**Portopetro**	**Sant Jordi**	**Cabrera**	**Maó**	**Ciutadella**	**Fornells**	**Eivissa**	**Sant Antoni**	**La Savina**
1980	2.497.226	4.570.310		30.820.614	4.364.854	-	84.953.278	8.859.403	12.461.817
1981	2.558.639	3.938.029		35.181.087	4.541.918	-	85.568.034	14.079.700	12.886.497
1982	2.552.342	2.686.175		39.273.974	3.643.494	1.198.717	95.125.582	15.427.622	14.938.567
1983	-	-		44.143.567	4.426.972	-	87.231.480	16.947.588	12.282.192
1984	-	-		52.013.047	-	-	99.325.462	22.240.536	13.061.298
1985	3.613.268	2.270.528		67.040.747	5.575.697	2.641.849	117.854.435	31.877.721	14.401.812
1986	2.824.223	3.271.192		82.002.510	6.078.281	2.645.675	125.621.012	29.668.954	14.182.612
1987	5.303.183	6.405.370		88.742.116	9.285.332	3.413.881	118.334.845	43.314.238	12.259.490
1988	6.791.611	7.038.356		107.356.343	9.678.469	3.750.622	162.626.321	35.020.422	15.335.662
1989	8.898.626	8.160.886		135.926.116	10.982.549	3.868.819	194.298.829	71.326.339	16.521.911
1990	9.229.097	8.433.775		150.990.187	11.944.693	6.550.417	189.508.307	41.891.783	13.844.567
1991	8.301.346	11.806.592		248.410.804	13.161.036	6.497.465	348.745.178	45.257.074	24.726.897
1992	10.280.764	13.869.693		211.143.589	15.439.003	6.137.357	246.351.724	27.426.541	34.784.459
1993	7.949.945	14.016.153		244.234.160	23.718.260	7.671.450	343.666.928	63.944.901	94.100.211
1994	10.253.169	19.012.935		329.731.780	36.273.103	9.178.323	434.785.591	114.810.763	98.332.310
1995	10.312.713	23.771.562		350.008.126	38.112.094	9.572.885	459.380.836	128.779.387	118.758.175
1996	12.407.006	24.215.243		341.081.955	50.131.689	12.263.676	437.685.229	74.840.776	108.000.738
1997	13.251.058	36.367.703		347.709.261	56.560.155	13.994.349	478.131.597	119.516.813	105.243.033
1998	22.061.877	27.885.477		336.463.216	50.682.209	13.256.451	413.792.496	114.120.657	91.950.485
1999	14.378.651	27.409.868		445.289.362	47.810.966	14.414.324	574.353.173	156.665.334	143.715.504
2000	17.596.173	27.568.067		493.974.335	33.964.605	19.559.061	682.812.672	220.447.368	168.213.037

TANT PER U D'AUGMENT VIRTUAL ANUAL DE RECAPTACIÓ REAL I NOMBRE MITJÀ D'ANYS EN QUÈ EL VALOR ES DUPLICA

PORT	**PERÍODE 1930-1958**					**PERÍODE 1958-2000**				
	1930 (PTA)	**1958 (PTA)**	**Tant per u anual mitjà[1]**	**Nombre mitjà d'anys es duplica[2]**		**1958 (PTA)**	**2000 (PTA)**	**Tant per u anual mitjà[1]**	**Nombre mitjà d'anys es duplica[2]**	
Inflació	1	11,5	0,0911	7,9		1	19,655	0,0735	9,8	
Palma	467.057	14.528.352	0,1306	5,6	4,9	14.528.352	3.261.048.283	0,1376	5,4	4,9
Andratx	418	224.732	0,2517	3,1	4,1	224.732	45.639.762	0,1323	5,6	4,1
Sóller	1.029	43.215	0,1428	5,2	4,0	43.215	31.775.012	0,1702	4,4	4,0
Pollença	1.200	54.447	0,1460	5,1	3,5	54.447	100.686.031	0,1961	3,9	3,5
Alcúdia	2.344	423.420	0,2039	3,7	3,4	423.420	401.416.151	0,1773	4,2	3,4
Cala Rajada	-	-	-			165.546	22.464.152	0,1240	5,9	4,6
Portocristo	521	51.488	0,1783	4,2	3,6	51.488	58.742.108	0,1825	4,1	3,6
Portocolom	1.074	82.176	0,1676	4,5	4,4	82.176	27.066.300	0,1480	5,0	4,4
Portopetro	82	31.346	0,2366	3,3	3,6	31.346	17.596.173	0,1627	4,6	3,6
Colònia de S. Jordi	-	-	-			12.394	27.568.067	0,2014	3,8	3,9
Cabrera	279	3.488	0,0944	7,7	4,3	-	-	-		
Maó	11.575	675.760	0,1563	4,8	4,3	675.760	493.974.335	0,1700	4,4	4,3
Ciutadella	2.518	162.815	0,1606	4,7	4,6	162.815	33.964.605	0,1356	5,5	4,6
Fornells	14	1.601	0,1844	4,1	3,7	1.601	19.559.061	0,2511	3,1	3,7
Eivissa[3, 4]	6.005	1.077.834	0,2037	3,7	3,8	1.077.834	682.812.672	0,1660	4,5	3,8
St. Antoni Abat[3]	235	29.914	0,1890	4,0	3,1	29.914	220.447.368	0,2362	3,3	3,1
La Savina[3, 4]	1.546	236.125	0,1967	3,9	3,9	236.125	168.213.037	0,1693	4,4	3,9

Notes:
1. Deduït dels valors extrems.
2. Deduït de la columna anterior (esquerra) i de la regressió exponencial del període 1930-2000 si pertoca (dreta).

3. Els primers anys es recapten conjuntament les tarifes d'Eivissa, Sant Antoni Abat i la Savina, de les quals s'han consignat les xifres proporcionalment a les que resulten en els primers anys següents. La recaptació de Portopetro fou conjunta amb la de Portocolom en els anys 1934-1941 no havent-se procedit anàlogament per ser la transformació d'escassa fiabilitat. Les xifres consignades poden correspondre a la facturació essent, en qualsevol cas, poc rellevant la diferència que es deu només a morositat o periodificació. Tret de Palma, els anys inicials corresponen als del començament del control de l'explotació; les llacunes de dades es produeixen per extraviament o pèrdua de les carpetes dels arxius; la interrupció de dades finals correspon als anys en què cessà el tràfic respectiu.
4. Les dades de la Savina i d'Eivissa a partir de 1983 estan alterats per la declaració d'unitat portuària i per incidir el tràfic local o interior.

ANNEX núm. 7

Vistes aèries actuals dels ports i instal·lacions portuàries reconegudes de l'Administració segons la classificació aprovada pel Decret de 6 de setembre de 1961 i l'Ordre Ministerial (RDG) de 7 de març de 1967.

Algunes de les instal·laciones portuàrias es troben avui profundament modificades per concessions a Clubs Nàutics, com Can Picafort, Colònia de Sant Pere, s'Estanyol I i s'Arenal, on les primitives instal·lacions portuàries constitueixen una part mínima i molt alterada de les actualment existents.

ANNEX núm. 8

Enginyers en cap del Districte o Direcció d'Obres Públiques de Balears durant el període en què els ports depenien directament de l'esmentada Prefectura (Palma 1847-1872) (Resta 1851-1928).

Des del RD de 17 de desembre de 1851 (amb règim anticipat a Palma) fins a la RO de 16 d'agost de 1872 a Palma i fins el RD de 22 de juliol de 1928 a la resta dels ports.

Nom i Cognoms
Nomenament
Nom i Cognoms
Nomenament

Antonio López y Montalvo (*) 05-07-1846
Guillermo Carbonell Marce (I) 01-03-1910
Miguel Herrero Yeste 21-11-1853
Bernardo Calvet Girona 07-03-1910
Emilio Pou y Bonet 05-06-1861
Antonio Sastre Lafuente (I) 12-02-1926
15-12-1868
06-07-1926
José Pellón y Arcos 09-10-1865
28-02-1927
02-04-1868
Miguel Massanet Beltrán 12-03-1926
Francisco Prieto y Caules (I) 04-06-1867
Ramón Peragalo y Rojas 19-08-1926
Eduardo O'Kelly Recur 24-07-1867
Lucio Felipe Pérez 16-03-1927
Eusebio Estada y Sureda 21-01-1888
Francisco Manrique de Lara 03-05-1928
Antonio Sastre y Sureda 22-04-1907

(*) Curiosament, a les Balears el règim que havia de regular el Reial Decret de 12 de desembre de 1851 s'avançà més de cinc anys. Ja des de 1835 l'Estat tingué atribucions en el Servei de Ports. La lletra (I) significa que ocuparon el càrrec interinament.

ANNEX núm. 9 (*)

Presidents de la Junta del Port de Palma (Autoritat Portuària de Balears) des de la seva fundació el 1872 (**) fins a l'any 2000.

Junta d'Obres del Port de Palma de Mallorca (1)
Junta d'Obres i Serveis del Port de Palma de Mallorca (2)
Junta del Port de Palma de Mallorca (3)
Junta dels Ports de l'Estat a Balears (4)
Autoritat Portuària de Balears (5)

Noms
Nomenament
Noms
Nomenament

Mariano de Quintana 19-09-1872
Francisco Casasnovas 04-06-1915
Eusebio Pascual y Orios 02-03-1873
Miguel Baus 04-01-1917
Cipriano Barrijo 28-02-1874
Gabriel Mulet Sans 17-04-1917
José Luis E. Ibarra 30-07-1883
Miguel Cerdá Ramis 30-12-1922
José Quinto Zaforteza 30-04-1887
Luis Pascual Bauzá 24-02-1930
Conde de Ayamans 31-05-1887
Antonio Fortuny y Moragues 04-06-1938
Bernardo Canet Ferrer 02-01-1888
Rafael Villalonga Blanes 14-03-1950
Arturo de Madrid Dávila 20-03-1888
Lorenzo Fluxá Figuerola 05-12-1968
Victoriano Buzmán 16-11-1894
Miguel Nigorra Oliver 15-10-1970
Mariano Canals 14-06-1898
Bartolomé Sitjar Burguera 19-05-1978
Rafael Álvarez Serreix 28-06-1899
Gabriel Lladó Vidal 23-02-1983
Pedro Sampol 10-08-1899
Priamo Villalonga Cerdá (***) 10-10-1984
Rafael Blanes 16-03-1901
Javier Tarancón Torres 23-11-1990
Antonio Planas 07-06-1901
Luis Ramís de Ayreflor Cardell 06-12-1996
Antonio Barceló Bosch 22-03-1912
Francesc Triay Llopís (****) 16-09-1999

(*) Els presidents de la CAPE, CAOSPE o CAGP no eren objecte de nomenament específic; la presidència d'aquest organisme autònom corresponia institucionalment al Director General de Ports.
(**) La denominació de l'organisme no fou constant, sinó que experimentà diversos canvis: "Junta d'Obres del Port de Palma de Mallorca" de 1872 a 1928; "Junta d'Obres i Serveis del Port de Palma de Mallorca" de 1928 a 1968; "Junta del Port de Palma de Mallorca" de 1968 a1988; "Junta dels Ports de l'Estat a Baleares" de 1988 a 1993 i "Autoritat Portuària de Balears" des de 1993.
(***) Per RD de 23.12.1989 s'integren tots els puertos de l'Estat a les Baleares.
(****) Entre la redacció del present llibre i la seva publicació ha estat nomenat president Juan Verger Pocoví el 02-07-2003.

(1) Primera denominació de la Junta creada per RO de 16 d'agost de 1872. (2) El Títol del Reglament General per l'Organització i Règim de Juntes aprovat per RD de 19 de gener de 1928 recull el nou nom, que s'aplica paulatinamente després. (3) Un nou nom fou establert per Llei de 20 de juny de 1968. (4) Nou canvi de nom per RD de 9 de març de 1990. (5) El nom actual prové de la Llei de 24 de novembre de 1992.

ANNEX núm. 10

BIBLIOGRAFIA

La present crònica s'ha escrit després de la consulta de les diverses publicacions que a continuació es ressenyen, prenent material d'aquestes, si pertoca, si corresponen a l'autor d'aquesta crònica; algunes de les conjectures o hipòtesis consignades en aquestes publicacions s'han recollit si s'ha entès, en una opinió molt personal, que són convincents i poden respondre versemblantment a la realitat.

Autor i títol	Any
Joan Binimelis Garcia. *Nueva Historia de la Isla de Mallorca y de otras Islas a ella adyacentes* (edició 1927)	1601
Reial Consolat de Mar i Terra. *Estracto de las principales operaciones*	1816-1821
Antoni Furió Sastre. *Panorama de las Islas Baleares* (reed. facsímil 1975)	1840
Josep Bonaventura Laurens. *Recuerdos de Un Viaje Artístico a la Isla de Mallorca* (traducció de 1921)	1840
Revistes d'Obres Públiques (*). Nueva división de los Distritos de Obras Públicas-1853 pg 156; Aplicación de los presidiarios a las obras públicas-1853 pg2; Obras públicas en las Islas Baleares-1853 pg191; Sobre la Organización del Servicio de Obras Públicas-1854 pg282; Sobre la organización de los Distritos de Obras Públicas-1855 pg 124; Puertos, faros boyas y balizas-1855 pg31; Sobre las atribuciones de los ingenieros-1855 pg 150; Memoria de Obras Públicas de1857 a 1859-1859 pg265; Obras de Puertos-1865 pg 49; Datos estadísticos de Obras Públicas relativos a 1864-1866 pg 34/238; Exposición Universal de 1867-1867 pg 188/198; Obras públicas de España-1869 pg 17/41 y 1871 pg 15/48; La Administración de Obras Públicas en el período revolucionario-1871 pg 43; Memoria de puertos-1871 pg 180; Obras públicas de las Baleares durante el año 1870-1872 pg 7; Juntas para la construcción de las obras de puertos-1875 pg 268; Estadística de puertos-1881 pg173; Estadística de puertos-1884 pg153; Estadística de puertos-1887 pg 150/270; Estadística de Obras Públicas 1893 y 1894-1896 pg 37/49; Obras Públicas-1899 pg 157. Obras de Puertos-1865 pg 49	1853-1899
Ministeri de Foment. *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España*	1856
Dipòsit Hidrogràfic de la Marina. *Faros de las costas del Mediterráneo*	1864
Sense autor exprès (Biblioteca de la F. M.). *Nomenclator de la Provincia de las Baleares* (1860)	1864
Lluís Salvador d'Habsburg-Lorena (Arxiduc). *Die Balearen un Wort und Bild geschildert*	1869-91
Nicolau Cheli i Giménez. *Anteproyectos de Puerto en la Bahía de Palma de Mallorca*	1870
Josep Rullan i Mir. *Historia de Sóller en sus relaciones con la general de Mallorca*	1876
Alexandre Rosselló i Pastors. *Docks en el puerto de Palma*	1879
Àlvar Campaner i Fuertes. *Cronicón Mayoricense*	1881-1894
Gaston Vuillier. *Les illes oubliées* (versió catalana de 1973)	1883
Enric Fajarnés i Tur. *El Puerto de Ibiza*	1887
Pere Riudavets Tudurí. *Historia de la Isla de Menorca*	1885
Àlvar Campaner i Fuertes. *Bosquejo histórico de la dominación islamita en las Islas Baleares*	1888
Agustí Frau (B. de la S.A.L. feb. 1888). *Puerto-Pi y sus torres*	1888
Charles W. Wood. *Letters from Majorca* (edició castellana de 1968)	1888
Diego Grille Álvarez. *Colección legislativa de Obras Públicas*	1892
Enric Fajarnés i Tur. *Bosquejo histórico del correo en la isla de Ibiza*	1896
Diversos autors. *Revista de Obras Públicas*. Número extraordinari del Centenari de la Fundación del Cos d'Enginyers de Camins, Canals i Ports	1899
Mateu Rotger i Capllonch. *Historia de Pollensa* (reed. 1969)	1906
Ángel Rapallo y Orts. *Compendio de legislación de Obras Públicas*	1917
Junta d'Obres del Port de Palma de Mallorca / Junta d'Obres i Serveis del Port de Palma de Mallorca / Junta del Port de Palma de Mallorca / Junta dels Ports de l'Estat a les Balears / Autoritat Portuària de Baleares / Memòries relatives als anys 1919 fins al 2000	1919-2000
Joan Baptista Enseñat. *Historia de la Baronia de los Sres. Obispos de Barcelona en Mallorca*	1920
Direcció General d'Obres Públiques. *Libro de Puertos*	1926
Marcelo Martínez Alcubilla. *Administración Española* (Compilacions 1925-1926-1927-1928)	1928
Pere Ventanyol Suau. *Historia de Alcudia* (ed. facsímil de 1982)	1928
Enric Fajarnés i Tur. *La atarazana de Ibiza*	1929
Manuel Cases Lamolla. *El nuevo puerto de Palma* (art. de *La Almudaina*)	1937
CAPE/CAOSPE/CAGP Memòries relatives als anys de 1939 a 1988.	1939-1988
Antoni Mulet. *Noticias, traslado y restitución al culto de la iglesia de Sant Elm*	1947
Direcció General de Ports i Senyals Marítims. *Llei de Ports. Llei de Juntes d'Obres i Ports. Disposicions complementàries*	1950
Miquel Alcover Sureda. *El hombre primitivo en Mallorca*	1951
Guillem Carbonell Vadell. *Los faros de Baleares*	1955
Jaume Lladó i Ferragut. *Catálogo de los libros y documentos del Colegio de la Mercadería y del Consulado de Mar y Tierra de Mallorca*	1955
Joan Llabrés Bernal. *Noticias y relaciones históricas de Mallorca (siglo XIX)*	1958
Josep Maria Quadrado. *Historia de la Conquista de Mallorca* (Biblioteca Balear, reimpressió)	1958
Josep Sureda Blanes. *La creació científica*	1963
Elvir Sans Rosselló. *Grandeza y decadencia de los almorávides mallorquines*	1964
Bartomeu Barceló i Pons. *El segle XIX a Mallorca*	1964
Pere Xamena Fiol. *Resum de la Història de Mallorca*	1965
Enric Moreu Rey. *Els noms de lloc*	1965
Guillem Rosselló-Bordoy i Gabriel Llompart. *Prehistòria i protohistòria de Mallorca*	1965
Direcció General de Ports i Senyals Marítims. Legislació vigent el primer de gener de 1967. Disposicions publicades	1967
Direcció General de Ports i Senyals Marítims. Legislació vigent el primer de gener de 1967. Disposicions no publicades	1967
Josep Mascaró Pasarius. *Corpus de Toponimia de Mallorca*	1967
Fernando Weyler Laviña. *Historia orgánica de las fuerzas militares de Mallorca*	1968
Josep Mascaró Pasarius. *Prehistoria de las Baleares*	1968

Libraerie Générale Francaise. *Atlas Historique* 1968
Guillem Rosselló Bordoy. *L'Islam a les Illes Balears* 1968
Direcció General de Ports i Senyals Marítims. Legislació vigent el primer de gener de 1968. Disposicions publicades 1968
Direcció General de Ports i Senyals Marítims. Legislació vigent el primer de gener de 1968. Disposicions no publicades 1968
Antoni Pons Pastor. *Historia de Mallorca* 1970
Miquel Barceló al-Mayurquí. *Població i amnèsia històrica a Mallorca* (*Última Hora* 29-09-1970) 1970
Luis Cosculluela Montaner. *Administración Portuaria* 1973
Francisco Sevillano Colom i Joan Pou Muntaner. *Historia del Puerto de Palma de Mallorca* 1974
Pere Xamena Fiol. *Història de Felanitx* 1975
Rafael Soler Gayá. *Proyecto de Plan General de Ordenación y Desarrollo del Puerto de Palma de Mallorca. Resumen* 1978
Miquel Tarradell Mateu et altri. *Historia de Alcudia* 1978
Josep Mascaró Pasarius (coordinador) et altri. *Historia de Mallorca* 1978
Jaume Escalas Real. *Aquella Ciudad de Palma* 1979
Gabriel Alomar Esteve. *Historia de las Islas Baleares* 1979
M. Concepción Álvarez Terán. *Mapas, planos y dibujos (años 1503-1805)*. Volum I. Catàlegs de l'Arxiu de Simancas 1980
Col·legi d'Arquitectes de Balears. *Introducción al análisis histórico de la Ciudad de Ibiza* 1980
J.M. Vidal Hernàndez et altri. *Imatges del Port de Maó* 1981
Direcció del Port de Palma de Mallorca. *Índex de Disposicions*. Inèdit (**) 1982
Antoni Picó. *Ciudadela marítima* (separates de *Menorca*) 1982
Bartomeu Barceló i Pons et altri. *Cien años de la Historia de Baleares* 1982
Pau Cateura Bennàsser. *La Reforma del Muelle de la Ciudad de Mallorca (1494-1495)* 1984
María Cristina Rita Larrucea. *Excavaciones Arqueológicas en Cala Figuera*. Institut d'Estudis Balearics, 18. Setembre 1985 (Maó) 1985
Román Piña Homs. *El Consolat de Mar. Mallorca 1326-1800* 1985
Miquel Alenyar et altri (Estudis Baleàrics). *30 Anys de Turisme a Balears* (núm. 37-38), 1960- 1985 1986
Joan Pou Muntaner. *Noticias y relaciones históricas de Mallorca (1886-1890)* 1987
Virgilio Bejarano. *Hispania Antigua según Pomponio Mela, Plinio el Viejo y Claudio Ptolomeo* 1987
Pau Cateura Bennàsser. *El puerto de la Ciudad de Mallorca (siglos XIII y XIV)* 1987
Miguel Ángel Sánchez Terry. *Faros españoles del Mediterráneo* 1987
Andreu Bibiloni et altri (Grup d'Estudis d'Història Econòmica). *Comerç i Dependencia. Els intercanvis del Port de Palma. 1600-1960*. Inèdit (**) 1987
Jorge Quiroga (coordinador) et altri. *Historia de las Baleares* 1989
M. del Carmen Fernández Gómez. *Mapas, planos y dibujos (años 1805-1962)*. Volum II. Catàlegs de l'Arxiu de Simancas 1990
Luisa Martin-Merás y Belén Rivera. *Catálogo de cartografía histórica de España del Museo Naval* 1990
Blas Sancho Bosque. *Legislación de Puertos y Costas vigente en primero de enero de 1990* 1991
Joan Alemany Llobera. *Los Puertos españoles en el siglo XIX* 1991
Junta dels Ports de l'Estat a les Baleares. *Planos Históricos del Puerto de Mahón* 1992
Amics d'es Port (Maó). *Port de Maó a principis de segle. Una visió de Salvador Almirall* 1992
Joan Pou Muntaner. *Noticias y relaciones históricas de Mallorca (1891-1895)* 1992
Joan Miquel Fiol Guiscafrè. *Descobrint la Mediterrània* 1992
Maria Magdalena Riera Frau. *Evolució urbana i tropografia de Madîna Mayûrqa* 1993
Graziella Berti, Javier Pastor Quijada i G. Rosselló Bordoy. *Naves Andalusíes en Cerámicas Mallorquinas* 1993
Víctor Guerrero. *Navíos y navegantes en la Antiguedad* 1993
Rafael Soler Gayà. *Curiositats del Port de Palma de Mallorca* (reed. el 1998) 1994
Diversos autores i entrades. *Enciclopèdia de Mallorca* 1995
Aina Le-senne et altri. *Història de Mallorca* 1994
Autoritat Portuària de Balears. *Información para la Navegación de Recreo en Baleares* 1995
Rafael Soler Gayà. *Segle i mig dels Ports a les Balears* (parte de *150 anys d'Obres Públiques a les Illes Balears*) 1996
Javier Pastor Quijada y Joan Pou Muntaner. *Siglo y medio del tráfico marítimo en Baleares*. Inèdit (*) 1996
Rafael Soler Gayà. *Segle i mig dels Fars a les Balears* (parte de *150 anys d'Obres Públiques a les Illes Balear*s) 1996
Agustín Guimerá y Dolores Romero (editores). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Actes del Col·loqui Internacional "El Sistema Portuario Español" 1996
Autoritat Portuària de Balears. *El Port de Palma un temps* 1996
Andreu Muntaner Darder. *Memoria Gráfica de Mallorca* (*Diario de Mallorca*) 1996
José I. Uriol. *Puertos, faros y barcos en la España de la Edad Media*. Rev. *Historia y Vida*. Setembre 1997
Josep Juan Vidal i Ricard Urgell Hernández. *El Regne de Mallorca a l'època de Felip II* 1998
Miguel A. Casasnovas et altri. *Menorca y Mallorca 1915. Una visió estereoscòpica de Josep Salvany* 1998
Elena Barceló de Matutes et altri. *Eivissa antiga* 1999
Andreu Muntaner Darder. *Ayer y hoy en Mallorca. 100 años de fotografía* (*Diario de Mallorca*) 1999
Mallorca gòtica. Catàleg de l'exposició 1999
Antoni Sella, Javier Pastor i Jordi Sebastian. *Història de la Marina Catalana* 2000
Ramón M. Lorenzo. *Cartografía, Urbanismo y Desarrollo Inmobiliario* 2000
Josep Mascaró Passarius. *La Toponímia i Cartografia Antigues de les Illes Balears* 2000
Andreu Muntaner Darder. *Las postales del ayer* (*Diario de Mallorca*) 2000
Manuel Fernández Cánovas. *Ingeniería militar e ingeniería civil, dos ingenierías íntimamente vinculadas* (*Revista de Obras Públicas*. Setembre de 2001) 2001

(*) Biblioteca del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports. C/ Almagro, 42 MADRID; C/ Convent de St Francesc, 10 PALMA.
(**) Biblioteca de l'Autoritat Portuària de Balears. Moll Vell, 3 PALMA.

CRÈDITS DE PLÀNOLS I FIGURES

Procedència immediata tot i que potser no és la font original.

AH	*Algo de Historia sobre los puertos de Baleares* (inèdit) de l'autor. Fons documentals de l'antic Grup de Ports de Balears (*)
AM	Arxiu fotogràfic d'A. Muntaner Darder
AP	Arxiu de l'Autoritat Portuària de Balears (**)
AS	Arxiu de Simancas
AY	Ajuntament de Palma de Mallorca
CC	Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports
CM	*Ciudadela Marítima*. Separates *Menorca*. 1982-1983. Antoni Picó
CP	*Curiositats del Port* de l'APB (***)
DB	*Die Balearen*. Edició en alemany de 1897
DS	Aportacions directes de l'autor
EA	*Eivissa antiga*. Elena Barceló de Matutes et altri
EM	*Enciclopèdia de Mallorca*
FP	Col·lecció particular de Ferran Pujalte
FR	Fototeca Raymar d'Eivissa
HB	*Historia de las Baleares* coordinada per J. Quiroga
IB	*Islas Baleares* de Piferrer i Quadrado
IO	*Les illes oubliées* de Gaston Vuillier
IP	*Imatges del Port de Maó*. La Caixa 1930-1980
JS	*Menorca i Mallorca 1915*. Una visió estereoscòpica de Josep Salvany
MG	Mallorca Gòtica
MN	Fons del Museu Naval (Madrid)
MP	Memòries dels Ports de la APB i de la CAGP
MV	*Menorca* de diversos autors (fotos Jacques Leonard)
NA	*Naves Andalusies en Cerámica Mallorquina de* Graziella Berti et altri
NN	*Navíos y navegantes en la antiguedad* de Víctor Guerrero
PB	*Panorama Balear* de Furió
PH	*Planos Históricos del Puertos de Mahón* de la JPEB (****)
PM	*Port de Maó a principis de segle*. Amics des Port
SP	Fons del Servei de Ports
VA	*Recuerdo de un Viaje Artístico* de J.B. Laurens

APB	Autoritat Portuària de Balears.
JPEB	Junta dels Ports de l'Estat a Baleares.
CAGP	Comissió Administrativa de Grups de Ports.

(*) Avui integrats en els de l'Autoritat Portuària (AP).
(**) De molt diverses fonts i documents d'origen en part ignorats.
(***) Amb fonts diverses, en part de l'exposició del centenari de la Junta d'Obres del Port de 1972.
(****) La mateixa publicació assenyala la font de cada una de las peces recollidas, en gran part AS.

ÍNDEX ANALÍTIC I ONOMÀSTIC DEL TEXT

(només s'hi ressenyen els noms més significatius; els números indiquen epígrafs; no recull els noms d'il·lustracions o peus de plànols)

Abalisament 195, 213, 353
'Abd-Allāh 32
Abrines, Llorenç 187, 355
Abū Yahyà 34
Agrupacions 266, 267
Aiguada 2, 17, 116, 168, 299
Aguado, Justo 347
Aguiló, Bernat 186
Aigo Dolça, s' 104
Ajudes a la navegació 346, 353
Al-Mowaffak 29
Albereda 162, 168, 170
Alcúdia 15, 42, 43, 70, 75, 80, 85, 95, 99, 107, 116, 137, 139, 141, 144, 145, 146, 147, 149, 160, 183, 194, 208, 214, 217, 218, 227, 241, 242, 252, 253, 261, 262, 267, 269, 272, 286, 290, 291, 293, 299, 309, 315, 320, 337, 339, 345, 347, 348, 353, 354, 357, 359, 360, 363, 369, 370, 371
Alfons III 52, 60, 70, 114
Alfons XII 245
Almirall Byng 157
Almirall Galissonnière 157
Alomar, Gabriel 337
Alonso, Enrique 298
Alzamora i Ginard 186
Amarratge, dret d' 52, 113
Andratx 3, 15, 35, 40, 75, 82, 83, 85, 95, 106, 115, 137, 139, 141, 160, 183, 193, 208, 221, 227, 238, 239, 241, 242, 261, 262, 269, 286, 293, 302, 309, 315, 320, 354, 359, 360, 363, 370
Anònim de Nàpols 75
Apol·linar 25
Arbitri 83, 88, 133, 151, 152, 202, 222, 223, 228, 263, 267, 275, 276, 277, 283, 294, 297, 319
Arenal, s' 247, 292, 293, 320, 337, 360, 373
Argel 252
Argyll, duc d' 153
Ariete, Antonio 134, 185, 196
Arrays Sala 95
Arxiduc Lluís Salvador 227, 245, 260
Àsdrubal 11
Atles Català 43, 69, 74
Àustria, Joan d' 95, 110, 111
Autoria dels projectes 365
Autoritat Portuària de Balears 195, 224, 227, 344, 346, 347, 348, 368, 369, 371
Aviè, Ruf Fest 8

Baixamar 28, 112, 154, 172, 221
Baldés, Antonio 145
Balears 1, 2, 5, 7, 8, 12, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 26, 27, 31, 34, 50, 52, 54, 57, 63, 73, 74, 75, 79, 85, 87, 93, 132, 145, 148, 162, 164, 186, 195, 196, 197, 200, 201, 211, 221, 222, 223, 224, 235, 240, 246, 247, 259, 265, 268, 286, 287, 289, 291, 294, 301, 303, 304, 310, 325, 326, 327, 332, 334, 337, 339, 340, 344, 345, 346, 347, 353, 360, 362, 373, 374
Balearia 360
Ballester 360
Ballester, Joan 37, 88, 126, 130
Bānū Gāniya 33, 38
Banyalbufar 3, 95, 293, 320, 360
Barba-rossa 95
Barbarà, Can 289, 329
Barcarès, es 320, 360
Barceló, Andreu 186
Barcelona 252
Barqueig 20, 43, 79
Barrientos, Pedro 145
Base Naval de Balears 291
Beaus, Miguel 360
Belisari 24, 25
Bellpuig i Martín, Marquès de 186
Benito, Pedro de 282
Ben Zara, Jehudà 75
Berenger, Carles 126, 130
Berard, Jeroni de 104, 147
Bertran, Jaume 75
Bocchoris 1, 2, 12, 15, 42
Bokenrau 1
Borràs, B. 360
Bosch i Ferrer 186
Branca Curta del Nord 362
Buquebus España 360
Burgos, Javier de 190

CAGP 285, 294, 297, 300, 310, 311, 318, 320, 321, 327, 332, 340, 343, 358
CAIB 337, 338, 342, 353, 372
CAOSPE 306, 310
CAPE 259, 260, 264, 283, 285, 286, 292, 301, 306, 318
Can Picafort 320, 360
Cabrera 15, 48, 60, 70, 75, 85, 95, 110, 118, 139, 141, 181, 186, 227, 239, 241, 242, 243, 253, 261, 267, 268, 269, 282, 286, 293, 309, 320, 354, 359, 360, 361, 370, 372
Cáceres, José de 134, 184, 185
Cala Bona 293, 320, 337, 359
Cala Corb 159, 169, 233, 362
Cala de Manacor 44
Cala Esfonts 159, 169, 233, 362
Cala Figuera 4, 17, 46, 57, 75, 90, 107, 140, 155, 161, 168, 170, 211, 212, 221, 233, 250, 260, 286, 293, 303, 304, 305, 320, 353, 360, 362
Cala Lladó 320, 360
Cala Rajada 118, 208, 235, 241, 254, 255, 286, 309, 315, 320, 337, 354, 359, 360, 363
Cala Savina 268, 286, 293, 309, 334, 337, 353, 360
Caló, es 95, 320, 337, 359
Calobra, sa 96, 293, 320, 359
Calvet, Bernat 234, 258, 259
Calvi, Gianbattista 70, 97
Camí de l'Escullera 310, 323
Canal, la 320, 321
Cànaves, Antoni 186
Cap Ferrutx 320
Cape Balear 360
Capella de Sant Elm 104, 105
Capella de Sant Nicolauet 105
Capella de Sant Pere 105

Capella de Santa Bàrbara 105
Capità de Port 127, 207
Capitania del Port 137, 145, 148, 182, 185, 213, 215, 282, 348, 362
Capitania Marítima 137, 145, 182, 213, 282, 348
Capraria 15
Carlemany 27
Carles II 116
Carles III 133, 183, 189
Carles IV 137
Carles V 70, 71, 95
Carles de Viana 86
Carta 16, 17, 53, 74, 75, 109, 164, 244
Cartaginès 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 54
Cartografia 74, 164, 216, 244, 372
Casa d'Àustria 104, 123, 138
Casa de Borbó 119, 138
Casanova, Juan Antonio 166
Caseres, Gabriel de 73
Castell, es 159, 169, 233
Castell de Sant Carles 104
Cateura, Pau 92
Cautsir 29
Cecili Metel 43
Celtes 1, 13
Cèsar 12, 19, 180, 185
Cifuentes, comte de 141, 162, 165
Ciutadella 5, 16, 27, 49, 52, 75, 85, 95, 99, 107, 114, 137, 145, 154, 157, 160, 175, 176, 177, 178, 186, 211, 221, 227, 239, 241, 253, 255, 261, 268, 269, 282, 286, 293, 309, 315, 320, 353, 354, 359, 360, 370
Ciutadilla 27, 114
Clasificació de vaixells 14
Classificació de ports 197, 199, 201, 233, 240, 241, 253, 254, 260, 262, 263, 269, 270, 293, 301, 309, 334, 343, 345, 372
Club de Mar 323, 329
Cochi, Jacint 152
Coello, Francisco 184, 216
Colàrsega 49, 50, 51, 52, 154, 173, 212, 221, 239, 271, 362
Colom, Joaquim 360
Col·legi de la Mercaderia 73, 76, 77, 78, 83, 88, 89, 96, 98, 104, 123, 137, 148, 183, 198
Colònia de Sant Jordi 47, 48, 95, 118, 139, 227, 235, 241, 269, 292, 293, 309, 315, 337, 354, 359, 360, 371
Comandant general 124, 139, 141, 162
Comissió Administrativa de Grups de Ports 310, 313, 339, 340
Comissions Administratives 228, 231, 265, 266, 267, 268, 273, 276, 277, 284, 285, 287, 364, 365
Comissions Perifèriques de Ports 332
Compañía Aeromarítima Mallorquina 256
Compañía de Ferrocarriles de Mallorca 229
Compañía Mahonesa de Vapores 360
Compañía Trasmediterránea 360
Comunitat Autònoma 123, 294, 328, 337, 343, 345, 346, 360
Concessió 73, 112, 155, 179, 207, 267, 278, 284, 287, 294, 295, 303, 316, 320, 328, 343, 360, 367
Conillera, sa 48, 211, 326
Consell Superior d'Aeronàutica 252
Consigna 79, 120, 137, 145, 153, 154, 185, 212, 215, 221, 226, 232, 234, 261, 267, 282, 308, 323, 335, 362
Consolat de Mar 65, 88, 104
Consolat de Mar i Terra 77, 78, 184, 363
Consolats de Mallorca 65
Contramoll 78, 88, 97, 105, 108, 109, 136, 182, 185, 205, 208, 232, 234, 249, 251, 261, 298, 335, 362
Contramoll Mollet 105, 108, 208, 251, 362
Copusa 360
Correu 99, 105, 125, 143, 214, 226, 243, 331
Cortès, Baltasar 186
Cortès, J.A. 360
Cós Nou 173, 330, 362
Costa, Josep 186
Coto, el 320
Coves Blanques 342
Crame, Felipe de 126
Creixement 327, 347, 354, 355, 368, 369, 370, 373
Cresques, Abraham i Jafudà 43, 74, 75
Crillon, duc de 161

Dades estadístiques 261, 267, 351, 364
Dàrsena de Portopí 289, 355
Defenedors de la Mercaderia 77
Derelictes 13, 15, 57
Descàrrega de combustibles 341, 367
Delimitacions 210, 287, 295, 303, 316
Despuig, cardenal 104
Dezcallar y Cía 360
Drets 62, 73, 77, 83, 89, 98, 119, 123, 131, 142, 151, 152, 158, 202, 203, 204, 228, 231, 267, 276, 294
Dic de Botafoc 236, 334, 349
Dic de Llevant 251, 282, 289, 314, 323, 331, 333
Dic de l'Oest 235, 282, 289, 297, 304, 314, 323, 329, 336, 341, 350, 355, 361, 363
Dicenta, Antonio 272
Diner de la mercaderia 77
Diner del moll 77
Diner per lliure 89
Dineret del moll 88
Diodor de Sicília 8, 9
Diputació Provincial 88
Direcció de Costes 278, 316, 325
Direcció de Ports 303
Direcció d'Obres Públiques 227, 238, 239, 259, 264, 287, 303, 365
Direcció General de Duanes 373
Direcció General de Ports 274, 277, 295, 313, 316, 325, 343
Direcció Nacional de Ports 281
Domènec, Arnau 75
Doria, Andrea 111
Dragatge 3, 40, 45, 54, 182, 185, 218, 223, 226, 232, 236, 238, 249, 250, 251, 259, 267, 282, 298, 299, 312
Dragut 95
Drassana 36, 79, 81, 97, 112, 119, 130, 150, 153, 154, 184, 208
Dressane 112
Dret d'ancoratge 98
Dret d'entrada i eixida de navilis 98
Dret dels quatre diners 98
Duana 66, 105, 151, 152, 153, 169, 202, 212, 213, 219, 227, 228, 231, 267, 276, 282, 304, 364
Dulcert, Angelí 75

Egipcis 1
Eivissa 2, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 18, 22, 24, 26, 32, 34, 54, 56, 57, 58, 60, 72, 75, 79, 82, 84, 95, 97, 99, 100, 109, 117, 119, 122, 130, 136, 137, 139, 141, 143, 145, 160, 182, 186, 195, 205, 206, 208, 221, 226, 227, 228, 232, 234, 235, 236, 239, 241,

249, 253, 261, 262, 265, 268, 269, 274, 276, 282, 285, 286, 287, 293, 298, 302, 307, 308, 309, 313, 315, 320, 321, 322, 325, 327, 334, 335, 337, 339, 342, 349, 353, 354, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 370, 371
Embarcacions d'esbarjo 267, 294, 299, 322, 327, 333, 335, 367
Embarcacions menors 95, 171, 208, 257, 305, 313, 328, 329, 336, 348, 357
Enginyers de Camins, Canals i Ports 132, 134, 189
Enginyers militars 126, 129, 132
Enseñat, Bartomeu 360
Erastòstenes 74
Ermengol 27
Escipió 11
Escola Mallorquina 74, 75
Esdeveniments significatius 245, 361
Espigó de la Consigna 79, 145, 185, 282, 355, 355, 362
Espigó Exterior 355
Esplanada Sud 323, 331, 333, 336
Estació 18
Estada, Eusebi 213, 229
Estat a les Balears 339, 344, 347
Estany del Peix 56, 256, 257, 259
Estanyol 320
Estatut 225, 300, 301, 310, 317, 324, 337, 345
Estela, Josep 360
Eurolínies Marítimes 360
Evolució del tràfic en el temps 373
Explotació 129, 183, 204, 213, 215, 222, 223, 230, 231, 238, 273, 276, 295, 301, 305, 311, 327, 332, 363

Facultatius de l'Armada 126, 129, 132, 134, 135
Fanal 195, 202
Fanal de Tarifa 131
Far 15, 60, 96, 109, 137, 192, 195, 203, 211, 222, 227, 246, 272, 303, 304, 316, 320, 325, 326, 353, 363
Far de Portopí 73, 78, 83, 104, 184, 185
Feixes 236, 322
Felip III 106, 108
Felip V 121, 122, 126, 139
Femenias, Gregori i Jeroni 360
Fenicis 1, 2, 4, 7, 13
Ferragut, Antoni 251
Ferragut, Mateu i Josep 186
Ferrer, Joan 360
Ferrer, Simó 134, 185
Ferrocarril del port de Palma 229
Ferrocaril del Port de Sóller 229
Ferrocarrils als ports 229
Finançament 127, 247, 297, 317, 349, 371
Flebasa 360
Foceus 3, 4
Foment 132, 191, 192, 198, 200, 210, 217, 221, 222, 223, 230, 267, 274, 277, 297, 343, 361
Foners 5, 12
Forebre 360
Formentera 2, 26, 32, 56, 117, 195, 211, 254, 256, 286, 334, 335, 359, 360, 363, 373
Formentor 211, 320, 353, 360
Fornells 53, 75, 107, 114, 145, 179, 180, 221, 235, 241, 253, 261, 267, 268, 269, 286, 293, 309, 315, 320, 353, 354, 359, 363, 370
Forteza Tarongí 186
Fratín (enginyer) 37, 81, 97, 103, 108
Frontera, Joan 185, 234, 251, 272
Font de la Llotja 104
Font del Moll Vell 104
Fuster i Forteza 186

Garau, Antoni 88, 104
Garau, Pere 234, 251, 356
Generals 67, 83, 127, 129, 132, 133, 187, 192, 197, 198, 203, 223, 228, 242, 275, 276, 294, 300, 312, 313, 319, 320, 323
Ger, Miquel 182
Gestió Naviera 360
Gil de Gaínza, Martín 126
Giscafrè, Jaume 186
Governació 185, 191, 192, 198
Governador civil 183, 197, 223
Governador Fox 180
Governador Murray 161, 180
Gomila, Onofre 134, 151
Goñalons y Cía 186, 360
Gran i General Consell 123, 125
Gremi de navegants 62, 104, 105, 146
Grecs 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 12, 13, 18, 40, 56, 100, 141, 156, 179
Gross Ton 14
Grup de Ports 195, 228, 250, 265, 268, 272, 275, 280, 284, 290, 301, 302, 303, 304, 305, 307, 308, 310, 311, 315, 325, 326, 334, 339, 340, 347
Guiatge 119

Herrero, Miguel 213
Hidroavions als ports 252
Hijos de Abel Matutes Torres, S.A. 360
Hiparc 74
Hort Nou, s' 162, 168, 170
Humbert e Hijos 186

Ibarra 360
Impost sobre la pesca 263
Indirectes 83, 284, 294, 319
Institut Oceanogràfic 329
Intendent 124, 152, 183
Interès general 129, 191, 198, 199, 200, 201, 214, 218, 226, 230, 233, 240, 241, 245, 248, 253, 256, 257, 258, 259, 262, 267, 269, 270, 286, 293, 309, 313, 318, 320, 324, 334, 337, 343, 345, 354, 360, 370, 372
Interès local 129, 191, 199, 200, 201, 233, 247, 260, 269, 286, 292, 293, 309, 320, 321, 338, 343, 360
Interpretació dels pressupuests 366
Isabel II 71, 137, 245
Isleña Marítima 360
'Isam al Hawlānī 29
Iscomar 360
Isnasa 360

Jaume de Mallorca 75
Jaume I 3, 37, 52, 58, 66, 71, 73, 81, 104, 186, 255
Jaume II 60, 61, 62, 63, 64, 71, 73, 186
Jaume III 63, 64, 67, 71, 80
Jamma 5, 16, 27, 49, 52
Jiménez, José 134, 185
Jonhston, James 159
Jonquet, es 252
Joan II 85

Juan, Josep 186
Junta Central de Ports 261, 264, 266, 267, 272, 274, 275, 276, 277, 310, 312
Junta de Comerç 78, 185, 197, 223
Junta dels Ports de l'Estat a Baleares 339, 344, 347
Junta d'Obres del Port de Palma 78, 81, 105, 187, 223, 224, 228, 242, 245, 273, 355, 364, 365
Junta del Port de Palma 92, 310, 329, 339
Junta Provincial d'Agricultura, Indústria i Comerç 78, 197, 223
Juntes d'Obres 195, 227, 210, 222, 225, 231, 247, 266, 267, 273 297, 303
Juntes de Ports 225, 247, 267, 273, 297, 312, 313, 317, 318, 324, 343
Jurats de la Ciutat 77

Kane, Richard 154, 158

Lacy y Cía 360
Llatzerets 104, 137, 145, 149, 152, 154, 158, 161, 165, 166, 176, 180, 203, 214, 221, 233, 272
Líneas Marítimas del Cantábrico 360
Llanterna 185, 202
Lleva 66, 98
Llibre del Consolat de Mar 65
Llompart, Sebastià 360
Lloret, Rafael 75
Llotja de Palma 104
Llotja de la Mercaderia 88
Lluís el Piadós 52
Lope, Ramón 126
López, Antonio 196
Lupo Gesulfo, A. 360

Madīna Mayūrqa 32
Maghon 5
Maiolichinus 39
Mallorca 1, 2, 3, 6, 10, 12, 14, 15, 22, 30, 32, 34, 36, 37, 38, 39, 43, 44, 46, 47, 51, 57, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 83, 90, 91, 95, 96, 99, 100, 104, 105, 106, 115, 116, 117, 118, 121, 122, 123, 125, 136, 137, 138, 139, 141, 143, 145, 183, 185, 186, 195, 197, 208, 223, 227, 228, 238, 242, 254, 260, 264, 265, 268, 272, 273, 274, 276, 286, 290, 301, 307, 320, 334, 337, 339, 353, 373
Manera, Honorat 206, 213
Maó 4, 5, 10, 16, 17, 28, 49, 50, 51, 58, 60, 70, 75, 79, 80, 85, 95, 107, 110, 111, 112, 113, 117, 120, 137, 139, 145, 153, 155, 156, 157, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 180, 194, 201, 208, 211, 212, 213, 214, 215, 221, 227, 228, 233, 239, 241, 245, 250, 253, 261, 262, 265, 268, 269, 271, 274, 282, 285, 286, 287, 293, 296, 305, 309, 313, 315, 320, 327, 330, 334, 337, 339, 353, 354, 359, 360, 361, 362, 370, 371, 372
March, Joan 75
Marsella 252
Martel 44, 58
Martí 73
Marí, Antoni 186
Marí, Joan 186
Martí l'Humà 71, 76, 83, 84
Massanet, Miquel 213, 250
Matutes, Abel 186, 360
Mayol Calafat y Cía 360
Mayol, Martí 186
May¯urqa 32
Memòria 73, 81, 217, 221, 260, 261, 286, 290, 295, 358, 373
Menorca 1, 2, 4, 5, 6, 7, 10, 12, 13, 15, 16, 22, 28, 32, 34, 45, 49, 52, 57, 64, 70, 75, 80, 95, 99, 100, 110, 118, 137, 139, 141, 153, 154, 156, 162, 163, 169, 178, 194, 250, 276, 282, 286, 287, 301, 307, 325, 347
Mercaderies 20, 30, 31, 57, 60, 62, 64, 66, 72, 83, 98, 99, 100, 101, 105, 113, 142, 145, 166, 203, 210, 214, 217, 222, 227, 267, 276, 290, 294, 296, 297, 319, 327, 342, 347, 350, 356, 358, 369, 370, 373
Mercaderies per superfície 373
Ministeri de Foment 191, 192, 200, 210, 217, 221, 222, 223, 274, 277, 343
Ministeri de Marina 222, 314
Ministeri d'Obres Públiques 198, 274, 277, 279, 281, 325, 346, 362
Ministeri de l'Interior 192
Mirall d'aigua 40, 45, 49, 52, 57, 81, 184, 257, 289, 319, 322, 323, 354, 357, 370, 372
Miró-Granada 186
Moxehid 32
Mollet 78, 105, 108, 208, 251, 336, 362
Monells, Rafael 75
Montoro, comte de 104
Morey 360
Morete, Manuel 184
Morey i Sacarés 186
Moscardó, Fernando 299, 330, 335
Mostassaf 67, 124
Moyà, Pere 186
Mub¯axir 32
Mug(¯ahid 29
Moll Adossat 59, 289, 331, 336, 342
Moll Comercial 137, 272, 291, 305, 330
Moll de la Consigna 215, 226, 232, 308, 323, 335, 362
Moll de Paraires 323, 331, 336, 362
Moll de Ponent 154, 162, 289, 323, 331
Moll de Portopí 336
Moll de Ribera 130, 165, 239, 289, 291, 299, 329, 335, 347, 357, 362
Moll Interior 232, 234, 308, 362
Moll Nou 78, 81, 184, 185, 235, 261, 282, 336, 355, 362
Moll Pesquer 299, 322, 335
Moll Vell 37, 81, 224, 247, 261, 323, 333, 336, 355, 362
Molls Comercials 28, 250, 289, 298, 323, 331, 333, 335, 336, 347
Molls de Ponent 289, 304, 323, 329, 331, 350
Molls de Ribera 59, 112, 153, 154, 162, 172, 212, 233, 239, 271, 282, 323
Mulet i Alemany 186
Muntaner 184
Muñoz de Guzmán, Luis 105
Mut, Vicenç 104

Naviera Mallorquina 360
Naviera Navegación Sollerense 360
Niçart, Pere 73, 88, 92
Nimfeu 4, 17, 168
Nirou Khani 1
Nova Planta 67, 78, 122, 123, 163, 215

Obres Públiques 79, 151, 152, 154, 162, 182, 184, 188, 189, 190, 191, 192, 195, 196, 197, 198, 199, 205, 206, 207, 209, 210, 212, 213, 215, 220, 221, 222, 223, 227, 229, 231, 238, 239, 242, 250, 259, 261, 264, 267, 274, 276, 277, 279, 280, 281, 286, 287, 288, 296, 303, 304, 305, 313, 325, 329, 346, 361, 362, 365, 367
Obres realitzades 47, 235, 342, 354, 367
Oliver, Andreu 360
Ordenances del port de Palma 77

Paleazzo, Giacomo i Giorgio 97, 103, 108
Palma 15, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 45, 47, 48, 57, 58, 59, 61, 63, 68, 71, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 88, 89, 92, 95, 97, 98, 100, 103, 105, 108, 111, 116, 121, 122, 125, 131, 137, 138, 139, 141, 142, 143, 145, 148, 160, 181, 183, 184, 185, 186, 194, 195, 196, 197, 201, 205, 208, 214, 221, 223, 224, 225, 227, 228, 229, 233, 235, 238, 240, 242, 245, 247, 251, 252, 261, 262, 264, 265, 267, 268, 269, 272, 273, 274, 280, 282, 284, 286, 289, 290, 293, 297, 301, 302, 303, 304, 309, 310, 311, 313, 314, 319, 320, 323, 325, 329, 331, 333, 334, 336, 337, 339, 341, 350, 353, 354, 355, 356, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 365, 368, 369, 370, 371, 372
Palomera, la 3, 40, 57, 58, 62, 75, 82, 95, 102
Palumbaria 3
Panón, Esteban de 126
Parietti, Antonio 251
Passatgers 60, 80, 81, 99, 118, 138, 139, 141, 166, 203, 205, 219, 227, 267, 276, 290, 294, 296, 297, 319, 327, 329, 330, 331, 336, 342, 347, 358, 370
Passeig Marítim 289, 314, 323, 329, 361, 362
Pastor, Javier 14
Pedrera 185, 314, 363
Pere IV el Cerimoniós 64, 69, 70, 71, 72, 73, 76, 77 79
Peña, Javier 298
Percentatges de mercaderia per càpita 373
Percentatges històrics de Palma 373
Personal 137, 165, 220, 242, 267, 275, 287, 295, 300, 301, 310, 362
Picornell, Domingo 360
Picafort, Can 320, 359
Pieras, Bartomeu 186
Pieras Cabrer y Cía 360
Piernas, Álvaro 259
Pineda, José 186
Piris, Antoni 75
Pitiusa del Tranporte 360
Pitra 360
Pla de Fars 195, 246
Pla de Ports Esportius 343
Planas, Pizá y Cía 360
Plini el Vell 9, 15, 18, 27, 48, 52, 56
Prats, Josep 186
Prieto, Francisco 213
Pollença 1, 15, 42, 58, 60, 72, 75, 95, 107, 118, 144, 208, 219, 227, 239, 241, 242, 252, 261, 267, 269, 282, 286, 293, 296, 309, 315, 320, 354, 359, 360, 363, 370, 371, 372
Pol·lèntia 15, 42, 43
Pomar, Rafael 186
Pomponi Mela 27, 52
Pons, Benet 251
Pons, Bernadí 360
Portitxol 282, 323, 333
Portocolom 45, 57, 60, 75, 86, 91, 107, 116, 139, 141, 186, 195, 208, 211, 227, 238, 239, 241, 242, 253, 261, 269, 282, 286, 293, 309, 315, 320, 353, 354, 359, 370
Portocristo 15, 35, 44, 57, 58, 107, 141, 208, 227, 241, 242, 269, 282, 286, 293, 309, 315, 320, 337, 354, 359, 370
Portopetro 46, 57, 60, 75, 87, 91, 107, 118, 139, 140, 227, 239, 241, 242, 260, 261, 269, 286, 293, 315, 320, 354, 359, 370
Portopí 37, 60, 73, 78, 83, 92, 107, 137, 145, 184, 185, 195, 208, 282, 289, 297, 303, 304, 314, 336, 353, 363
Pou, Emili 182, 187, 206, 218, 226, 227, 232, 236, 245, 349
Poulet, Simón 126
Pressuposts 366
Prieto i Caules, Francesc 213
Primer ordre 233, 241
Primo de Rivera 237, 270, 277, 361
Pròixida, Olf de 73
Prolongació dels Molls de Ponent 350
Prolongació del Moll Nou 355, 362
Ptolomeu 27, 52, 74
PUAS 290, 348
Pobles del mar 1
Pont de les Illes 1
Porta nova 184
Port de Santanyí 46, 90, 260
Ports agregats 242, 264, 268
Ports esportius 327, 328, 343, 353, 360
Pueyo, Manuel 166
Punta de la Ballesteria 82, 95, 363

Quarantena 104, 137, 139, 145, 147, 158, 180, 185, 203, 215, 363

Ramis Mut, Damià i Jaume 360
Reial Consolat de Mar i Terra 73, 77, 78, 183, 184
Reial Junta de Comerç 73
Recaptació 83, 89, 152, 228, 277, 281, 284, 285, 295, 297, 311, 334, 342, 352, 364, 371
Recursos generats 371
Refugi 2, 32, 45, 47, 68, 95, 102, 199, 201, 226, 240, 241, 253, 255, 260, 261, 262, 263, 267, 269, 270, 282, 283, 286, 293, 309, 318, 320, 337, 338, 360, 370, 372
Reglament 96, 131, 189, 197, 200, 201, 210, 223, 225, 247, 248, 266, 267, 273, 277, 285, 292, 306, 312, 315, 324, 328
Reglament de Servei 242, 311, 313, 321
Reglaments de Servei i Policia 77
Reinés, Joaquim 360
Regne de Mallorca 14, 63, 64, 73, 104, 122, 123, 125, 138
Revista d'Obres Públiques 373
Rei Catòlic 70
Reis d'Aragó 123, 138
Riba, la 323, 331, 336
Riba Alta 310, 323
Riba Baixa 323, 336
Ribes, Jaume 75
Ripoll, Berenguer 75
Ripoll, Josep 360
Riu d'Or 69
Roca, Gabriel 219, 282, 289, 290, 295, 314, 323, 329, 362
Roig, Josep 186
Rocamora, Tomàs de 104
Romans 3, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 23, 35, 36, 42, 43, 44, 47, 48, 49, 55, 58
Rosich i Frau 186

Rossell, Pere 75
Rosselló, Alexandre 227

Sagrera, Guillem 88
Sagrera, Miquel 88
Salas, Manuel 186
Salma 14, 77
Salom i Rullan 360
Sanç 62, 63, 71
Sanitat 130, 137, 145, 147, 149, 182, 203, 215, 224, 304, 336, 362
Sanitat Marítima 185
Sant Antoni Abat (o de Portmany) 55, 139, 239, 241, 268, 286, 293, 309, 315, 320, 342, 359, 360, 363
Sant Elm 3, 40, 58, 62, 95, 102, 105, 293, 320, 360
Sant Felip 70, 112, 120, 157, 159, 162
Sant Pere 108, 146, 267, 320
Santander Bernícia, Ramon 126
Sastre, Antoni 206, 232, 272
Saura, Antoni 104, 109, 187, 355
Savina, la 56, 235, 241, 254, 256, 257, 258, 259, 262, 269, 315, 320, 335, 337, 339, 353, 354, 359, 360, 363, 369, 370, 371
Seguí, Joan 250
Segon ordre 19, 201, 241, 248, 258
Segura, Bonnín y Cía 360
Senyals de banderes 73
Senyals de boles 73
Sercomisa 360
Serra, Joan 337, 342
Servei de Ports 227, 342
Servei de Fars 303, 325
Servei Nacional de Ports 281, 287
Serveis 83, 123, 129, 143, 157, 169, 182, 183, 188, 190, 191, 192, 193, 195, 196, 198, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 213, 215, 223, 225, 228, 231, 242, 249, 255, 263, 266, 267, 273, 274, 275, 276, 277, 282, 284, 287, 294, 295, 297, 301, 302, 303, 304, 306, 307, 308, 312, 313, 319, 320, 329, 331, 333, 336, 337, 338, 340, 346, 348, 352, 358, 365, 367
Serveis directes 204, 276, 284, 294, 307, 319
Serveis específics 182, 188, 204, 276, 294, 307, 319
Serveis generals 83, 203, 228, 276, 319, 320
Serveis indirectes 83, 284, 294, 319
Soler, Josep 166
Soler, Guillem 75
Soler, Rafael 305, 335, 347, 349
Sóller 41, 60, 75, 79, 80, 84, 95, 107, 116, 137, 139, 141, 143, 145, 149, 150, 151, 152, 183, 186, 195, 208, 211, 221, 227, 229, 241, 242, 253, 261, 262, 267, 269, 280, 282, 286, 293, 296, 302, 309, 315, 320, 353, 354, 359, 360, 363, 370, 372
Son Homs 35, 39
Superfície 40, 184, 258, 276, 335, 347, 354, 355, 357, 370, 372

TEU 14
Tales de Milet 74
Tarifes 52, 83, 113, 119, 131, 202, 203, 204, 222, 223, 228, 267, 276, 283, 284, 294, 295, 307, 317, 319, 320, 321, 352, 364, 370, 371
Tarongí i Forteza 186
Timeu 8, 9
Tit Livi 9, 11
Tlepolem 2, 4
Tofiño, Vicente 164, 216, 244
Tona d'arqueig 14
Tonatge de Registre Brut 14
Toponímia 226, 362
Torre de la cadena 73
Torre de la cisterna 104
Torre d'en Carroç 104
Torre de Senyals 73, 104
Torre «portus» 73
Torre «Sarraynesca» 73
Torres, Josep i Vicenç 186
Tràfic 1, 12, 14, 18, 25, 26, 29, 31, 34, 37, 56, 57, 60, 63, 72, 76, 77, 78, 87, 98, 99, 102, 104, 106, 116, 117, 118, 147, 150, 151, 154, 156, 160, 165, 167, 168, 171, 173, 175, 179, 193, 199, 214, 219, 227, 233, 238, 241, 255, 256, 260, 262, 282, 284, 294, 296, 299, 308, 327, 329, 330, 333, 334, 335, 342, 345, 347, 348, 351, 352, 356, 358, 364, 367, 369, 371, 373, 374
Tràfic de vaixells 368
Tràfic de mercaderies 350, 369, 373
Tràfic de passatgers 80, 81, 99, 141, 296, 327, 336, 370
Tràfic local 299, 331, 335, 370
Tràfic pesquer 61, 144, 260, 263, 267
Tràfics de passatgers 138
Transbalear 360
Trànsit 1, 2, 4, 8, 12, 13, 15, 19, 21, 22, 23, 25, 33, 54, 57, 60, 68, 77, 80, 81, 84, 85, 86, 98, 106, 110, 111, 114, 115, 125, 138, 139, 141, 145, 166, 167, 172, 175, 180, 242, 296, 299, 319, 330, 342, 348
Trànsit corsari 12, 32, 86
Transportes Marítimos Alcudia (Oliver) 360
Trasmediterránea 360

Umafisa 360
Unitat portuària d'Eivissa 334

Valldemossa 95, 245, 292, 293, 320, 359
Vallseca, Gabriel de 75
Vàndals 22, 23, 24, 28, 42, 44
Vectigal 83
Vectigal de la mercaderia 98
Vectigal del mar 77, 98
Verboom, Jorge Próspero de 126
Verdera, Manuel 186
Verger, Antoni 103, 108
Viladesters, Marcià i Joan de 75
Vilesclars, Guillem de 88
Viñas, Josep 186
Visió retrospectiva 294, 367, 368, 369, 370, 371

Wallis y Cía 186

Zona de servei 187, 200, 210, 213, 242, 249, 295, 299, 310, 313, 314, 315, 323, 336, 337, 372
Zona I 319, 320
Zona II 320
Zones I i II 319, 320, 321, 337

ÍNDEX DE LES IL·LUSTRACIONS DEL TETX

Llegenda del peu extractada **pàg.**

Embarcació de vela del voltant de 3200 aC 23
Baixrelleu de vaixell dels "pobles del mar" 23
"Pont de les illes" de la ruta dels foceus (550 aC) 24
Reconstrucció de les naus dels "pobles del mar" 25
Una de les primeres representacions de naus a Balears 25
Una altra de les primeres representacions de naus a Balears 26
Grafit d'una galera grega 26
Vasos de vidre de la cultura cartaginesa 27
Àmfora "Dressel" romana 28
Àmfora vinària del segle I 29
Nimfeu d'època romana de Maó 30
Doli romà o medieval 31
Nau llatina generalitzada en els segles IX i X 32
Bacins de factura mallorquina d'època islàmica 33
Embarcació de vela llatina del segle XIII 34
Vaixells de finals del segle XIII segons retaule 35
Gerra per a líquids islàmica 36
Torre de Paraires o Sarrainesca de Palma 37
Arc almoràvid 37
Coca mallorquina de 1343 39
Coca de Mataró de cap a 1450 41
Uixer segons Monleón 43
Dibuix d'uixer de la cita de Jaume Ferrer a l'Atles Català 44
Reproducció de l'uixer de l'Atles Català a Palma 45
Xarxa de consolats del Regne de Mallorca 46
Maqueta d'uixer del Museu de Manacor 49
L'antic port de Portopí a Palma el 1468-1470 50
Antic far de Portopí segons cuadro de Pere Niçard 51
Torre de se nyals de Portopí amb boles 51
Codi de senyals de Portopí del segle XVIII 52
Nou quadre de senyals de Portopí de 1820 53
Quadre de senyals de Portopí més elaborat 54
Quadre de senyals després de 1834 55
Un altre model de quadre de senyals recollides el 1869 56
Far de Portopí el 1893 57
Taules de l'Atles Català de 1375 58
Notable portolà de l'Escola Mallorquina de 1439 59
Detall dels ports balears que recull l'Atles Català 60
Arxipèlag Balear segons l'Atles Català de 1375 61
Primera ressenya gràfica del port de Palma (1468-1470) 63
Detall del quadre de Pere Niçard amb el Moll Vell 64
"Lo moll o pont de fusta de la mercaderia" 66
Tripulació d'una galera segons dibuix de 1537 67
Plànol d'Antoni Verger de 1596 68
Plànol d'Antoni Saura de 1613 69
Embarcador de fusta construït a Palma el 1541 70
Representació d'instal·lacions d'Eivissa el 1656 72
Torre de senyals de Portopí, far des de 1617 73
Capella de Sant Elm del port de Palma de 1617 74
Antiga porta manierista del moll de Palma de 1620 74
Claus de la bòveda gòtica de la capella de Sant Elm 75
Nous vitralls de la capella de Sant Elm de 1947 76
Nous vitralls de la capella de Sant Elm de 1947 77
Regates a Portopetro datables del segle XII 78
El port de Palma segons el plànol d'A. Garau de 1644 79
Quarantena de Palma iniciada el 1656 80
Tram final de l'aqüeducte per a aiguada de vaixells de 1650 81
Seu del Consolat de Mar acabat el 1669 81

Llegenda del peu extractada **pàg.**

Siluetes d'alguns vaixells de vela tradicionals 82
Mapa de Mallorca de Vicenç Mut de 1683 83
Plànol de la plaça i raval d'Eivissa de J. Castellón de 1687 84
Port de Maó segons plànol de Chigi de 1690 85
Dues bric barques a rajoles (Capella de Sant Elm) 86
Una altra bric barca a rajoles (Capella de Sant Elm) 87
Maqueta de xabec dels segles XVII i XIX 87
Port de Maó el 1745 88
Entallament a l'illa del Llatzeret de Maó (segle XVIII) 89
Amarrador tallat en roca per a amarratge al port de Maó 89
Un dels canons empotrats a la ribera del port de Maó 89
Estat i projecte d'obres del port d'Eivissa de 1752 90
Port de Palma segons plànol de Joan Ballester de 1760 91
Una de les edicions de la Reial Cèdula de 1786 92
Tràfic al peu del Castell de Sant Felip el 1756 93
Port de Cabrera amb sondes el 1770 94
Plànols dels ports de Ciutadella i Fornells el 1782 95
Làpida de la Capitania de Port de Palma de 1786 96
Port de Maó amb els escenaris de la guerra de 1782 96
Portopí amb les seves actividats el 1785 97
Plànols inserits en la carta esfèrica de Mallorca de 1786 98
Plànol del port de Maó publicat el 1786 99
Llazeret d'Alcúdia segons plànol de 1786 101
Detalls del llazeret d'Alcúdia 101
Port d'Eivissa el 1787 102
Plànol de l'Estany Pudent el 1787 103
Port d'Andratx cap al 1790 104
Mapa de zona de Formentera el 1797 105
Plànol del llazeret de Maó construït el 1807 107
Detalls del llazeret de Maó 107
Plànol geòmetre del port de Maó de 1829 108
Estat de les obres del Moll Nou de Palma el 1813 109
Barqueig i actividats en el port de Maó el 1825 110
Estat que acompanya la Memòria de la R.J.C. de 1829 111
Port d'Eivissa el 1835 112
Escut de la nova porta del Moll de L. Abrines de 1835 113
Plànol de L. M. Muntaner de Palma de 1831 114
Ribera del port de Sóller cap a 1839 115
Ribera del port de Palma cap a 1839 116
Vista de Palma segons F. Montaner cap a 1840 117
La Portella de Palma cap a 1840 118
La Llotja de Palma cap a 1840 118
Vista del Jonquet de Palma cap a 1840 119
La nova Porta del Moll de Palma de L. Abrines el 1840 121
Port de Palma segons dibuix de Parcerisa el 1842 122
Port de Sóller segons Parcerisa el 1842 122
La rada i el far de Portopí segons Parcerisa el 1842 123
Moll nou de Palma i llanterna el 1846 123
Primitives òptiques de perfil Fresnel de 1847 127
Capçalera i segell d'Obres Públiquees després de 1847 127
El Moll Nou el 1848 128
Primer projecte d'ampliació del port de Palma de 1847 129
Port de Maó a la primera mitad del segle XIX 129
Port de Pollença amb les sondes existentes cap a 1850 130
Port de Sóller amb el primitiu dic i llazeret cap a 1850 130
Plànol de Palma de F. Coello de 1852 131
Emili Pou Bonet (promoció de 1854) 131
Port d'Eivissa el 1853 132

Llegenda del peu extractada **pàg.**

Port de Sóller el 1859 132
Port de Portocolom el 1859 133
Sondes en peus del port de Ciutadella el 1860 133
Port d'Andratx el 1860 134
Segon projecte d'ampliació del port de Palma 134
Esplanada del Moll Vell de Palma el 1860 135
Raval de la Marina d'Eivissa el 1865 135
El port de Palma amb el Moll Nou cap a 1868 136
Plànols d'ampliación del port de Palma de 1870 137
El port de Sant Antoni Abat després de 1869 138
Ocupacions de l'esplanada del Moll Vell c. 1875 138
Muralles de Palma des del Moll Vell abans de 1873 138
Port de Palma quan es constituí la Junta el 1872 139
Port de Palma amb ocupacions el 1873 141
Visible rebliment produït a Palma entre 1873 i 1903 142
Celebrat enderrocament de la muralla el 1873 142
Primer enderrocament de la muralla el 1873 142
Far de Portopí c. de 1873 143
Ribera del port de Palma entre 1873 i 1879 143
Esplanada del Moll Vell de Palma c. 1877 143
Port de Maó entre 1869 i 1893 143
Estat d'implantació del Pla de Fars el 1883 144
Portocolom el 1885 146
Molls empedrats de Baixamar de Maó entre 1869 i 1891 147
Porta del Moll de Palma, Llotja i Consolat c. 1890 147
Torre de defensa del port d'Andratx entre 1869 i 1891 147
El petit port natural d'Estellencs entre 1869 i 1891 147
Portocolom des del far entre 1869 i 1891 148
Port d'Andratx des de la Mola entre 1869 i 1891 148
El Moll Vell de Palma segons dibuix de Vuillier de 1889 148
Botafoc al port d'Eivissa de 1889 148
Baixamar de Maó segons dibuix de Vuillier de 1889 149
Ciutadella, segons dibuix de Vuillier de 1889 149
Cabrera amb l'incipiente espigó el 1889 149
Dic d'abric d'Eivissa en construcció c. 1890 149
Morro del dic d'Eivissa en construcció (final segle XIX) 150
Dic exterior del port d'Andratx després de 1890 150
Moll de Ponent i Baixamar de Maó c. 1890 150
Port de Ciutadella abans de l'eixample c. 1890 150
L'espigó de Cabrera el 1891 151
El Mollet de la casa del pagès de Cabrera el 1891 151
Molls de Maó amb la antigua Capitania c. 1890 152
Pot de la Riera de Palma c. 1890 152
Mercaderies a l'espigó de la Consigna de Palma c. 1890 152
Tramvia de mules a la primitiva andana de la Llotja el 1892 . . . 152
Moll de Pollença amb tràfic de carros c. 1892 153
Un vaixell que vara all contramoll de Palma c. 1892 153
Carros que esperen càrrega al Moll Vell de Palma c. 1892 153
Tràfic al Moll Nou de Palma el 1892 153
Primitiu Moll de la Llotja amb el Club de Regates el 1893 154
Caseta de salvament de nàufragos de Palma c. 1894 154
Pont de pedra de la Riera d'Eusebi Estada el 1893 154
Molls de llevant de Maó c. 1894 154
Port de Sóller amb la creu al far de sa Creu el 1894 155
Esplanada del Moll Vell i la Riba el 1894 155
Primera carta nàutica moderna del port de Palma el 1893 156
Portopetro, amb Cala Llonga el 1893 157
El primitiu Moll de la Llotja de Palma el 1894 157
Antics molls de ribera d'Eivissa el 1894 158
Antic moll de ribera del port de Sóller el 1895 158
Ribera interior del port d'Eivissa el 1896 159
El port de Fornells segons edició de 1897 159

Llegenda del peu extractada **pàg.**

Imatge de la primera postal de Palma (1894) 160
El Portitxol de Palma i sa Roqueta c. 1900 161
Ribera de sa Capella de Portocolom cap a 1900 161
Espalmada d'un vaixell a flor d'aigua a Palma cap a 1900 162
Espalmada d'un casc al Moll de Palma c. 1900 162
Antic moll de ribera de Sóller c. 1900 163
Antics molls de ponente de Ciutadella el 1903 163
Moll de ponent de Ciutadella c. 1900 164
Espigó exterior de Palma el 1904 164
Tren al Moll Vell de Palma c. 1908 165
Moll de llevant de Maó el 1905 165
Ribera del port de Sant Antoni Abat el 1908 166
Dàrsena de la Consigna d'Eivissa el 1907 166
Antic pont de la Colàrsega del port de Maó c. 1910 167
Pavelló de l'Exposició de productes de Balears el 1910 167
Ribera Oest del port d'Eivissa c. 1910 167
Port de Ciutadella el 1910 167
Font del Moll Vell de 1862 el 1911 168
Moll Interior d'Eivissa abans de 1911 168
Tràfic de passatgers al moll nou de Palma (1912/1914) 169
Cala Figuera de Maó el 1915 169
Moll de ribera del port d'Andratx el 1915 169
Port de Ciutadella on maniobra el "Ciudadella" c. 1915 169
Port de Fornells amb el primitiu dic el 1915 170
Contramoll i Moll de la Llotja de Palma c. 1915 170
Antic Moll de Ribera del port de Sóller c. 1915 171
L'esplanada del Moll Vell ja amb la nova vorera c. 1915 171
El port de Sóller amb el "Villa de Sóller" abans de 1918 171
El quiosc Miramar al final de l'antiga Riba baixa c. 1915 171
Drassanes a l'esplanada del Moll Vell c. 1920 172
El Contramoll Mollet de Palma cap a 1920 172
Moll de ribera de la duana de Portocolom c. 1920 172
Moll i edifici de la duana del Port de Pollença c. 1920 172
Moll adossat a la Prolongació del Moll Nou c. 1920 173
Tràfic de passatgers al Moll Nou en Palma c. 1920 174
Eixugant veles atracats al Moll Vell de Palma c. 1920 174
Contramoll Mollet de Palma el 1920 174
Trituradora Atles al port de Palma el 1920 174
Draga de rosari La Plata a port de Palma el 1924 175
Cobert de Barcelona al Moll Nou de Palma el 1925 175
Tràfic de sal a la Canal (Eivissa) c. 1925 175
Rampa varador d'Eivissa cap a 1925 175
Antic moll empedrat del port de Pollença c. 1925 177
Mollet i Baluard de Chacón de Palma c. 1925 177
Port de Sóller amb el primer dic c. 1925 177
Tren a l'avui Via Alemanya de Palma c. 1925 177
Desembocadura de la Riera c. 1925 178
Antic moll de ribera del port de Sóller c. 1925 178
Espalmada d'un vaixell a flor d'aigua al port de Sóller c. 1925 . 178
Tràfic al port de Sóller c. 1925 178
Antiga Capitania Marítima de Palma abans de 1927 179
Davant la Llotja de Palma entre 1925 i 1934 179
Eixample del Moll de la Llotja de Palma el 1928 180
Primer dic del port de Sant Antoni Abat c. 1929 180
Ribera del port de Sant Antoni Abat c. 1929 180
El Moll Vell de Palma c. 1930 181
Antic moll de ribera oest de Ciutadella c. 1930 181
Port de Sóller amb l'antic llatzeret c. 1930 181
Idíl·lica estampa de la ribera del Port de Pollença c. 1930 181
Moll adossat al primer dic del port d'Alcúdia c. 1930 182
Antiga ribera del port de Sóller c. 1930 182
Cotxes a l'Espigó de la Consigna de Palma c. 1930 182

Llegenda del peu extractada	pàg.
Passarel·la d'accés a les coves de Portocristo c. 1930	182
Ribera de Portocristo c. 1930	183
Moll de ribera i moll pesquer de Pollença c. 1930	183
Antic moll empedrat de Pollença c. 1930	184
El Jonquet de Palma el 1933	184
Mur de ribera del dic d'abric d'Eivissa abans de 1935	185
Eivissa segons postal de 1935	185
Començament d'eixample del port de Ciutadella el 1935	186
Moll de Sant Pere de Palma el 1935	186
Martell del Moll de Sant Pere en construcció c. 1935	187
Edificis de Palma el 1935	187
Ribera del port de Sóller c. 1935	188
Port de Sóller amb les obres als dics c. 1935	188
Desmuntament i dragat de l'illa de les Rates el 1935	189
Illa de les Rates al port de Maó el 1935	189
La rada de Portopí de Palma cap a 1936	189
Ribera del port de Pollença c. 1935	189
Procés històric de les obres del port de Palma el 1935	190
Nous molls de Portocristo c. 1935	191
Port de Sóller amb els dics acabats c. 1940	191
Primitiu port de Cala Figuera cap a 1940	192
Moll pesquer de Pollença c. 1940	192
Gabriel Roca Garcies (promoció de 1920)	192
Avantprojecte de port militar-comercial de Palma el 1940	193
Plànol i fotografia de Palma segons Memòria de la CAPE	194
Plànols i fotografies de ports segons Memòria de la CAPE	196
Ribera de sa Capella de Portocolom c. 1940	202
Primitives instal·laciones de Portocristo c. 1940	202
Escars al Riuetó de Portocolom c. 1940	202
Interior del port de Cala Rajada c. 1945	202
Port d'Andratx c. 1945	203
Antic moll de ribera d'Andratx c. 1945	203
Port de Ciutadella el 1945	203
Vista de Baixamar de Maó el 1945	203
Andanes i rampes vuitcentistes de Portocolom c. 1945	204
Port d'Eivissa el 1945	204
Cala Rajada cap a 1945	205
Obres d'eixample del port de Ciutadella el 1950	205
Moll de Pollença c. 1947	206
Primer dic de Cala Rajada avariat (1946)	206
Moll i varador de Portocristo c. 1947	207
Construcció del mur de la riba de Portopetro c. 1947	207
Rampa varador de Banyalbufar el 1948	208
Moll de ribera i Llotja de Cala Rajada c. 1950	208
Cap des Toll de Portocristo sense molls c. 1950	209
El primer dic de Cala Rajada c. 1950	209
Espigó-dic de Portopetro c. 1950	210
Típics escars ael Riuetó de Portocolom c. 1950	210
Varador i embarcador a la Ràpita c. 1953	211
Espigó del port de Cabrera c. 1953	211
Dàrsena pesquera de Fornells c. 1954	212
Embarcador i varador de s'Estanyol el 1954	212
Moll Comercial de Maó a Baixamar c. 1954	213
Port de Palma a la Memòria de 1955	213
Port d'Alcúdia amb nou dic el 1955	214
Moll de ribera i dàrsena interior d'Alcúdia c. 1955	215
Port de Sóller i muralles civils el 1955	215
Passeig Marítim de Palma el 1955	216
Moll de ribera en Sant Carles el 1955	216
Port de Pollença el 1955	217
Port de Cala Rajada el 1955	218
Pollença després de les millores de 1955	219

Llegenda del peu extractada	pàg.
Sa Roqueta del Portitxol de Palma el 1955	220
Port d'Andratx el 1955	220
Antiga andana de ribera de Portocolom el 1955	221
Portocristo amb dic complet el 1955	221
Espigó del port de Cabrera abans de 1955	222
Portopetro amb mur de la riba el 1955	222
Tràfic a la Prolongació del Moll Nou el 1955	223
Operació amb puntals al port de Palma el 1955	223
Portocristo després de construir el dic c. 1955	224
Pimera alineació del dic de l'Oest el 1955	224
Grua Titan al Dic de l'Oeste de Palma el 1955	225
Cabrera ja crescut l'espigó el 1955	225
Dic interior històric del port d'Andratx c. 1955	226
Tràfic a l'únic moll de la Savina el 1956	226
Eivissa amb el Contramoll prolongat c. 1956	227
Procés de rebliment del port d'Alcúdia el 1957	227
Primitives instal·lacions de Cala Bona c. 1958	228
Finalització de l'eixample del Port de Ciutadella (1958)	229
Moll de Cala Lladó (Dragonera) el 1959	229
Dic de Cala Figuera c. 1959	230
Dic de Fornells el 1959 abans de la reparació	230
Tràfic a l'antic moll de la Savina el 1960	231
Dàrsena de la Savina el 1960	231
Moll i varador de Portocristo el 1961	232
Primitiu dic de s'Arenal el 1961	232
Final de la reparació del dic Fornells el 1961	233
Antic guafe per a càrrega de sal a la Savina el 1963	233
Tràfic al moll o embarcador de la Savina el 1963	234
Prolongació de l'espigó de Colònia de Sant Jordi c. 1963	234
Logotip de la Junta d'Obres del port de Palma	235
Port de Fornells el 1964	235
Pla de senyals marítimes (1967-1985)	236
Ribera natural de la dàrsena de la Savina el 1964	238
Instal·lacions per a càrrega de sal de la Savina el 1964	238
Port de Colònia de Sant Jordi el 1967	239
Motonau al Moll de Portocolom c. 1964	239
Construcció de pantalans a ports el 1967	240
Port de Cala Rajada el 1991	240
Port de Ciutadella el 1991	241
Comparació de la ribera de l'antic port de Palma	242
Comparació de la ribera de l'antic port d'Eivissa	243
Evolució del port de Palma de 1372 a 2000	246
Portopetro el 1991	249
Colònia de Sant Jordi el 1991	249
Dàrsena del port de Fornells el 1991	251
Instal·laciones portuàries de Cala Bona el 1991	251
Mitjans per a càrrega de grans pedres c. 1890	252
Pedrera de Portopí el 1891	252
Pedrera de Punta de sa Creu ea Sóller c. 1934	253
Ferrocarril a la pedrera de Cala Gat c. 1946	253
Pala de vapor a la pedrera del port de Sóller c. 1935	253
Pedrera de Gènova el 1955	253
Pala de vapor a la pedrera de Gènova el 1955	253
Tren damunt el viaducte de la carretera d'Andratx el 1955	254
Ferrocarril de transport de pedra d'Alcanada c. 1950	254
Pedrera d'Alcanada c. 1950	254
Ferrocarril per a transport d'escullera d'Alcanada c. 1950	254
Massiva ocupació de Portocristo el 1995	257
Mollet o varador de la Colònia de Sant Pere el 1995	257
Port d'Eivissa amb creuers el 1996	260
Vaixells operan al port de Ciutadella el 1999	261
Port de Palma amb creuers el 2000	262

Govern de les Illes Balears

Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports

Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

ISBN 84-95694-96-4

EDICIONS
DOCUMENTA BALEAR