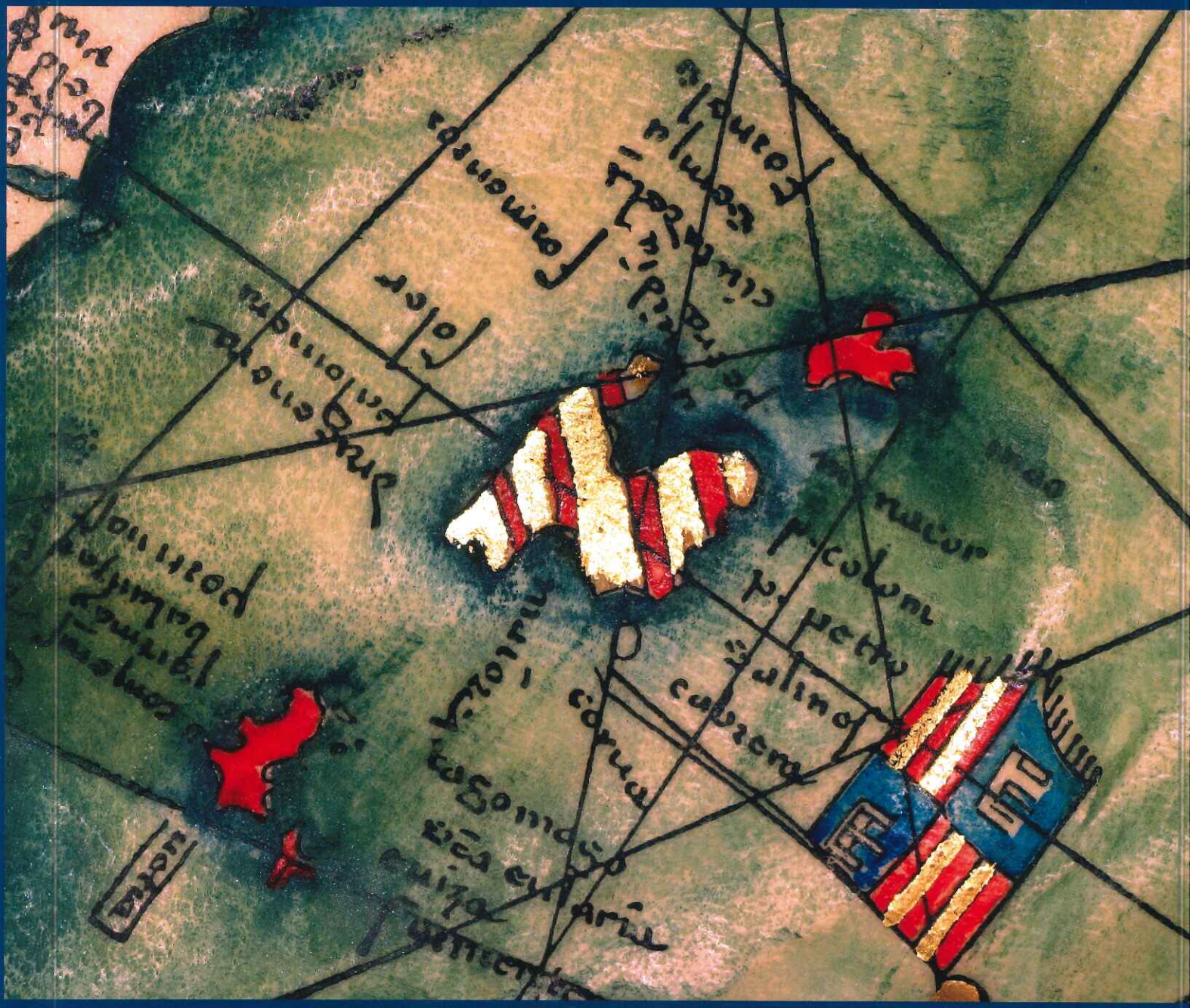
Crónica de los Puertos BALEARES



Rafael Soler

CRÓNICA DE LOS PUERTOS BALEARES

Crónica de los Puertos BALEARES

Rafael Soler Gayà

Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Profesor Titular de Universidad en Ingeniería e Infraestructura de Transportes

Ex-Director del Grupo de Puertos
de Baleares y del Puerto de Palma de Mallorca

2004

Crónica de los puertos baleares

© 2004 del texto: Rafael Soler Gayà

© 2004 de las ilustraciones: los propietarios de los archivos respectivos

Cubierta: Archipiélago de Baleares según el Atles Català (FM)

Diseño: EMECÉ-Documenta Balear

Agradecimientos: 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
Y a cuantos han aportado material gráfico, o no han puesto reparos a su utilización, conforme se reseña en los créditos de planos y figuras.

© 2004 de la edición:

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 d/e: documenta@maptel.es www.documentabalar.com

Impresión: Gràfiques Mallorca

ISBN: 84-95694-96-4
DL: PM-1.237-2004

ÍNDICE GENERAL

Pág.

PRESENTACIÓN. Margarita Isabel Cabrer González 9

INTRODUCCIÓN. Juan Verger Pocoví 11

PRÓLOGO. Rafael Soler Gayà 13

ÉPOCAS QUE SE HAN CONSIDERADO EN LOS PUERTOS 19

I
PRIMERA ÉPOCA
Anterior a la formación de los Servicios de Obras Públicas del Estado

I.1. Desde la Prehistoria hasta la Baja Edad Media 23
Siglos XIII a VIII a.d. J.C. 23
Siglos VIII a V a.d. J.C. 25
Siglos V a II a.d. J.C. 27
Siglos II a.d. J.C. a V d.d. J.C. 29
Siglos V al X 31
Siglos X al XIII 33
I.2. Desde la Baja Edad Media hasta mediado siglo XIX 44
I.2.1. Desde la incorporación a la Corona de Aragón a la Casa de Borbón 44
Siglos XIII-XIV 44
Siglos XIV-XV 48
Siglos XV-XVI 65
Siglo XVI 69
Siglo XVII 74
I.2.2. La Casa de Borbón 84
Siglo XVIII 84
Siglos XVIII-XIX 106
Siglo XIX 114

II
SEGUNDA ÉPOCA
Posterior a la formación de los Servicios de Obras Públicas del Estado

II.1. Desde el comienzo del funcionamiento de los Servicios de Obras Públicas del Estado hasta 1929 (implantación total de la Administración Institucional) 127
Siglo XIX 127
Siglo XX 166
II.2. Desde 1929 con total Administración Institucional hasta la actualidad 179
II.2.1. Desde la creación del Grupo de Mallorca y de las Comisiones Administrativas de Maó e Eivissa hasta la de la C.A.P.E. 179
II.2.2. Tras la creación de la C.A.P.E. (C.A.G.P.) 205

COLECCIÓN DE PLANOS 263

APÉNDICE

Formado con material del archivo de los Servicios o información tomada de las publicaciones de la Bibliografía. Las lagunas que aparecen en algunos de los datos de los listados se deben a la pérdida o extravío de algunas carpetas de los archivos o a la interrupción de las series en las Memorias

Anexo nº 1. Proyectos redactados desde la institución en Baleares por el Estado de los Servicios de O.P. (1847) hasta la formación de la Junta de Obras del Puerto de Palma (1872) o del Grupo de Puertos de Mallorca o de las Comisiones Administrativas de Puertos de Maó y Eivissa (1929) 281

Anexo nº 2. Proyectos –salvo de Palma– redactados desde la formación del Grupo de Puertos de Mallorca o de las Comisiones Administrativas de Puertos de Maó y Eivissa (1929) hasta el año 2000 283

Anexo nº 3. Proyectos del Puerto de Palma redactados desde la institución de la Junta de Obras del Puerto (1872) hasta el año 2000 296

Anexo nº 4. Tablas y gráficos del movimiento de buques desde 1929/1958 hasta 2000 310

Anexo nº 5. Tablas y gráficos de mercancías y de pasajeros desde 1929/1958 hasta 2000 316

Anexo nº 6. Tablas y gráficos de recaudación desde 1929 hasta 2000 322

Anexo nº 7. Actuales vistas aéreas de los puertos y de las instalaciones portuarias reconocidas de la Administración según clasificación aprobada por D. de 6 de Septiembre de 1961 y O.M. (R.D.G.) de 7 de marzo de 1967 329

Anexo nº 8. Ingenieros Jefes del Distrito o Jefatura de Obras Públicas de Baleares durante el periodo en que los puertos dependían directamente de dicha Jefatura (Palma 1847-1872) (Resto 1851-1928) 341

Anexo nº 9. Presidentes de la Junta del Puerto de Palma (Autoritat Portuària de Balears) desde su fundación en 1872 341

Anexo nº 10. Directores del Puerto de Palma (1872-2000), de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (1939-1992) y de las Comisiones Administrativas de Maó y Eivissa y de los Grupos de Puertos desde la aplicación del R.D. de 22 de Julio de 1928 (1929-1988) 342

Anexo nº 11. Puertos y dársenas deportivas o de recreo, que se encuentran en la costa independientemente o en los puertos de las Administraciones, y se gestionan por entidades o particulares en régimen de concesión 343

Anexo nº 12. Equivalencia en valores del año 2000 de una peseta de cada año desde 1871 hasta 2000 (expresada en pesetas y euros 2000), de aplicación a los Anexos 1, 2, 3 y 6 344

BIBLIOGRAFÍA 345

CRÉDITOS DE PLANOS Y FIGURAS 347

ÍNDICE ANALÍTICO Y ONOMÁSTICO DEL TEXTO 349

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES DEL TEXTO 355

Presentación

Desde antiguo los puertos han tenido un acusado protagonismo en el quehacer de los pueblos y si se trata de islas, cual sucede en Baleares, con mayor intensidad; es por ello que los puertos baleares han sido a lo largo de la Historia puntos esenciales para la economía de la población a la par que testigo de multitud de inadvertidos eventos significativos tanto en lo que concierne al movimiento de pasajeros como a los cambios de los tráficos, siempre necesarios para el progreso de las islas.

A pesar de la indudable importancia de la cuestión para el estudio de la evolución de las infraestructuras del transporte marítimo en las Baleares solo en fecha reciente ha merecido el tema la atención de los investigadores con publicaciones de visión general; durante mucho tiempo ha tenido que recurrirse para el conocimiento de datos concretos –y ello sucede también con las obras públicas de todas clases– a las investigaciones puntuales o al penoso ejercicio de rebuscar en archivos dispersos notándose a faltar una obra que recogiera los eventos y obras más relevantes, o los datos que se diría «domésticos», de los puertos del archipiélago. Esta relativa escasez del estudio de la evolución de nuestras obras públicas se modera en gran parte en los puertos con la *Crónica de los puertos baleares* donde se recopilan e interpretan importantes series de datos de tipo estadístico a la par que curiosas noticias de carácter histórico relativas a los tráficos o a las obras; todo ello con una manifiesta pretensión, reflejada en el método expositivo, de que la obra resulte útil para la búsqueda de antecedentes. Y no solo ello sino que abre las puertas a posibles investigaciones futuras con la reseña de eventuales fuentes para nuevos estudios poniendo de relieve la entidad que van adquiriendo hoy los ya sesquicentenarios variados fondos documentales de los servicios portuarios.

Mención especial merece la expresión gráfica con centenares de fotografías y planos de época cuya visión da idea de la evolución de las infraestructuras e incluso de la tecnología cada vez más precisa recogiendo las primeras representaciones documentales conocidas tanto en planos o cartas náuticas como en posibles daguerrotipos primerizos.

El autor de la obra Rafael Soler Gayá ha dedicado gran parte de su vida profesional al quehacer portuario, primero en el extinguido Grupo de Puertos de Baleares y después en el puerto de Palma, con un recorrido por todos los puertos baleares hoy dependientes de la Administración Pública; ha sido pues testigo de excepción del importante devenir portuario de gran parte del siglo XX lo cual deja huella en su exposición.

Los puertos, que durante largo tiempo estuvieron a cargo del Estado, bien directamente o por medio de Junta de Obras en Palma, se reparten hoy en dos Administraciones: la Autonómica y la Central; la presente publicación, que recoge de un modo conjunto todo el sistema portuario balear, es fruto de la cooperación entre ambas Administraciones.

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

Introducción

La publicación *Crónica de los puertos baleares* es la primera que con cierta extensión, y con mayor o menor dedicación, pero con independencia de la Administración de que dependan, trata de todos los puertos del archipiélago.

Aunque a poco que se introduzca el eventual lector en el texto se apercibirá de la metodología utilizada para la redacción de la obra cabe, en principio, para su mejor provecho, hacerle observar algunos extremos que su lectura sugiere; el sistema expositivo en base cronológica permite acudir con prontitud a la época histórica en que aconteció el hecho de interés; el texto y la parte gráfica se complementan, al existir relación entre ambos, de tal suerte que de su conjunto se obtiene una cabal idea del acontecer de esta época; el índice analítico resulta de gran utilidad para el estudio de puntos concretos al haber sido cuidadosamente elegidos los conceptos en base a la experiencia que proporciona al autor un dilatado destino portuario; las tablas incluidas ofrecen una idea sintética de los puntos a que se refieren, obviando así descripciones acaso farragosas de otro modo.

Pero quizá es el extenso Apéndice el que merece una especial consideración; las exhaustivas listas de proyectos, por primera vez investigadas y formadas, con sus títulos, fechas y presupuestos, permiten a los estudiosos, no solo datar con notoria y segura aproximación obras históricas, sino también, acudiendo a sus Memorias, conocer curiosas noticias relativas a los antecedentes de la obra. Las series estadísticas de los puertos menores, desde 1929 o 1958 según los casos, prácticamente agotan los períodos de recogida de datos de los servicios portuarios propios y constituyen la primera información segura ordenadamente publicada en series largas.

Al recogerse los primeros documentos gráficos conocidos y el estado actual de los puertos puede apreciarse, por comparación, la evolución experimentada por el desarrollo físico de las riberas de los puertos, o de sus obras, a lo largo de los dos o tres últimos siglos; en algunos casos el conocimiento puede ser aún anterior y, en otros, se dispone de la situación en varias etapas intermedias.

El aspecto económico no se descuida en la obra con citas legales continuadas a disposiciones sobre derechos o tarifas que proporcionaron otrora los recursos portuarios; los últimamente obtenidos durante la existencia de servicios portuarios propios se recogen íntegramente y para dar idea aproximada de su importe actual, al igual que del presupuesto de los proyectos, se incluye una tabla de equivalencias de la moneda de cada año con la del año 2000, último de datos de la Crónica.

Cabe decir, por último, que la redacción de la obra ha supuesto un notable esfuerzo de síntesis e igual ha sucedido con la recogida y sistematización de un amplio abanico de datos dispersos los cuales han sido expuestos de modo tal que el lector, aún cuando no se le diga expresamente, puede extraer interesantes conclusiones.

La obra de Rafael Soler Gayá habrá de constituir, pues, una útil herramienta de trabajo para los investigadores, además de ser un libro de curiosidades históricas.

Juan Verger Pocoví
Presidente de la Autoritat Portuària de Balears

Prólogo

Hoy son cuarenta y nueve los parajes del litoral de las Islas Baleares donde se han construido puertos o instalaciones portuarias de carácter público; de ellos treinta y dos corresponden íntegramente a las Administraciones públicas, según el último reconocimiento de 1967, cinco al Estado y veintisiete a la Comunidad Autónoma, cuatro con prístinas actuaciones de la Administración, luego ampliamente superadas por las de concesionarios, y trece en puertos donde sólo actuaron concesionarios. Históricamente, aunque sin llegar a tener reconocimiento administrativo reciente, cabe añadir otros dos con población asociada: el de la Palomera en Sant Elm en Mallorca y el de Sa Nitja en Menorca; ambos llegaron a tener cierta suerte de poblado asociado al puerto; en el primer caso impulsado por el Rey Jaime II a principios del siglo XIV perdurando hasta el siglo XVI; en el segundo caso desde la época romana hasta el siglo XII según revelan las recientes excavaciones llevadas a cabo en el paraje de Caballería; tanto uno como otro han dejado huella en la cartografía medioeval con el de Portinatx de Eivissa, sin población. En Sant Elm tras cuatro siglos de ausencia de actividad portuaria surgen, a mediados del siglo XX, las primeras modestas instalaciones actuales para otro tráfico bien diferente. Con ciertas reservas podría citarse un cuarto puerto histórico –aunque sin población– al este de la Ciudad de Palma citado en la Crónica de la acción pisano-catalana de 1115 probablemente identificado como el paraje de Son Oms, aunque es inseguro.

Algunas primitivas instalaciones portuarias se han desarrollado de tal modo con concesiones administrativas que hoy corresponden a importantes puertos deportivos de los que constituyen –si no han sido sustituidas– una parte ínfima; tal sucede con Can Picafort, Colònia de San Pere, s'Estanyol I y s'Arenal.

Con cambiante criterio sólo diecinueve de ellos han merecido a lo largo de los tiempos la calificación de puertos de interés general o de refugio por el Estado; la motivación de las instalaciones de los cuarenta y nueve fue diferente según la época: hasta el siglo XX privaron consideraciones básicamente de índole comercial; en la primera mitad de dicho siglo se aprecia, además, una preocupación para atender las necesidades de las flotas pesqueras –con cierta profusión de modestas instalaciones puntuales encaminadas al abrigo o varada de embarcaciones– y, ya en la segunda mitad del siglo XX, irrumpen con fuerza dos demandas que producen cambios esenciales; son las de nuevas terminales para mercancías transportadas en buques transbordadores o portacontenedores y las de instalaciones para embarcaciones de recreo dando lugar, ésta última, al aprovechamiento de muchos remanentes de espejos de agua en puertos comerciales o pesqueros y a la construcción de nuevos puertos en el litoral.

Con mayor o menor intensidad se trata en la presente Crónica de los treinta y seis puertos o instalaciones generadas por la Administración no faltando, cuando menos, una vista o fotografía de todas ellas; de los trece puertos deportivos del litoral, donde la Administración únicamente actuó en la tramitación de la concesión, sólo se recoge una cita y su ubicación en plano.

El título de Crónica que se da al presente libro es, obviamente, excesivamente ambicioso; ni se trata de una verdadera crónica ni, tampoco, ello se ha pretendido pues una obra de estas características, además

de exigir muchos más conocimientos históricos de los que tiene el autor, implicaría un volumen notablemente mayor lo cual no responde al fin de solo divulgación de material diverso, conocido por el autor, que pretende conseguirse. El adoptar este título se ha debido a entender que responde mejor a la metodología expositiva utilizada al ir recogiendo los diversos hechos y noticias por un orden sensiblemente cronológico, con las reservas que más adelante se expondrán, sin que se haya pretendido incluir exhaustivamente todos los hechos acontecidos en los puertos o en sus infraestructuras; serán muchas las noticias que han escapado de las pesquisas del autor y, a no dudar, parte de ellas de igual o mayor importancia que las recogidas.

Las noticias y datos consignados tienen una triple procedencia, a saber: a) los que durante su vida profesional en activo fue recogiendo el autor por entender que podían constituir datos históricos de interés; b) aquellos, publicados o no, de carácter estadístico, obrando en los archivos de los Servicios a los cuales ha estado destinado el autor, que también recogen parcialmente las Memorias de los organismos, y c) las obras consignadas en la relación bibliográfica, aún cuando haya sido un sólo dato el extraído de las mismas; debe confesarse el defecto de que adolecen los textos de la Crónica de carecer de las debidas referencias exigibles con rigor al traspasarse algún dato de las obras de la bibliografía.

Buena parte de la Crónica procede de las notas ya redactadas en septiembre de 1974 cuando el autor fue destinado a la Dirección del Puerto de Palma de Mallorca procedente de la Dirección del Grupo de Puertos de Baleares, las cuales, aún cuando circuladas en un reducido número de ejemplares, no fueron objeto de publicación alguna. Estas notas han sido completadas o corregidas y han formado el núcleo de origen para la elaboración de la Crónica. Esta génesis de formación del libro, en base a notas sobre temas puntuales de desigual relevancia, deja obvia huella en la presentación de los textos.

Como ya se decía en 1974 se incluyen aquí algunos datos o noticias nunca publicadas; por corresponder a los primeros años de la formación de los Servicios tienen un indudable interés histórico y así quedan recogidos y a salvo de su posible pérdida; por comentarios de estudiosos conocedores de aquellas notas puede presumirse que habrán de resultar de interés para eventuales futuros investigadores.

La exposición se realiza por orden cronológico, a grandes rasgos, aunque no se sigue con rigor por cuanto se ha entendido de mayor interés, en temas concretos expuestos por primera vez o bien correspondientes a un hecho relevante del asunto tratado, desarrollar en el mismo punto, o en los inmediatamente siguientes, sus antecedentes o sus consecuentes, aún cuando, obviamente, no se encuentren emplazados en el periodo histórico al que corresponde la inserción dentro del texto; ello da lugar a que, en contados casos, se repita la entrada del tema en épocas diferentes. La disposición de los epígrafes, titulados con la idea básica o más relevante del párrafo al cual corresponden, ha de permitir al lector un cuantioso ahorro de tiempo si su interés radica sólo en temas concretos que localizará así fácilmente con su lectura directa obviando la de los párrafos no interesantes para él. El sistema adolece, a no dudar, del inconveniente de no permitir la distribución por capítulos temáticos de la historia de los puertos, pero ello se subsana, al entender del autor, con la inclusión final de un índice analítico por citas de conceptos y de puertos que, seguramente,

habrá de resultar mucho más eficaz si al lector le interesa un punto concreto de los puertos o de sus obras, planos o instalaciones.

Multitud de disposiciones regulan ya desde la Edad Media el quehacer portuario; se han recogido con una simple cita, o incluso con alusión a su contenido, sólo aquellas juzgadas de interés para el objeto de la obra; pero entre las omitidas se encontrarán, acaso, algunas que algún lector pudiera entender dignas de reseñarse o que se hayan zafado de las indagaciones del autor.

Como también subyace en el fin pretendido el poder ofrecer una idea no sólo de las infraestructuras, sino también de la importancia de los puertos a través de la Historia, y hasta el siglo XVIII no se dispone en general de cierta información relativa a dichas infraestructuras, se ha suplido esta carencia, especialmente en las edades Antigua y Media, con la exposición de algunas noticias de tráficos, o movimientos de buques o escuadras, las cuales pueden dar idea de la relevancia tenida en cada época por el puerto al recogerse estos movimientos en documentos coetáneos; ya en el siglo XIX hay abundante documentación sobre tráfico, obras e instalaciones y remiten estas noticias para que la Crónica tenga una dedicación a cada época relativamente equilibrada a lo largo de los tiempos.

En la datación de algunas fotografías puede haberse producido cierto desfase de fechas aunque siempre se ha tenido en cuenta su posible concordancia con las de la redacción de los proyectos de las infraestructuras que en ellas aparecen.

La formación de la presente obra ha resultado posible gracias al inestimable apoyo recibido del personal tanto del extinguido Grupo de Puertos de Baleares como de los actuales Servei de Ports y Autoritat Portuària de Balears. Las aportaciones del archivo fotográfico de Andreu Muntaner Darder merecen una cita especial.

Rafael Soler Gayà
Palma de Mallorca a 1 de diciembre 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

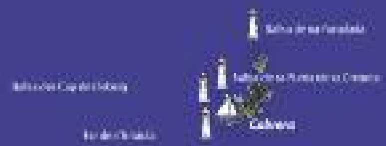
Formentera

	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	

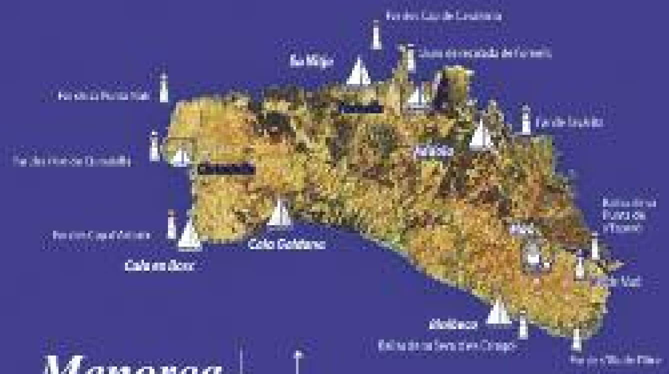
	DE NOVA	FONTANAMADOR	LES PILOTES	ES CALÓ	CALA SAONA
DE NOVA					
FONTANAMADOR	0,0 / 33,1				
LES PILOTES	2,7 / 39,6	0,0 / 6,5			
ES CALÓ	6,0 / 43,3	3,3 / 10,2	0,0 / 3,7		
CALA SAONA	8,8 / 47,7	6,1 / 14,6	3,1 / 7,1	0,0 / 3,4	
CALA SAONA	11,2 / 50,1	8,5 / 17,0	5,5 / 9,5	2,4 / 5,8	0,0 / 2,4

	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
(milles nàutiques)



Cabrera



Menorca

	MAÓ	ADDAIA	FORNELLS	SA NITJA	CIUTADELLA	CALA EN BOSC	CALA GALDANA	BINIBECA	ILLA DE L'AIRE	MAÓ
MAÓ	79,3 0,0	59,7 6,1	54,6 12,9	50,8 14,2	31,7 21,22	29,2 44,7	24,4 50,2	9,7 62,1	7,1 66,6	0,0 72,0
ILLA DE L'AIRE	65,6 7,1	52,2 9,9	47,6 14,6	43,7 14,9	27,8 32,0	22,3 45,1	17,5 49,9	2,8 64,8	0,0 69,3	
BINIBECA	63,4 9,7	49,5 22,1	44,9 26,9	41,2 37,2	25,1 41,8	19,6 47,7	14,7 50,2	0,0 66,5		
CALA GALDANA	50,2 24,4	35,8 36,8	31,2 41,6	27,3 41,5	11,4 55,0	5,8 62,4	0,0 67,5			
CALA EN BOSC	44,7 29,2	30,5 41,5	25,7 46,3	21,8 49,6	5,9 63,7	0,0 67,1				
CIUTADELLA	31,3 34,7	26,9 46,4	22,3 51,7	18,4 57,6	0,0 68,1					
SA NITJA	14,2 50,8	9,8 63,0	5,2 67,8	0,0 68,1						
FORNELLS	14,8 54,5	6,6 66,9	0,0 71,7							
ADDAIA	0,0 59,1	0,0 71,8								

	POLLENÇA	BARCARES	BONAIRE	ALCÚDIA	CAN PICAFORT	SERRA NOVA	COL. DE SANT PERE	SE CALÓ	CALA RAJADA	CANYAMEL	CALA BONA	PORTOCRISTO	PORTOCOLOM	CALA LLONGA	PORTOPETRO	CALA FIGUERA	CABRERA	COL. DE SANT JORDI	EL TURÓ	LA RÀPITA	S'ESTANYOL	ARENAL	CAN PASTILLA	CALA GAMBA	PORTITXOL	PALMA
PORTITXOL																									[illegible]	[illegible]
CALA GAMBA																								[illegible]	[illegible]	[illegible]
CAN PASTILLA																							[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
ARENAL																						[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
S'ESTANYOL																					[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
LA RÀPITA																				[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
EL TURÓ																			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
COLÒNIA DE SANT JORDI																		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
CABRERA																	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
CALA FIGUERA																[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
PORTOPETRO															[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
CALA LLONGA														[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
PORTOCOLOM													[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
PORTOCRISTO												[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
CALA BONA											[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
CANYAMEL										[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
CALA RAJADA									[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SE CALÓ								[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
COLÒNIA DE SANT PERE							[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SERRA NOVA						[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
CAN PICAFORT					[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
ALCÚDIA				[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
BONAIRE			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
BARCARES		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
POLLENÇA	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Dorso: Póster de la Autoritat Portuària de Balears con las distancias de navegación entre todos los puertos de Baleares y su situación, adscripción y clase. Faros y balizas en servicio en el año 2000. (AP)

Épocas que se han considerado en los puertos

El aspecto ofrecido actualmente por los puertos de las Islas Baleares ha sido alcanzado en época relativamente reciente por lo que concierne a las obras en ellos construidas. Aún cuando pueden encontrarse citas históricas en las Edades Media y Antigua, relativas a parte de los puertos o bien a ciertos tráficos o instalaciones, las obras más antiguas propiamente portuarias hoy existentes se remontan sólo al siglo XIX con algunos elementos que, excepcionalmente, alcanzan el siglo XVIII. No sucede así con las obras no estrictamente portuarias, como son las de defensa, lazaretos y otras, que se remontan a la Edad Media e incluso Antigua.

Las noticias históricas que con mayor profusión pueden encontrarse son las concernientes a movimientos de flotas militares, acciones bélicas o corsarias de carácter marítimo y embarque o desembarque de correos o pasajeros ilustres; si bien, a primera vista, ello pudiera parecer irrelevante para formar una idea sobre el posible tráfico y las obras de los puertos en épocas pasadas, no resulta realmente así, pues el solo acaecimiento de los hechos relatados demuestra o bien la existencia de un puerto rudimentario de interés civil o militar –frecuentemente coincidentes– o el desarrollo de un tráfico habitual. Por ello, y en especial hasta el siglo XIX, cuando ya empiezan a conocerse de un modo sistemático los datos relativos a tráfico y a obras y servicios en los puertos, se recogen muchas noticias de aquel tipo, hasta el siglo XVIII, para tratar de suplir la falta de las relativas al propio tráfico, obras e instalaciones.

La verdadera historia de las obras de los puertos empieza en el siglo XIX cuando el Estado se va haciendo cargo de ellos a través de los Servicios de Obras Públicas, de un modo parcial en una primera etapa y de forma integral y definitiva a partir de la promulgación de la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880.

Por ello, y a estos efectos, la historia de las obras e instalaciones de los puertos y de su tráfico debe entenderse dividida en dos épocas: a) la primera anterior a la formación de los Servicios de Obras Públicas en la cual la actividad en relación con las obras es escasa o modesta en general y con un tráfico sin control específico, realizado con apenas instalaciones y aprovechando al máximo las condiciones naturales, salvo en unos pocos puertos y ya en el último siglo; corresponde ésta a un periodo cuyas noticias se hallan en las obras históricas clásicas o bien en crónicas o cronicones de carácter general o local que las citan de paso; y b) la segunda, posterior a la formación de aquellos Servicios, en la cual se dispone de abundante documentación en los archivos de los Servicios que se hicieron cargo de ellas.

La primera época puede considerarse dividida, a su vez, en dos partes: una, más antigua, desde la Prehistoria hasta la Baja Edad Media, en la cual sólo puede conjeturarse cual debía ser el tráfico y el aspecto de los puertos sobre algunos datos tomados de autores clásicos o de estudios modernos sobre la antigua geopolítica balear; otra desde la Baja Edad Media hasta el siglo XIX en que ya es posible, en especial por lo tocante a los últimos siglos, conocer algunas noticias concretas.

La segunda época también cabe dividirla en dos partes: la primera abarca el periodo comprendido entre el comienzo del funcionamiento en los puertos de los Servicios de Obras Públicas del Estado en 1851 y el año

1929 en que, salvo Palma, los puertos se encontraban a cargo de la Jefatura de Obras Públicas de Baleares, atendiéndose plenamente desde el punto de vista de sus obras, y sólo de un modo incipiente y en los puertos de más relevancia, en lo concerniente a su explotación; la segunda, desde 1929 hasta nuestros días, corresponde a un periodo en el cual todos los puertos han tenido servicio propio por medio de la Junta de Obras del puerto de Palma, de Grupo o Grupos de Puertos o bien de Comisiones Administrativas en los demás. Ha sido en éste periodo de la Administración Institucional cuando a la explotación se ha prestado la importancia debida y los tráficos han alcanzado niveles insospechados.

I
PRIMERA ÉPOCA

ANTERIOR A LA FORMACIÓN DE LOS SERVICIOS DE OBRAS PÚBLICAS DEL ESTADO

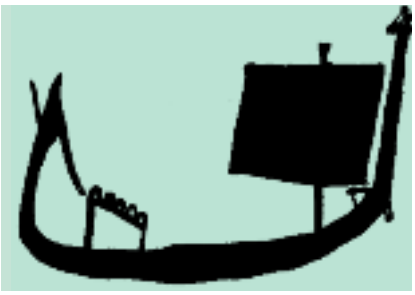
I.1. DESDE LA PREHISTORIA HASTA LA BAJA EDAD MEDIA

Siglos XIII a VIII a.d. J.C.

1. Tráfico de los celtas, fenicios, griegos y egipcios

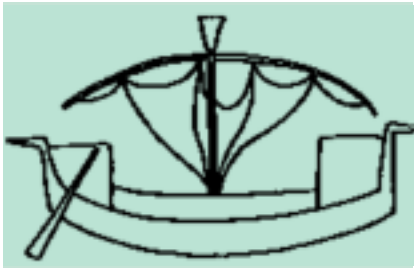
Admitiendo, según unos, que durante la época de la cultura talayótica en la Segunda Edad del Bronce (años 1200-1000 a.d. J.C.) tras la invasión de pueblos procedentes del Sur de Francia existía en las Baleares cierta rudimentaria marina dedicada con los fenicios y griegos al transporte de metales desde la Península Ibérica hasta Cerdeña y Península Italiana, los puertos del litoral Este de Mallorca y Sur de Menorca –en cuyas proximidades se conocen restos de poblados de aquellos tiempos– debieron tener un relativo tráfico.

Con anterioridad nada puede siquiera conjeturarse pues faltan los más elementales vestigios que pudieran servir de apoyo a una hipótesis; el primer indicio se encuentra, acaso, en el puerto de Pollença, donde, de ser cierta la tesis de que la fundación de la antigua y primitiva población de *Bocchoris* se debe al faraón egipcio Bokenrau –de la XXIV dinastía, allá por el siglo VIII a.d. J.C. en que los egipcios y fenicios visitaron las riberas e islas del Occidente del Mediterráneo– cabría ubicar el primer puerto de las Islas Baleares donde razonablemente sería presumible la existencia de tráfico. Por el tiempo de la fundación, este puerto existiría ya en fecha relativamente lejana a la del puerto mediterráneo más antiguo, cuyos toscos vestigios aún perduran: el de Nirou Khani, en la Isla de Creta, cuatro millas al Oeste de Cnosos, y que con el de Amisos en la desembocadura del Río Kairatos, han llegado hasta nosotros de la época micénica (siglo XVI a.d. J.C.). Acaso sea el de Pollença el puerto mercantil más antiguo de Mallorca.



Embarcación a vela según antiguos testimonios gráficos de alrededor del 3.200 a.d. J.C. (XP)

Al decir de otros historiadores la población de las Baleares se produjo con gentes de dos procedencias: primero, en época pretalayótica (antes del último cuarto del II milenio a.d. J.C.), desde las costas de la Península Ibérica con tribus pacíficas, que vivían de la caza y del pastoreo con escasa actividad náutica y después, durante la época talayótica, con gentes de los tan conocidos «pueblos del mar» procedentes de Oriente, rechazados en sus invasiones y en busca de nuevos asentamientos, de carácter más belicoso y que ya vivían de la piratería y del comercio. Debió ser en esta época cuando se establecieron los primitivos puertos con tráfico o estancia de barcos con el concepto hoy aplicable, aunque sin obras.



Navío de los «pueblos del mar» según el bajorrelieve de Medinet Abu. (NN)

Durante el primer milenio a.d. J.C. existían dos rutas comerciales en el Mediterráneo Occidental: la de la costa Norte-africana y la del «puente de las islas» muy favorable para la navegación a vela, dado el régimen de vientos.

2. Alejamiento de los núcleos poblados de la costa

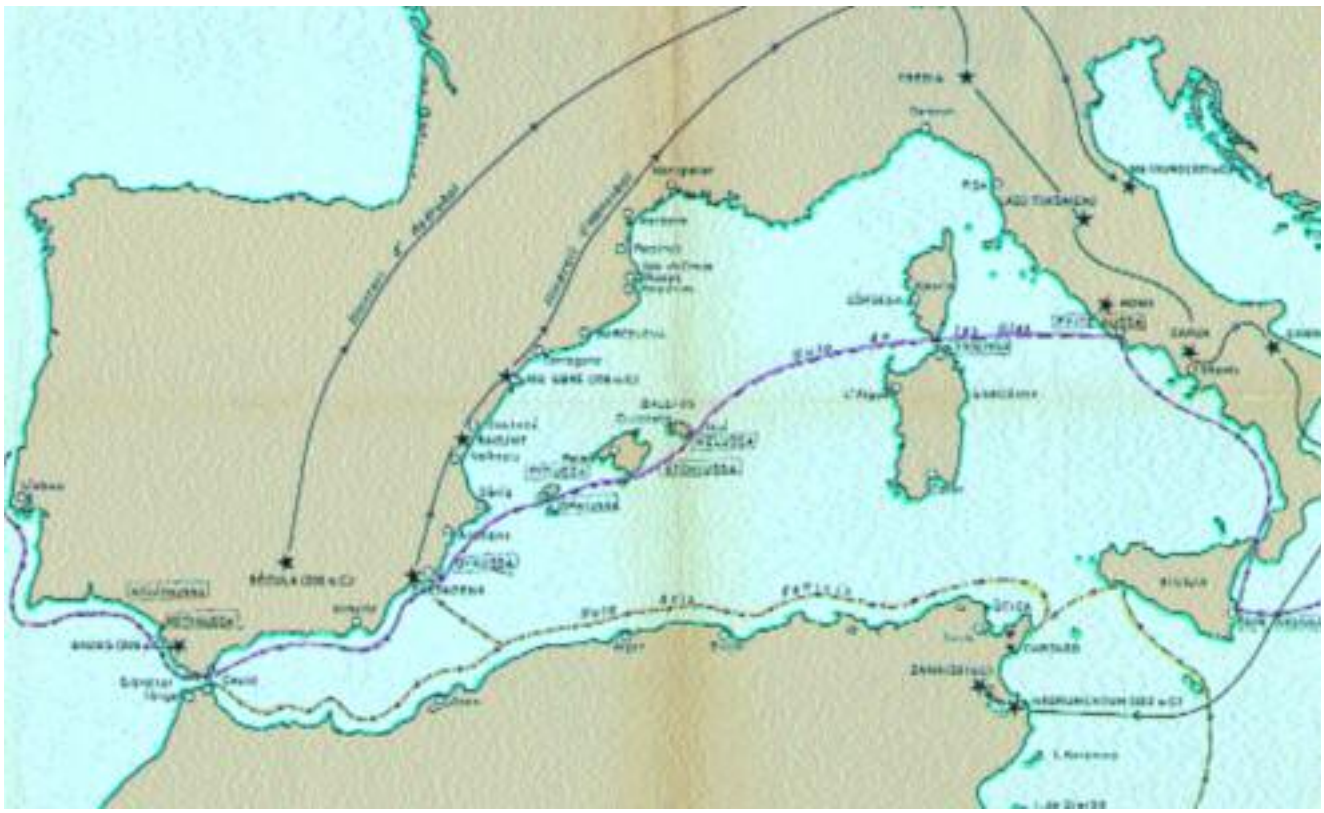
En los planos incluidos en la obra *Prehistoria de las Baleares* de Mascaró Pasarius, de los monumentos megalíticos de Mallorca y Menorca (Eivissa es muy pobre en este aspecto mas no así Formentera) puede apreciarse claramente, incluso en muchas de las necrópolis que constituyen un ele-

mento de juicio muy interesante, una falta de concordancia en general entre zonas de gran densidad de restos y puertos naturales. Estos restos se encuentran tanto o más en el interior que en el litoral.

Ello induce a pensar en una preponderante actividad agrícola o ganadera y no comercial de los habitantes, sin perjuicio del comercio que pudieran mantener en puerto de escala, para refugio, avituallamiento o aguada, los navegantes fenicios y griegos; parece difícil que el comercio de metales, antes aludido, pudiera tener relevancia, como defienden algunos, hasta influir acusadamente en la economía de las islas.

Una excepción a lo dicho se encuentra, sin embargo, en la población de *Bocchoris*, de la que se conocen restos de dos poblados: uno, anterior a 1250 a.d. J.C. a xaloc del Cavall Bernat y otro con naviformes del 1000 al 800 a.d. J.C., lamentablemente destruidos en 1939: también hay en las proximidades del puerto varios núcleos talayóticos.

Posteriormente decayó aquella cultura y posiblemente el comercio de los insulares, a la par que los fenicios monopolizaron el tráfico marítimo hasta que Tlepólemo (siglo VIII a.d. J.C.) y los griegos rodios acapararon el comercio de los litorales levantinos de la Península Ibérica y de todo el



"Puente de las islas» de la ruta de los focios (topónimos acabados en «USSA") con Eivissa, Formentera, Cabrera y Menorca, y la ruta de los fenicios, antes de la batalla de Alalia. (550 a.d. J.C.). (HB)

Mediterráneo nordoccidental.

3. Indicios de presencia griega en Mallorca

Quizá sea el nombre de Andratx el único que etimológicamente –como sostienen algunos– proceda de la época de los griegos con el significado de «carbón». Desde luego con ocasión de dragados realizados en el puerto han sido hallados los plomos de cepos de áncoras antiguas en cuya caña podía observarse la impronta del caballo, posible emblema del famoso

caballo de Troya que permite establecer la fecha de 1280 a.d. J.C. para la fundación de colonias marítimas griegas o, cuando menos, del paso de barcos de aquellas remotas tierras.

El nombre de «Costa dels Grechs» dado al litoral, entre el puerto de Andratx y Banyalbufar, y la etimología de Pentaleu o «cinco pueblos», nombre aún conservado, en el lugar que los romanos denominaban puerto de *Palumbaria*, y las crónicas de Jaime I llamarían la Palomera, correspondiente al moderno Sant Elm, son nuevos elementos que permiten conjeturar, no gratuitamente, la posible existencia de colonias griegas comerciales tanto en el puerto de Andratx como en Sant Elm. A ésta época parece corresponder la necrópolis de Can Bassa.

A estos rodios sustituyeron los focios igualmente comerciantes, hasta la llegada de los cartagineses (siglo VII al V a.d. J.C.) con quienes mantuvieron cierto antagonismo hasta ser eliminados.

4. Presencia de tráfico en Maó en la Edad Antigua

Aunque sin vestigios hoy de obras e instalaciones, salvo acaso el ninfeo de Cala Figuera, es presumible que el puerto de Maó tuviera ya unas rudimentarias obras en los albores de la Edad Antigua pues son en gran número los restos arqueológicos con que cuenta la Isla de Menorca –los famosos talayots, navetas y recintos amurallados– así como los variados tipos de monedas encontrados. Por ello se sabe que primero fueron los fenicios hacia 1300 a.d.C. y después los griegos rodios hasta el siglo VIII a.d.C., que conducidos por Tlepólemo desalojan de la isla a los fenicios, quienes desarrollan el comercio. A estos siguen los focios y después los cartagineses, quienes, con Hannon se establecen en Menorca hacia el 450 a.d.C. La influencia cartaginesa es larga y el puerto de Maó sirve de base para expediciones bélicas siendo la última importante la de invernada que, en el otoño e invierno del año 205 a.d.C., realizó el general Magon con numerosa flota al volver de Cádiz tras la derrota de Ilipa.

Reconstrucción según B. Landström de las naves de los «pueblos del mar» que debieron abordar las Baleares a fines del 2° milenio a.d. J.C. (NN)

Una de las primeras representaciones de naves en Baleares (Menorca) no anteriores al siglo VI a.d.J.C.: la de Santa Anna. (NN)

Siglos VIII a V a.d. J.C.

5. Presencia fenicia y cartaginesa

De la época fenicia procede, según opinión generalizada, el nombre de Baleares, pues *Baaliaroh*, en su lenguaje significaba «diestro en arrojar», alusión segura a los honderos de aquella época. También parece ser que el nombre de Maó procede de *Maghon* que significa «población del oriente» como *Jamma* (Ciutadella) nombre hoy abandonado, «población del occidente», nombres ambos que se refieren a la posición de estas ciudades en relación con la Isla de Menorca.

6. Áreas de influencia púnica y griega

Los navegantes de Mallorca y Menorca –prácticamente independientes, en lo político, de griegos y cartagineses durante dos siglos, al contrario de Eivissa que cayó pronto en la zona de firme influencia cartaginesa, fun-

dando una colonia en 65 a.d. J.C.– debieron dedicarse al ejercicio de la piratería, favorecidos por el presumible tácito compromiso de griegos y cartagineses de considerar Mallorca y Menorca como zona neutral entre dos mares, de navegación griega el del Norte y cartaginesa el del Sur.

7. Rivalidad púnico-griega

Los griegos habían ido estableciendo centros comerciales en los puertos de todo el litoral de Levante de la Península Ibérica; pronto, no obstante, ante la presión de fenicios y luego de cartagineses se reduce su área comercial, perdiendo el litoral comprendido entre Málaga y Denia. El denominado «Mar Balear», zona del Mediterráneo comprendida entre las costas catalanas, valencianas y las Islas Baleares sigue siendo de hegemonía griega durante cierto tiempo; al Sur de las Islas esta hegemonía es claramente cartaginesa; esta especie de tácito convenio entre griegos y cartagineses en relación con sus zonas de «exclusivas» comerciales hace que las Islas Baleares se encuentren en zona de nadie y permitió a sus habitantes un alto grado de independencia; por ello no debe sorprender que en Menorca –la Isla más nororiental– aparezcan muchas monedas griegas y que en cambio en Eivissa –la Isla más sudoccidental– sean abundantísimos los vestigios púnicos, señales evidentes de relaciones comerciales con ambas esferas rivales griegas y cartaginesas.

Otra de las primeras representaciones de naves en Baleares (Menorca) no anteriores al siglo VI a.d.J.C.: la de es Tudons. (NN)

8. Colonización púnica y antiguo tráfico de Eivissa

Eivissa es hoy sólo el primer puerto de la Isla pero en la remota antigüedad era, a no dudar, el de mayor importancia del archipiélago por su tráfico. Indicado en la *Ora Maritima* de Rufo Avieno, cuyo periplo más antiguo es de, aproximadamente, el año 530 a.d. J.C., es ya descrita por el griego Timeo quien, entre los años 340 y 250 a.d. J.C., hace la primera descripción detallada conocida de las Islas Baleares (fuente de la de Diodoro Sículo, durante la época de Augusto). La población fue fundada por los cartagineses el año 650 a.d. J.C.; Timeo habla ya de *puertos memorables, amplios muros, numeroso y espléndido caserío, población cosmopolita, principalmente cartaginesa*. Diodoro la llama *Ebesos* (o *Eresos* en algunas ediciones).

Grafito de una galera griega (Delos). (NN)

9. Testimonios de la antigua relación comercial del puerto de Eivissa

Fundada la colonia púnica de Ebusus se convierte su puerto en una formidable base naval que sirve de apoyo durante las guerras púnicas a las armadas cartaginesas. Finalizadas éstas la Ciudad no se destruye sino que, sin formar botín de guerra para los romanos, entra en la órbita del Imperio Romano como ciudad confederada y continúa el espléndido comercio que sustentaba en tiempo de la dominación cartaginesa. De esta relación comercial quedan abundantes testimonios en los autores clásicos, como son Timeo, Diodoro Sículo, Tito Livio, Plinio el Viejo y otros. También lo atestiguan la multitud de bolos de piedra granítica o silícica, que pueden hallarse en la ribera norte del puerto, a cierta profundidad entre el fango, los cuales fueron, sin duda, lastres de las naves que acudían al puerto para

cargar sus productos, pues, como es bien sabido, en la Isla de Eivissa no existe una sola roca ígnea. También nos hablan los autores de los productos que se extraían de la Isla, como fueron los higos secos, la púrpura, la sal, y hasta artículos manufacturados de tipo cerámico siendo muy apreciadas las ánforas, pues, según era creencia común, la arcilla de la Isla ahuyentaba las serpientes.

Siglos V a II a.d. J.C.

10. Presencia cartaginesa en Menorca

Los cartagineses, con todo, llegaron a establecerse tardíamente en Menorca; intentaron instalarse en Mallorca, pero fueron rechazados; igual suerte tuvo, siglos más tarde, el Almirante Magon, quien tras la derrota de los cartagineses en Ilipa (206 a.d. J.C.) evacuó la flota de Cádiz tocando en Eivissa, intentándolo en Mallorca y haciendo escala en Menorca, en su viaje a Génova, siendo este Almirante quien también se dice fundó Maó, durante el otoño o invierno del 205 a.d. J.C. en que permaneció en el puerto al mando de veintinueve naves con espolón, amén de multitud de transportes con doce mil infantes y dos mil caballos.

11. Eivissa, importante base púnica

Durante las guerras púnicas, Eivissa se revela como importante protagonista, como lo demuestra el hecho descrito por Tito Livio de que tras la derrota de la escuadra cartaginesa mandada por Asdrubal Barca frente al delta del Ebro en el año 217 a.d. J.C., por la armada romana conducida por Cneo Cornelio Escipión, se dirigió ésta última contra Eivissa, cuya plaza asedió durante dos días infructuosamente, pero recogiendo gran botín en la costa y campiña.

12. Tráfico corsario y de mercenarios

Aquellas primeras actividades corsarias de los navegantes mallorquines, unidas a una paulatina aproximación a los cartagineses, quienes contrataban a los históricos y famosos honderos baleares –tropas mercenarias que ya en el siglo V a.d. J.C. pelearon en Sicilia contra los griegos, en el siglo III a.d. J.C. contra los romanos en las guerras púnicas y en el I a.d. J.C. contra los galos y romanos pompeyanos en el ejército de Julio Cesar –debieron mantener el tráfico en los puertos baleares que, antes de la fundación de las colonias romanas fueron sin duda los mismos de la época del apogeo de la cultura talayótica, de cuyos poblados –unos treinta y siete en Mallorca y unos ocho en Menorca– más próximos al mar debían nutrirse las tripulaciones.

También es presumible la existencia de tráfico mercantil en *Bocchoris* durante el siglo V a.d. J.C. según se deduce de los hallazgos en los yacimientos de Gotmar y santuario de La Punta.

Hacia el siglo II a.d. J.C., no sólo seguía la piratería como una de las principales actividades de los baleares, sino que debió recrudecerse tras la derrota de los cartagineses y ello movió a los romanos a llevar a cabo la conquista de las islas, ocurrida hacia el año 123 a.d. J.C. En esta época los puertos debían servir de base a las embarcaciones dedicadas al corso.

Vasos de vidrio de la Colección Costa de la cultura cartaginesa procedentes de Eivissa. (IB)

13. Testimonio de monedas y derelictos

No cabe duda de que en estas lejanas épocas, cuando menos en Menorca, existían ya o habían existido, relaciones comerciales con celtas, fenicios, griegos, cartagineses, romanos, municipios y colonias hispanas y galas, porque así lo atestiguan las monedas y derelictos hallados.

De estos siglos anteriores a la Era Cristiana se conocen ya derelictos que permiten saber el tipo de tráfico de los puertos de las islas o bien cuales eran las rutas cercanas de las cuales, una de las conocidas era la de relación de los puertos sudpeninsulares con los del Mar Ligur pasando por el actual estrecho de Bonifacio.

Ánfora «Dressel» IB de época romana republicana hallada en aguas de Mallorca. (CP)

14. Clasificación de barcos a lo largo del tiempo

A la sazón se clasificaba ya a los barcos de acuerdo con su capacidad de carga como ha venido sucediendo a lo largo del tiempo hasta hoy día, aunque con diferentes unidades. La importancia y capacidad de las naves de carga antiguas, o naves «onerarias», se medía por el número de ánforas que podían transportar; la nave más usual estibaba unas dos mil ánforas si bien podía llegarse a las «miriánforas», o sea, barcos de diez mil ánforas; el ánfora, o sus variantes, contenía toda clase de áridos y líquidos e incluso salazones como el apreciado «garum» de los romanos; se cargaba mediante andas o parihuelas, o bien suspendidas de un palo apoyado en los hombros; la estiba se realizaba agrupándolas, con forro de pajón encordado en casos delicados. Los objetos de gran valor se encomendaban al capitán del barco, con independencia del contrato de transporte, quien los llevaba en su cámara de popa.

Otro sistema de clasificación o definición, especialmente utilizado en las fuentes literarias y barcos de guerra, hacía referencia al número de remeros, frecuentemente de veinte, treinta o cincuenta por nave, y al número de filas o puentes con remos, hasta tres en los «trirremes».

Ya en la Edad Media, con el tráfico de vino de Burdeos, aparecen como unidades de medida los «toneles» y la «tonelada de arqueo», que no es una medida de peso, como su nombre parece indicar, sino de volumen o capacidad, y corresponde al sitio ocupado por dos toneles de 27,5 arrobas; esta expresión perdura aún hoy para medir el «Gross Ton» (GT) o antes el «Tonelaje de Registro Bruto» (TRB) correspondiente a un volumen de bodega de cien pies cúbicos, o 2,83 m^3. En la Corona de Aragón se utilizó la «salma» equivalente a la «cuartera» de Barcelona (278 litros), citada en la Edad Media para las reglamentaciones de las naves.

La medición por unidades de carga se ha extendido modernamente a otros conceptos: longitud en metros de estiba de remolques en los transbordadores y número de contenedores de veinte pies en los buques portacontenedores (T.E.U. Twenty Foot Equivalent Unit).

En cuanto a la tipología de barcos son muchas las clases conocidas desde la Antiguedad, con gran variación de nombres recogidos en múltiples documentos: galeras, galeotas, buces, esquifes, barquetas, góndolas, pingues, escunas, canarios, balleneras, pincos, bombardas, leños, naves, cocas, úxers, patachas, corsas, barcas, falúas, chinchorros, fustas, galeones, navíos, bajeles, balandras, pánfils, gorabs, fragatas, bergantines, saetías, goletas, naos, laúdes, carabelas, jabeques, carabos, taridas, polacras, jávegas, místicos, corbetas, pailebotes, queches, tartanas, faluchos y brik-barcas; todo ello por lo que concierne a las Islas Baleares pero Martínez Hidalgo ha encontrado hasta

cincuenta y cuatro denominaciones citadas en fuentes documentales. Algunas de ellas han dejado su huella en accidentes geográficos: Punta Galera, Cala Barques, Illa Galera, Cala sa Nau y Cala Galiota en Mallorca, Cala Tarida en Eivissa y en varios puntos de las costas peninsulares. La distinción entre unas y otras embarcaciones, a la que no es ajena la arboladura y la vela, sólo es posible, en muchos casos, por los expertos.

Pero cada época ha tenido un tipo como más representativo al decir de Xavier Pastor Quijada y acaso sean los rasgos de la «galera» los que más tiempo han mantenido su presencia en el Mediterráneo con una evolución iniciada en la Edad del Bronce y finalizada a mediados del siglo XVIII, tras experimentar gran cantidad de variantes, adoptando cada una de ellas su particular nombre, inicialmente el «trirreme», la «liburna» y el «dromón».

En el Mediterráneo en plena Edad Media se utilizaban básicamente tres tipos de barcos: los esquifes, laúdes, barquetas y góndolas, de unos once metros de eslora y cuatro toneladas de carga para el cabotaje; los leños y barcas, ya con puente, entre la península y las islas con unas veinte toneladas de carga, y la coca, nao, ballenera y galera para las grandes travesías con hasta quinientas toneladas de carga.

La nave latina caracteriza la navegación de la Edad Antigua y de la Alta Edad Media; en el siglo XIII se prodigan ya las formas y nombres de galeras de diversos tipos, frecuentemente remolcando taridas; en el siglo XIV se generaliza la coca, típica del comercio del Reino de Mallorca, perdurando hasta mediados del siglo XV; a principios del siglo XV aparece el jabeque, barco característico de las acciones corsarias de los siglos XVII y XVIII, que habría de perdurar hasta el siglo XIX; los últimos barcos más reseñables del comercio que hacían la carrera de América en el siglo XIX, y precedieron a los modernos de casco de acero y propulsión a motor, fueron las goletas, bergantines y corbetas.

Ya modernamente han desaparecido estas tipologías y los barcos responden en sus clases y denominaciones a los tipos de carga y de operación portuaria: «convencional» si están dotados de las clásicas bodegas y operan con grúa o puntal; «transbordadores» (ro-ro: roll on / roll off) si operan mediante unidades de carga rodantes; «portacontenedores» si sus bodegas y cubiertas se preparan para carga de contenedores con gúa (lo-lo: lift on / lift off); «graneleros de sólidos» (orecarriers/bulkcarriers); «graneleros de líquidos» o «tanques» (oil carriers); y los diversos tipos para pasaje, o mixtos de pasaje y carga (ferries).

Ánfora vinaria «Dressel 2/4» del siglo I hallada en aguas de Mallorca. (CP)

Siglos II a.d. J.C. a V d.d. J.C.

15. Colonización romana de Mallorca

Al principio de la dominación romana se fundaron las ciudades de Palma y Pollentia, hoy Alcúdia (para algunos el *Cinium* de Plinio el Viejo, aún cuando parece más propio que este nombre corresponda a Sineu), recayendo en esta última la capitalidad de la Isla de Mallorca, posiblemente por su preferente situación en relación con la metrópoli romana.

La época romana debió ser de apreciable tráfico marítimo a juzgar por los numerosos restos de doliums y ánforas así como por los derelictos

existentes en los litorales de las islas del archipiélago balear, en especial en las proximidades de los puertos, bahías o calas, aún cuando las islas sólo debían exportar productos autóctonos como vino, higos, púrpura, azúcar, miel, salazones y sal. Las túnicas «lacticlavias» se citan como «baleáricas» por la púrpura.

En las citas que Plinio el Viejo hace de las Baleares en su Historia califica a Cabrera de «Capraria insidiosa naufragiis» o sea traicionera en los naufragios aludiendo sin duda al ya entonces conocido peligro del puerto para el gobierno de las naves con los fuertes vientos de tramontana.

Al conquistar Mallorca los romanos no existía la ciudad de Pollentia (Alcúdia) fundada por ellos; el tráfico a la sazón se desarrollaba en *Bocchoris* (Puerto de Pollença) ya desde antiguo, con un poblado de relativa importancia como lo atestigua una «Tabula Patronatus» hallada en 1765 donde se cita al «Senatus Populusque Bocchoritanus» y otra hallada posteriormente en Llenaire. La fundación de Pollentia, muy cerca de la ciudad confederada de *Bocchoris*, hace pensar en ser la causa de la desaparición de esta última tras una existencia milenaria.

De la época romana se datan ya restos de obras de infraestructura portuaria en Andratx, Portocristo y Palma; en todos los casos en parajes muy alejados hoy del litoral general: torrente Saluet, torrente de Ses Talaioles y antigua Riera respectivamente.

Alcúdia tuvo sin duda su apreciable tráfico como lo atestigua la existencia de un faro de época romana dotado de dos lámparas como reza una placa de bronce hallada en 1724 que, traducida, dice así: *Para la salud de nuestro pueblo,/ se levanta esta torre de cuatro caras/ con la base de mármol/ a los dioses lares./ Optato Servio a sus expensas/ la adornó/ con una lámpara de bronce/ de dos luces en su cima,/ tablas pintadas al encáustico/ y cuatro escudos.*

Este tipo de instalaciones no se prodigaban en aquellos tiempos y la existencia de una de ellas –y más con el relativo lujo deducido de la descripción– denota la existencia de un apreciable movimiento de barcos.

Ninfeo de época romana para aguada en Cala Figuera, acaso la instalación portuaria más antigua, de este tipo, de Europa (puerto de Maó). (AP)

16. Maó durante el Imperio Romano

La capitalidad de Menorca, durante el Imperio Romano, seguramente recaía en Maó, que era municipio romano, y su comercio debía tener alguna consideración como lo hace suponer el hallazgo de monedas romanas y de municipios y colonias de España, de Nimes y de Atenas, junto con las más antiguas cartaginesas, fenicias y célticas. Otra noticia importante al respecto la constituye la carta del Obispo Severo de *Jamma* (Ciutadella) fechada en 15 de febrero de 418, de la que resulta la existencia de una importante colonia de judíos en Maó los cuales, como es sabido, se dedicaban casi exclusivamente al comercio.

17. Ninfeo de Cala Figuera en el puerto de Maó

Sin duda la obra de motivación portuaria más antigua de Baleares –y acaso de España– es el ninfeo existente en el fondo de Cala Figuera del puerto de Maó de época romana (con actuaciones posteriores) para la aguada en las escalas de los buques; este servicio se prestaba aún en el siglo XVIII según señalan las cartas pudiendo las embarcaciones atracar junto al

ninfeo al no haberse rellenado aún el fondo de la Cala. Siempre se ha considerado que esta fuente es propiedad de la Armada.

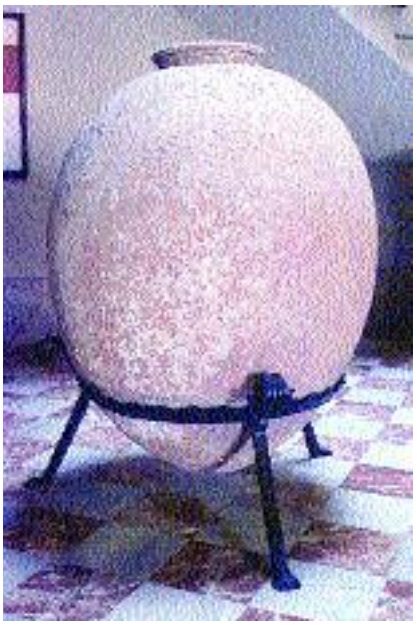
18. Distintas denominaciones de Eivissa

La denominación griega adopta diversas variantes: AIBSM, con vocalización de *Ibusim*, en la epigrafía; *Ebusos*, según los griegos; *Ebusus* según los romanos, y *Aivis*, según las monedas ibéricas. Posteriormente los árabes la llaman *Yebisah* y los catalano-aragoneses *Ervissa* o *Eivissa* al conquistarla el Arzobispo de Tarragona en 1235.

Durante la época romana se desarrolló, según Estacio y Plinio, un importante tráfico de púrpura –extraída de un molusco marino– estableciéndose en Eivissa una fábrica de tinte; al igual que las demás islas mandaba a Roma también afamados higos y vinos, azúcar de caña y miel.

19. Obras e instalaciones de los puertos en la Edad Antigua

Salvo contadas excepciones –Ostia, Rodas, Alejandría, Cartago, etc. donde el tráfico se desarrollaba con gran intensidad–, los puertos de la Edad Antigua debieron estar dotados, en general, de muy precarias obras e instalaciones y los de segundo orden o escasa importancia, como los de Baleares, debían aprovechar los parajes de la costa con algún abrigo natural que permitiese a los buques tenerse sobre las anclas con alguna seguridad durante los temporales; este abrigo parcial seguramente se combinaría con parales o escalas en playas o puertos que facilitaran las varadas de las naves de menor porte en caso necesario, sea para salvarlas de naufragio o para limpiar fondos. Inducen a pensar así las noticias de Julio Cesar de la guerra de las Galias, de Britania y de Grecia, que describen asombrosos traslados terrestres de las naves y arriesgadas operaciones de varada de buques, cuyo porte debió sólo alcanzar algunos pocos cientos de toneladas.



"Dolium» romano o medieval para granos hallado en aguas de Mallorca. (CP)

20. Obligada operación con barqueo

En estos puertos secundarios, carentes de diques de abrigo y dotados a lo sumo de modestos pantalanes o muelles ribera, la carga y descarga de mercancías se realizaba sin duda por medio de barqueos, es decir que con el auxilio de polipastos u otros ingenios se operaba de nave a barcaza o balsa de poco calado y mediante ésta se realizaba el transporte a o desde tierra. Este rudimentario y penoso sistema tenia que proseguir aún durante toda la Edad Media y gran parte de la Moderna.

21. Apertura y cierre estacional de los puertos

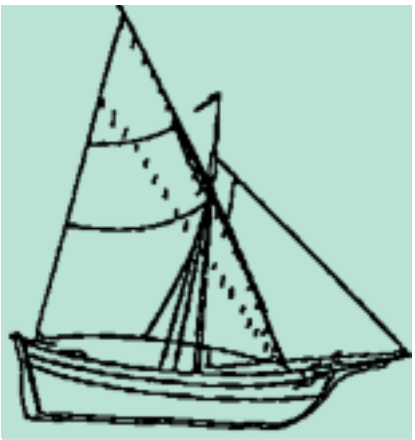
En la Administración romana el tráfico de los puertos estaba sujeto a un prefecto marítimo que regulaba las posibles épocas de navegación abiertas con actos de carácter lustral. Puede conjeturarse que tal debió ocurrir en los puertos baleares capitalinos.

22. Los puertos durante la dominación vándala

En el siglo V los vándalos se enseñorean de todo el Mediterráneo Occidental y ocupan íntegramente las Islas Baleares; no se produce sin embargo su despoblamiento pues consta la existencia de una considerable comunidad cristiana al ser llamados a Cartago los Obispos de Mallorca, Menorca y Eivissa al concilio convocado para tratar de convertirlos al Arrianismo; puede entenderse pues, al tener constancia de la existencia de una apreciable población, que persistía el tráfico en los puertos.

23. Tráfico de los vándalos

Durante la dominación vándala con Genserico (año 427) de los siglos V y VI, la navegación comercial en el mediterráneo occidental quedó, a buen seguro, reducida a un mínimo y los puertos baleares, dependientes a la sazón de Cartago, debían servir de base a las escuadras vándalas que asolaban las riberas del que se llamaba «Mar Vandálico». Las modestas y escasas obras de los puertos, construidas por los romanos, poco ganaron con ello.



Nave latina generalizada en el Mediterráneo en los siglos IX y X. (XP)

24. Decadencia de Eivissa con vándalos y bizantinos

El paso de los vándalos debió aminorar el comercio marítimo, pero la población siguió manteniéndose, como se deduce de la asistencia al Concilio de Cartago de 484 del Obispo de Eivissa Opilión. También en época bizantina –tras la conquista por las tropas de Belisario– subsistiría lánguidamente la ciudad pues consta la existencia de obispo a fines del siglo VI.

25. Tráfico de los bizantinos

La dominación bizantina con Apolinario y Belisario, que siguió a la vandálica en 534 y se prolongó hasta mediados del siglo VIII no debió mejorar apreciablemente las condiciones de tráfico de los puertos, pues tanto el alejamiento de la nueva metrópoli como la turbulenta situación política del occidente europeo y norteafricano de aquella época, no favorecieron en absoluto las relaciones comerciales.

26. Seguro tráfico en Eivissa en la Alta Edad Media

Poco se sabe del tiempo del Bajo Imperio y de la Alta Edad Media, pero Eivissa continuaba sin duda con apreciable población pues por las noticias conocidas de la devastación de los normandos en el siglo IX puede conjeturarse que la población era relativamente numerosa pues hasta se encontraba habitada Formentera y ya en el siglo X merece ser conquistada definitivamente por los musulmanes junto con el resto de Baleares en el año 902; a partir de la cruzada pisano-catalana de 1114 ya empiezan a menudear las notificas que ponen de manifiesto la existencia de esta población con su necesario tráfico, pero nada se conoce acerca de como era su puerto hasta el siglo XVI.

27. Interregno entre las dominaciones bizantina y musulmana

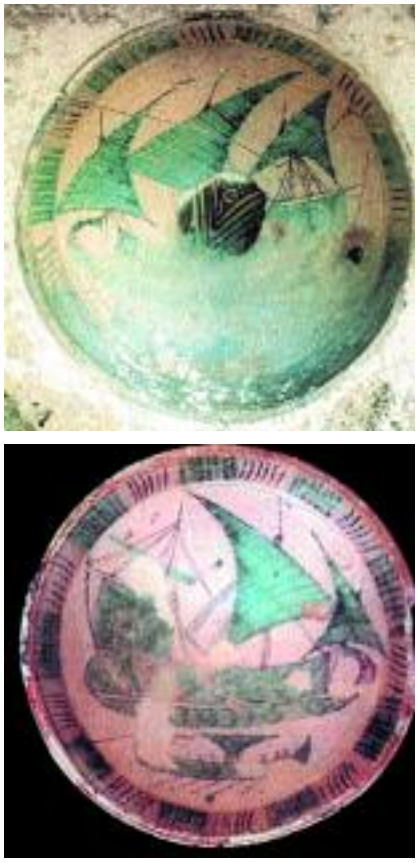
El periodo posterior a la dominación bizantina y que termina en los primeros años del siglo X debe corresponder, sin duda, a la época de menor actividad marítima de los pobladores de las Islas Baleares, pues, mantenidos a duras penas los restos de las poblaciones que quedaron después de las incursiones vándalas, unos siglos antes, comienzan entonces las incursiones mahometanas e incluso normandas que encuentran a las islas prácticamente abandonadas a sí mismas y con la población muy mermada. Con todo, alguna actividad portuaria se desarrollaba, pues el emperador Carlo Magno, a petición de los baleares, envió algunas flotas de socorro, de las cuales se conocen las capitaneadas por los catalanes del Conde Armengol de Ampurias. A la sazón se pierde el nombre de *Jamma* de Ptolomeo, o *Jamno* de Plinio el Viejo, para ser sustituido por *Ciutadilla* o *Ciutadella,* acaso debido a la descripción de simple castillo por Pomponio Mela. De esta época pueden considerarse algunos nombres comenzando con «Porto», de neta procedencia mozárabe, que se mantendrán durante la subsiguiente dominación islámica y llegaran hasta la época actual.

28. Siglos oscuros de la Alta Edad Media en Maó

Tras los vándalos siguen unos siglos oscuros en Maó con las dominaciones bizantina y musulmana hasta que, conquistada la Isla de Menorca por las armas catalanas a final del siglo XIII, se sabe que el actual paraje de Baixamar, al pié de la rampa de acceso a los Muelles Comerciales, era una cala sin cegar, como una continuación de la vaguada del Ferreginal, utilizada como surgidero por las naves catalanas en los siglos XIII y XIV, y con sus ribazos dedicados a carenado y construcción de naves; todo ello procedente de la época musulmana.

29.Tráfico de los musulmanes

La conquista de las islas por los musulmanes de ʻIsam al-Hawlānī en 902 abrirá un periodo de florecimiento del tráfico marítimo, una vez repobladas y reconstruidas las poblaciones de las islas; son conocidas históricamente las escuadras de Al-Mowaffak y de Cautsir, walies de mitad y finales del siglo X, así como de Mug(āhid, a principios del siglo XI, que se distinguieron en el corso contra los cristianos.



Bacinos de factura mallorquina de los siglos X-XI con representaciones de las naves de la época de la dominación islámica, de la iglesia de S. Piero a Grado de Pisa. (NA)

Siglos X al XIII

30. Exportación de productos agrarios en Mallorca en época islámica

A causa del gran auge que alcanzó la agricultura, adquieren cierta importancia las exportaciones agrícolas mallorquinas, según se desprende de los testimonios de los cronistas musulmanes, recogidos en la obra de S.M. Imamudin *The Economic History of al-Andalus.*

Los productos principalmente exportados son la seda, el aceite y los higos, mercancía de cuya comercialización ya se tiene noticia, según se ha visto anteriormente, en los tiempos de la antigüedad clásica; es de suponer,

no obstante, que la dominación musulmana debió aumentar considerablemente las producciones, pues son proverbiales las mejoras que introdujo en la plantación y cultivo del arbolado y, entre éste, en especial del olivo, de la higuera y del algarrobo.

31. Mercancías propias del mercado local

En el tráfico de los puertos preponderan las mercancías propias del mercado local, sea para la importación o para la exportación; habían de transcurrir aún algunos siglos y esperar la Baja Edad Media y el inicio de la Edad Moderna para que las Baleares –y especialmente Palma– tuvieran alguna importancia en el concierto de rutas mercantiles del Mediterráneo. Durante la época de la dominación de los musulmanes éstos tenían indiscutiblemente la soberanía marítima en el Mediterráneo Occidental, que perdieron al comenzar el siglo XIII, cuando los reyes de la Corona de Aragón conquistan las islas; pero a pesar de esta soberanía, las islas se presentan alejadas de las habituales rutas comerciales islamitas y, por ello, limitado el tráfico de sus puertos a las necesidades locales.

Embarcación de vela latina típica de varios barcos (siglo XIII). (XP)

32. Tráfico corsario

La población de las islas al principio del siglo XIII, y antes del gran número de bajas que provocaron las guerras de la conquista y los exilios, puede estimarse en unas 60.000 personas que vivían fundamentalmente de la agricultura, del producto de las exportaciones de los excedentes de ésta y del corso.

Las incursiones corsarias tuvieron, sin duda, su principal punto de partida en la Ciudad de Mallorca (Madīna Mayūrqa hoy Palma) y el resto de los puertos insulares debió servir sólo de escala o de refugio, sin conocerse ningún dato histórico que permita asegurar la existencia de una organización dedicada a estas finalidades en puertos ajenos al de Palma.

El tráfico corsario, según ya ha sido apuntado, comenzó de nuevo a partir de los primeros años de la definitiva conquista de las islas por la escuadra musulmana enviada por el Emir de Córdoba ʻAbd-Allāh, durante la dinastía de los Omeyas. Importante tráfico corsario se sostuvo también cuando las islas quedaron sujetas a los emires de Denia, en el siglo XI, con Moxehid y Al-Mortadha, en cierta paz con los Condes de Barcelona. El régulo independiente que siguió, Mubāxir, continua las algaradas de sus antecesores, pero tiene que sufrir las incursiones de Sirgud I, hijo de Magnus III, rey de Noruega (1108) quien, después de invernar en Inglaterra, ataca las islas de Eivissa y Menorca con sesenta y seis bajeles, cometiendo grandes tropelías en Formentera, donde toma a los moros el importante botín procedente de los corsos allí depositado.

33. Apogeo del tráfico de musulmanes

El tráfico musulmán tendrá su apogeo en el siglo XII con los almorávides de la estirpe Bānū Gāniya, que llegaron a suscribir tratados comerciales con las repúblicas de Pisa y Génova. La flota alcanzó entonces gran importancia y, aparte de servir a un tráfico comercial que podría denominarse normal con los países islámicos de la Península Ibérica y del Norte

de África, o bien con las repúblicas cristianas amigas, se dedicaba también, una vez al año, a la práctica de algaradas por los litorales catalanes y provenzales para recoger botín y cautivos. De esta época queda el arco almorávide de la Almudaina en Palma.

34. Cruzada pisano-catalana

Los barcos se construían preferentemente con madera de Eivissa y

Barcos de finales del siglo XIII según retablo de Sta. Úrsula del convento de franciscanos de Palma. (MG)

tenían sus bases en los puertos de Mallorca y Menorca. Es histórico que durante el reinado de los sucesores de los walies de Denia, las correrías de los moros de Baleares por las riberas de las repúblicas italianas y por Córcega, Cerdeña y Grecia fueron de tal importancia que el Papa Pascual II autorizó la cruzada de los pisanos, quienes, juntamente con los catalanes de Ramón Berenguer III, tomaron Eivissa y Madīna Mayūrqa (Palma) en 1115. Momentáneamente ello puso fin al tráfico de presas; pero poco después se reanudó con los almorávides aún cuando procedían sólo contra las costas catalano-provenzales; la realidad es que el tráfico mercantil llegó a ser muy activo, como lo prueba el hecho de que durante el reinado del último walí, ya almohade en 1229, Abū Yahya, se encontraban establecidos en Mallorca diversos comerciantes de las repúblicas ribereñas italianas, especialmente genoveses.

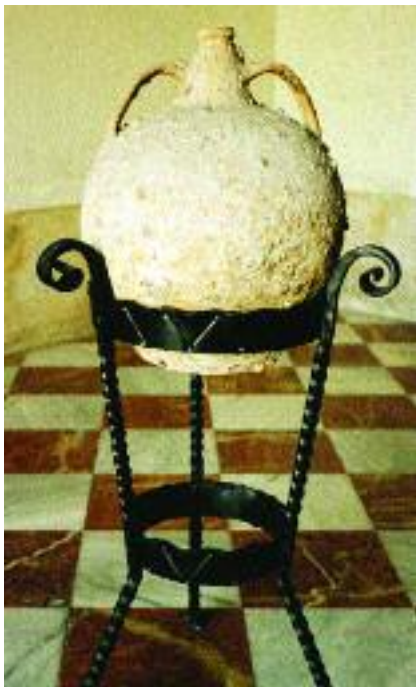
35. Cambio de la configuración de los puertos

De la época comprendida entre la Prehistoria y la Baja Edad Media sólo

quedan los restos de algunas obras, como en Portocristo, donde hay noticias de haberse hallado vestigios de muelles romanos cerca de las actuales Cuevas dels Hams, hoy a varios kilómetros del mar, en el puerto de Andratx donde se da un caso similar, y en el puerto de Palma en que el mar penetraba hasta la actual Plaza Weyler, según se entiende por vestigios de muelle.

La configuración de la ribera de los puertos ha variado substancialmente como puede comprobarse no sólo por la naturaleza del terreno sino, incluso, por citas de textos históricos. La tendencia, como es lógico, ha sido en general la del aterramiento, de cuya extraordinaria magnitud dan idea las noticias históricas relativas a la antigua desembocadura de la Riera en Palma y al conjeturable ex-puerto de Son Homs, cerca de Can Pastilla, reseñado en el Codex Mayolicinus de la conquista pisano-catalana.

Salvo en lo tocante a las variaciones motivadas por las grandes obras portuarias de los siglos XIX y XX puede intuirse que la disposición general actual de las riberas se alcanzó a grandes rasgos al principio de la Baja Edad Media de cuyas noticias se deduce haberse ya producido importantes aterramientos en las calas desde la época romana. Se sitúa pues aquí en lo que sigue la hipótesis de configuración de los antiguos puertos, con alusiones a su estado anterior y posterior.



Jarra para líquidos islámica hallada en aguas de Mallorca. (CP)

36. Conjeturas acerca de la antigua ribera del puerto de Palma

Como ya se ha dicho, según cuenta el R.P. Miguel Alcover S.J. en su obra *El hombre primitivo en Mallorca* en un calle situada al Norte de la hoy llamada Plaza del Mercat, y a cinco metros de profundidad, fueron hallados, excavando una zanja, los bloques de un muelle de factura romana. Pedro A. Peña sostiene, en base a la naturaleza del subsuelo del actual Born y al hecho de haberse hallado un ancla antiquísima al excavar el cimiento de la Fuente de las Tortugas en 1830, que el mar se adentraba antiguamente hasta dicho lugar. Otro síntoma que puede apoyar esta tesis es el hallazgo de un arco de atarazana al realizar las obras de adaptación del Palacio Berga para Audiencia en los años 1960, noticia que mereció diversos comentarios en la prensa. Puede afirmarse pues que acaso el puerto romano se adentraba hasta el actual Teatro Principal en forma de una profunda Cala arqueada con dos senos en su ribera Sur, separados por un romo entrante que coincidiría con el paraje donde hoy se encuentra la Iglesia de San Nicolás. Por tanto, en menos de dos mil años, aún cuando a ello no sea ajena la mano del hombre –pues tanto la expansión de la Ciudad en el siglo XI durante el emirato de Denia como la posterior del siglo XII durante la dominación de los almorávides, debieron contribuir al cegamiento paulatino, prácticamente ultimado al caer la Ciudad en poder de los cristianos, según se deduce del *Libro del Repartimiento*– el mar ha retrocedido más de un kilómetro desapareciendo por completo un antiguo puerto natural de análogas o mayores dimensiones que otros hoy existentes en el sudeste de Mallorca.

37. Antiguo puerto de Palma

Se sabe que en la Antigüedad había tráfico marítimo en dos parajes del actual puerto de Palma, a saber: la rada de Portopí y la profunda cala a la que se ha hecho referencia.

Acaso los arrastres de tierras consecuencia de las roturaciones de

terrenos con las nuevas técnicas agrícolas introducidas por los musulmanes durante su dominación (902-1229) aceleraron el proceso de aterramiento de este antiguo puerto; lo cierto es que al incorporarse Mallorca a la Corona catalano-aragonesa ya no existía esta antigua rada o cala; en el siglo siguiente, y posiblemente durante la dinastía privativa de los Reyes de Mallorca, se inició, a partir del actual extremo del Paseo de Sagrera, y dejando la desembocadura de la Riera por la parte exterior hacia el Este, un dique de abrigo en dirección sudoeste que ya se sabe tenía en aquel siglo una longitud de 320 m; es el que actualmente se denomina «Moll Vell». Por citas que le tratan de «nuevo» debió acabarse hacia 1380 pero ya existía en 1372 y cien años antes, en 1273, existía, cuando menos, un muelle pues el Rey Jaime I ordena desde Valencia que sea de uso común la plaza del «moll» prohibiendo construcciones en ella.

Esta obra con algunas mejoras y ampliaciones y la dotación de fortificaciones se iba a mantener prácticamente igual a lo largo de medio milenio pues no experimenta sustanciales variaciones –salvo fortificaciones– hasta principios del siglo XIX. Basta comparar, según se verá más adelante, el primer plano conocido del puerto, formado por Fratín en 1596 con ocasión de la planificación de las murallas, con el que levantó Ballester en 1760 para comprobar este aserto.

38. Arco almorávide de la Almudaina en Palma

Este arco, acaso la más antigua obra de índole portuaria conservada en Palma, se encuentra al pie del Palacio de la Almudaina en su fachada frontera al mar. En la actualidad forma parte del conjunto restaurado de murallas y elementos arquitectónicos adosados al referido palacio, integrándose en el complejo de jardines de «S'Hort del Rei». Durante el siglo XII reinaba en Mallorca la dinastía de los Bānū Gāniya, que mantuvo con éxito importantes campañas en el norte de África contra los almohades ya que la citada dinastía procedía de sus enemigos los almorávides. Las embarcaciones utilizadas por estos reyes eran varadas en la ribera durante la época de inactividad y, para ello, se utilizaba verosimilmente la explanada existente en el extremo sur de lo que hoy día constituye el parque de «S'Hort del Rei». El recinto donde tenía lugar se encontraba protegido por un lienzo de muralla donde se había practicado el arco visible hoy día para

Izquierda. Torre de Paraires o «Sarrahinesca» de Palma acaso de la época almorávide (siglo XII) sobre base romana (León Bravi, ca. 1879). (AM)

Derecha. Arco almorávide del siglo XII de la atarazana, acaso el vestigio portuario visible más antiguo de Palma. (AP)

dar paso, por medio de lo que debió ser cierta suerte de rampa varadero, a los barcos utilizados por dicha estirpe. Se aprecia en este lienzo de muralla, en la parte superior, un paso con parapeto donde acaso podían apostarse los defensores del recinto en caso de ataque del enemigo.

39. Hipotético antiguo puerto de Son Oms

Otro puerto totalmente desaparecido del que tenemos noticias es el de Son Oms, del cual se sabe por las crónicas que relatan la conquista de la Ciudad de Mallorca por los pisanos y catalanes en 1115/1116 (*Liber Maiolichinus*). Correspondía, al parecer, este puerto a los terrenos bajos hoy desecados, que se extienden entre Can Pastilla y Sant Jordi los cuales, a mediados del siglo XIX, aún eran de naturaleza pantanosa hasta Son Ferriol y sa Casa Blanca; los aterramientos, ayudados también por la mano del hombre en este caso, han cegado en unos ocho siglos la ensenada, cuya boca debía abrirse quizá al Este del lugar hoy conocido por «Las Fontanellas», en el extremo de poniente de la actual playa. La desaparición de esta ensenada o laguna supondría una retirada del mar de unos cuatro kilómetros.

40. Antiguo puerto de Andratx

En Andratx, el puerto natural fue mucho más profundo tanto en sondas como en superficie de espejo de agua, como pone de manifiesto tanto el gran espesor de la capa de fangos –hoy en parte dragados– como los vestigios de obras marítimas halladas tierra adentro; en este puerto y en el de la Palomera (Sant Elm) se cree que hubo colonias griegas por cuya circunstancia, según se ha dicho, hay quien ve el origen del nombre del islote «Pentaleu», cinco ciudades, y «Costa dels Grecs», nombre, éste último, hoy casi en desuso. El nombre de Andratx se encuentra ya en las Crónicas de la Conquista (siglo XIII).

41. Antiguo puerto de Sóller

El puerto de Sóller, cuyas antiguas marismas litorales han desaparecido hoy, debió extenderse por buena parte de los terrenos conocidos por el «Camp de sa Mar» configurando de una manera totalmente distinta el litoral del puerto en el lugar actualmente conocido por Playa de'n Repic. El nombre es posiblemente de procedencia árabe; *Suylar* se le llama en los libros de Cabrevación y de Repartimiento de la Conquista (siglo XIII).

42. Antiguo puerto de Pollença

El antiguo puerto de Pollença se extendería tras La Gola hasta el pie de los montes de Llenaire, La Punta y de Boquer, con la ciudad confederada de Bócchoris (posiblemente destruida por los vándalos) en su ribera Nordoeste más abrigada, a un kilómetro y medio de la actual playa; al Norte del actual caserío se encuentra aún el lugar conocido por «Boquer» cuya etimología se explica con el antiguo topónimo. El moderno nombre de Pollença y el musulmán de Al-Bullansa lo entienden algunos procedente del de la romana Pollentia (hoy Alcúdia), destruida por los vándalos

en el año 425, al conjeturar que los habitantes fugitivos se asentaron en el valle, al amparo de las montañas, lejos del mar y con alguna defensa de los piratas.

43. Antiguo puerto de Alcúdia

El puerto de Alcúdia (antigua Pollentia) debió extenderse hasta el pie de los montes de San Martín y de la antigua colina donde se asentó la histórica Pollentia, ciudad sin duda ribereña en su día, pero cuyas ruinas se encuentran ahora a un kilómetro del mar. El nombre de Alcúdia es de procedencia árabe y corresponde a la población posterior en varios siglos a la invasión vandálica –con la que se arruinó la romana Pollentia, fundada en 122 a.d. J.C. por Cecilio Metelo–, nacida en época musulmana sobre el cerro donde se asentó la ciudad romana.

Aún cuando la antigua Pollentia fue la capital de la isla de Mallorca durante la época del Imperio Romano, no queda vestigio alguno de lo que pudiera haber constituido una primitiva infraestructura portuaria; previsiblemente las operaciones se realizaban por medio de barqueo cual sucedía en las localidades del Imperio de escasa relevancia. El puerto, sin embargo, era ya considerado durante la Edad Media y aparece reseñado en el Atlas Catalá de los Cresques de 1385. El surgidero se hallaba a la sazón al abrigo de la Punta des Castell la cual, con el concurso del Islote de Alcanada, proporcionaba un buen abrigo natural, salvo, en parte, de los temporales del primer cuadrante.

Si bien el calado no debió ser muy grande fue, sin duda, notablemente superior al actual pues, a causa de las lentas aportaciones seculares y, sobre todo, de la construcción de los diques de abrigo, primero el del antiguo puerto en los siglos XVIII y XIX y después el del nuevo puerto a mediados del siglo XX, se produjo un basculamiento paulatino de la playa originándose erosiones a partir de s'Oberta de la Albufera y aterramientos en las inmediaciones del actual puerto. Tanto restos de pecios hallados en el paraje en los fondos marinos, como el antiguo topónimo «Port Vell» que aún se aplicaba por los años 50 del pasado siglo al punto donde actualmente arranca el espigón de Alcudiamar, corroboran esta hipótesis.

Coca mallorquina en 1343 a la sazón de frecuente uso en el tráfico mercantil de Baleares. (XP)

44. Antiguo puerto de Portocristo

El puerto de Portocristo –y de ello se conocen vestigios según se ha dicho– alcanzaba hasta unos tres kilómetros tierra adentro, desarrollándose al pie del acantilado sobre el cual se ha edificado el actual caserío, tras el Cap des Toll; este puerto fue mucho más amplio que el actual y, sin duda, frecuentado, pues se sabe de dos restos de embarcaciones romanas: una tras el morro del dique y otra en el extremo interior del antiguo puerto cerca de las Cuevas del Hams; la misma expresión «Cap des Toll» –con significado de «extremo de la laguna o terreno encharcado»– con que se define hoy el lugar donde terminan las aguas del puerto hacia el interior, señala claramente que ya durante la dominación catalano-aragonesa se encontraba atarquinado o encharcado todo el fondo del puerto natural existente en época romana; todo parece indicar que durante la Alta Edad Media se produjo una intensa acción erosiva en la Isla de Mallorca con aterramiento de calas y puertos, sea debida al posible incendio de los bosques

con ocasión de las guerras de vándalos y bizantinos en los siglos V y VI, sea como consecuencia de la roturación de tierras practicada sin duda por los árabes asentados en la isla desde principios del siglo X pues eran agricultores consumados.

Por la basílica paleocristiana de sus inmediaciones, cuyas ruinas se descubrieron a principios del siglo XX, se sabe que en la época bizantina tuvo población, exterminada acaso por los vándalos. En la descripción hecha por Pedro Martel (1228) de la isla de Mallorca la denomina «Cala de Manacor» y lo considera uno de los mejores puertos del mediodía; posteriormente se llamaría Portocristo, al decir de los eruditos con motivo del hecho legendario o real (1260) de la promesa formulada por los tripulantes de una nave que llegó al puerto de arribada tras conocer un duro temporal.

45. Antiguo puerto de Portocolom

En Portocolom el espejo de agua debió extenderse por los campos de bajo nivel hoy conocidos por el Camp Roig y el Pla de la Sinia cuyo primitivo espejo de agua cegaron los fangos acumulados durante siglos y de espesor de unos tres metros, según demostraron posteriormente los dragados efectuados. El nombre se encuentra ya citado en 1287 con ocasión del refugio en él de las galeras que iban a la conquista de Menorca desde Palma; su nombre es posiblemente mozárabe.

46. Antiguos puertos de Portopetro y de Cala Figuera

En Portopetro, el lugar conocido hoy por sa Platja, en el interior del puerto, se encuentra a unos 500 metros del presumible fondo antiguo hacia el Oeste, donde hoy existe una vaguada entre dos laderas rocosas, ocasionalmente acantiladas y con signos inequívocos de erosión marina a su pie. También el nombre debe ser de origen mozárabe y, por consiguiente, anterior al año 902 en que invadieron los musulmanes la isla de Mallorca. Tanto el Caló den Boira como el de Cala Busquets en Cala Figuera de Santanyí son ahora más cortos y en parte más estrechos que hace siglos. Cala Figuera ha sido llamada también Puerto de Santanyí.

47. Antiguo puerto de la Colònia de Sant Jordi

En el histórico «Puerto de Campos» –hoy denominado Colònia de Sant Jordi– el litoral bien puede haber variado sustancialmente desde la época romana, pues tanto la contextura y naturaleza del terreno, como las obras realizadas en el transcurso de las edades para el beneficio de la sal, habían llegado incluso a poner en seco toda una zona comprendida entre «es Trenc» y la actual dársena, que antes debió ser profunda cala o estrecho la cual, al igual que otros islotes hoy próximos, separaba la Isla de Mallorca de un largo islote extendido entre el «des Frares» y la Punta de es Coto; numerosos han sido, además, en este puerto, los restos de ánforas y, en las riberas, se prodigan los restos de cerámicas; ningún resto queda de las eventuales obras que en este clásico puerto pudieran haber levantado los romanos como es lícito suponer si, de

acuerdo con la teoría de identificar este puerto con el de Palma, fue en la Antigüedad un importante puerto de escala o de refugio, con acaso una población anexa, abonando esta tesis los indicios de parcelaciones rústicas siguiendo el modelo romano de las centuriaciones existentes en los aledaños. El nombre de Colònia de Sant Jordi o Coloni de Sant Jordi es moderno, de alrededor de 1879 en que el Marqués del Palmer, estableció la colonia.

48. Hipótesis sobre la ubicación de la antigua Palma

Plinio el Viejo en su *Historia Natural*, *Libro III*, dice que frente a Palma se ve la isla de Cabrera; ello parece justificar la teoría por la cual, la Palma de los romanos debe identificarse con la actual zona de Colònia de Sant Jordi, pues desde Palma no resultan visibles Cabrera ni Conillera, tanto a causa de la esfericidad de la Tierra como por la interposición del Cap Enderrocat; parece ser además, por los restos de una necrópolis, que cerca de las salinas de Campos existió en la Edad Antigua una población de alguna consideración, cuya supuesta emigración a la actual Palma hay quien atrevidamente atribuye a un movimiento sísmico que casi la hundió en las aguas. Esta hipótesis es combatida, sin embargo, por acreditados autores que identifican la actual Ciudad de Palma con la citada por Plinio aduciendo convincentes razones como son, entre otras, el posible trazado original de las calles de parte de la ciudad antigua.

Coca de Mataró de hacia 1450 en que aún perduraba este tipo de barco en el tráfico balear. (XP)

49. Antiguo puerto de Maó

En Menorca las conjeturas se basan en similares observaciones y sin duda se puede afirmar que el puerto de Maó ha experimentado una notable pérdida de calados y espejo de agua en las inmediaciones de la Colársega donde el mar debió extenderse hasta el pié de los escarpes y acantilados del lado Sur, más allá del lugar donde se ha trazado el moderno enlace del puerto con la carretera de Ciutadella y tras el mogote existente, siendo seguro que ocupaba parte de la actual huerta de San Juan. Durante el Imperio Romano, Maó es ya municipio y, probablemente, la capital de la Isla relacionada con *Jamma* (Ciutadella) por un camino que a la sazón se abrió (Camí Vell).

50. Pérdida de calados en Maó

Maó es el puerto natural de Baleares que históricamente ha tenido grandes calados; la naturaleza de los fondos observada con ocasión de la realización de obras –con capas de fangos cuyo espesor sobrepasa ampliamente los diez metros en el lado sur de la ribera– señala una continuada pérdida histórica provocada tanto por las aportaciones del Torrente des Gorg en la Colársega como por la manifiesta erosión de los acantilados y riberas del propio puerto.

51. Aterramiento de la Colársega de Maó

La configuración topográfica pone de manifiesto que en las inmedia-

ciones del actual puente de la Colársega sobre el Torrent des Gorg sufría el puerto de Maó un acusado estrechamiento; pero aún debía ser navegable gran parte de lo que es hoy el citado huerto de San Juan pues en el siglo XVIII aún llegaban las barcas de pescadores hasta la ermita y, además, durante la dominación inglesa se practicaron importantes obras de saneamiento de terrenos encharcados; se puede pues admitir que esta parte del puerto se fue perdiendo desde la Edad Media consecuencia quizás, al igual que en Mallorca, de un progresivo atarquinamiento provocado por una intensa erosión de los suelos al desaparecer parte de los antiguos bosques por incendios bélicos o por roturación de tierras al progresar la agricultura con los musulmanes.

52. Antiguo puerto de Ciutadella

En Ciutadella todo el coso donde se desarrollan las tradicionales carreras de caballos del día de San Juan, tras la Colársega, hasta que el cauce se empina en el canal dels Horts, fue en su día un estrecho espejo de agua, en una de cuya riberas y en una cueva se alojaban, después de la conquista de la isla de Menorca por las armas del Rey de Aragón Alfonso III, unos frailes agustinos que percibían el derecho de «cala» o de amarraje, es decir quizá el primer antecedente –en el siglo XIII– de la actual tarifa T-1 en los puertos baleares, si bien el destino no puede asegurarse que fuera la mejora de las condiciones del fondeadero, ni siquiera cualquier otro afín al puerto.

Según se ha expuesto, el nombre de Ciutadella apareció, como generalmente se admite, durante la Alta Edad Media, pero la ciudad ya era conocida en la Edad Antigua pues se cita por Ptolomeo como *Jamma* y por Plinio el Viejo como *Jamno*; Pomponio Mela habla ya de la existencia de un castillo. Parece que comenzó a denominarse con el nuevo nombre allá por los siglos VII u VIII cuando tuvo lugar su probable ocupación por la armada franco-catalana durante el reinado de Ludovico Pio y de Carlomango; en esta época se la llama ya *Cutadilla*, *Civitella* ó *Cutadella*, nombre este último que perdura hasta las luchas de Jaime I de Aragón en 1230.

53. Antiguo puerto de Fornells

El puerto de Fornells, al igual que el natural de Addaya de pésimo acceso, también en la costa Norte de la isla, ha ido experimentando tal proceso de aterramiento que bien se puede admitir un retroceso del orden de centenares de metros en los fondos bajos durante el transcurso de las Edades Media e incluso Moderna. Si bien es conocida la intervención de la mano del hombre en tiempos modernos para ganar al mar no pocas ni exiguas parcelas, o formación de salinas, también puede atribuirse una parte a la roturación de tierras de época musulmana, con el consiguiente aumento de la erosión en las zonas donde el talud de tierras, sin la protección de la vegetación natural, no resultó estable.

El puerto figura en las cartas náuticas del siglo XIV; el nombre procede del siglo X.

54. Antiguo puerto de Eivissa

En Eivissa hay evidencia de que la ribera Norte del puerto, lindante con las «feixas», ha experimentado notables cambios y el fondo de marismas debe haber avanzado en el transcurso del tiempo hasta el punto de que la Isla Plana –seguramente auténtica isla cuando ocurría el intenso tráfico, tanto civil como militar, de los cartagineses– ha quedado unida a tierra a finales del siglo XVIII por los cañaverales de las «feixas"; por otra parte, la sola configuración del terreno pone bien de manifiesto como las aguas del puerto se extendieron por el hoy barrio de «La Bomba» y toda la parte baja de ciudad al pie de la muralla, y ello no sólo durante la época de la pujante colonia cartaginesa de la necrópolis del «Puig des Molins» sino durante la propia Edad Media y en tiempos muchos más recientes. Aleccionadores resultan, en este aspecto, los sondeos que a mediados del siglo XX se realizaron en el puerto, así como los dragados posteriores. Los primeros encuentran, en la barra del Norte y a considerable profundidad –prueba del gran aterramiento– testigos de terrenos silíceos; los segundos han descubierto zonas de acumulación de bolos granítico-gneísicos. Como es bien conocido por la naturaleza de la isla no pueden proceder estos bolos de rodamientos naturales, pues Eivissa carece de rocas ígneas; no cabe sino atribuirlos, dado su profundidad, a los lastres de los barcos de la Antigüedad los cuales, poco escrupulosamente, o quizá por ser entonces muy holgado el calado, eran arrojados en el propio puerto; lógicamente estos lastres se cargaban en el puerto de origen y por ello se puede asegurar que la navegación no era puramente local, pues tanto el resto de las Islas Baleares, como los litorales del próximo levante de la Península, no contienen este tipo de rocas.

"Uixer», según Monleón. Museo Naval de Madrid. (XP)

55. Antiguo puerto de Sant Antoni Abat

El puerto de Sant Antoni Abat, por el contrario, debió ser menos amplio en planta, pero más hondable, pues fue claramente apreciable la acción erosiva del mar entre Punta des Moli y el Torrente des Regueró, donde el oleaje, antes de la construcción del dique, fue desmoronando la capa de tierra arcillosa que llega al mar. Este era seguramente el *Portus Magnus* de los romanos del que hoy día derivan nombres en la localidad, como el de *Pormany.* En la parte del fondo del puerto donde confluye la carretera, sin embargo es hoy conocida la producción de importantes aterramientos, a los cuales no debe ser ajena la construcción del dique a mediados del siglo XX.

56. Antiguo puerto de La Savina

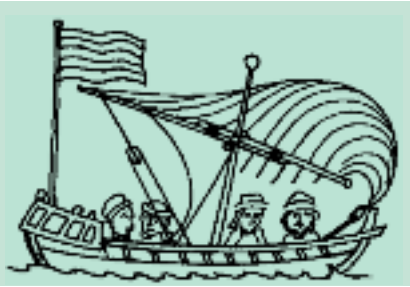
En La Savina de Formentera, el Estanque del Peix y el Pudent debieron constituir verdaderas ensenadas. El primero de ellos, a pesar de sus limitaciones de acceso, constituyó el puerto de la Isla hasta principios del siglo XX, en que se inició el dique de La Savina. Este puerto del estanque, aunque relativamente hondo en su centro, sólo permite el paso de embarcaciones de escasísimo calado en su bocana de comunicación con el mar, por ello los barcos del tráfico de sal, desde antiguo conocido en la Isla, fondeaban al precario abrigo del islote de La Savina, en la hoy dársena del puerto, como se deduce del hallazgo de bolos silíceos, sin duda empleados

como lastre, al igual que en Eivissa.

La existencia de una barra arenosa al abrigo del que fue islote de La Savina, la cual perduró hasta mediados del siglo XX con la ribera del estanque al Sur y la del mar al Norte, permiten conjeturar que hasta tiempos relativamente recientes pudo existir un acceso marítimo al estanque, con una barra como obstáculo, sin barrera rocosa, circunstancia apreciada en un proyecto moderno de puerto según se dirá.

Los griegos llamaron Pitiusas (Pinosas) al conjunto de islas de Eivissa, Formentera y demás islotes próximos; particularmente se aplicó el nombre de *Ofiusa* a Formentera, aún cuando nunca se ha sabido la poblaran serpientes; quizá por ello se ha llamado también *Columbraria* confundiéndola con la mayor de las Columbretes. Plinio trata de Eivissa y Formentera como de ciudad confederada. Posteriormente adoptó el nombre de *Frumentaria*, es decir «productora de trigo» según controvertida opinión de algunos.

El puerto toma el nombre bien del Islote de La Savina, bien de la antigua cala, antes más profunda, de La Savina, la cual debió estar comunicada, según se ha dicho, con el Estanque del Peix, hacia el arranque del actual dique de unión, donde el terreno firme, bajo la arena, se alcanza a unos dos metros de profundidad, desde el nivel del mar.



Dibujo de «uixer» de la cita de Jaime Ferrer en el Atlas Catalá de los Cresques en 1375. (XP)

I.2. DESDE LA BAJA EDAD MEDIA HASTA MEDIADO SIGLO XIX

I.2.1. De la incorporación a la Corona de Aragón a la Casa de Borbón

Siglos XIII-XIV

57. Tráfico tras la conquista catalana

Con la conquista de las Isla Baleares por las armas catalano-aragonesas, en el siglo XIII (Mallorca 1229; Menorca 1287; Eivissa 1235), se inicia la época del verdadero tráfico mercantil propio. En las épocas anteriores las naves de relativo porte que tocaban en los puertos tenían, frecuentemente, carácter militar o, si eran mercantes, estarían sólo de paso o en arribada forzosa muchas veces; el tráfico exterior y propio de las islas, aparte del que pudiera derivarse de la venta de los esclavos o efectos conseguidos por el corso, se limitaba al principio a minerales, sal, vino, higos y púrpura en Eivissa y sería muy limitado; después en plena Edad Media, se amplió al de aceite en Mallorca y de madera para fabricación de leños y taridas en Eivissa y Palomera; las arribadas forzosas, a juzgar por la gran cantidad de derelictos con ánforas localizados, debían ser constantes y numerosas, especialmente durante los primeros siglos de la época cristiana en que se datan las ánforas a la vista de los signos impresos de sus navarcas o talleres.

El Rey Jaime I dio gran impulso a la actividad portuaria; de 1258 son sus ordenanzas marítimas para Barcelona donde se contemplan las faenas de carga y descarga dentro del agua o, en el caso de barcos de pequeño porte –leños y barcas– varando la embarcación en tierra, sistema que debió ser general en los puertos.

A partir de la Baja Edad Media se tienen ya noticias del tráfico de piedra fina de Santanyí a través de los puertos del sudeste de la Isla de Mallorca, principalmente para Palma. La relación de la Ciudad por medio de caminos con el resto de la Isla fue pésima hasta mediados del siglo XIX y por ello no debe extrañar la utilización de la vía marítima para ciertos transportes de mercancías de apreciable peso, con barcos de pequeño porte, cuyas exigencias de calado y espejo de agua eran modestas y adecuadas a los existentes en Portocristo, Portocolom, Portopetro y Cala Figuera; estas mismas circunstancias se dieron más tarde durante el siglo XIX para el transporte de vinos.

Reproducción del «uixer» del Atlas Catalá en la veleta de los muelles de Palma. (CP)

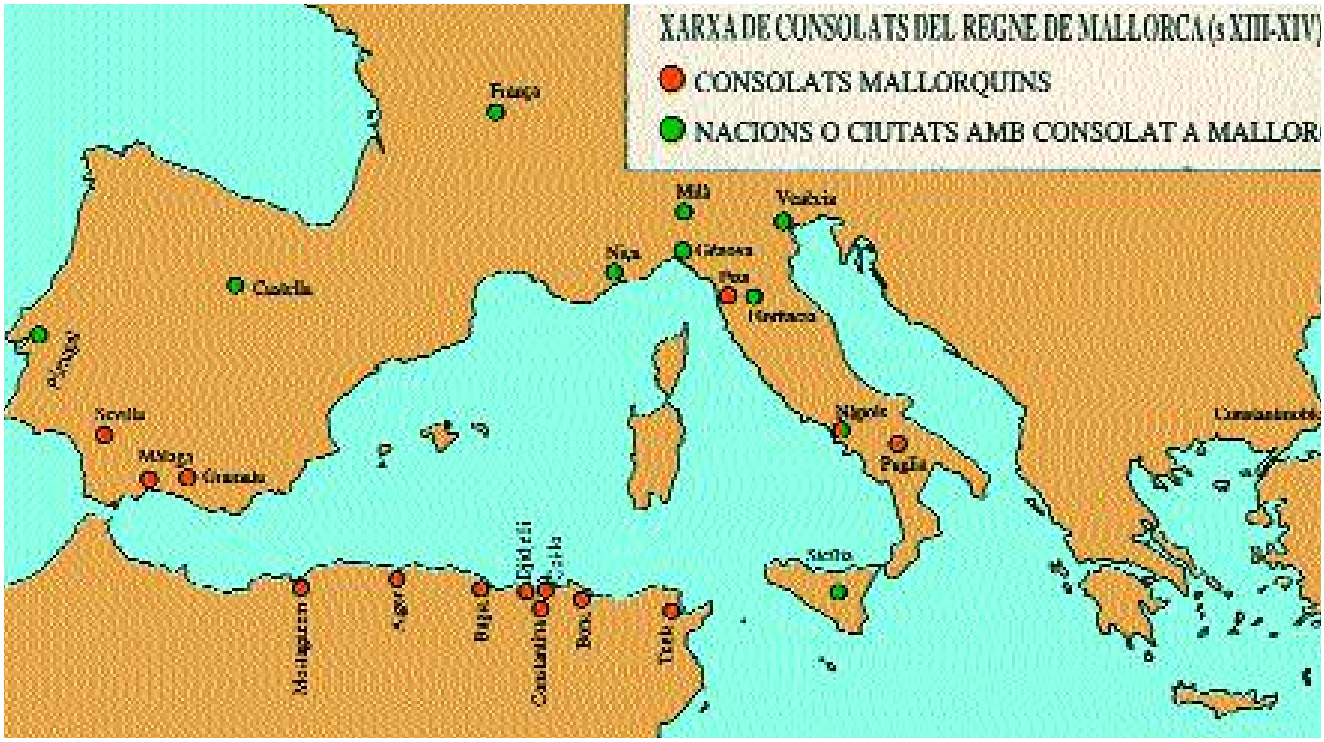
58. Noticias específicas de puertos

A principios del siglo XIII, en 1228, ya eran perfectamente conocidos los puertos de Palma, de Portocristo (o de Manacor), Pollença, La Palomera (Sant Elm), Eivissa y Maó, según se desprende del discurso pronunciado en Tarragona por el comerciante catalán Pedro Martel ante el Rey Jaime I, que relatan las Crónicas catalanas de los siglos XIII y XIV. Las citas anteriores de escritores romanos o musulmanes se refieren más bien a ciudades

y no específicamente a puertos.

59. Primeras noticias del Muelle de Palma

Por diversos documentos se conoce la existencia de un muelle en la Ciudad a partir de 1270; estas noticias en protocolos notariales se prodigan en años posteriores, sea haciendo referencia a la «plaza del muelle»



Red de consulados del Reino de Mallorca y naciones o ciudades con consulado en Mallorca en el siglo XIV. (EM)

(*platea molli*), sea refiriéndose al «mar del muelle» (*mare molli*); estas expresiones dan a entender que se trata de una explanada o muelle; pero cabe aventurarse a presumir que algún abrigo debía tener asociado en forma de corto espigón pues este lugar, a la sazón, estaba expuesto a los temporales del sur y del sudeste que impedirían no ya la utilización de la obra sino su mantenimiento o conservación. Por la fundación de una capellanía en 1343 se sabe que ya existía la torre del muelle, construcción que, obviamente, como sucede en todo este tipo de obras de defensa de puertos, se levantaba en el extremo del espigón; por ello puede afirmarse sin gran riesgo de equivocación que en el año 1343 los muelles a que hacían referencia los documentos anteriores ya se encontraban abrigados por un espigón, el cual, posiblemente, tenía muelle adosado dada la definición de «cap del moll» empleada a la sazón; en todo caso los eventuales muelles de ribera se aterraron pues en los primeros planos conocidos posteriormente sólo aparecen muelles adosados al dique.

60. Citas de puertos en diversos hechos

Conquistadas las islas por los cristianos, emigró gran parte de la población árabe, la cual había llegado a ser numerosa, repoblándose con gentes de Marsella, del Rossellón y del Ampurdan principalmente; fue

obligado, por ello, el establecimiento de un tráfico marítimo, tanto de pasajeros como de útiles, efectos y enseres. Acaso la persistencia en las islas del artículo salado, del que aún hay residuos en esta parte de Cataluña, sea una consecuencia de estos primeros colonizadores catalanes; la navegación cobraría tal importancia que al final del siglo –según sabemos por un codicilo del año 1300 a su testamento, del Rey Jaime II– se había establecido ya un faro (*Turris Pfaraone*) en Portopí, mejora que tenían muy contados puertos en aquella época. A partir de entonces ya se encuentran diversas noticias relativas a embarques o desembarques concretos, sean de personajes, de ejércitos o de efectos o mercancías, en diferentes puertos; así por las propias crónicas de la Conquista de Mallorca se conoce del puerto de Pollença (1229) donde en principio debía desembarcar el ejército; se tiene noticia del puerto de Sóller donde durante el verano de 1231 desembarcó el Rey en su vuelta a Mallorca procedente de Tarragona, siendo significativo –pues pone de manifiesto que continuaba el tráfico, mantenido durante la dominación musulmana– que hubiera en dicho puerto naves genovesas; se sabe de los puertos de Portocolom, Portopetro y Cabrera, donde en 1287 se refugiaron parte de las ciento setenta galeras de la armada del Rey Alfonso III de Aragón a las que sorprendió un temporal cuando se dirigían al puerto de Maó, y menudean las noticias, en fin, de los puertos de Eivissa y Maó.

61. Actividad pesquera

La actividad pesquera debió conocerse también en la mayoría de los puertos, ejercida por humildes pescadores que habitarían modestas casas o cuevas en los propios puertos, todos ellos –salvo Palma, Ciutadella, Maó y Eivissa– alejados de las poblaciones lo cual implicaba un rápido traslado, dado lo perecedero de las capturas; los locales para pescadería estaban institucionalizados; así vemos que cuando Jaime II confirió oficialmente a diversos pueblos el título de villa en el último año del siglo XIII, además del resto de establecimientos públicos normales de toda población, se cita ya la «pescadería», prueba de tráfico pesquero en diversos puertos pues, dados los medios de transporte de la época, sólo cabe pensar que estas pescaderías de pueblos del interior se surtieran del puerto más próximo.

62. Creación del Gremio de Mareantes

El Gremio de Mareantes, Colegio de marineros o «Col!legi dels mariners de Sant Elm», también conocido con otras denominaciones en época posterior, fue una de las primeras instituciones relacionadas con el puerto de que se tiene noticia; al parecer sus estatutos fueron aprobados por el rey Jaime II de Mallorca por R.D. de 9 de septiembre 1310 pero existe la duda de si se referían a otra entidad, el «Patronato de Sant Elm de la población de la Palomera» donde Jaime II de Mallorca había dispuesto la construcción de un hospital, en el cual ya aparece la denominación de «Sant Elm"; en dicha agrupación de gente de mar se integraban barqueros, cargadores y descargadores, patrones y marineros, formando cierta suerte de previsión social al estilo de los modernos montepíos; llegaron a tener reconocidos determinados derechos sobre las mercancías cargadas o descargadas, como el «dret de Sant Elm». En todo caso el gremio ya se encontraba fundado en tiempo del rey Sancho de Mallorca quien protegió a los mareantes al

propio tiempo que vigiló cumplieran con sus obligaciones.

63. Tráfico durante el Reino de Mallorca

Durante el periodo de paz que se disfrutó con los reyes de Mallorca Jaime II, Sancho y Jaime III, a finales del siglo XIII y hasta mediados del XIV, los puertos baleares participaron del creciente tráfico mercantil en el Mediterráneo, principalmente en manos de comerciantes venecianos, genoveses, pisano-florentinos y catalanes. En 1284 salían cuatro barcos semanales de Mallorca al Magreb y a mediados del siglo XIII están documentadas catorce rutas pasando por Cabrera y dieciséis por Maó; en 1310 son 510 los barcos entrados en Mallorca y en 1321 son ya 570.

En los primeros años del siglo XIV, en la época mejor del Reino de Mallorca se encuentra ya constituido el citado Gremio de Marineros o Mareantes donde se integran los pilotos y patrones de las embarcaciones de tráfico; los marineros tenían también a su cargo las faenas de carga y descarga de los buques mercantes; si bien es de suponer que trabajaban únicamente en el puerto de Palma, se ocupaban ya sólo en estos menesteres hasta cuarenta y cinco individuos, lo cual da idea de la relativa importancia alcanzada por el comercio.

64. Auge de las relaciones comerciales

A finales del siglo XIII y principios del XIV se produce en Mallorca una intensa repoblación de la Isla con gente catalana, fundando el Rey Jaime II buena parte de las villas que existen en la actualidad. Al propio tiempo participa el Reino de Mallorca de la actividad mercantil propia de las ciudades costeras catalanas. Acaso la existencia de este importante contingente de catalanes y la escasa proporción de población verdaderamente autóctona expliquen la relativa facilidad con que el Rey de Aragón Pedro IV el Ceremonioso se apoderó del Reino de Mallorca arrebatándoselo al Rey Jaime III en 1343 sin mucha resistencia por parte de sus súbditos que, en los regímenes paccionados de la época, sólo debían ver un simple cambio de nombre en la persona del Rey, permaneciendo inalterados fueros, privilegios y estamentos e instituciones existentes.

Las mercancías eran muy variadas, unas producidas en las propias islas para su exportación y otras procedentes de otros puertos y nuevamente expedidas de un modo semejante al de las modernas líneas *feeder*. Con independencia de los puertos mediterráneos, los más habituales, se traficó también con Flandes e Inglaterra. Mallorca y Menorca tenían puertos de escala en el siglo XIV en las rutas procedentes de Oriente utilizadas por las repúblicas italianas para comunicar con Portugal y puertos del Mar del Norte.

De esta época y de la inmediatamente posterior se encuentra documentado, entre otros, el comercio del hierro, de los higos y de la sal –ya existente en la Edad Antigua– de los esclavos, que perduraría hasta el siglo XVIII, de ballestas a Flandes e Inglaterra –Mallorca en cierto modo no fue ajena a la Guerra de los Cien Años– los cereales y sus derivados, las legumbres, las salazones de carne y de pescado, estos últimos también con antecedentes en la Edad Antigua, los tejidos de lana, algodón y cáñamo, el alumbre utilizado en la confección de los tejidos, las velas para alumbrado, el pez de resina de pino utilizado en la construcción naval, amén de otros.

65. Extensa implantación de los consulados de Mallorca

Las noticias de consulados –"Cónsols de la mar de la Ciutat i Regne de Mallorques"– permiten apreciar el «foreland» de la Baja Edad Media y la importancia alcanzada por el comercio: en 1302 se crea el de Bugia; en 1305 el de Anfa; en 1308 el de Sevilla; en 1313 el de Alguer; en 1327 el de Nápoles; en 1330 existía ya el de Granada; y en 1330 el de Túnez y en 1331 el de Alcoy. Se sabe también de consulados en Génova en 1336; en Málaga en 1340; en Mostaganem en 1341; en Pisa en 1343; en Montpeller en 1378 y en Lisboa en fecha indeterminada, entre otros. También diversas repúblicas italianas y varios países ribereños mediterráneos establecen consulados en Mallorca algo más tarde: Castilla en 1458, Niza en 1425, Milán en 1427, Florencia en 1451 y Venecia en 1358. La Orden del Temple tuvo encomienda en Mallorca hasta su disolución en 1312. Según algunos autores el principal cometido de esta encomienda era atender la flota de la Orden.

El «Consulado del Mar» de Mallorca tiene su origen en un Privilegio del Infante Felipe, regente de Mallorca en 1326, otorgado para resolver cuestiones litigiosas pero no se regula hasta 1343. La intensa actividad comercial del siglo XIV motivó en Mallorca la formación del *Llibre del Consolat de Mar*, recopilación del derecho marítimo de posterior gran difusión, hecha entre 1343 y 1345, primera de su serie de diez y que fue fuente de derecho hasta el siglo XX. No afecta a las actividades portuarias de las que sólo apenas trata en los barqueos.

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

66. Impuesto de la «leuda"

Al conquistar Mallorca Jaime I en 1229 ya estaba generalizado el impuesto de la «lezda» o «leuda» en catalán que venía a equivaler al actual impuesto de aduanas; no era un derecho propiamente portuario, pero en algunas localidades se destinaba originariamente a mejoras en los puertos. Mallorca tuvo su «leuda» con casa y oficinas propias, de sus documentos se desprende la variedad de mercancías y procedencias que correspondían al comercio de aquella época.

Siglos XIV-XV

67. Creación del mostassaf

Al igual que acontecía con el control de medidas y pesos, la policía de espacios públicos e higiene pertenecía, con otros cometidos más generales, al mostassaf, autoridad existente, junto con la del baile pero independiente de la de éste. El cargo fue creado por el Rey de Mallorca Jaime III en 1336 y sus decisiones eran apelables ante el Virrey por quien era nombrado por el periodo de un año. Se suprimió en 1716 con el D. de Nueva Planta.

68. Concentración del tráfico de Mallorca en el puerto de Palma

Se desconoce el número de buques que a la sazón se dedicaban al comercio en los puertos y es evidente que el tráfico por el puerto de la Ciu-

dad de Mallorca era prácticamente el total de la isla, sirviendo los demás puertos más bien de refugio; pero es altamente significativo que el censo de naves, a mediados del siglo XIV, arroje trescientas sesenta mayores o de gavia, de las que treinta y tres eran de tres puentes, y seiscientas naves menores, con una dotación de treinta mil marineros, sin duda exagerado pues es del orden de la mitad del censo total a la sazón.

Las naves comerciaban desde el Mar Negro hasta Flandes, aportando de cuatro a cinco veces al año. El comercio de Berbería fue conocido antes por los mallorquines que por los venecianos, intercambiando aceite y telas por especias y oro fino de Tíbar.

69. Expediciones a las Islas Canarias y África Occidental

A mediados del siglo XIV, y desde 1342, se organizan varias expediciones a las Costas de Río de Oro –según el Atlas Catalá– y a las Islas Canarias siendo mallorquines sus primeros obispos en Gran Canaria. La probable escasa rentabilidad de las expediciones y el poco interés que despertaron en el nuevo monarca Pedro el Ceremonioso provocaron su abandono al cabo de pocos años; fueron ocupadas por los castellanos a partir del siglo XV, no sin discusiones con los portugueses.

70. Frecuentes noticias del puerto de Maó tras su toma por los catalanes

Tras la conquista de Menorca en 1287 por Alfonso III, que acudió al puerto la Maó con su flota de ciento setenta naves, ocupando primeramente la Isla del Rey dentro del puerto –así llamada a causa de este evento– son numerosas las noticias que se tienen de la visita por diversas escuadras, lo que hace presumir la importancia concedida al puerto; así en 1351 recala una numerosa escuadra de Pedro IV el Ceremonioso durante la guerra con los genoveses para apoderarse de la Isla de Cerdeña; en 1353 otra armada similar movida con igual fin; en 1394 sirve de base a otra armada numerosa ya para batir a los piratas de Berbería; en 1465 otra escuadra bloquea el puerto para hacer capitular a los partidarios de Carlos, Príncipe de Viana, que antes había tomado el puerto con otra escuadra similar; en 1472 sirve

El antiguo puerto de Portopí en Palma según cuadro de S. Jordi de Pere Niçard (1468-1470) con las cuatro torres a la sazón existentes de las que hoy permanecen las dos centrales de la figura. (MD)

de base de una escuadra del Rey Católico contra los franceses; en 1535 toca la formidable escuadra formada por Carlos V que, procedente de Alcúdia, se dirigía hacia Cáller para combatir a los tunecinos; meses después del mismo año el corsario Barba Roja entra en el puerto con su flota y pasa a sangre y fuego Maó, causa prístina de la idea de fortificar su boca con un inmenso fuerte iniciado bajo los auspicios del Príncipe Felipe en 1554 con la intervención del ingeniero italiano Juan Bautista Calvi; por esta razón se denominó en siglos posteriores el «Fuerte de San Felipe"; las guerras con Francia y de Italia del siglo XVII motivan el paso de numerosas armadas por el puerto como las de Díaz Pimienta en 1637, de Antonio Oquendo en 1637-1638, de Enrique de Cabrera en 1641, del Duque de Ciudad Real en 1642, del Príncipe de Landgrave en 1643, de Pedro Cordet en 1689 y de Fernández de Villavicencio en 1697.

71. Paso de reyes por puertos baleares

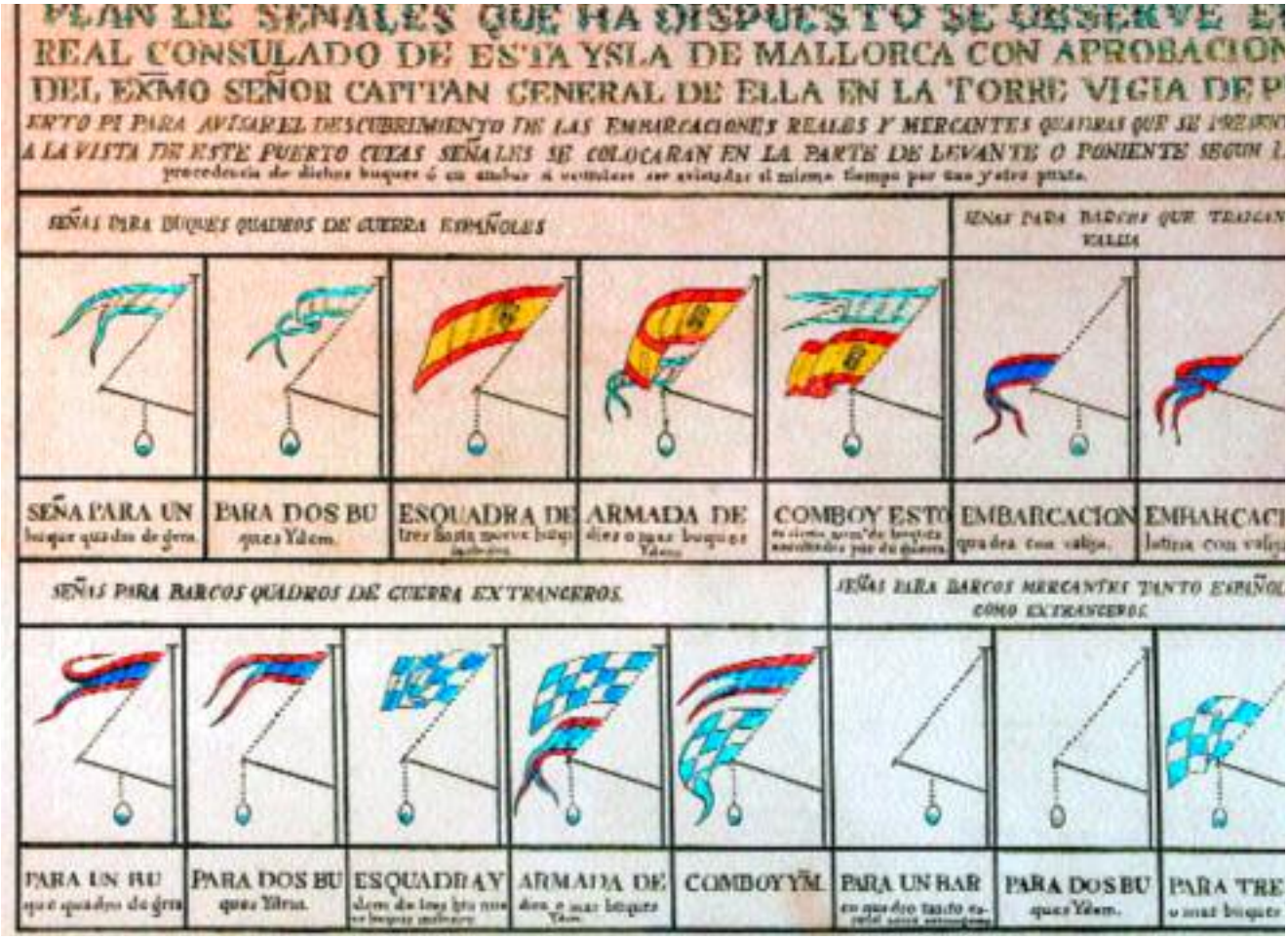
Se conocen noticias del paso de reyes por el puerto de Palma las cuales, al propio tiempo, dan indicios sobre la existencia de sus infraestructuras. La primera conocida es la del Rey Jaime I en 1229 cuando tuvo lugar la conquista de Mallorca por las armas catalano aragonesas; posteriormente vuelve en 1232 para recibir la rendición de los últimos núcleos musulmanes y dos veces más hasta 1269; sus sucesores Jaime II, Sancho I y Jaime III utilizan diversos puertos para sus periódicos traslados a sus dominios continentales, utilizando básicamente el puerto de Palma y generalmente adoptando la ruta de Cotlliure para trasladarse a su palacio de Perpiñan; al extinguirse la dinastía privativa utiliza el puerto de Palma Pedro el Ceremonioso en 1343 para recibir la obediencia del Reino y en 1359 para aprontar una escuadra contra Castilla, sin volver a la isla; en 1384 la Reina María de Sicilia; en 1392, y aún en su calidad de infante, acompañando a los reyes de Sicilia María y Martín, pasa por Palma el infante Martín, que habría de ser luego rey con el título de Martín el Humano; en 1395, y huyendo de la peste de Barcelona, llega a Sóller el Rey Juan I que se establece en Palma en ambos castillos de la Almudaina y de Bellver, hasta regresar por Portopí pasado el peligro de contagio; en 1402 la Reina Blanca de Sicilia pasa por Palma y Portocolom; en 1405 pasa por Palma por segunda vez el Rey Martín de Sicilia; en 1414 ancla la escuadra del que sería Rey Juan de Navarra en Portopí; en 1415 visita Palma el infante Alfonso con su mujer la Reina de Nápoles Juana II; en 1420 el ya Rey Alfonso V aporta en Palma y Maó de paso para Sicilia, Cerdeña y Nápoles; en 1432 nuevo paso en Palma de este Rey con viaje a Italia; en 1434 pasa el Rey de Navarra, más tarde Juan II de Aragón. Ninguno de los Trastámara pasa después por el puerto de Palma y hay que esperar al año 1541 para tener noticias del paso del emperador Carlos V en su desgraciada expedición a Argel. De esta época merece citarse el paso del Cardenal Borja en 1489, futuro Papa Alejandro VI. Ningún nuevo rey de España vuelve a visitar las islas hasta el siglo XIX en que la Reina Isabel II llega a Palma en 1860, según más adelante se verá.

Antiguo faro de Portopí (izquierda) con la primera representación de la Torre de Señales (derecha con bolas con el sistema inspirado en el de Génova o Livorno) según cuadro de Pere Niçard de S. Jordi (1468-1470). (MD)

72. Daños con las guerras de la Corona de Aragón. Cónsules de Mar

Cuando el Rey Pedro IV de Aragón conquista el Reino, se encuentra con una marina mercante floreciente y nacen las primeras instituciones relativas al tráfico marítimo como los Cónsules del Mar, creados por Real Privilegio dado en Valencia a 9 de octubre de 1343, con jurisdicción y plenísima potestad en los asuntos sobre mercancías marítimas.

No habrían de tardar, sin embargo, los acontecimientos bélicos de la guerra de Aragón contra Castilla y Génova con constantes peticiones de ayuda del Rey a Mallorca, reino que, con independencia de padecer ataques de flotas castellanas en los puertos de Eivissa y Pollença, hubo de contribuir a la guerra con la aportación de medios y buques con apreciable daño en su comercio. En esta guerra se perdieron, o sufrieron graves daños, hasta ciento cuarenta barcos.



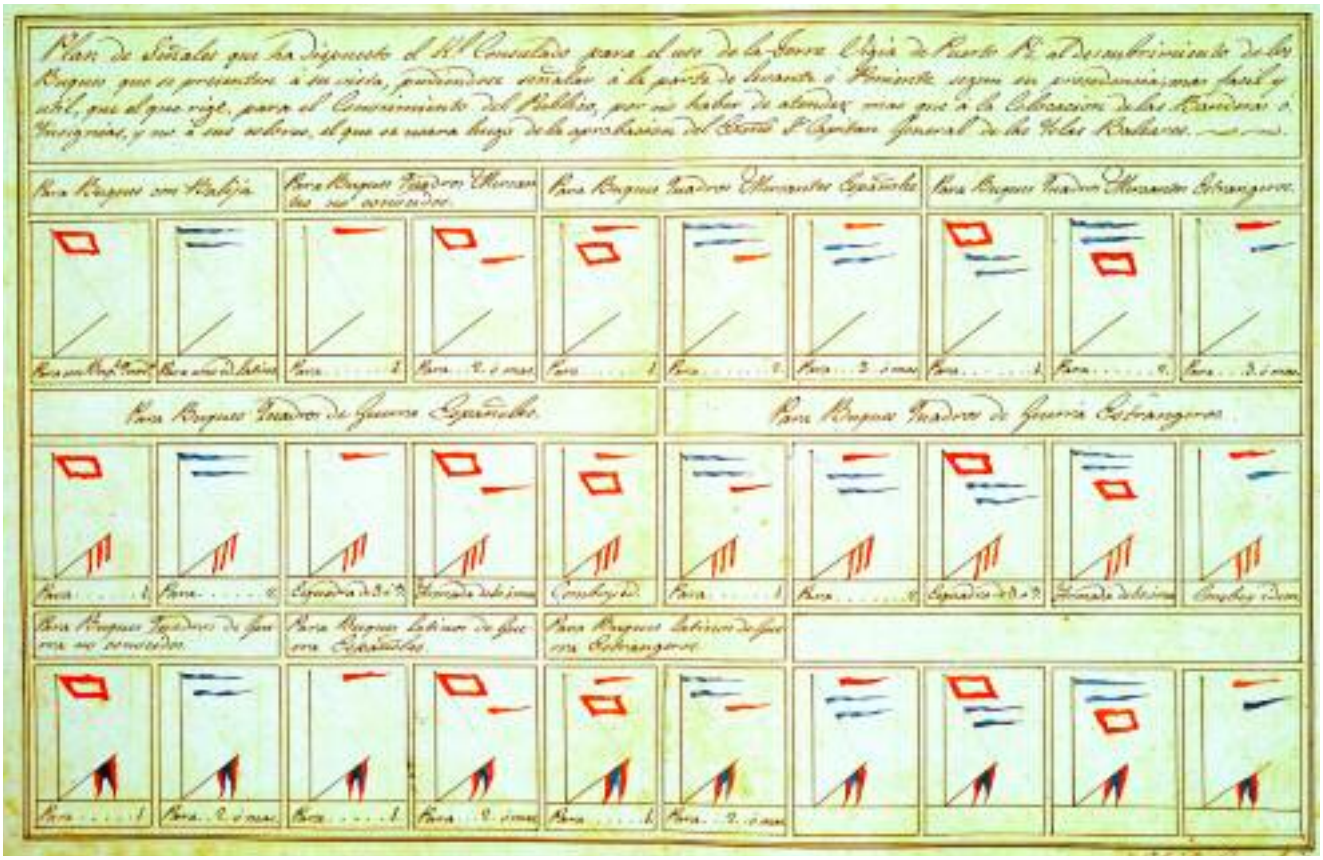
Código de señales de Portopí con banderas y bolas que regía a finales del siglo XVIII, primeramente aprobado en 7 de diciembre de 1746 y sustitutivo de otro anterior de bolas de cuya implantación se conoce en 1586. (AP)

73. Antiguo faro y torres de Portopí

El primer faro de Portopí existía ya en 1300 según el citado codicilo del Rey Jaime II de Mallorca; puede conjeturarse que fuera Jaime I quien lo construyó pues no se cita en las Crónicas de la conquista de Jaime I y al decir de P. Cateura se hallaba ya en 1249. Para el activo comercio de la época esa instalación importante fue objeto de varias disposiciones posteriores; por su interés al dejar traslucir el espíritu de la época se reproduce –traducido del latín de la prosa oficial a la sazón– el Privilegio dado en Valencia por Pedro IV el Ceremonioso, acaso primer documento «adminis-

trativo» relativo a faros de Baleares.

***Disposición para el Procurador del Reino de Mallorca. Orden relativa al faro. Nos Pedro, etc. –Por la gracia de Dios, Rey de Aragón, Valencia, Mallorca, Cerdeña y Córcega, y Conde de Barcelona, del Rossellón y de Cerdaña–. A nuestro noble y estimado consejero Olso de Próxida, soldado y vicegobernador, y a los demás oficiales de la Ciudad y del Reino de Mallorca o bien a sus lugartenientes, a los que corresponde conocer el infrascrito asunto. Mi saludo y mi aprecio. A vosotros, que recientemente escribisteis, contestamos haciendo memoria de la siguiente forma: Pedro, por la gracia de Dios, Rey de Aragón, etc. Teniendo en cuenta que, para gloria de la Ciudad y de la Isla de Mallorca, y que para que las naves, galeras y otras embarcaciones –que durante la noche se aproximasen al puerto de la misma ciudad– pudieran entrar en aquel con toda seguridad, fue establecido y dispuesto un faro por los reyes de Mallorca predecesores de Nos, el cual se encendía de noche en la cima de la torre levantada cerca del puerto llamado Pot-Topi, denominada la Torra del Faro, cuyo aceite procedía del que se derramaba en la Quartera en la misma ciudad, y cuyo resplandor preparaba el camino a los que se acercaban a dicho puerto. Y que ahora este mismo faro no alumbra en aquel lugar, como solía hacer, consumiendo el aceite antes indicado según se había establecido, hemos resuelto que aquel aceite debe volver a darse. y como esta*



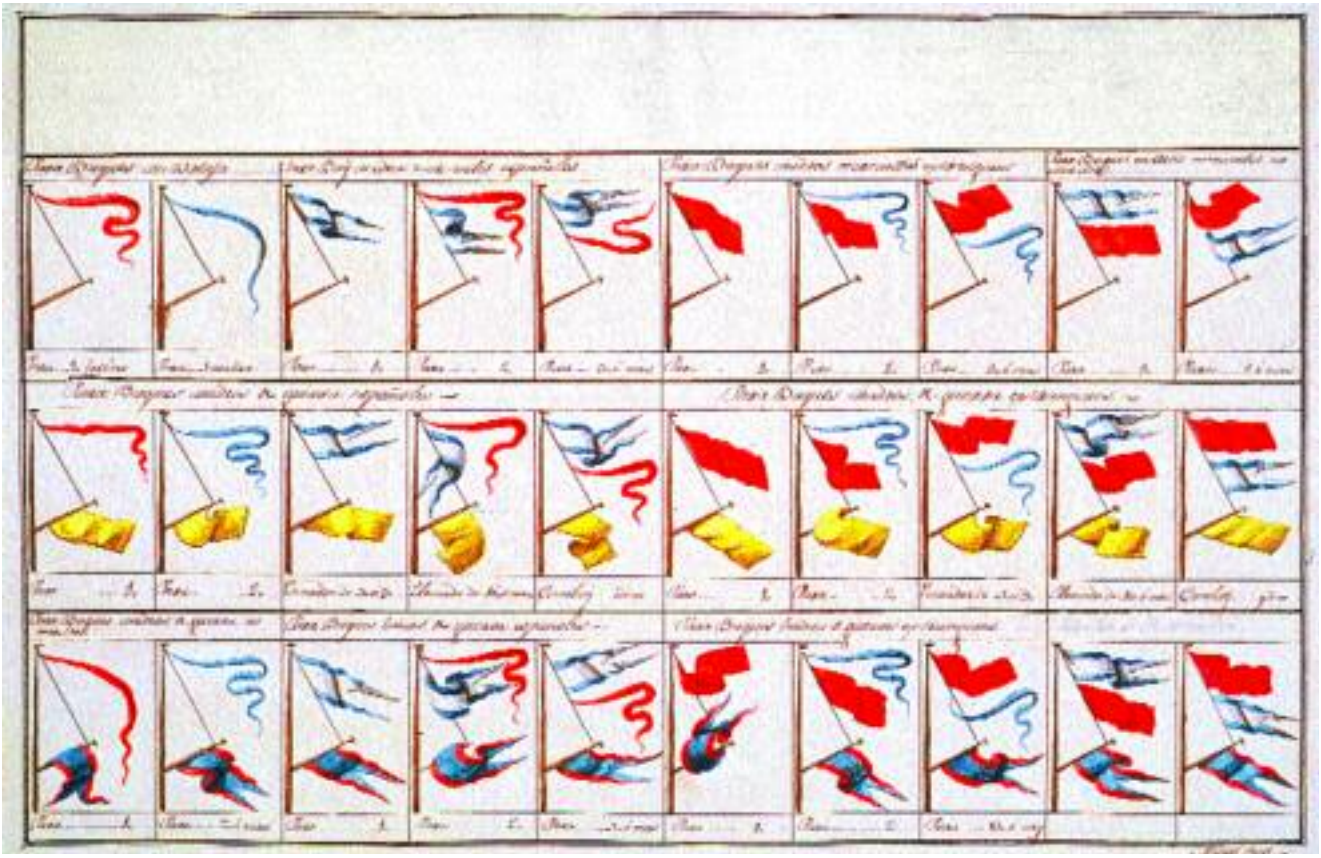
Nuevo cuadro de señales de Portopí sin bolas aprobado por el Capitán General en 25 de enero de 1820 a propuesta del Real Consulado de Mar y Tierra. (AR)

concesión redunda en el bien público local que se reivindica, debe considerarse que si durante su vigencia fuésemos informados de que aquel aceite no se dedica a tan público servicio, anulamos su donación. Por lo tanto, ante la humilde súplica a Nos presentada por parte de los amados y fieles jurados y hombres probos de la Ciudad e Isla de Mallorca, considerando que el servicio de dicho faro es cosa laudable y buena y que no sólo redunda en utilidad pública, sino también en la seguridad de todos los que navegan hacia dicha

isla y que en estas y otras cosas semejantes deben seguirse las huellas de nuestros predecesores y que debe mantenerse su ejecutoria, queremos y ordenamos y también mandamos a nuestro Procurador del Reino de Mallorca, que a expensas de los derechos procedentes y de los beneficios de la misma Procuraduría, sea atendido el servicio del dicho faro, volviendo al primitivo estado, de tal modo que se haga donación del aceite extraído del que se derramaba en la referida Quartera y de las demás cosas con las que solía dar luz de noche, y no toleraremos que se impida en manera alguna la donación de dicho aceite o se cause el mínimo daño al interés público. Para testimonio presente de este asunto, mandamos que con nuestro sello sea amparado. Dado en Valencia, día 2 de Diciembre del Año de la Natividad del Señor de 1369. G. de Palou. Rey Pedro.

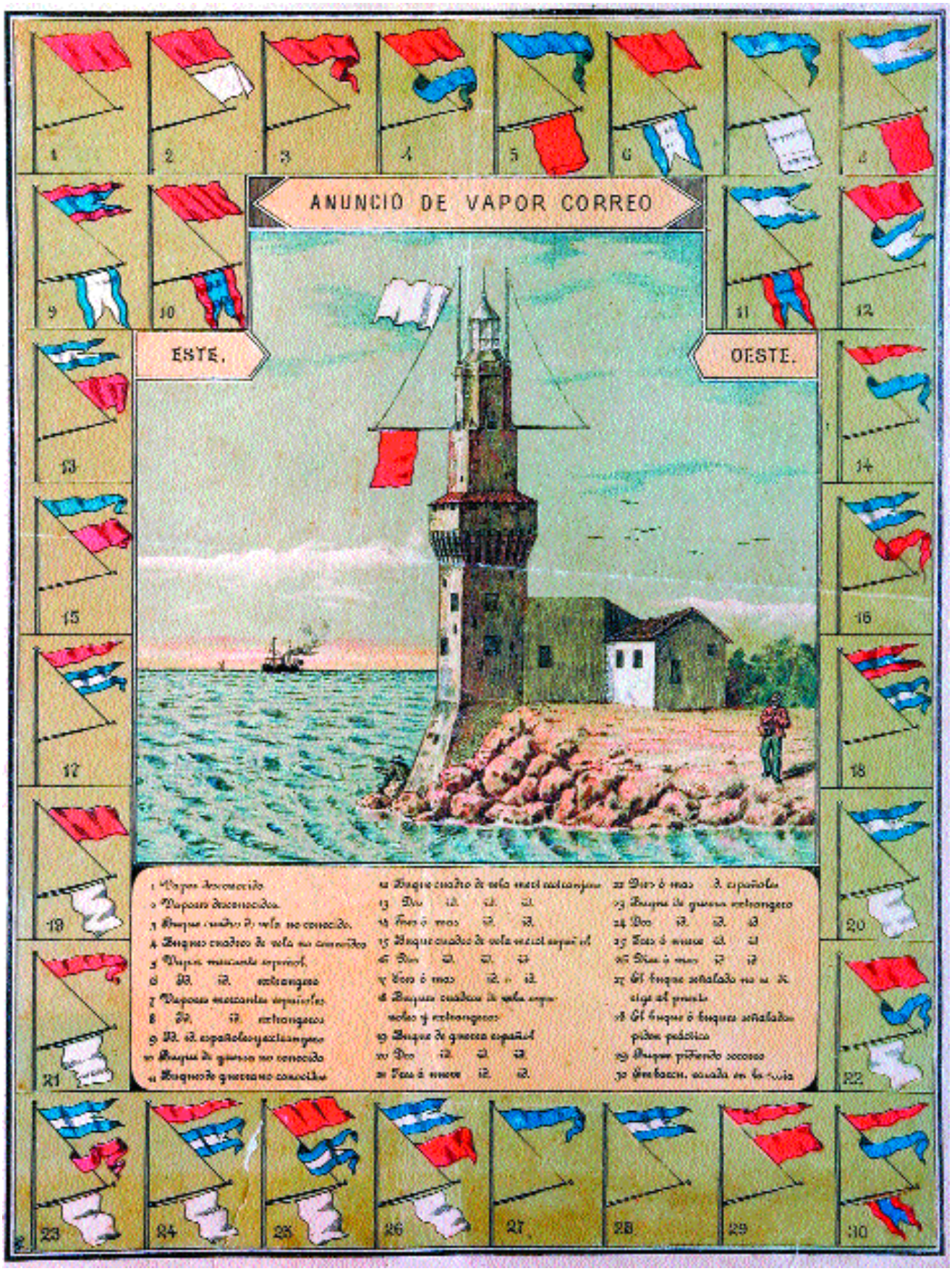
Este faro se trasladó en 1613 a la torre de señales de Portopi pues el estampido de los cañones del fuerte de San Carlos, cuya construcción se había decidido en 1607, causaba daños en la cristalera de la linterna. Esta se dispuso sobre el segundo cuerpo de la torre que ya sustentaba los botalones de las señales.

No se conoce cuando se implantaron en la Torre de Portopi las señales o banderas que han tenido, cuando menos, cinco siglos de vida. A juzgar por la historia de la torre bien pudieran estar ya instituidas en el siglo XIV; pero la primera referencia conocida se encuentra en el cuadro de Sant Jordi de Pere Niçard (Museo Diocesano), pintado entre 1468 y 1470, donde se observan dos botalones de los cuales pende una bola, cuya misión consistía en dar aviso a la Ciudad si el vigía avistaba buques por uno u otro lado de la bahía (Cap Blanc o Calafiguera), según el botalón utilizado, con sistema ya adoptado en puertos italianos.



Cuadro de señales de Portopí más elaborado obrante en el mismo expediente del Real Consulado de Mar y Tierra. (AR)

Este sistema se perfecciona por el Colegio de la Mercadería en 7 de



Cuadro de señales, también en número de treinta y otra adicional para anuncio del vapor correo, modificando el anterior y adaptado al establecimiento de barcos a vapor después de 1834. (AM)

marzo de 1607 disponiendo cuatro bolas más, dos a levante y dos a poniente, seis en total, lo cual permitía una mayor concreción en el aviso de haber avistado; en 7 de diciembre de 1746 se establece un cuadro de señales con la adición de sendos mástiles o astas verticales, dejando una sola bola por botalón pero completado con banderas en los mástiles; las bolas se formaban con encerados alquitranados sujetos con cercos de moral y de considerables dimensiones *dins quincum cabrian cuatre homens* según cita de la época; este sistema mixto de bolas y señales, con alguna modificación puntual, perdura hasta 1820 en que se produce la modificación substancial que, salvo modificaciones puntuales, se mantiene hasta la extinción del servicio.

Ya en 1819 el Real Consulado de Mar y Tierra había estudiado el posible cambio de señales terminando por adoptar un cuadro en el que, suprimiendo las seculares bolas y manteniendo las dos astas a cada lado de la torre, se pudieran dar más complejos avisos sobre los buques avistados por medio de la combinación de la clase y posición de banderas cuadras, cornetas y gallardetes con la condición de que el aviso transmitido se basara en la forma y posición de las señales, mas no en su color; de esta forma se adoptó el cuadro antes aludido el cual, tras su aprobación por el Capitán General de Baleares en 25 de enero de 1820, se implanta por el Real Consulado en 1º de febrero del mismo año. En el archivo del Regne de Mallorca se encuentran dos láminas en parte diferentes; una de Gabriel de Caseres, esquemática, que por el contexto de su cabecera corresponde a esta aprobación; otra de Marti, más elaborada, pero sin cabecera, que sin duda le debió preceder para definir las señales con detalle en los estu-

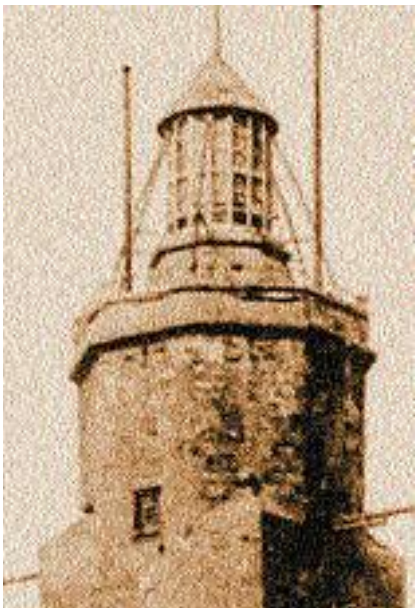
Otro modelo de cuadro de señales recogidas en el anterior, con las establecidas por la Junta Provincial de Comercio de 1869. (AP)

dios previos.

A pesar del propósito de no tener que ser determinantes los colores para la inteligencia del aviso se emplean hasta cuatro: blanco, azul, amarillo y rojo, consecuencia, acaso, de haberlos ya utilizado durante el año anterior en el obsequio realizado por el Consulado a la Comisión de reemplazos de Cádiz, consistente en unas partidas de lanilla azul, blanca, amarilla y encarnada que debió servir para banderas de señales de la expedición de Ultramar.

Este cuadro de treinta señales, con diversas modificaciones puntuales posteriores, como lo fue la señal de llegada del correo, de vapores y otras, perduró, con una breve interrupción en 1877 por motivos políticos, hasta la extinción de los vigías en 1971, obvia consecuencia de la franca obsolescencia del servicio que, ya bastante antes, era ocioso desde que se generalizó la radiotelefonía con comunicación directa entre capitanes y consignatarios; incluso los mismos vigías informaban ya ultimamente por teléfono siendo redundante el aviso con las banderas, solo útil en general para el selecto público conocedor de los códigos. Estos vigías dependieron históricamente del Colegio de la Mercadería y, extinguido este, del Real Consulado de Mar y Tierra y, al disolverse este, de la Real Junta de Comercio; instituidos en 1851 los servicios del Estado de Obras Públicas pasa el faro a depender de estos mas no así los vigías que siguen en aquella Junta y, por último son atendidos, uno por la Diputación y otro por el Ayuntamiento. En 1 de julio de 1971 la Diputación acuerda su extinción, tras medio milenio de existencia. Hoy la Autoritat Portuària de Balears, en días señalados del año, repone las banderas en recuerdo de aquella tradición.

Las primeros cuerpos gemelos de las torres de Paraires y de Senyals, construidas para defender los extremos de la cadena que cerraba la rada, son las construcciones históricas más antiguas ubicadas hoy en el recinto portuario, pues el arco de la atarazana almorávide de La Almudaina, del siglo XII, también obra vinculada al puerto medieval, se halla hoy fuera del recinto. No se conoce la fecha de su construcción; pero cabe suponer, por la cita de la Crónica de Desclot de la conquista de Mallorca por el Rey Jaime I –donde se alude a una expedición para tomar «las torres» de Portopi– que antes de 1229 ya existían unas primitivas torres en el paraje y en lugares lógicamente coincidentes con los de las actuales; incluso hay quien, en base al tosco almohadillado de los sillares de las hiladas inferiores de la de Paraires, se aventura a decir que se trata de una torre de origen romano; en tal supuesto debió levantarse la base de la torre actual en época musulmana, si así cabe interpretar el nombre de «sarraynesca» o «sarrahinesca» en documentos de ya 1343; en todo caso los modillones de ambas torres debieron ponerse en época más tardía pues el almenaje típico sarraceno era más bien como el hoy observable en las torres del Palacio de la Almudaina. Por la naturaleza de los materiales y duración de una obra, cuya cuenta es de 1329, puede conjeturarse que a la sazón se obraba en las torres, pero hasta 1344 no se encuentran alusiones escritas específicas para la de Senyals –designada como del «portus» o de la «cadena"– al decidir que tuviera el mismo guardián que la del faro. En cuanto a presumible antigüedad puede también entenderse que las torres existían en 1249, en que el Rey entrega a la Ciudad la cadena del puerto y le encarga de su guarda, cometido difícil de atender si no se contaba con dichas torres.



El Faro de Portopí con su antigua linterna en 1893. (AM)

Tablas del «Atlas Catalá» que los cartógrafos mallorquines Cresques terminaron en 1375 con los puertos a la sazón conocidos y consignación de rosas de los vientos para determinación de los rumbos al ser ya usual en la navegación la brújula y el timón de codaste. (FM)

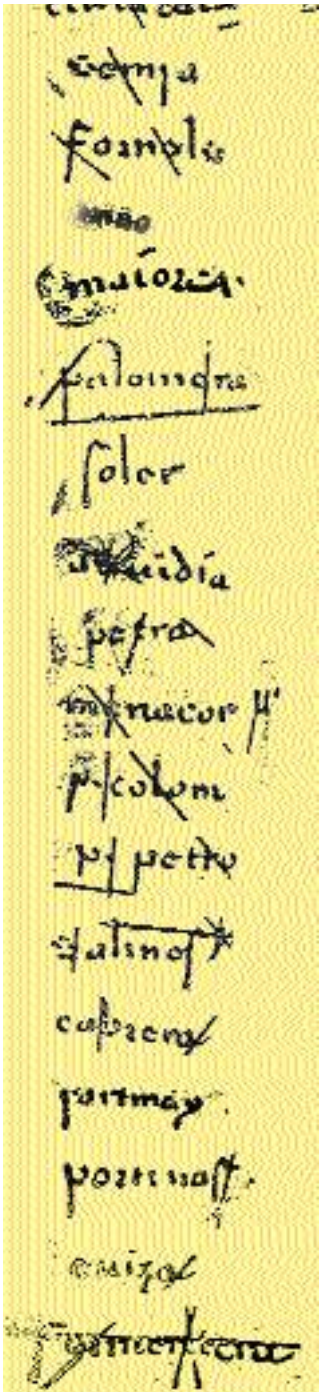
La primera torre del faro era de sección circular, según se adivina del citado cuadro de Pere Niçard, donde aparece con su linterna insinuada, y aunque la primera noticia escrita data del último año del siglo XIII es presumible, como se ha indicado, que se construyera años antes en que la navegación comercial mallorquina ya alcanzó relevancia; la construcción del fuerte de San Carlos en el mismo paraje del faro, y en cuya fábrica quedó integrada la antigua torre, supuso su desaparición tras más de tres siglos de prestar servicio.

74. Desarrollo de la cartografía y contribución de la Escuela Mallorquina

Una importante aparición de la Baja Edad Media son las cartas náuticas, tan corrientes en la actualidad. En la Edad Antigua existían los «periplos» o guías costeras con noticias de los accidentes costeros e información sobre las poblaciones y puertos existentes; eran documentos celosamente guardados casi como un secreto de Estado; se tenía ya desde Tales de Mileto (siglo VI a.d. J.C.) idea de que la Tierra era esférica y en base a ello Eratóstenes (hacia 250 a.d. J.C.) formó la conocida «cuadrícula» con paralelos y meridianos que abarca el Mediterráneo; Hiparco, un siglo más tarde, perfecciona el sistema disponiendo una red de paralelos y meridianos equidistantes creándose el moderno concepto de coordenadas geográficas; ya en el principio de la Era Cristiana, siglo II, recoge Ptolomeo los trabajos anteriores y los perfecciona llegando a transformar las descripciones geográficas en relaciones de coordenadas de latitud y longitud para situarlos en una red de meridianos y paralelos curvilíneos en su conocido mapa abarcando desde el Atlántico hasta el este de Asia el cual habría de tener vigencia hasta la época de los grandes descubrimientos del siglo XV. Pero no se trataba de documentos específicamente pensados para la navegación sino más bien para conocimiento general de la geografía al estilo de los modernos atlas. Las cartas náuticas, documentos idóneos para la navegación, cuya disposición a bordo llegó a ser preceptiva, aparecen en el siglo XIII y cuentan ya con el conocimiento del Norte por introducirse el uso de la brújula en las técnicas de navegación: de ahí la proliferación de las rosas de los rumbos en las aguas de los mares.

El desarrollo de la navegación comercial en Mallorca trae como consecuencia la necesidad de la cartografía –en la que tanto se distinguió la Escuela Mallorquina– formándose, en los siglos XIV y XV, las cartas más significativas para decaer luego hasta el siglo XVII, donde se reseñan expresamente los puertos de carácter natural de las Baleares. Entre ellas descuella el celebre «Atlas catalá» formado en 1375 por los cartógrafos mallorquines Abraham y Yahuda Cresques, que el infante Juan, luego Rey de Aragón, les encargó a instancias del Rey de Francia y que se conserva en la Biblioteca Nacional de París.

Es la época de importantes innovaciones en la navegación: en el siglo XIII se sustituye el timón de espadilla con remos laterales por el de codaste como en la actualidad y se introduce el uso de la brújula; en 1354 se ordena que toda galera debe llevar dos cartas náuticas.



Detalle de los puertos baleares que recoge el «Atlas Catalá» de los Cresques de 1375 (por este orden: Ciutadella, sa Nitja, Fornells, Maó, Palma, la Palomera, Sóller, Alcúdia, Capdepera, Portocristo, Portocolom, Portopetro, Colònia de Sant Jordi, Cabrera, Sant Antoni, Portinatx, Eivissa y la Savina). (FM)

75. Primeras citas gráficas de puertos en las cartas

Con estas cartas de la Escuela Mallorquina se encuentran las primeras

El «Atlas Catalá» (1375) señala los puertos del archipiélago balear del siglo XIV, practicamente coincidentes con los así declarados oficialmente en 1967; recoge tres más: sa Nitja en Menorca, la Palomera en Mallorca y Portinatx en Eivissa, pero, curiosamente, no hace mención de los de Pollença y Andratx, de mayor entidad que los consignados. (FM)

citas gráficas de los puertos destacando en rojo los considerados más importantes por los autores quienes consignaban los demás en negro. En Baleares, con diversas toponimias, se encuentran consignados los puertos de Maó, Ciutadella, sa Nitja y Fornells en Menorca; Manacor, Portocolom, Cala Llonga, Portopetro, Cala Figuera, Palma (Mallorca), Andratx, Palomera, Sóller, Pollença y Alcúdia en Mallorca; Cabrera; Eivissa, Portmany y Portinatx en Eivissa, y ello amén de accidentes geográficos que pudieran referirse a abrigos naturales.

Tienen superior valor las cartas de los siglos XIV y XV pues las posteriores de los siglos XVI y XVII se limitan a copiar dando más valor a la decoración que al verdadero contenido de la carta. Las cartas mallorquinas conocidas de estos dos siglos de esplendor por orden cronológico son las siguientes: del siglo XIV, Angelino Dulcert (1325, c. 1327 y 1339), Abraham y Jafuda Cresques (1375), Guillermo Soler (c. 1380 y 1385), Anónimo mallorquín de Nápoles (c. 1390), Carta atribuida a Jafuda Cresques (finales del siglo XIV); en el siglo XV aparte de las numerosas cartas de navegación anónimas de judíos mallorquines (Archivo de la Corona de Aragón, Archivo de la Catedral de Barcelona, Bibliothèque Nationale de Paris, Biblioteca Estense de Módena, Universidad de Upsala, Biblioteca Laurenziana de Florencia, Bibliothèque Municipale de Dijon, etc.), se han de añadir los nombres de relevantes cartógrafos mallorquines: Jaime Ribes (Jafuda Cresques), Marcial de Viladestés, Juan de Viladestés, Gabriel de Vallseca, Pedro Rosell, Jaime Bertrán, Arnal Doménech, Jacome de Malhorca, Jehudá ben Zara, Anthoninus Piris, Rafael Lloret, Berenguer Ripoll y probablemente Rafael Monells y Juan Marçol.

76. Mantenimiento del tráfico y creación del Colegio de la Mercadería

Las guerras de Pedro IV y Alfonso V de Aragón, durante los siglos XIV y XV son causa de cuantiosos daños para el tráfico marítimo el cual, no obstante, se mantiene con altibajos hasta bien entrado el siglo XVI y da lugar en el puerto de Palma, a edificios mercantiles tan importantes como

La Lonja de Mercaderes levantada por Sagrega a mediados del siglo XV. El pujante tráfico comercial del siglo XIV, al que no debieron ser ajenas las importantes colonias judías asentadas en Mallorca, da paso a una influyente clase de mercaderes los cuales consiguen por Privilegio del Rey Martín el Humano de 1403 la constitución del Colegio de la Mercadería.

77. Antecedentes y funciones del Colegio de la Mercadería

Los antecedentes del Colegio de la Mercadería se encuentran en el tribunal o consejo titulado «Consulado de Mar» que el rey Pedro IV reguló en Mallorca en 1343; este Colegio se fundamentó en el establecido anteriormente en Valencia; no tenía como función específica el atender a las obras de los puertos siendo éste un cometido más de los atribuidos a dicha entidad la cual ejercía un gran abanico de competencias relacionadas con la protección del comercio, incluyendo las funciones docentes en un amplío sentido, así como la beneficiencia; para la Historia Portuaria tiene gran interés pues dicha entidad era la encargada de administrar los derechos o impuestos en relación con el tráfico portuario de Palma como eran el «diner del Moll», «diner de la Mercaderia» y «victigal del Mar"; debe, no obstante, hacerse observar que no todos los recursos obtenidos por estos derechos o impuestos se aplicaban a las obras portuarias propiamente dichas pues se atendían, también otras construcciones indirectamente relacionadas con el tráfico marítimo como fue, por ejemplo, la capilla del Consulado. Los estatutos del Colegio de la Mercadería no se aprobaron hasta que transcurrieron varios años por el rey Alfonso V y dicho órgano, con el Consulado del

Notable portulano de la Escuela Cartográfica Mallorquina que recoge los puertos principales de la época. Gabriel de Vallseca. 1439. (MN)

Mar, se mantuvo vigente hasta el año 1800, sustituido por el Real Consulado de Mar y Tierra; las obras más importantes conservadas de este periodo son el actual edificio del Consolat del Mar (sede del Presidente del Govern Balear) del siglo XVII y la célebre Lonja, del siglo XV.

Con el típico reparto de funciones paccionado de la Edad Media, al que no es ajeno el Reino de Mallorca, sin dejar de depender el puerto en última instancia del Rey, correspondía en Palma a los"defenedors de la mercaderia» o a los jurados de la Ciudad y Reino la facultad de propuesta de las normas y reglas de policía del puerto y al Colegio de la Mercadería solo funciones delegadas de gestión; la actividad ordenadora cobra especial relieve a fines del siglo XIV y principios del XV en que se promulgan ordenanzas en 1387, 1392, 1399, 1400, 1408 y 1433.

Estas ordenanzas regulaban aspectos muy diversos, tanto relativos a cuestiones de policía en tierra o en los espejos de agua como a dotaciones de guardería, armamento, munición, provisiones de boca, elementos ofensivos y defensivos, y otros aspectos variopintos de los buques en función de su porte, expresado en salmas, o de su número de bancos. Este sistema de regular las actividades portuarias en su integridad perduró –salvo en los aspectos militares– hasta la aparición de la Administración moderna en el siglo XIX en que, debido a los diferentes ámbitos competenciales ministeriales, la regulación del quehacer portuario a través de los nuevos Reglamentos de Servicio y Policía, se produjo por medio de dos instrumentos diferentes según se tratara de la zona de tierra o del espejo de agua; la Ley 27/92 termina con esta secular disociación y vuelve al criterio de la regulación única.

78. Larga dependencia del puerto de Palma del Colegio de la Mercadería. Organismos encargados del puerto

Esta organización prosigue con escasos cambios en siglos posteriores, aunque con el D. de Nueva Planta pierde facultades recaudatorias en 1714, que recupera en 1766 precisamente para la conservación del puerto.

El sistema perdura en Palma hasta el año 1800 en el cual el puerto pasa a depender del Real Consulado de Mar y Tierra, ente que inicia importantes obras de mejora y se ocupa del puerto hasta 1829 año de creación de la Real Junta de Comercio de Mallorca a la cual traspasa la gestión de las obras portuarias. En 1830 finaliza el llamado «Muelle Nuevo», en 1847 la Capitanía del puerto, en 1849 se instalan nuevos reflectores en el Faro de Portopí y en 1851 finaliza la reforma y ampliación del Contramuelle en el «Mollet». En 1860 sustituye a este organismo la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio de la que finalmente recibe el puerto la Junta de Obras del Puerto en 1872. Cinco han sido pues los organismos conocidos a lo largo del tiempo que han tenido a su cargo la infraestructura portuaria de Palma, con una larga dependencia del primero.

Obviamente el D. de Nueva Planta tuvo su incidencia en la Administración Portuaria pues determinadas autorizaciones para la realización de tráfico o para la ejecución de obras dependían de una R.O. con intervención de la Real Intendencia. Aún no existía una legislación global en materia portuaria que debía aguardar los primeros intentos de 1849 y no completarse hasta 1880.

79. Obras portuarias de la Baja Edad Media

En el transcurso de estos siglos las obras de los puertos debieron ser –salvo en Palma– de muy escasa relevancia y ajenas, por supuesto, a finalidades de abrigo. Aún cuando no se conoce ninguna noticia concreta totalmente fiable referente a los puertos baleares, se puede admitir, por lo divulgado de otros puertos, que las obras públicas se limitaron a cortos muelles de muy escaso calado y, las más de las veces, a cierta suerte

Primera reseña gráfica del puerto de Palma según el cuadro de San Jordi de Pere Niçard del Museo Diocesano en 1468-1470. Vista idealizada señalando el «moll de fusta» frente a la Lonja, el muelle con su castillo y cuatro torres en Portopí, una del faro medieval. (MD)

de pantalanes y planchas de madera donde la operación de carga o descarga –generalmente por medio de barqueo– requería una mayor profundidad; la modestia y sencillez de estas obras, así como lo perecedero de sus materiales, son causa de no haber llegado hasta nosotros. Sólo de Palma se tienen noticias de un dique en 1372 que llegaba hasta el actual Espigón de la Consigna. Cobran especial importancia en esta época floreciente de la Corona de Aragón los establecimientos portuarios llamados «dressanes» o atarazanas de las que se tienen concretas informaciones de las existentes en Palma, Eivissa, Sóller y Maó y que consistían en un recinto de carácter civil y militar a la vez, defendido o fortificado, adosado a una playa o rampa varadero y donde se varaban las naves a la vez que se custodiaban los elementos propios de un arsenal; se utilizaba tanto para fines defensivos como para conservación, entretenimiento y hasta construcción de naves.

Así como todas las noticias apuntan a cierta actividad constructiva de infraestructura entre los siglos XIII y XIV no sucede tal entre los siglos XIV y XVIII en los cuales, por una parte la asignación de recursos a importantes obras de superestructuras –como la Lonja– y, por otra parte, la presión casi asfixiante de la «Universal Consignació» –deuda pública básicamente originada por las guerras de Aragón contra Castilla y Génova

durante el reinado de Pedro el Ceremonioso y que habría de durar hasta el siglo XIX– impedían la aplicación a los puertos de otros fondos que no fueran los extraordinariamente dispuestos a tal fin y así se llega a la penosa situación de finales del siglo XV con grandes averías pendientes de reparación en Palma.

80. Noticias sobre tráficos o eventos

Del puerto de Palma son múltiples las noticias aisladas sobre tráfico o eventos; pero también se encuentran otras significativas de otros puertos en Mallorca.

En 1349 llegan al puerto de Alcúdia las galeras del desgraciado Rey Jaime III de Mallorca que desembarca su ejército; en 1395 el Rey Juan I de Aragón desembarca en el de Sóller; en 1397 vuelve a elegir este puerto para pasar a Aviñón una comisión de la Universidad; en 1405 el Gobernador Roger de Moncada se embarca en Sóller con destino a Barcelona; este continuo movimiento en el puerto de Sóller, con otras noticias relativas a correos mandados al rey en años anteriores, enseña como aprovechaban entonces la circunstancia de ser este puerto el más próximo a Cataluña; así se conoce nuevo tráfico de pasajeros en Sóller en 1412; en 1420 se sabe de la existencia de correos entre Alcúdia y Menorca; en 1420 del paso de Alfonso V con su armada por el puerto de Maó.

81. Primacía del dique de Palma en el siglo XIV

Por documentos de la época del Rey Jaime I se sabe de la existencia en 1270 del «Muelle» en el puerto de Palma, probablemente en la zona que hoy se encuentra frente a la calle del Mar en el Paseo de Sagrera; pero las noticias de dimensiones concretas hasta ahora divulgadas –en las Memorias primeras de la Junta de Obras del puerto y sin citar fuente– se refieren a un dique existente en 1372 de trescientos veinte metros de longitud, que se correspondía con el actual «Moll Vell», aunque hoy, tras las múltiples ampliaciones posteriores, formaría parte, y no en línea recta, del núcleo del paraje. Para los medios y recursos de la época parece una obra extraordinaria pues puertos de mucho mayor tráfico no tenían obras de esta envergadura; ahora bien la ausencia de noticias de obras de importancia nada menos que hasta el siglo XIX y la existencia del mapa o plano de fortificaciones de Fratín de 1596, donde aparece ya este dique con unas dimensiones similares a las descritas, parecen avalar la validez de este aserto.

El nuevo espacio abrigado y la ensenada natural a la sazón existente en lo que hoy es Plaza de la Atarazanas, daban lugar al espejo de agua del puerto. La riera desembocaba por la parte de fuera de este dique en el paraje hoy ocupado por la calle del Mar o la calle de Antonio Maura que continúan siendo los puntos más bajos de la Ciudad con la plaza actual de las Atarazanas.

Acaso la cita de 1372 como fecha de la construcción del primer espigón conocido del puerto de Palma se deba –según alguien cree– a una mención realizada en el *Cronicón Mayoricense* por Álvaro Campaner donde se reseña la existencia de un «muelle nuevo» al dar noticias de un tráfico de pasajeros ilustres; el hecho de citar la palabra «nuevo» da pié a considerar ser esta la fecha de origen de las obras del actual puerto de

Palma; ahora bien por las noticias ya registradas en protocolos notariales desde 1270 y por la lógica interpretación de que el dique –obra muy importante para los medios de la época– no debió construirse en una sola acción, puede afirmarse que la obra es anterior. Probablemente las obras del dique se iniciaron a finales del siglo XIII y ya estaban totalmente acabadas a mediados del siglo siguiente. Cabe destacar la envergadura de esta

Detalle del cuadro de Pere Niçard con la visión idealizada del Moll Vell con los tipos de barcos de la época (1468-1470). (MD)

obra para la época en que Barcelona, Tarragona, Valencia y Alicante carecían de diques o contaban con obras muy rudimentarias.

82. Generalización del corso de moros

A principios del siglo XV el gran comercio sostenido por el mercado mallorquín con el Norte de África –en especial las plazas de Constantina, Bona y Túnez– sufre serios contratiempos como consecuencia de la generalización de las actividades corsarias de moros y cristianos y que tan intensas habían de ser, con gran daño para el comercio, a lo largo de los tres siglos siguientes; en 1408 comienzan los incidentes serios con dos desembarcos en el puerto de Andratx en la Punta de la Ballesteria (actual dique exterior) y otro en La Palomera, pero en 1398 ya se habían reunido en Eivissa setenta buques de todas clases para combatir a los corsarios formando la «Santa Armada», pues ya era apreciable la actividad corsaria de la cual se conocen hechos concretos como el desembarco en Santanyí de 1388 y otros.

83. Aparición formal de derechos de puerto

En la Real Cédula del Rey Martín el Humano, fecha en Barcelona a 23 de marzo de 1403 se encuentra el primer precedente legal formal de las que modernamente iban a ser tarifas de servicios indirectos –o servicios generales– de los puertos. Por esta disposición se crea el ya citado Colegio de la Mercadería con varias facultades y preeminencias, imponiendo un «vectigal» de un dinero por libra sobre todas las mercancías, pudiendo disponer a su arbitrio de este producto. Escasa proporción de este impuesto debió gastarse, sin embargo, en las obras de los puertos pues dicho Colegio tenía amplios cometidos, entre ellos el de armar navíos para custodia del mar; su actividad además, seguramente debió limitarse a la capital (Ciudad de Mallorca) donde llegó a tener a su cargo el Faro de Portopí. Los derechos «vectigales» fueron establecidos según algunos autores en 1393 y se satisfacían por el embarque de algunos géneros para el Continente; solían subastarse, y, si no había licitadores, eran los propios jurados de los pueblos con

puerto de mar los responsables de su recaudación, que, por lo común, encargaban a una persona de su confianza, o bien a veces –como sucedió en 1492 en Andratx– incluso tomaban el arriendo como Consejo.

84. Tráfico en Sóller

Se conoce de ésta época que la carga y descarga de buques en el puerto de Sóller se verificaba cerca de la desembocadura antigua del torrente de Muleta o de los Norays, lugar de mucha seguridad, posteriormente cambiado al otro lado del puerto. Allí existe la piedra que según la tradición sirvió de embarcadero a San Raimundo de Peñafort y donde los jurados en 1443, pusieron unos norays para amarrar las naves. Este puerto recibe de

"Lo moll o pont de fusta de la mercaderia», según el cuadro de Sant Jordi de Pere Niçard (1468-1470), en plena actividad en los siglos XV y XVI en Palma. (MD)

Martín el Humano, en 1399 el privilegio de admitir y descargar buques en su puerto, siendo intensa su actividad en 1447 y 1470 en que la isla sintió falta de cereales. En 1451 interesan los jurados el privilegio, que ya tenía Eivissa, de guiar y asegurar a los buques armados en corso abrigados en el puerto, al objeto de vender los frutos de la expedición.

85. Tráfico producido por las guerras de Carlos de Viana

La guerra entre los partidarios del príncipe Carlos de Viana y del Rey, da lugar a diversos tráficos en los puertos de las Baleares, en general adictos al Rey: en 1462 se sabe que llegan galeras mallorquinas al puerto de Ciutadella con gente leal al Rey Juan II y que aportan galeras catalanas al de Maó, donde se había establecido cierta colonia de comerciantes catalanes, con gente procedente de Cataluña y partidaria del príncipe Carlos de Viana; en 1463 llegan al puerto de Andratx ciertas gentes armadas en Barcelona, de lo que se dio cuenta a la armada real anclada en aguas de Cabrera; también en 1466 se sabe de la presencia de seis naves catalanas armadas, en el puerto de Alcúdia; en 1469 aún duraba aquella guerra pasando al puerto de Andratx una armada de cinco naves y dos galeras donde se juntó a cuatro naves de vizcaínos, con un total de más de dos mil hombres armados, para aportar a Maó donde se encontró con siete naves de Barcelona.

Siglos XV-XVI

86. Cristóbal Colón mallorquín de la familia Colom

De la misma época se tienen noticias del tráfico corsario de los navegantes de la familia Colom, de Portocolom, favorecido por estas guerras. Hay una tan curiosa como controvertida tesis que sustenta la cuna mallorquina de Cristóbal Colon, atribuyéndole la paternidad del príncipe Carlos de Viana quien estuvo confinado en el Castillo de Santueri durante cierto tiempo por orden del Rey Juan, su padre. Según dicha tesis, Cristóbal Colon fue hijo natural de aquel príncipe y de una Colom y participó con los Colom en diversas acciones navales adversas a la causa del Rey Fernando el Católico, lo cual, unido a las circunstancias de su nacimiento, fue motivo de la reserva de que siempre rodeó el Almirante las cuestiones tocantes a su nacionalidad.

Hay otra tesis, igualmente controvertida, que sustenta la cuna ibicenca del célebre almirante.

86. Tráficos frecuentes de granos

El comercio de granos, las más de las veces importados y otras exportados, ha sido, durante todos los tiempos, uno de los frecuentemente encontrados en los puertos baleares de mayor tradición: en 1482 se sabe que el lugarteniente del Rey se apoderó de una nave en el puerto de Portopetro, donde se estaba cargando trigo con destino a Génova, operación prohibida con carácter general por R.O. del mismo año en los puertos de los dominios reales.

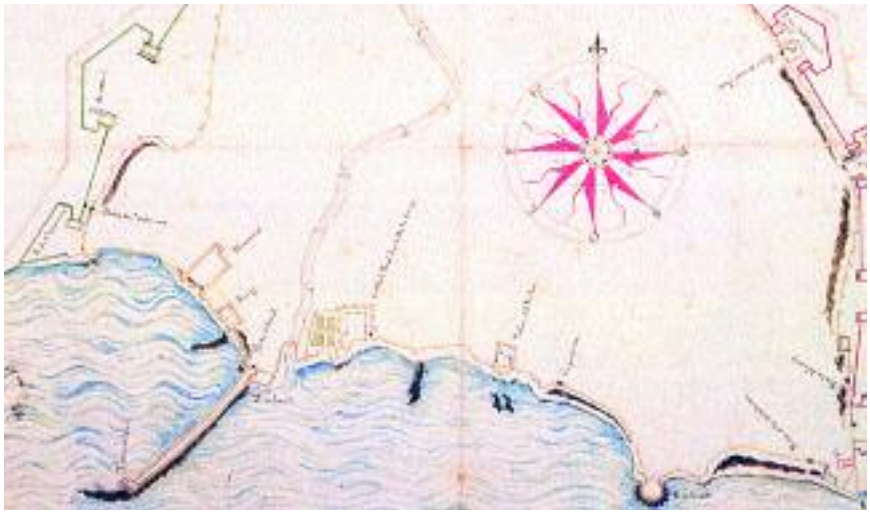
Tripulación de una galera según un dibujo de 1537, recogido por Lázaro de Baïf en unas anotaciones de *La Corona d'Aragona: un patrimonio comune per Italia e Espagna (secc. XIV-XV)*, Cagliari 1989, Ministero per i beni culturali e ambientali. (XP)

88. Lonja del Col·legi de la Mercaderia de Palma y su entorno

Construida con anterioridad al edificio del Consolat de Mar, entre 1421 y 1452, con múltiples incidencias, por Guillem Sagrera, y con finalización por Guillem Vilesclars y Miguel Sagrera, es posterior a la Lonja de Barcelona, levantada entre 1380 y 1392 y anterior a la de Valencia, edificada entre 1482 y 1498 tomando como modelo la de Palma. Durante los primeros tiempos de su existencia cumplió las funciones propias de un establecimiento de este género para realizar transacciones de las mercancías y para su guardería, amén de constituir la sede del Col·legi de la Mercaderia, pero la decadencia del comercio durante los siglos XVI y XVIII le convirtió en un simple almacén, llegando a la máxima degradación a principios del siglo XIX en que alojó una fundición de cañones. Instituida la Diputación Provincial, conforme a la nueva organización estatal en provincias, se hace cargo del edificio restaurándolo y manteniéndolo desde entonces, razón por la cual hoy pertenece al Consell de Mallorca.

El entorno de la Lonja en este paraje del puerto ha experimentado notables variaciones a lo largo del tiempo; por el cuadro idealizado de Pere Niçart se aprecia una playa en la ribera en el último tercio del siglo XV con un pantalán y embarcaciones varadas hasta la Puerta Vieja del Muelle; esta situación se reproduce en siglos posteriores según los planos existentes salvo por lo que respecta al pantalán que ya no aparece en el plano de Garau de 1644; conforme a estos planos –que abundan a partir del siglo XVII formados por los ingenieros militares– esta playa se mantuvo durante los siglos XVIII y primera parte del XIX entre el Moll Vell y la salida de Atarazanas; el resto de ribera hasta la Riera estaba dotado de escollera de protección de la muralla. Hasta el siglo XVIII no se presta especifica atención al cierre con esta muralla, seguramente por entender que era priorita-

ria la actuación en el perímetro frontero a tierra; pero en 1749 empiezan los estudios para construir la cortina entre los baluartes del Muelle y del Rosario (Atarazanas) que desarrolla el ingeniero Juan Ballester en años posteriores hallándose ya levantada en 1772; hasta entonces el cierre de la Ciudad se conseguía con los propios muros de los edificios del Consolat y de la Lonja complementados con unos muros que les unían con los lienzos



Plano de 1596 de Antonio Verger para fortificaciones (primero conocido del puerto de Palma) de los hermanos Giacomo y Giorgio Paleazzo (Fratín). (CP)

o edificios contiguos; dispuesta esta cortina, y por espacio de un siglo, los edificios mencionados quedarían separados de la ribera donde continuaría la playa; únicamente se alivia este encierro en 1867 con la apertura de una nueva puerta en Atarazanas.

A principios del siglo XIX esta ribera ya era transitable con carros hasta la Riera que salvaba con un vado y un pontón, sustituido en 1804 por una pasarela de madera que habría de durar –con una reconstrucción intermedia de 1853– hasta el actual puente de piedra de 1893, ya apto para los tranvías de mulas. El primitivo y modesto muelle de ribera, ocupando la playa, fue construido en 1818 por el Real Consulado de Mar y Tierra librando el desagüe de Atarazanas cubierto por el Ayuntamiento, que aún perdura; se solucionó, o palió, así un problema de salubridad y policía objeto de múltiples ordenanzas sobre el uso de la zona pero ello no impidió que el Consulado tuviera que realizar limpiezas anuales de restos y arenas; se inicia así la elevación del nivel de la ribera que debería quedar acentuado posteriormente dejando más bajo, como sucede hoy, el nivel de las calles del barrio.

En 1890 se construye otro muelle de la Lonja o de la «muralla». En 1910 se produce por el Ayuntamiento el relleno del Paseo de Sagrera y la construcción, ya antes de 1934, por la Junta de Obras del Puerto del Muelle de la Lonja lo cual, con la demolición del Baluarte del Rosario (o de Atarazanas) en 1927, y otras obras de menor relevancia, da al paraje su aspecto actual.

En el paraje del Contramuelle se habían realizado hasta el siglo XIX diversos intentos de combatir el aterramiento del puerto, a causa de las aportaciones de la Riera, por medio de un espigón de escollera; en 1820 inicia el Consulado la construcción del actual contramuelle con la idea que persistió posteriormente a pesar de haberse aprobado, con el proyecto de Pou de 1870, su substancial variación.

Las obras de fortificaciones se financiaban básicamente con su específico fondo e igualmente las portuarias con los fondos que desde la Edad Media, para estos fines y diversas procedencias, gestionó el Col·legi de la Mercaderia –salvo un período en el siglo XVIII– y luego, tras 1800, las instituciones que le siguieron; pero no faltaron acuerdos para realizar actuaciones mixtas. Al final del siglo XV se conocen arbitrios específicos para las obras de los puertos, ya que la Real Audiencia por Decreto de 1493 prorroga por tres años la cesión del «dineret del moll» a los defensores del Colegio de la Mercaderia, que le había hecho la ciudad por doce años y la finalidad del cual era reparar y aumentar el muelle de la ciudad (Palma).

89. Mejora y reparación del Muelle de Palma

La recaudación de derechos encaminados a la construcción o mantenimiento de las obras portuarias no se aplicaba siempre a los fines aludidos, a pesar de las reiteradas protestas del Colegio de la Mercadería pues, por necesidad, en ocasiones se recurría a estos ingresos para mitigar problemas graves como podía ser la amortización de la deuda con Barcelona (Universal Consignació) o la adquisición de grano en años de hambruna; consecuentemente había épocas en las cuales la conservación de las infraestructuras portuarias dejaba bastante que desear y había de recurrirse a acciones puntuales; tal ocurrió a finales del siglo XV entre 1494 y 1495 al acometerse una obra que pretendía mejorar el muelle aún cuando, por los datos de estudios realizados se puede colegir que se limitó a una simple reparación afectando a las obras de la torre de defensa; esta preocupación

Plano de Antonio Saura con la carta de 1613 del virrey Coloma explicando el desvío de la Riera con propuesta de escollerado en Contramuelle para evitar aterramientos. (CP)

por atender tanto a la obra para servicio del comercio como a la defensa había de perdurar en siglos posteriores hasta bien entrado el siglo XIX. La asignación en aquel caso de un «diner per lliure», no cautivo de la «Universal Consignació», por un plazo de doce años, muy superior a la T-3 máxima actual, pone de manifiesto la intención de producir una relevante mejora del muelle la cual no se llevó a cabo pues tan sólo se aplicó durante uno de los doce años previstos.

90. Escape de judíos por Cala Figuera

Acaba el siglo XV con algunas noticias referentes al endurecimiento de la actitud adoptada por el Rey Fernando el Católico en relación con los judíos, gran número de los cuales escapan por el puerto de Santanyí (Cala Figuera), con mucha plata y oro, en 1494, según se sabe por el libro de la Procuración Real de Mallorca.

91. Defensa de Portopetro

La especial configuración del puerto natural de Portopetro, en el litoral levantino de Mallorca, y su relativa gran profundidad, fueron ventajas aprovechadas por los navegantes de la época que acudieron para refugiarse o para proveerse de agua de los pozos cercanos. En la Crónica de Fray Pere Marsili se cita juntamente con el de «Manachor» y «Portocolom», aunque el nombre de Portopetro aparece ya en documentos de 1281.

Los antiguos proíses tallados en la roca de la ribera de sa Cova Figuera y Punta des Port atestiguan efectivamente esta antigua frecuencia de visitas de buques. Es de suponer que esta facilidad, unida a las necesidades de defensa, motivaron la instalación de una cadena para cerrar el puerto la cual, según el cronista Binimelis del siglo XVI, existía en época para él antigua. Hoy pueden apreciarse aún norays o proises tallados en la Punta del Port y en la Punta de sa Torre que muy bien pudieron haber servido para encapillar los extremos de esta cadena.

Viñeta del embarcadero de madera construido en Palma en 1541 con motivo del paso de Carlos V. (AH)

92. Vistas del puerto según el cuadro de Sant Jordi de Pere Niçard (1468-70)

Es el primer documento gráfico del puerto de Palma aún cuando debe ser considerado con toda clase de reservas pues su visión, en el ángulo superior derecho del cuadro existente en el Museo Diocesano, constituye tan solo un detalle de tipo ornamental, idealizado por el autor. Permite observar, sin embargo, la disposición general del puerto de la época con un malecón fortificado al pie del Palacio de la Almudaina y Portopí, auténtico puerto de la Ciudad, con las cuatro torres a la sazón existentes. Se observa el «moll de fusta» frente a la Lonja y las obras portuarias con una disposición que recuerda las noticias de final del siglo XV recopiladas por Pau Cateura y publicadas por la Junta del Puerto de Palma.

Siglo XVI

93. Decadencia del comercio

El descubrimiento de América por una parte y el de la ruta del Cabo de Buena Esperanza para el comercio de Oriente por otra, restaron gran importancia al comercio marítimo del Mediterráneo cuyo máximo esplendor se alcanzó durante los siglos XIV y XV. Esta circunstancia afectó, en la correspondiente medida, a los puertos de las Islas Baleares los cuales, no obstante, aún mantuvieron su tradición comercial hasta bien entrado el siglo XVI, por más que trabas legales y competencias comerciales lo dificultaban.

A las circunstancias adversas de la política económica mundial se une,

además, otra causa que debía influir, en gran medida, en la decadencia del comercio marítimo: la hegemonía en los mares de las flotas musulmanas.

94. Esplendor del corso musulmán

Durante el siglo XVI se pierde la relativa tranquilidad gozada en el Mediterráneo Occidental durante los dos siglos anteriores y de que tanto se benefició el comercio y la navegación. El creciente poder otomano deja sentir su influjo y se apoderan del mar los piratas berberiscos y turcos cuyas incursiones no son ya esporádicas sino sistemáticas causando graves daños tanto a la marina mercante como a las gentes ribereñas, entrando impunemente en muchos de los puertos.

95. Movimientos de flotas corsarías y de guerra

Este siglo es pródigo en noticias derivadas de esta actividad corsaria o de los preparativos bélicos para combatirla, en los que intervinieron el propio Emperador Carlos V y su hijo Juan de Austria. Así, en 1509 dos galeras berberiscas se apoderan del puerto de Cabrera y capturan a veintidós pescadores hasta que, doscientos hombres con seis galeras aprestadas en Mallorca lo recuperan apresando las dos galeras y su botín; en 1510 se organiza en el puerto de Eivissa una escuadra de ocho bajeles mallorquines para atacar Bugia, con éxito; en 1519 Barbarroja, Rey de Argel y Almirante de todas las escuadras turcas de Soliman II, toma el puerto de Andratx al frente de una poderosa flota de fustas turcas y moras; en 1531 son los puertos y la villa de Santanyí los que son atacados; en 1535 toca en Alcúdia y Maó la escuadra del Emperador Carlos V que, con quinientas velas y cuarenta mil hombres, salió contra Túnez poco después; en septiembre de 1535 toma el puerto de Maó la escuadra del corsario turco Barbarroja, con veintidós galeras y otras nueve embarcaciones menores que habían logrado escapar de la toma de Túnez por Carlos V, saqueando la población y llevándose cautivos a sus habitantes; en 1558 es Ciutadella quien sufre el ataque del corsario Piali aliado con Francia que se lleva cautiva a la población a Constantinopla; en 1537 está fondeada en el puerto de Andratx la escuadra de Barbarroja quien incluso toma este puerto como base de una incursión marítima contra el de Sóller, a donde manda a dos de sus buques; también el puerto de Cabrera recibe la visita de los piratas berberiscos que destruyen el castillo abandonado por sus guardianes; es digna de mención la frecuencia con que el puerto de Cabrera es utilizado como base de operaciones de los piratas musulmanes para atacar las costas mallorquinas sin que su castillo, ya existente en 1410, tuviera suficiente eficacia para impedirlo; en este siglo XVI son conocidas las incursiones en el puerto en 1510, 1534, 1537, 1540, 1556, 1557 y 1583 en que se toma el castillo. En 1541 el Emperador toca con su armada de cincuenta y tres naves en los puertos de Maó y Ses Salines (Colònia de Sant Jordi) llegando a la Ciutat de Mallorca para aprestarse a la que sería la desgraciada empresa de Argel, reuniendo una poderosa armada en los puertos de la Ciutat de Mallorca y de Eivissa; en 1542 Arrays Sala desembarca en los puertos de Sóller, Banyalbufar y Andratx y fondea durante un mes en La Palomera –como venía siendo habitual– sin ser molestado y en espera del precio del rescate de los cautivos ; en 1543 los turcos desembarcan en Eivissa y destruyen su marina, en 1547 vuelve Arrays Sala a La Palomera donde desembarca y reem-

barca; en 1545 muere Kair Addin Barbarroja y le sucede su hijo Hassan Barbarroja quien nombra a Dragut como principal jefe de la escuadra turco-mora, con veintiséis galeras de combate y otras embarcaciones y, gran conocedor de estas islas, todos los años, sobre todo los de buena cosecha, organiza correrías tomando como refugio y apostadero los puertos de Andratx y de La Palomera; en 1546 vuelven a desembarcar moros en Santanyí; en 1550 desembarcan Dragut y Arrays en el puerto de Pollença (es

Primera representación gráfica con algún detalle de las instalaciones portuarias de Eivissa según plano acompañando carta de Juan Ponce de 1616 señalando el muelle y un faro o linterna en la Torre del Mar. (AS)

Caló) donde habían fondeado veinte galeras con mil quinientos hombres, siendo rechazados; en 1541 los de Alcúdia, incluso algunos soldados que debían pasar a Menorca, sufren una incursión de cinco bajeles; en 1552 diez galeotas fondean en Valldemossa y desembarcan 400 turcos que son rechazados; en 1553 fondean en Sant Elm (La Palomera) 24 fustas con más de mil turcos que son rechazados en Andratx, en cuyo puerto y en la Punta de la Ballesteria (actual dique exterior) reembarcan: en 1555 se repite este asalto; en 1561 el corsario Ochali con veintidós bajeles, después de tocar Eivissa, toma el puerto de Sóller, y desembarcan mil setecientos turcos dando lugar a las célebres luchas de armas que actualmente se conmemoran en Sóller; en agosto de 1568 desembarca en el puerto de Andratx, donde se detiene dos días, el Príncipe Juan de Austria marchando a la Ciudad, dejando allí abrigadas las galeras; otra vez en 1571 padecen los puertos de Santanyí el ataque de moros; en 1578 Eivissa sufre nuevos ataques y Azan Bajá toma el puerto de Andratx con veinticuatro bajeles y mil doscientos turcos y saquea la villa reembarcando en la Punta de la Ballesteria; en 1583 siete galeras de piratas moriscos toman el puerto y castillo de Cabrera. La Ciudad de Palma, bien defendida y fortificada, no fue objeto de agresión corsaria directa.

96. Creación del circuito de torres de aviso

Esta desastrosa actividad pirática, también desarrollada en múltiples puntos del litoral que no eran puertos, dio al traste con la actividad comercial y obligó a cuantiosos gastos de defensa de los principales puertos que, en parte, interesó y sufragó el Colegio de la Mercadería, y a la construcción de las torres de vigías «turres ignibus navium admonitores» cuyo circuito,

en Mallorca, se cerró con la atalaya de la Calobra o Mola de Tuent dirigida por el presbítero– ingeniero Juan Binimelis en 1596, autor del plan de torres y de su curioso reglamento de funcionamiento.

A estas «torres que advierten con fuego la presencia de navíos» podrían llamárseles «antifaros» pues así como los faros advierten a los navegantes la presencia de tierra, estas torres tenían como misión avisar a quienes estaban en tierra de la presencia de naves en el mar (corsarios) y de los desembarcos.

97. Primer plano de obras portuarias en Eivissa

Al igual que en Palma el primer plano donde aparecen obras portuarias en Eivissa tiene como motivo las fortificaciones; fue Joan Baptista Calvi quien, enviado a Eivissa para proyectar las nuevas murallas, levanta un plano donde aparece ya en 1553 un muelle o embarcadero ubicado en las inmediaciones del actual Contramuelle; esta instalación debería persistir prácticamente durante los trescientos años posteriores pues no experimenta una modificación sustancial hasta mediados del siglo XIX; también

Torre de senyals de Portopí, faro desde 1617 hasta hoy y vigía desde antes de 1468 hasta 1971, con banderas. (CP)

aparece en este plano de Calvi el recinto de las atarazanas que debería mantenerse durante varios siglos. En los planos de los recintos fortificados levantados por Jacobo Paleazzo Fratín a finales del siglo XVI, como en Palma, se recogen similares instalaciones portuarias.

98. Impuestos y derechos en relación con el tráfico

A lo largo del tiempo han ido variando tanto la denominación como la naturaleza de los impuestos o derechos aplicados al tráfico portuario, sea para atenciones del propio puerto, sea para otras menos directamente vinculadas con él, o incluso ajenas. En el siglo XVI existe ya abundante documentación acerca de estos derechos o impuestos los cuales, según el centro u órgano que los administraba, se encuentran registrados en sus correspondientes libros. Así, en la documentación del Colegio de la Mer-

cadería se pueden encontrar los libros del «victigal del mar» y «victigal de la mercadería», el «dret del diner de la mercadería» o el «dret dels quatre diners», que se aplicaba en los datos de los manifiestos de carga y descarga en el puerto de Palma; en la documentación del Real Patrimonio se encuentran los registros del «dret d'ancoratge» y de «lleudes"; por último en los libros de la Universitat se encuentra la documentación del derecho que gravaba las mercancías con otras imposiciones como es el «dret d'entrada i eixida de navilis».

99. Puertos y tráfico en este siglo XVI

Continúan utilizándose indistintamente durante este siglo los diferentes puertos para el tráfico de pasajeros y para el correo; entre Mallorca y Menorca el comercio se realizaba entre los puertos de Alcúdia y Ciutadella, según se deduce del intento de los agermanados por impedirlo, armando al efecto una galeota en 1522. Las mercancías consuntivas se reducían a las imprescindibles para la modesta vida de la época, siendo escasas las que pudieran considerarse de carácter industrial; sólo la sal en Eivissa y la lana en Menorca, de la que llegaron a exportarse al año de seiscientos a setecientos quintales durante los siglos XV y XVI, constituían mercancías específicas, de cierta entidad.

100. Foreland y mercancías movidas

El tipo de mercancía movidas en los puertos, preponderantemente relacionado con las necesidades domésticas de la población, procedía de muy diversos puertos de la cuenca del Mediterráneo Occidental y no, como en la actualidad, donde el foreland queda reducido prácticamente a dos o tres puertos peninsulares españoles como son los de Barcelona, Valencia y Tarragona. El principal producto importado fue generalmente

Izquierda. Capilla de Sant Elm del puerto de Palma de hacia 1617 y trasladada por la Junta de Obras del Puerto en 1947. (AP)

Derecha. Antigua puerta manierista de 1620 del muelle de Palma de Antonio Saura cerrada en 1836, trasladada en 1888 y nuevamente trasladada a la ubicación actual. (CP)

el cereal del cual las islas eran deficitarias y, el exportado, la sal y el aceite en los años de buena cosecha. Se encuentran, no obstante, documentados numerosos productos. Los cereales procedían principalmente de Sicilia y Cerdeña y también de puertos de la Península Ibérica, del norte de África, de la Península Italiana y del sur de Francia; el ganado en Mallorca se importaba principalmente de Menorca; otros alimentos como son el vino, el arroz, el pescado, el azúcar, los frutos secos y las materias primas como la lana procedían de Cataluña, del norte de África y de Cerdeña; el lino, el cáñamo y el estambre de Valencia; los cueros, pieles, cera, la seda, el esparto en Palma y la sal de Eivissa; el alumbre y el hierro del País Vasco; y de diversas procedencias cobre, papel, productos para tintorería y manufacturados como tejidos, cerámica, armas, productos metalúrgicos y muebles; de los puertos del Norte de África provenían también los esclavos mayoritariamente, aunque también los había turcos, circasianos, tártaros, albaneses, búlgaros, rusos, griegos y sardos. Aunque las exportaciones consistían principalmente en la sal y el aceite también se encuentra el jabón, los quesos, las aceitunas, las alcaparras, el azafrán, las telas tejidas y las mantas. El comercio era frecuente y justificaba la implantación de los cónsules citados en puertos de los países del foreland.

Claves de la bóveda gótica de la Capilla de Sant Elm construida en 1617. (AP)

101. Contratos de navegación

La inexistencia de líneas regulares de navegación como sucede hoy día daba lugar a que cada uno de los viajes fuera objeto de un contrato específico de los cuales se encuentran muchos testimonios en la documentación notarial; en dichos contratos de navegación se establecían las condiciones en que se realizaba el viaje con indicación de su destino, el tipo de mercancía y el modo de pagarla. No son ajenos a la época los seguros –tan usuales en los fletes de hoy– con que se pretendía aminorar las posibles pérdidas con motivo de los riesgos del viaje.

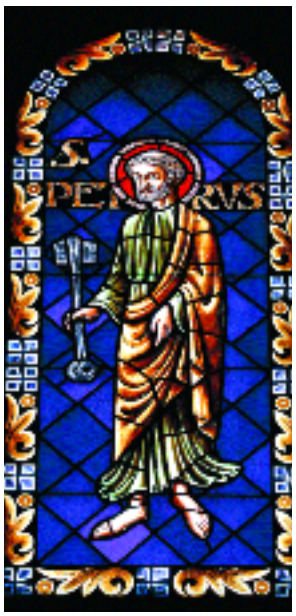
102. Abandono del puerto de Sant Elm

En el siglo XVI se consuma el práctico abandono de la población del puerto natural de La Palomera (Sant Elm) que allí se encontraba asentada durante los siglos XIV, XV y XVI viviendo de la pesca y de la elaboración de salazones así como, principalmente en el siglo XIV, del tráfico de madera para la construcción de buques en la Ciudad; el lugar deshabitado había de convertirse durante dos siglos en puerto de refugio y embarque de aquellos que huían de los Tribunales de la justicia, así como en fondeadero y apostadero de corsarios moros.

103. Plano de Fratín de 1596

Se trata de un plano de las nuevas fortificaciones renacentistas de Palma que el Rey Felipe II encargó al ingeniero italiano Guillermo Paleazzo alias Fratín, dibujado por A. Verger en 1596. Aparece el frente marítimo con el puerto existente a la sazón y se aprecia un muelle frente a la Portella acaso habilitado para la descarga de los sillares transportados por mar para la construcción de las murallas y de inmuebles en la ciudad. Es el primer plano de que se dispone recogiendo el puerto de Palma, si bien el motivo

de su formación no fue portuario. Confirma las hipótesis de longitud de muelle habitualmente datadas en el siglo XIV.



Nuevos vitrales de la Capilla de Sant Elm obra de M. Dietrich en el traslado de 1947. (AP)

Siglo XVII

104. Tráfico mercantil y obras en el siglo XVII

Al comenzar el siglo XVII, en plena época de la Casa de Austria, el comercio en los puertos del antiguo Reino de Mallorca había decaído extraordinariamente, y quedaría aún más mermado en el transcurso de aquel siglo. Varias causas pueden señalarse para ello, además de los perniciosos efectos de la piratería ya citados; quizá la fundamental fuera la pérdida de la capital importancia comercial del Mediterráneo, mantenida hasta el siglo anterior, como consecuencia del descubrimiento de América y el paulatino desvío hacia Occidente de las rutas comerciales, pero también debieron influir otros motivos de índole política o administrativa como las limitaciones para traficar en los puertos, introducidas por los virreyes anulando o desvirtuando poco a poco las franquezas que venían disfrutándose desde Jaime I el Conquistador en virtud de las cuales tanto los buques nacionales como extranjeros tenían plena libertad para entrar y salir de todos los puertos salvo caso de epidemia.

Durante este siglo, al igual que en el anterior, las infraestructuras portuarias no experimentan modificación relevante alguna al dedicarse buena parte de los recursos disponibles a obras de defensa, como el Castillo de San Carlos, si bien deben reseñarse importantes actuaciones en instalaciones relacionadas con el puerto como son: la nueva ubicación del faro de Portopi en la Torre de Senyals en 1617, la construcción de larga duración de la Cuarentena –el puerto de Palma fue uno de los primeros de Europa donde se dispusieron cuarentenas; en 1475 ya se aplicaba el sistema utilizando las torres y edificios de Portopi con la primera «Junta de Sanidad» (morbería) de Europa– decidida en 1656 por el virrey Conde de Montoro, la construcción de un acueducto con un gran aljibe subterráneo bajo el Baluarte de San Pedro para aguada de los barcos cuarentenarios, que registran los planos en dicho Baluarte, instalación que llevó a cabo el obispo-virrey Tomàs de Rocamora entre 1645 y 1653 y que prestó servicio hasta bien entrado el siglo XIX, el edificio del Consolat de Mar por el Col·legi de la Mercaderia entre 1604 y 1669, a no dudar, con la Lonja, las más relevantes herencias monumentales de esta institución, la que más duró de las del antiguo Reino de Mallorca, la capilla de San Telmo, del Gremio de Mareantes, acabada en 1617, única que queda de las que hubo en el puerto, y la Puerta del Muelle, obra manierista de 1620 del ingeniero militar Antoni Saura.

En cuanto a la aguada se utilizó también una fuente de la antigua caleta de s'Aigo Dolça –a cuya defensa hay quien atribuye la erección de la desaparecida Torre d'en Carroç– y , por las referencias de su nombre, un aljibe o cisterna que pudiera hallarse en la denominada «Torre de la cisterna», en Portopi, desaparecida o de incierta identificación, coincidente, acaso, con la del «puerto» o de «señales», que, aún hoy, dispone de una

gran cisterna; en tiempos del Consulado de Mar y Tierra existía la fuente ubicada en las inmediaciones de la Lonja y en 1862 se instala la de la explanada del Moll Vell que perdura, guarnecida por guardacantones, hasta la cuarta década del siglo XX, tras antes disponerse agua canalizada en los muelles. En diversos proyectos del siglo XIX se recoge la intención de erigir una fuente monumental en el Espigón de la Consigna, frente a la antigua Capitanía de Puerto, pero no se llevó a cabo.

Se dedicaron en el siglo XVII muchos recursos a la defensa destacando notables ingenieros militares; merece cita expresa en Mallorca el polifacético Vicente Mut a quien se debe un plano de Mallorca de 1683 de notable exactitud para la época, que no sería substancialmente mejorado hasta el del Cardenal Despuig, con el concurso de Jerónimo de Berard, un siglo más tarde. Igualmente reseñable, tanto por su calidad técnica como por corroborar los notables avances en cartografía de la época, es el plano de Palma de Antonio Garau, documento que aporta valiosa información, extensiva al puerto. Hasta que fue creado por Felipe V el Cuerpo de Ingenieros Militares no había normas para la realización de planos; en la Real Ordenanza e Instrucción de 4 de julio de1718 se dan precisas normas que dedican específica atención a los puertos.

Nuevos vitrales de la Capilla de Sant Elm obra de M. Dietrich en el traslado de 1947. (AP)

105. Capilla de Sant Elm del Gremio de Mareantes

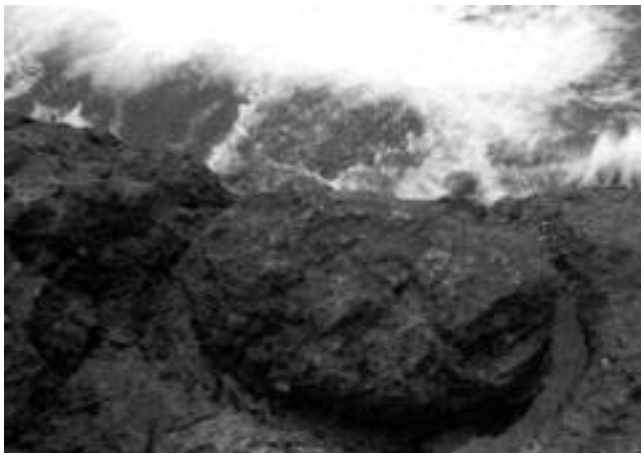
Marineros y navegantes profesaron durante la Edad Media –en que lo religioso tan unido iba a lo profano– conocidas devociones a los santos que alguna relación tuvieron con los barcos o con la navegación en el mar, o bien con hechos en él acaecidos, como son San Pedro, San Nicolás y San Telmo.

Por ello diversas iglesias o capillas de Palma tienen , o han tenido, relación con el puerto, o bien su santo patrono tiene en él su motivación; la dedicación a San Nicolás de las desaparecidas capillas de San Nicolauet Vell en el lugar de la actual Plaza del Rosario y de Son Nicolauet en la ribera de Portopi, así como la de las actuales iglesias del mismo patrono situadas en sus inmediaciones, responde, sin duda, al entorno portuario en que aún se hallan; la primera capilla, en el propio ámbito del puerto, de que se tiene noticia es la de un oratorio existente en la torre del Muelle en 1343 al fundarse una capellanía en ella; la de San Telmo del siglo XVII, tiene antecedentes en otra anterior; en el siglo XIX existía aún una capilla dedicada a Santa Bárbara junto a la fortificación del antiguo morro del dique que desapareció con las grandes obras de este siglo; su dedicación a esta santa acaso se debió a los artilleros que no a los «mareantes» más proclives a los otros patrones; la del Consolat de Mar, hoy salón de actos de la Presidencia del Govern y la de San Pedro que se erigió en la calle de su nombre en el antiguo barrio de pescadores.

La actual capilla de Sant Elm, hoy ubicada en el Contramuelle Mollet de Palma, fue trasladada a dicho lugar por la Junta de Obras del Puerto en 1947 desmontando piedra por piedra la que antiguamente se hallaba en la esquina del actual Paseo de Sagrera con la calle del Mar (Gabella Vella de la Sal); esta capilla, perteneciente al Gremio de Mareantes, había sido edificada a principios del siglo XVII constando en una de las claves de la bóveda la fecha de 1617; antiguamente debió existir otra capilla, pues, por una parte se conocen alusiones a la misma y, por otra, al desmontarse en 1947 las piezas de las bóvedas se pudieron apreciar síntomas de que el material

había sido reutilizado; por un testamento de 1372 se puede entender que la antigua capilla, reconstruida a principios del indicado siglo, se encontraba en aquel lugar a la sazón frontero con la desembocadura de la Riera; la gran avenida padecida por Palma en 1635, y que tantos daños y muertes causó, inundó la capilla y se perdió toda la documentación existente relativa a sus antecedentes.

Con las leyes desamortizadoras del cuarto decenio del siglo XIX desaparece el Gremio de Mareantes; por ello, el Estado se incautó de la capilla y, tras su venta, fue primeramente agencia de aduanas, luego taller de velas para buques y encerados para mercancías, después estanco o expendeduría de tabaco y finalmente se convirtió en taberna con el nombre de «Caballo



Regatones en Portopetro, en Punta des Port (derecha) y Punta de sa Torre (izquierda) para encapillar la cadena que cerró el puerto en el siglo XVII, o para amarre de estachas. (AH)

del Mar» el cual ha sido adoptado en un local próximo para restaurante; la necesidad de construir un edificio para la Armada hacia 1944 propició su nueva adquisición por el Estado para llevar a cabo el inmueble hoy situado en la misma esquina, colaborando la Junta de Obras del Puerto al cuidadoso traslado de la capilla al actual lugar.

Detalle de interés de esta capilla es la reproducción de tres plafones de azulejos policromados reproduciendo bric-barcas del siglo XVIII con alusiones al correo de Mallorca; estos plafones son reproducciones de los originales adquiridas por un coleccionista de Barcelona, hoy en el Museo Marítimo de esta ciudad.

106. Mantenimiento contenido del tráfico por causas bélicas

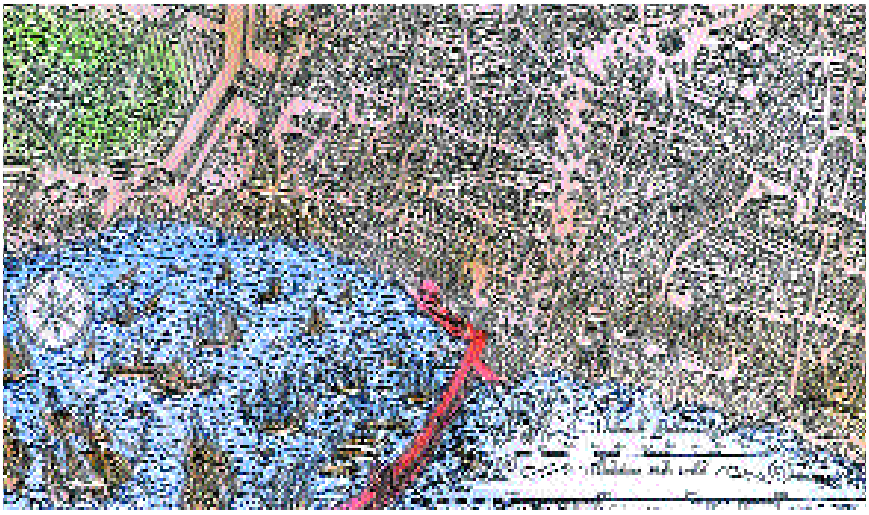
En el siglo XVII sigue acusándose la decadencia en el comercio marítimo el cual, no obstante, seguía manteniéndose entre los puertos de las islas y las penínsulas Ibérica e Itálica así como con los puertos del Oriente, donde se cargaban tapices de Persia y del Imperio Otomano, más tarde imitados en Mallorca. Al principio se nota cierto alivio de la presión corsaria como consecuencia de la expedición contra Argel de 1602 con cuarenta y dos galeras al mando de Juan de Cardona la cual, si bien no tuvo éxito militarmente, consiguió, al menos, un resultado práctico y beneficioso al suprimir la audacia de los piratas quienes dejaron mas desahogado el tráfico comercial. Noticia curiosa es la de la alianza de Felipe III con el Rey de Cuco para atacar Argel concertada en el puerto de Andratx (Son Orlandis) donde ancló la fragata donde se transportaba a los embajadores del de Cuco a mediados de 1602.

107. Fortificación de los puertos

Los corsarios argelinos y berberiscos intensificaron luego sus acciones y vuelven a ser frecuentes sus incursiones y saqueos en las islas donde se adopta una actitud más bien defensiva y se refuerza el circuito de torres de vigilancia en el litoral, a la par que se construyen o aumentan las fortificaciones de los puertos más importantes Portopí (1607 y 1624); Portocolom (1570); Portopetro (1616); Cala Figuera, Torre den Beu (1569) y reconstruida (1617); Portocristo (1580); Fortaleza del puerto de Pollença (1624 y en 1684 reedificada); etc. que, por no ser inmediatos a las poblaciones quedaban sin proteger por baterías próximas. Obras de este tipo se realizan también en los puertos de Andratx, Alcúdia, Sóller, Fornells, Ciutadella, Maó y otros parajes.

108. Primeros planos del puerto de Palma en 1596 y 1613

Por un plano que el virrey Coloma mandó al Rey Felipe III en 1613 con motivo del proyecto de desvío del cauce de la Riera se conoce también como era el puerto, muy similar al mostrado por el plano anterior de Antonio Verger de 1596 (primero conocido del puerto) con las fortificaciones proyectadas por los Paleazzo o Fratín, y ya pone de manifiesto una



El puerto de Palma según el plano de la ciudad de A. Garau de 1644. La ribera continúa en playazo como en el cuadro de P. Niçard del siglo XV; las atarazanas como tales; contramuelle sin iniciar; la Riera ya desviada. (CP)

preocupación que sería una constante a lo largo de los tres siglos siguientes: el aterramiento por el cambio de desembocadura del torrente; se aprecia esta preocupación por la disposición de un pequeño dique al pie del Baluarte de San Pedro cuyo objeto era el de contener los depósitos vertidos por las avenidas torrenciales; fue el nacimiento de la idea del actual Contramuelle Mollet.

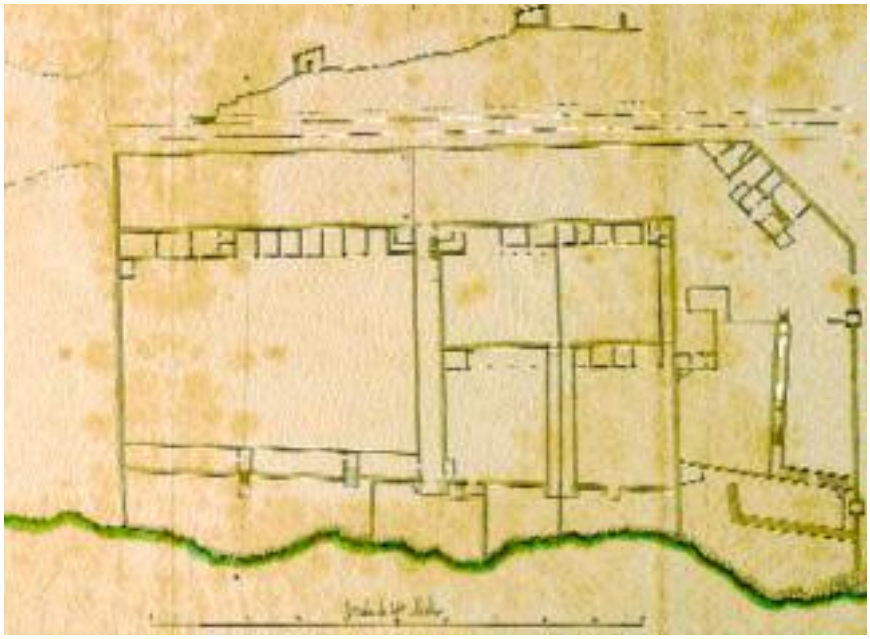
109. Primer plano de expresas instalaciones portuarias de Eivissa

Con independencia de indicaciones en planos de fortificaciones de Antonio Saura de 1597, la primera representación gráfica conocida de expresas instalaciones portuarias la contiene el excelente plano acompañando a la carta de Juan Ponce de 1616 suscitada por la construcción de un muro, donde ya aparecen –en el punto que habría de ser en los siglos sucesivos única instalación portuaria, en el Contramuelle, y en el lugar

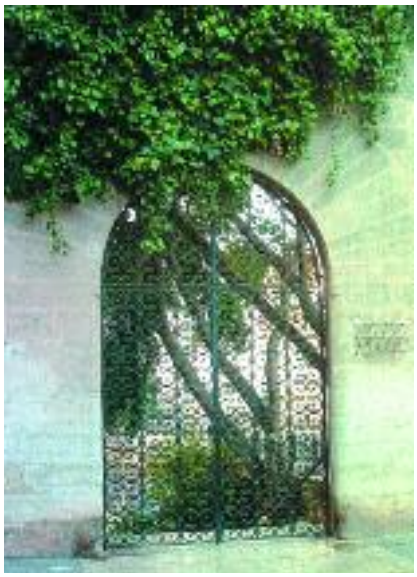
donde hoy día se erige un monumento a los Corsarios– unas instalaciones permitiendo el atraque de punta de los buques; también ofrece este plano la visión de la Torre del Mar, es decir la que existía en la punta del barrio de sa Penya frente al Escull Daurat, donde se señala la existencia de un faro.

110. Tráfico militar en el siglo XVII en Maó

La Guerra de los Treinta Años, en la cual se vio envuelta España y las guerras con Francia y de Italia, producen un importante movimiento de flotas militares, especialmente en los puertos de Menorca, cuya importancia militar y estratégica empieza ya a perfilarse: en 1637 pasa la escuadra de Díez Pimienta; en 1637 y en 1638 la de Antonio Oquendo; en 1641 la de Enríquez de Cabrera; en 1642 la del Duque de Ciudad Real; en 1643 la del Príncipe de Landgrave; Juan de Austria en 1647; en 1689 la de Pedro Corbet; en 1697 la de Fernández de Villavicencio. No es de extrañar que los ingleses fueran apreciando las excepcionales condiciones del puerto de



La Cuarentena de Palma, cuya construcción se decidió en 1656, según plano del proyecto del puerto de E. Pou de 1862. (AP)



Vestigios de la antigua Cuarentena de Palma de 1656: la puerta del mar con lápida y escudos (izquierda) y la puerta de tierra cuyos escudos y lápida tapa la hiedra (derecha). (DS)

Maó, apropiándose de él cerca de un siglo.

111. Tráfico y eventos en el puerto de Palma en el siglo XVII

Izquierda. Tramo final del desaparecido acueducto del depósito para aguada de buques del Baluarte de San Pedro, construido por el virrey Rocamora hacia 1650. (AP)

Derecha. Sede del Consolat de Mar, edificada entre 1604 y 1669, hoy ocupada por la Presidencia del Govern de les Illes Balears. (CP)

Durante este siglo fue notable en Palma la formación de sociedades para armar barcos en corso con el correspondiente reparto regulado del producto de sus capturas; muchas de estas transacciones se realizaban con documento notarial por lo cual se conoce con detalle su formulación. Paso de personas significativas por el puerto se producen en 1601 con la llegada del Príncipe Juan Andrea Doria al frente de una poderosa escuadra; el paso del Príncipe Filiberto de Saboya en 1619; el del Príncipe Juan Carlos de Médicis en 1642; el del Duque de Medina de las Torres, Virrey de Nápoles en 1644; el del Duque de Arcos también Virrey de Nápoles en 1645; el de Don Juan de Austria en 1647 y en 1651; todo ello con independencia de algunas de las escuadras que también se citan como visita en el puerto de Maó.

112. Atarazanas en Maó

En este siglo XVII se conoce en Maó el funcionamiento de una «dressana» o astillero para construir y varar buques y embarcaciones, ubicada en el playazo existente al pie de la actual Cuesta de Ses Voltes en Baixamar. Los muelles se extendían entre la caleta des Frares, rellenada en el siglo anterior por concesión otorgada por el Rey Felipe II a los frailes de San Francisco, y la «dressane», con los correspondientes almacenes, junto a los pequeños muelles de ribera. Había asimismo, astilleros en la Caleta y Cala del Moreret. El castillo de San Felipe tenía su propio muelle en la boca del puerto pues se conoce el hundimiento frente a él en 1692 del navío San Francisco a causa de un huracán.

113. Antecedentes de tarifas en Maó

Se percibía ya en el puerto el derecho de «amarraje» aplicable a los barcos, otro antecedente de la actual tarifa T-1, fijado por la Universidad (especie de Diputación o Ayuntamiento General de la isla) entre ocho y diez doblers, además de tres doblers como talla (antecedente de la actual tarifa T.3) aplicable a toda mercancía menos granos, armas y algunas otras.

Siluetas de algunos barcos de vela que fueron tradicionales en el comercio de Baleares. De arriba a abajo: tartana; jabeque; llaüt viatger; bergantín-corbeta; pailebote; brik-barca o barca. (XP)

114. Tráficos y eventos en Ciutadella y Fornells

A la sazón, el puerto de Ciutadella, a pesar de ser aquella ciudad la capital de la isla desde su conquista por Alfonso III de Aragón, no se consideraba tal, pues en los documentos oficiales anteriores al siglo XVIII se le llama «cala de Ciutadilla».

En Fornells se establece población en este siglo al levantarse las fortificaciones para defensa del puerto alentadas por el Almirante Oquendo; a final del siglo XVI debió haber, sin embargo, pescadores, pues el Gobernador de la isla Pedro de Heredia (1594-1598) prohíbe la pesca en dicho puerto.

La fortificación del puerto no sólo se debió a la defensa de la piratería sino también a la guerra con Francia de la que dicho puerto fue necesario de una acción: el apresamiento de tres saetias francesas en 1644.

115. Tráfico y eventos del puerto de Andratx

Del puerto de Andratx se conocen numerosas noticias en esta centuria, sea por actividades corsarias berberiscas, casi anuales y de julio a octubre –prueba de que existiría ya una codiciable riqueza o población– sea por frecuentes embarques o desembarques de tropas o personajes ilustres, consecuencia lógica del progresivo desplazamiento hacia Madrid, durante los Austrias, del centro político-administrativo por lo cual los puertos del Levante de la Península sustituyen a los catalanes o napolitanos; para aquellos, en Mallorca, es Andratx el geográficamente mejor situado y naturalmente más abrigado. Así inquisidores o Virreyes utilizan el puerto en 1616; 1621; 1641 y 1677; acciones navales militares de la armada real o de los corsarios berberiscos se conocen en 1642, 1643, 1682 y 1684.

Las incursiones de moros impiden la existencia de núcleos importantes de población en los puertos, pero a pesar de ello, los pescadores de Andratx, aún obligados a tener sus familias y casas en la villa, alejadas de la ribera, son numerosos en 1659 en que recaban del virrey la constitución de un Colegio y Cofradía independiente de la secular de Mallorca. La actividad marinera en el puerto, que había de trascender de la puramente pesquera, se desarrollaba entonces por nueve patrones y más de sesenta y siete marineros, que tenían casa con teñidor en el puerto, secadero de redes y terrenos de más de dos cuarteradas.

116. Tráfico y eventos en Alcúdia, Sóller y Portocolom

Los puertos de Sóller, Alcúdia y Portocolom se definen ya en este siglo como puertos subsidiarios del de Palma, en la Isla de Mallorca, para el tráfico comercial. Reveladora resulta en este aspecto la R.O. de 30 de noviembre de 1678 de Carlos II confirmando la del Virrey de 16 de mayo de 1676 regulando la exportación legumbres y cuyo capítulo 7º decía: *Que concedida la saca de alguna de dichas cosas, se deban las mismas embarcar en el puerto de esta ciudad, en el de Alcúdia, en el de Sóller, ó en Portocolom, de día y no de noche y presente alguno de los Jurados ó Síndico, el que se hallare más vecino, y del Baile Real de aquel distrito, y á costas de la persona que pidiera hacer el embarco fuera del puerto de esta capital, y no se puede embarcar cosa alguna de las antedichas sin la referida asistencia, pena de 300 libras.*

Alcúdia muestra ya tráfico en 1618; acusa el paso de once galeones de

Pimentel en 1637; en 1657 fondea la galera capitana de Argel para apresar las embarcaciones cristianas; en 1678 fondean veinticuatro bajeles franceses; vuelve a pasar la escuadra francesa de dieciocho galeras y una fragata en 1680 sin que se deje desembarcar, pero renovando la aguada.

Sóller recibe galeras ilustres en 1632; una galera con municiones de Génova en 1642; doce galeras perseguidas por los franceses en 1644; una barca con telas y gente catalana en 1652 que contagiaron la peste a la isla; en 1690 se descargan en el puerto seiscientas cuarteras de trigo de Saboya. El tráfico debió tener cierta relevancia pues se sabe que en la antigua torre del puerto, en el inerior, ya existía un faro de aceite en 1667.

117. Tráfico y eventos en los puertos de Eivissa

La general actividad bélica de principios del segundo tercio del siglo y las incursiones corsarias afectan asimismo a Eivissa y Formentera; en 1617 permanecen en Eivissa cinco galeras del Gran Duque de Florencia; en 1633 sucede igual con seis galeras de Malta; en 1637 vuelven seis galeras de Florencia, países amigos y aliados. También pasan por Eivissa las escuadras del Rey ya citadas en Maó y Mallorca. En 1682 y en paz relativa con Francia, tocan en Eivissa galeras y tartanas francesas, argelinas y catalanas. Nuevamente en guerra con Francia, los franceses incendian una parte de la isla de Formentera en 1684, que debió quedar despoblada nuevamente; en el mismo año ya existen en Eivissa medias galeotas armadas en corso, actividad en la cual debían distinguirse mallorquines e ibicencos y que trataba de contrarrestar la actividad corsaria berberisca, muchas

Mapa de Mallorca de Vicente Mut de 1683 ya con notable exactitud: su orientación es contraria a la habitual. Hasta el siglo siguiente no contaron todas las islas con mapas de similar corrección, pero es Ibáñez de Íbero, ya a mediados del siglo XIX, quien inicia la serie moderna. (AP)

veces eficaz dejándose sentir en Eivissa, especialmente en 1689 cuando una galeota apresó dos embarcaciones.

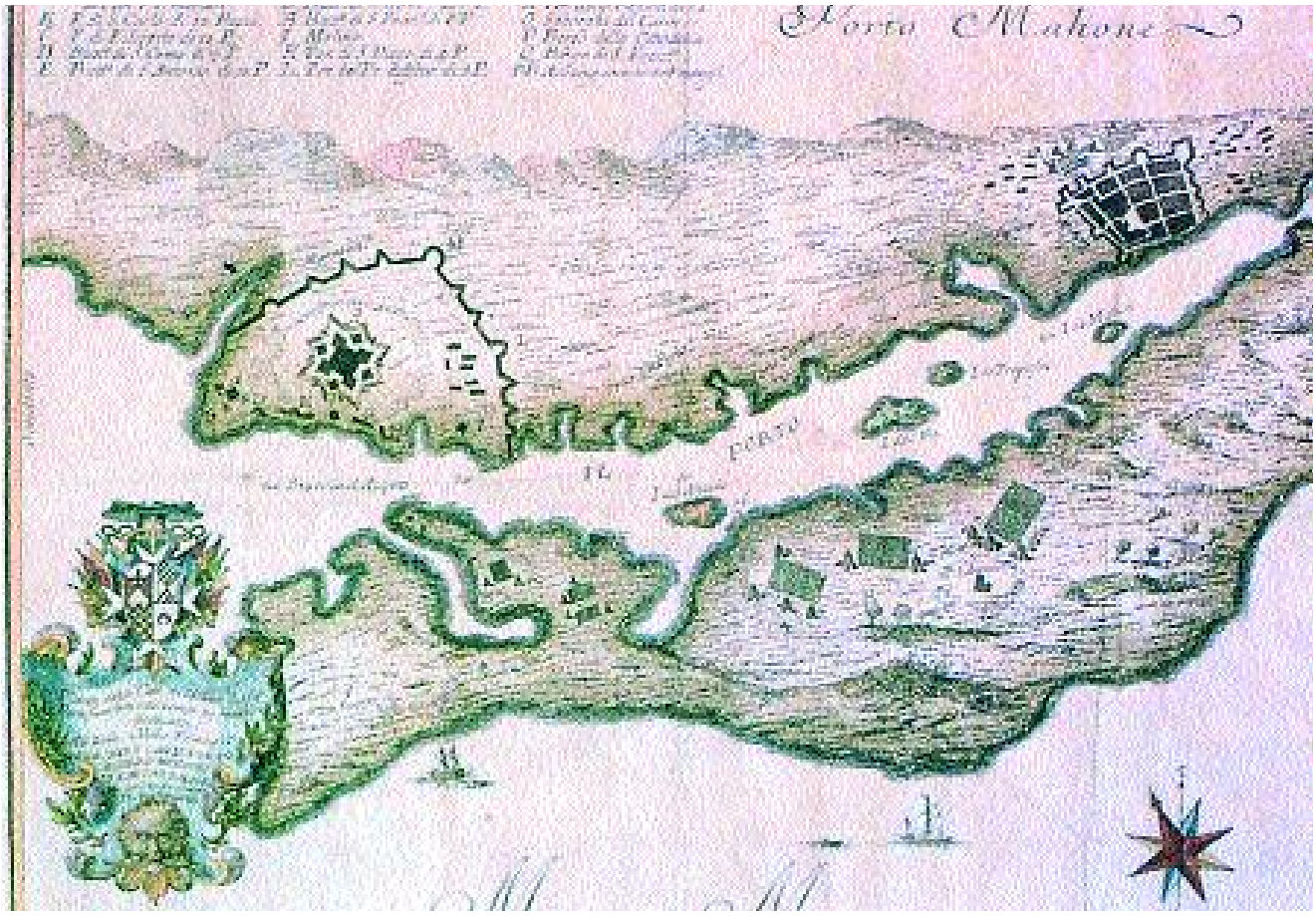
118. Tráfico y eventos en los demás puertos de Mallorca

También son frecuentes en este siglo las noticias de esporádicas actividades o acciones en los demás puertos de Mallorca; en el de Campos (hoy Colònia de Sant Jordi) los pescadores apresan una polacra argelina y en 1691 se prende un bajel berberisco encallado en la playa de s'Avall, en el fondo del puerto; en Capdepera– y es de suponer que el embarque y desembarque se realizara no lejos del moderno puerto de Cala Rajada– comienza a ser conocida la relación con Menorca, como la del Virrey Alfonso de Cardona que desembarca allí desde un bergantín en 1637, así como el paso de viajeros en buques de arribada en 1623; cuatro naves inglesas apresan una francesa en Cabrera en 1655; Portopetro es ya objeto de citas con motivo de aguadas, embarque o desembarque de pasajeros en 1655 y 1680, así como en 1684 cuando anclan siete galeras de la Señoría de Génova; en Pollença se refugia en 1682 una nave francesa la cual, no obstante, es apresada por los moros; éstos desembarcan en este puerto en 1697 sin ser rechazados.

119. Derechos en los puertos

Este turbulento siglo vio decaer el comercio marítimo, que difícilmente podría desarrollarse en un mar surcado por naves corsarias o de naciones enemigas. En su transcurso, en 1659, se produce una R.O. esta-

Plano de la Plaza y Arrabal de Eivissa de José Castellón de 1687, con proyectos de fortificaciones, donde aparece el secular muelle embarcadero. (AS)



Puerto de Maó según plano de Chigi de 1690 con incipiente arrabal en el Castillo de San Felipe. Orientación invertida. (PH)

bleciendo el derecho de entrada o «guiaje» a los buques ingleses y franceses, otro antecedente, en cierto modo, de la actual tarifa T-1.

También, aunque raras, aparecen las primeras medidas limitadoras del comercio, como el estanco de la sal cargada en Eivissa, en 1670; estas disposiciones habían de menudear durante el reinado de la Casa de Borbón. En Eivissa desde la Edad Media se encontraba establecido el «dret de cap de pont» cuyo arrendador, aparte de ciertas obligaciones con la atarazana, debía conservar el muelle.

120. Noticias de muelles existentes en Maó

De finales del siglo XVII y principios del XVIII se tienen ya noticias concretas sobre muelles en Maó; así se sabe del muelle del Castillo de San Felipe y que al apoderarse los ingleses de la Isla en virtud de la Guerra de Sucesión, utilizan el fondeadero de los Muelles de la Caleta (Caleta des Frares) con pequeños muelles y almacenes, que se van extendiendo luego hasta la Costa Vella, disponiendo astilleros en dicha caleta y en Cala des Moreret; se produce así desde el principio una separación de muelles, a saber: los que se encuentran a Poniente de sa Dressana los ocupan los ingleses y los del país ocupan los orientales hasta la llamada «Consigna».

I.2.1. La Casa de Borbón

Siglo XVIII

121. Visita de la escuadra anglo-holandesa al puerto de Palma

En un primer momento Mallorca se inclina, durante la Guerra de Sucesión, por la causa de Felipe V; pero una escuadra anglo-holandesa llega a Palma en 1706 y concierta la rendición de la isla, que presta obediencia al Archiduque Carlos de Austria; de tal evento ha quedado un conocido cuadro donde se observa el puerto de la ciudad con la escuadra en la bahía.

122. Decreto de Nueva Planta

Dos bricbarcas del siglo XVIII según azulejos de la Capella de Sant Elm del puerto de Palma, copia de los originales que se hallan en el Museo Marítimo de Barcelona. (AP)

El siglo XVIII se presenta con grandes cambios. La Guerra de Sucesión divide a los reinos de la Corona de España. Mallorca, según se ha expuesto, admite en principio a Felipe V pero no tarda en retirarle la obediencia y, al igual que los reinos de la antigua Corona de Aragón, abraza la causa del Archiduque Carlos de Austria, uno de los dos pretendientes a la Corona. Al perderse esta guerra con los tratados de Utrecht (1713) y de Rastatt y Bade (1714), el antiguo reino de Mallorca, último en tener que admitirlos, se resiste en reconocer a Felipe V y no se somete hasta la capitulación de Mallorca y Eivissa tras el asedio de Palma por D'Aspheld, en 1715.

123. Cambio de las administraciones

Esta adversa suerte de las armas, unida al centralismo de los Borbones motivó grandes cambios en la Administración. El artículo tercero de las Capitulaciones tratando de que se guardasen los derechos, privilegios y leyes municipales, así como se habían gozado de los Reyes de Aragón no fue admitido y no tarda en implantarse el D. de Nueva Planta, publicado

en 7 de diciembre de 1715 y aplicado en 5 de agosto de 1718.

Conforme a la organización administrativa del tiempo de la Casa de Austria y de los anteriores reyes de la Corona de Aragón el Reino de Mallorca se gobernaba por un Virrey, el Grande y General Consejo y las Universidades. Los Ayuntamientos, los Consells, la Comunidad Autónoma y las diversas Delegaciones y Servicios provinciales de los Ministerios, tal como hoy se configuran, eran desconocidos. Por lo que a los puertos concierne, las atribuciones, bajo la natural dependencia del Virrey, a la razón estaban distribuidas entre las Universidades, el Consulado de Mar y el Colegio de la Mercadería.

Izquierda. Otro bricbarca del siglo XVIII, correo de Mallorca, según azulejos de la Capella de Sant Elm del puerto de Palma, copia del original que se halla en el Museo Marítimo de Barcelona. (AP)

Derecha. Maqueta de jabeque, tipo de barco frecuente en los puertos baleares desde el siglo XVII hasta principios del XIX. (XP)

Con arreglo a la Nueva Planta se disuelve el Grande y General Consejo de Mallorca y se sujeta el Reino al Consejo de Castilla, desaparece la figura del Virrey, las Universidades insulares dan paso a los Ayuntamientos y se extinguen los jurados. El antiguo Reino de Mallorca dejó virtualmente de existir.

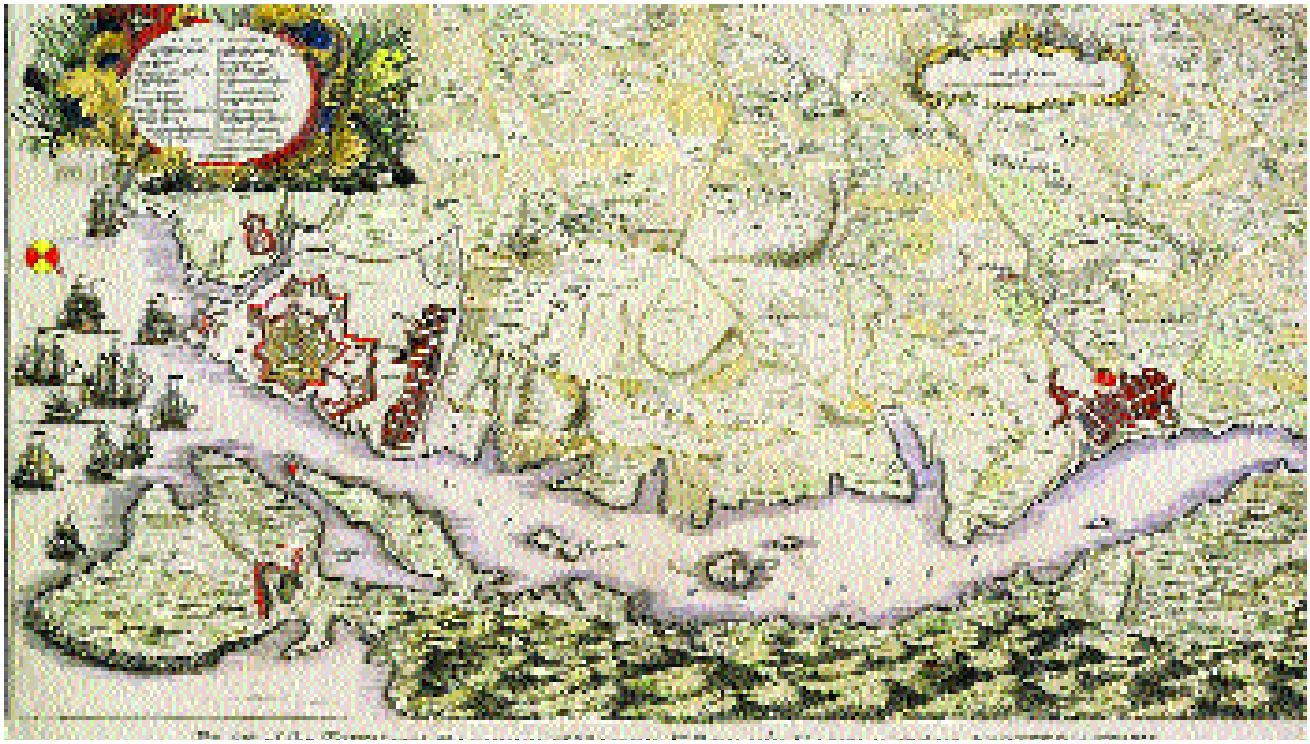
124. Composición de la nueva Administración

La nueva Administración se compone de un Comandante General presidente de la Audiencia, compuesta de un Regente, cinco Ministros y un Fiscal que entiende tanto en materia de justicia como de gobierno; los asuntos económicos dependen del Intendente, aún cuando se mantiene el Consulado de Mar el cual, junto con la Audiencia y el Intendente entienden de lo conveniente para el aumento y ventajas del comercio. Se extingue el cargo de Mostassaf en 1716.

125. Primer correo periódico en el puerto de Palma

El establecimiento de un correo periódico para enlace del puerto de Palma con la Península fue ya considerado en el siglo XVII pues consta que en el Grande y General Consejo se debatió el tema en 1624; pero no se llegó a ningún acuerdo concreto y la relación entre Mallorca y la Península, al igual que acontecía con las demás islas, se producía utilizando las oca-

siones en las cuales algún barco realizaba un tráfico concreto entre puertos del litoral peninsular y las islas; en ocasiones se tardaba hasta tres meses o más en poder enlazar la capital del Reino de Mallorca con el puerto de Valencia, el más apropiado para esta atención; la primera noticia conocida de la existencia de un correo regular es la del jabeque de Barcelona, que ya presta servicio en 1718, y se mantiene durante todo el siglo con frecuencias variables oscilando entre quincenal y mensual; este correo estaba subvencionado con algunas obligaciones auxiliares de movimientos de tropas con



Puerto de Maó en 1745 con el poblado de los servidores del Castillo de San Felipe y su recinto cerrado antes del traslado de dicho poblado en 1774 al nuevo emplazamiento de Georgetown (actual es Castell, antes Villacarlos). (PH)

independencia de la valija. A principios del siglo XIX se interrumpe esta línea regular obligándose a los buques mercantes que salían de Barcelona para Mallorca, y viceversa, a transportar gratuitamente la correspondencia; al llegar el trienio liberal de 1821 se restablece nuevamente el correo regular, ya mantenido con diversas frecuencias en lo sucesivo.

126. Creación del Cuerpo de Ingenieros Militares

Una de las novedades introducidas por la nueva Administración Borbónica fue la creación del Cuerpo de Ingenieros Militares por R.O. de Felipe V de 17 de abril de 1711 que agrupaba a los diferentes ingenieros por regiones en Comandancias bajo la dependencia de un Director General; hasta entonces no había una escuela expresa para la ingeniería civil y militar y se crea el primer centro donde se imparten enseñanzas de ingeniería; su primer director fue Jorge Próspero Verboom; por una Ordenanza de 1718 se asigna a estos ingenieros un amplio abanico de competencias, ya no puramente militares, las cuales, aunque prioritarias, se repartían con otras propias de la moderna ingeniería civil, rama que había experimentado grandes

progresos desde finales del siglo XVII con los ingenieros franceses primero Vauban y más tarde con Coulomb; se tiene noticia de la intervención de estos ingenieros militares en proyectos u obras portuarias antes de la creación de los facultativos de la Armada en 1770.

Aunque varios individuos afectos a este cuerpo realizaron estudios de carácter cartográfico recogiendo los puertos, así como de diversas obras de infraestructura y superestructura portuaria, ninguno de sus proyectos portuarios de gran relevancia se ejecutó. Son reseñables los trabajos de Simón Poulet (Palma 1727), de Martín Gil de Gaínza (Palma 1728), de Esteban de Panón (Palma 1733, 1734 y 1736), de Carlos Beranger (Palma 1738; Eivissa 1738), de Juan Ballester y Zafra (Palma 1740, 1742, 1744, 1749 y 1756; Alcúdia, 1754; Eivissa 1752), de Ramón Santander Bernícia (Palma 1772), de Francisco Fernández de Angulo (Maó 1786) y de Felipe de Cramesi y Ramón Lope (Alcúdia, 1799).

Izquierda. Entalladura en la isla del Lazareto de Maó para anclar la cadena que cerró el puerto en el siglo XVIII. (AH)

Centro. Amarradero tallado en roca para amarre en el puerto de Maó en el Lazareto; hay otros en la ribera opuesta cerca de Cala Pada. (AH)

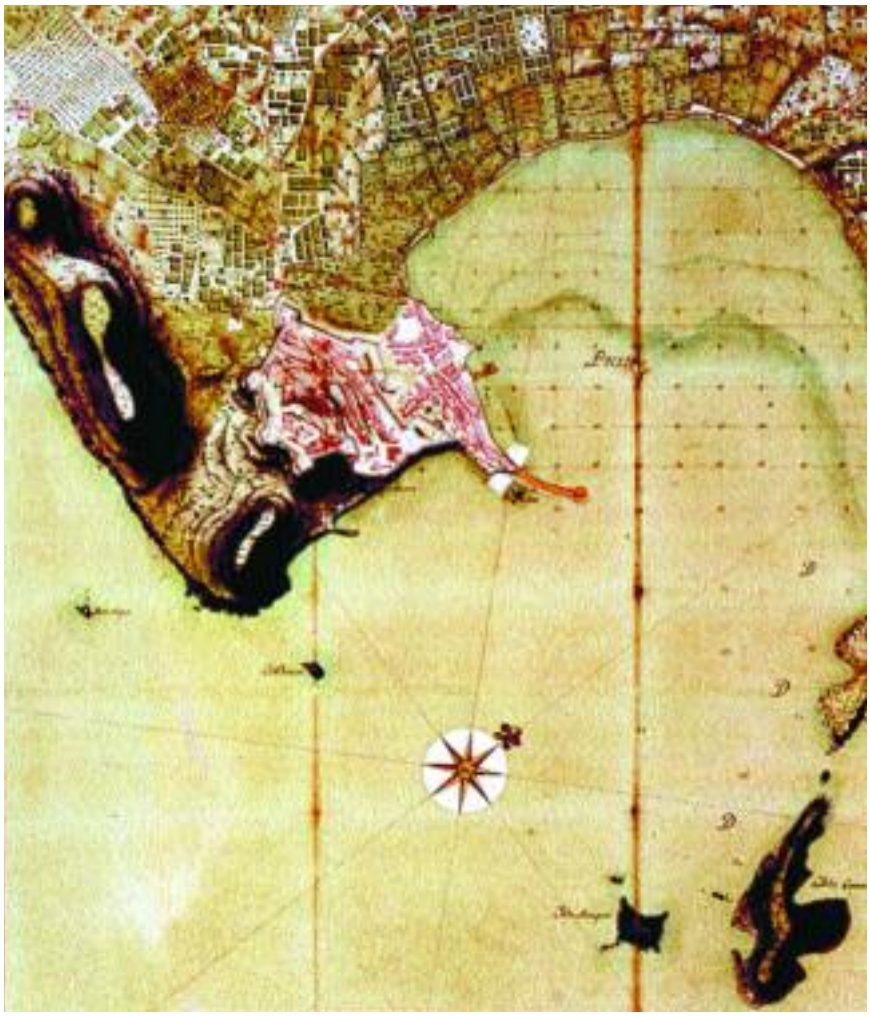
Derecha. Uno de los cañones empotrados en la ribera del puerto de Maó para proises en los siglos XVIII y XIX. (AH)

Por los planos de algunos de sus proyectos en los puertos se conocen ya las técnicas empleadas para la construcción de muelles o diques en pleno siglo XVIII, con la utilización de pilotes y taludes de escolleras que, a no dudar, debían ser puramente indicativos pues se confiaría en la acción del mar para conseguir los taludes de equilibrio y, de ahí, las averías que se padecían, consecuencia indudable de la falta de correspondencia, hoy observable a simple vista en estos planos, entre talud y peso de los cantos de las escolleras; tendrían que pasar doscientos años, hasta mediados del siglo XX, para que el avance de la ingeniería permitiera dimensionar con un mínimo de seguridad este tipo de obras. Los proyectos de algunas obras, como la de la Capitanía Marítima en el hoy Espigón de la Consigna, proceden de esta época, aún cuando fueran completadas en el siglo XIX.

127. Administración estatal de los puertos

Por R.D. de 30 de noviembre de 1714 se organiza la Administración de Marina, dividiendo el espacio del litoral en diversos departamentos; este es el primer paso para el establecimiento de una Administración del Estado en los puertos que no se concreta hasta las Ordenanzas Generales de la Real Armada de 1748 las cuales se van perfeccionando y ampliando hasta alcanzar en 1793 su máximo detalle; la regulación de los puertos se contiene en la correspondiente Ordenanza que recoge el Título VII, Tratado 5º, y en ella se señalan detalladamente las competencias del Capitán

de Puerto, figura instituida por el artículo 2, con atribuciones que hoy competen a las Capitanías Marítimas y a las Autoridades Portuarias salvo en lo relativo a la financiación de las obras las cuales, a la sazón, se regulan separadamente y son costeadas por entidades locales o ayuntamientos.



Estado y proyecto de obras del puerto de Eivissa en 1752 según plano de Juan Ballester. Ninguna obra portuaria proyectada se ejecutó a la sazón. Aun tardaría cerca de un siglo para que la Isla Plana quedara unida a tierra. (AS)

128. Atribuciones limitadas de los Ayuntamientos

Los recién implantados Ayuntamientos están compuestos por regidores, limitadas sus atribuciones y facultades a lo político y económico de cada localidad. Nace así la separación entre la Administración Central y la Administración Local que debía ir perfilándose, robusteciéndose cada vez más la primera, hasta sistematizarse en las grandes leyes administrativas del siglo XIX de carácter eminentemente centralista e inspiradas en la Administración Francesa.

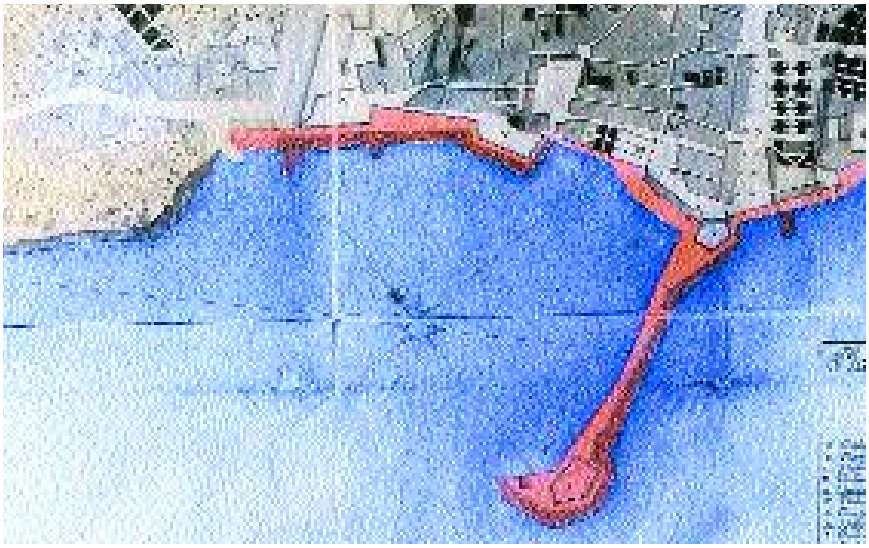
129. Promoción y ejecución de las obras portuarias

Con todo, escasa fue la incidencia que en las obras y servicios de los puertos baleares tuvo la nueva Administración, pues aún no se distinguía entre obras de interés general y de interés local; por ello las obras de puertos siguen siendo promovidas tanto por algunos Comandantes Generales

como por los nuevos Ayuntamientos. Los aspectos de la explotación portuaria que afectaban a la Real Hacienda son los primeros en sentir el nuevo sistema de Administración con los Intendentes; después los del ejercicio profesional con la intervención de los ingenieros militares primero y de los facultativos de la Armada después y con la implantación de las Matrículas de mar y de las Capitanías de Puertos.

130. Intentos de mejora del puerto de Eivissa

En un plano del Arrabal levantado por Carlos Beranguer en 1738 ya aparece claramente la existencia de un edificio para atarazanas o fines similares y un muelle, con tal denominación en el plano. A mediados de este siglo son varios los documentos que ponen de manifiesto la preocupación de las autoridades para mejorar el puerto de Eivissa: se levanta el primer plano conocido con sondas, se proyectan diversas obras, todo ello



Puerto de Palma según plano de Juan Ballester de 1760 con el nuevo lienzo de muralla frontera al puerto sin levantar; acceso abierto a las atarazanas y sin apreciable escollerado en el Contramuelle. (CP)

sin éxito, en 1752, por el ingeniero Juan Ballester, quien propone dos soluciones para la realización de una obra de abrigo; una consistía en un dique curvo terminado en una batería que, saliendo de la punta de la Torre del Mar y dejando por fuera el Escull Daurat, seguía una dirección sensiblemente norte-nordeste; otra, menos ambiciosa, consistía en la prolongación del muelle, mediante un espigón de longitud algo menor a la del anterior, en dirección similar, y terminado en un morro donde establecía una casilla para Sanidad; la obra iba acompañada de un llamado «andén» –término que a la razón, e incluso algo más tarde, se utilizaba para lo más propiamente denominado «muelle de ribera"– que se extendía entre el nuevo muelle y el extremo occidental de la ribera, ganando terrenos al mar en una alineación recta.

131. Regulación del libre comercio

Hasta bien entrado el siglo XVIII sólo estuvieron facultados para tener comercio con los puertos americanos diversos puertos de la Corona de Castilla y curiosamente Génova por antecedentes históricos; en 1765 se

inicia una paulatina liberalización del comercio en los puertos restantes que incluye al de Palma en 1776; en el Reglamento y Normas de 12 de octubre de 1778 se establecen las providencias más importantes para favorecer el libre comercio aunque aún permanecen determinadas limitaciones hasta las Normas de 28 de febrero de 1789. Esta liberalización fue discretamente aprovechada por el puerto de Palma en el cual se conocen expediciones a América de tipo comercial y ello también lo demuestra el control ejercido para el pago de los derechos del Fanal de Tarifa por los buques de aquella carrera que tocaban en Palma.

132. Creación de los facultativos de la Armada

Las primeras actuaciones conocidas en estudios o proyectos de mejora de obras portuarias corresponden a los ya citados ingenieros militares que, al propio tiempo, se ocupaban de las fortificaciones, pero sin encontrarse instituido ningún sistema para su proyecto o ejecución; dentro del criterio general seguido por las Ordenanzas Generales de la Armada se crea en 1770, organizándolo por R.O. de 24 de diciembre, el Cuerpo de Ingenieros Navales de la Armada –de actuación tardía en Baleares y Canarias– el cual se hace cargo de las obras en diversos puertos baleares de finales del siglo XVIII y primer tercio del siglo XIX hasta que con la institución de los ministerios civiles y el de Fomento en particular, son sustituídos en 1851, ya definitivamente, en materia de puertos, por los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. El traspaso de las funciones de los ingenieros militares a los facultativos de la Armada estuvo precedido de un periodo de ciertas tensiones entre las instituciones.

REAL CEDULA
DE S. M.
EN CADIZ

Una de las ediciones de la Real Cédula de la primera regulación de las obras portuarias en 1786. (AH)

133. Real Cédula de 1786

En virtud de la Real Cédula de 26 de enero de 1786 del Rey Carlos III se conoce con todo detalle el modo como debían realizarse las obras en los puertos. A la sazón, y en virtud de las Ordenanzas Generales de la Armada, las obras habían de ejecutarse bajo la dirección de facultativos de la Marina; como muchas de estas obras se costeaban con caudales de los propios y arbitrios de las localidades, escapaban a esta vigilancia facultativa y a las formalidades que llevaba aneja; ello motivó la R.O. de 8 de febrero de 1781 sometiendo todas las obras al cuidado e intervención de la Marina. La Real Cédula de 1786 establece minuciosamente todo el proceso necesario para la ejecución de las obras, desde la formulación del Presupuesto hasta su Ejecución, fijando las atribuciones de los facultativos, modo de custodiar los fondos y realizar las cuentas y abonos, aprobaciones e inspecciones, intervención y recursos que cabían a los Ayuntamientos disconformes.

134. Vigencia del sistema

Este sistema tuvo aplicación durante más de medio siglo hasta que en 1846 comienza la actuación específica de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; facultativos de la Armada con destacada intervención en obras portuarias son Onofre Gomila a Sóller, Simón Ferrer y José de Cáceres a Palma, y hay noticias de otros como José Timoner y Antonio Ariete. La actuación de estos ingenieros fue de carácter puntual y a requerimiento de alguna parte interesada en las obras, sin llegar a constituirse

una organización técnica específicamente destinada a la construcción o mantenimiento de las infraestructuras portuarias.

135. Introducción de la moderna gestión de obras

Cabe destacar que esta intervención regulada de los facultativos de la Armada es la primera respondiendo ya a la moderna concepción de ejecución de obras con las cuatro fases clásicas de «redacción de proyecto», «contratación», «ejecución de obras» y «recepción», con las respectivas aprobaciones técnica y económica por una autoridad superior y distribución de cometidos y responsabilidades.

Tráfico al pie del Castillo de San Felipe en el puerto de Maó según grabado de 1756. (IB)

136. Persecución de corsarios berberiscos

Durante el siglo XVIII se emprende una eficaz persecución de los corsarios berberiscos por medio de flotas de jabeques con base en Mallorca y en Eivissa; la expedición francesa contra Argel al final del primer tercio del siglo XIX termina con los últimos restos del corso. Barceló en Mallorca y Riquer en Eivissa se distinguen en estos cometidos. En Eivissa es muy celebrada la acción de los corsarios ibicencos que luchan con éxito contra los berberiscos. El obelisco levantado en el Contramuelle del puerto recuerda sus expediciones; el nombre de la isla «des Penjats» (de los Ahorcados) obedece a la suerte que cabía para algunos de ellos.

137. Dependencias portuarias de la Administración: consignas y lazaretos

Del siglo XVII, pero sobre todo de finales del XVIII y principios del XIX, datan los primeros establecimientos portuarios de la Administración; en general se trata de Lazaretos, edificios de Sanidad o de Consignas. Aunque se citan en otros lugares, se indicarán a continuación los subsistentes hasta época reciente.

En Palma se construye en 1656 el lazareto o cuarentena junto a s'Aigo Dolça dotándose de instalaciones propias a este centro de prevención, antes establecido en las torres de Portopí; aunque se conocen a grandes rasgos sus dependencias por planos del siglo XIX hoy sólo queda la puerta del mar con su lápida y sus escudos. Otra dependencia que ya aparece en el siglo XVIII es la Consigna con la Capitanía Marítima compartiendo espacio con Sanidad según detallada lápida conservada en el Museo de Mallorca. No se incluyen aquí los importantes edificios de la Lonja (siglo XV) ni del Consulado del Mar (siglo XVII) hoy totalmente restaurados y que tuvieron substancialmente relación con el puerto por su vinculación al Consulado del Mar y al Colegio de la Mercadería.

En Alcúdia el lazareto, adosado al camino de Alcanada, se encontraba cerca de la actual Central Térmica; en Andratx la Consigna, que aún da nombre al muelle comercial; en Sóller el lazareto adosado al actual camino del Faro de Cap Gros; en Ciutadella el lazareto junto a Cala Busquets; en Maó la Consigna, al pie de la rampa de acceso a Baixa mar y la «Cuarentena» (Isla Plana) y el Lazareto, hoy visible y residencia de personal sanitario; en Eivissa la Consigna (Muelle exterior) y la Casa de Sanidad que aún perdura junto al arranque del dique con esta inscripción en lápida bajo el escudo de Eivissa: *Casa de Sanidad edificada de cuenta del Muy Ilustre Ayuntamiento de la Ciudad de Iviza – Año de 1805.*

La parte picada debió destruirse en épocas de intolerancia política

Puerto de Cabrera con sondas y leyenda explicativa levantado en 1770. (MN)

por hacer mención, seguramente, al Rey Carlos IV. Esta intolerancia se dejó sentir también en Menorca donde, durante la guerra civil de 1936-1939 fueron picadas todas las alusiones a la Reina Isabel II de las lápidas de los faros.

138. Libertad de tráfico en los puertos

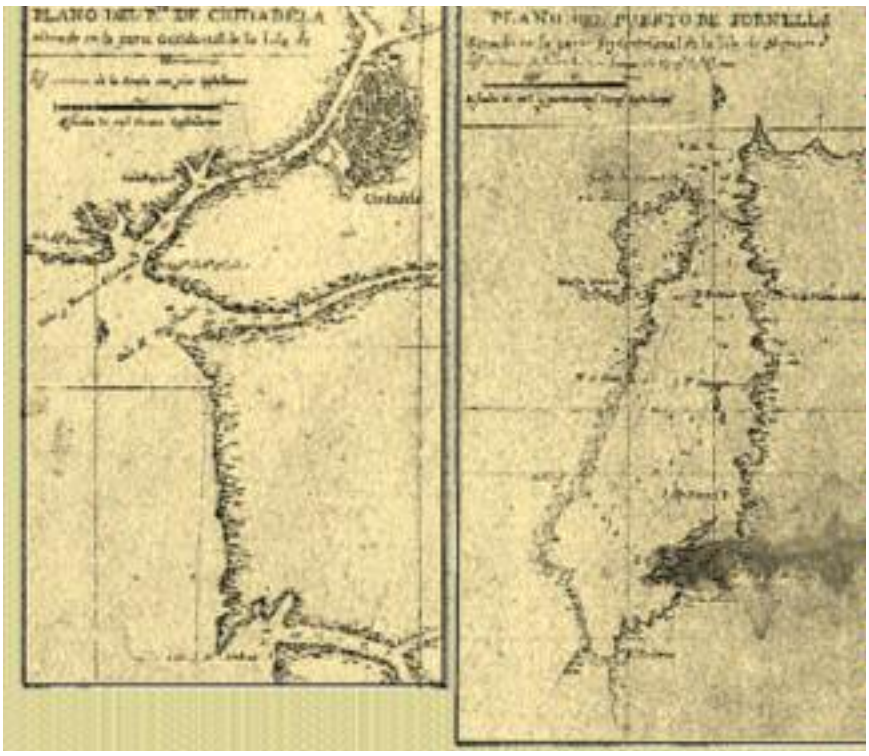
La libertad para entrada y salida de los puertos del Reino de Mallorca fue completa mientras el reino se gobernó por las franquicias otorgadas por los Reyes de Aragón; los jurados eran los encargados de admitir las naves a libre plática, participando la llegada al Virrey; durante el reinado de la Casa de Austria se establecieron sólo algunas limitaciones a esta libertad pero la Casa de Borbón en principio la anuló totalmente, señalando como único puerto habilitado el de Palma, en Mallorca; por ello los peque-

ños puertos mallorquines pierden su escaso tráfico que no recuperan hasta las medidas liberalizadoras de finales del siglo XVIII.

Son muchas, no obstante, las noticias conocidas de diversos tráficos de pasajeros o de carácter militar con motivo de las numerosas guerras sostenidas en el siglo. La actividad corsaria es también abundante y, en general, favorable a los mallorquines e ibicencos.

139. Tráfico militar y de corsarios

Noticias de este tipo se encuentran en Andratx en 1705 donde se refugian unos gánguiles con provisiones para Felipe V ante el temor de ser apre-



Planos de los puertos de Ciutadella y Fornells insertos en la carta esférica de la isla de Menorca construida por Tofiño en 1782 sin que se consigne o señale obra alguna en los puertos. (MN)

sados por los ingleses; en 1711 en Portocolom donde es apresada una nave por los franceses con cargamento de trigo de Túnez; en 1711 se elige el de Sóller como puerto de embarque para ciertos pasajeros; en 1714 se desembarcan en Alcúdia quinientos fusiles con bayonetas, procedentes de Menorca y diversos buques de Barcelona con soldados; en 1715 llega a Maó un convoy desde Nápoles con tropas y pertrechos y salen buques ingleses para Palma; en el mismo año hay movimiento en el de Eivissa con nuevo Gobernador por el Archiduque y también en el de Cabrera por el mismo motivo; también la escuadra que había transportado las tropas de D'Aspheld desembarcadas en Cala Llonga y en Cala Ferrera, al S.E. de la Isla cerca de Portopetro, toca en Cabrera donde se le hostiliza desde el castillo y recala al fin en Alcúdia ya sometida; en Eivissa hay asimismo movimiento de las tropas rendidas que embarcan hacia Palma; en 1716 se utiliza Portocolom para el embarque de desterrados hacia Menorca (que había quedado en poder de los ingleses); en 1730 el Obispo utiliza el puerto de Andratx para desembarcar en Mallorca; en 1736 el Comandante General utiliza el de Sóller para embarcar hacia Barcelona y lo vuelve a utilizar para el regreso; en 1739 hay actividades corsarias próximas a los puertos de Manacor y Capdepera;

Lápida de 1786 que precisa la autorización de un despacho para Sanidad en la Capitanía de Puerto de Palma. (AP)

en 1747 se refugia en Portocolom un pinco cargado de tropa para Nápoles que desde aguas de Cerdeña venía huyendo de la persecución de bajeles ingleses; en 1749 desembarca en Eivissa la tropa enviada desde Palma para ahogar el levantamiento de los payeses; en 1751 llegan a Sóller varios navíos con el nuevo Obispo, embarcándose de vuelta en los navíos el Comandante General; en 1753 el Ayuntamiento de Palma –en uso de una jurisdicción que más tarde había de perder– dispone que los tripulantes de un jabeque corsario y los moros apresados purguen cuarentena en Cabrera; en el mismo año hay acciones corsarias en los puertos o aguas próximas de Campos (Colònia de Sant Jordi), Andratx y Sant Antoni Abat.

140. Ola de Santanyí de 1756

Una curiosa información de 31 de enero de 1756 dice que en Santanyí el mar entró media legua tierra adentro dejando gran cantidad de pescado pues los matorrales se encontraban de él llenos; explica como la ola impulsó el agua y como el torrero –seguramente el de Cala Figuera– pudo salvarse cuando el agua llenó la torre e hizo caer una peña que pesaba más de cien mil quintales. Este extraño acontecimiento –de ser cierto y no constituir una exageración del narrador– supuso la llegada de una «ola» de unos 30 metros de altura que debió anegar Portopetro y Cala Figuera, así como las calas próximas con una oscilación lenta, pues sino las consecuencias hubieran sido más catastróficas; su explicación no es clara a menos de tratarse de un maremoto provocado por algún movimiento sísmico de los que se conocieron buen número durante aquellos años.

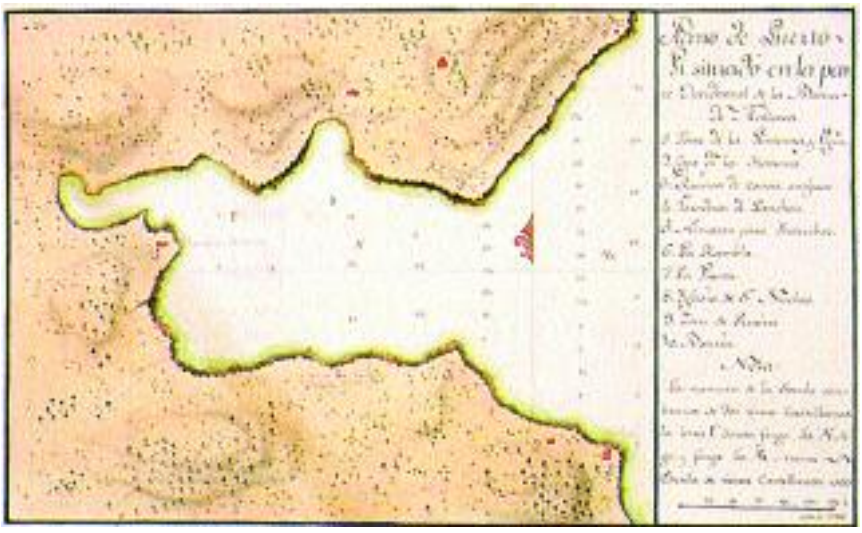
141. Intensificación del tráfico militar y corsario

En el mismo año de 1756 salen de Menorca para Palma emigrados griegos, ingleses, eclesiásticos y religiosos desterrados; en 1757 nuevos combates y actividades corsarias y de piratas moros en Cabrera; en 1758 la escuadra mora apostada entre Mallorca y Eivissa persigue barcos mercantes hasta Sant Antoni y Andratx; en el mismo año anclan en Portocristo barcos piratas; en 1761 el Comandante General desembarca en Eivissa para revisar las fortificaciones y vuelve a embarcar para Palma, desembar-

Puerto de Maó con los escenarios de la guerra contra los ingleses; recoge la población de Georgetown erigida en 1774, luego Villacarlos y hoy es Castell. Datado en 1782. (PH)

cando más tarde fuerzas de ingenieros y de infantería para fortificar y guarnecer la isla.

Siguen estas noticias en 1762 con el apresamiento en Capdepera de un jabeque cargado de aceite y otros géneros; en 1766 llega a Cabrera una nave de cautivos escapados de Argel; en 1767 desembarcan tropas en Eivissa ante el temor de invasión inglesa; en 1773 vuelve a tener Eivissa tráfico de tropas y escuadra; en 1775 los piratas moros actúan en Portocristo y sus alrededores; en 1776 embarcan en Andratx cautivos cristianos; en 1778 hay tráfico de pasajeros entre Alcúdia y Menorca; en 1781 un convoy embarca tropas en Alcúdia; en 1782 desembarca en Portocolom el Comandante General Conde de Cifuentes que lo era de Menorca a donde regresó embarcando en Alcúdia; en 1784 vuelve a Mallorca el Conde de Cifuentes desembarcando en Sóller; en 1797 desembarca en Eivissa procedente de Palma tropa suiza para sofocar un alboroto; en el mismo año desembarca en Sóller el nuevo Comandante General; en 1798 otro nuevo Comandante General utiliza el puerto de Alcúdia para desembarcar y marcha a su diócesis el nuevo Obispo de Menorca.



Portopí en 1785 con notas sobre sondas y calidad del fondo. Clave toponímica que muestra la existencia de varaderos y de otras actividades portuarias en una ribera hoy muy distinta. (MN)

Según se observa son muy variados los puertos utilizados para el tráfico de fuerzas militares o pasajeros.

142. Centralización administrativa

La centralización económico-administrativa cada vez se deja sentir con mayor intensidad: en 1718 cesan en el cobro de los derechos del quince por cien sobre el valor de las mercancías extranjeras entradas los administradores y arrendatarios nombrados por la Ciudad de Palma, y se dispone que estos derechos y los de salida se apliquen a la Real Hacienda; en 1742 se establecen limitaciones al comercio de indianas; en 1753 se autoriza el comercio con Hambugo; en 1789 es el Comisario de Marina quien publica un indulto general.

143. Frecuencia de buques correo

La nueva Administración implanta ya desde los primeros años –según se ha dicho– el correo con Barcelona por medio de jabeques de los Barceló

que en Mallorca prestan al principio de ocho a diez servicios ordinarios al año; también son frecuentes los servicios extraordinarios por medio de otros buques llegando a superar algunos años el número de veinte; incluso a veces, como en el año 1781, por motivos de guerra se establece como puerto del correo el de Sóller con frecuencias bimensuales a Barcelona.

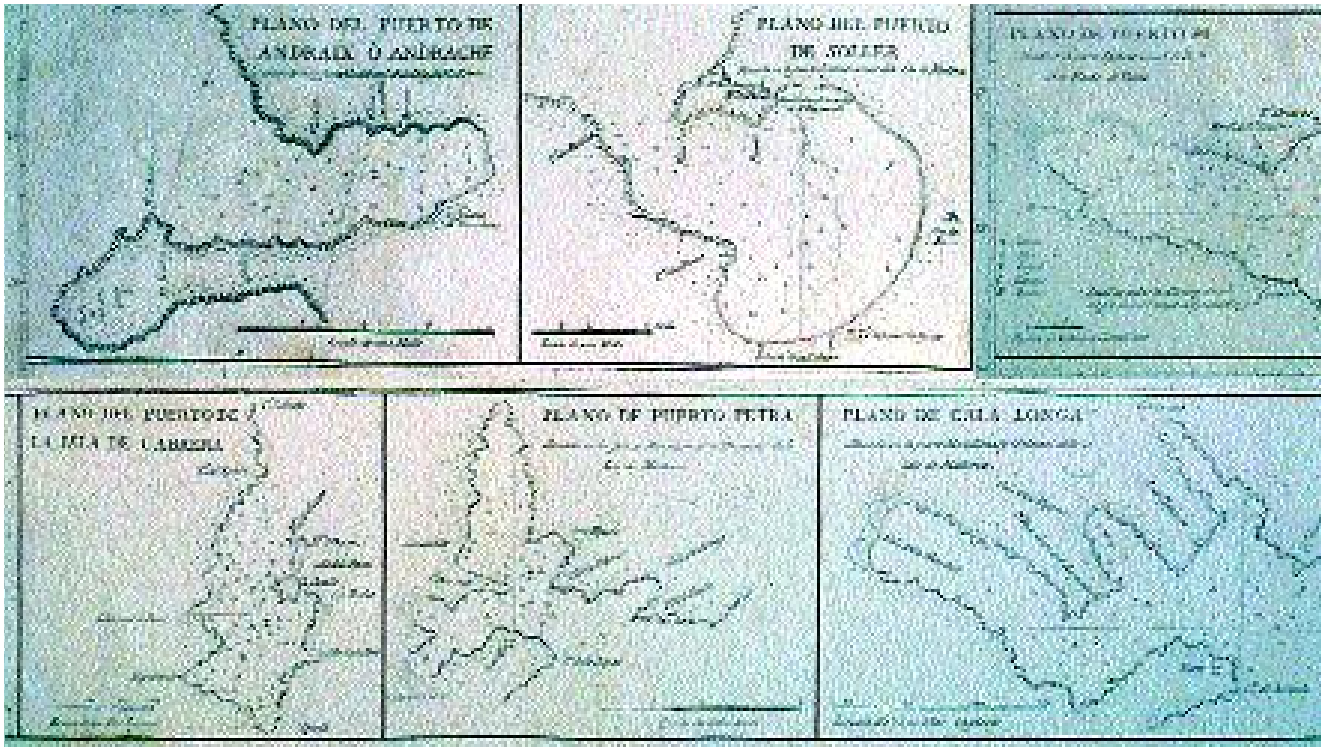
En Eivissa se instituye el correo algo más tarde, en 1789, con un jabeque de Rafael Prats hasta 1834 con la línea de Alicante y después con Barcelona; antes la valija oficial llegaba o se expedía vía Palma de un modo expreso e irregular; en 1852 llega el primer correo a vapor desde Palma; las frecuencias de servicios fueron muy variables y del orden de un viaje redondo al mes, al principio.

144. Tráfico pesquero

El establecimiento de la matrícula de mar fue, en general, mal recibida, en especial entre los pescadores, pero sigue la actividad pesquera artesanal, incluso se afianza el empleo de nuevas artes como la del sardinal. Es curioso comprobar el auge alcanzado por la pesca del coral –hoy extinguida, pero que perduró hasta fines del siglo XIX– llegando, en 1746, hasta cincuenta y seis falúas napolitanas para dedicarse a este menester y catorce barcos en 1781, de la misma nacionalidad y con el mismo fin, que tuvieron como puertos Alcúdia y Pollença.

145. Preocupación por la sanidad y prevención de epidemias

A lo largo de los tiempos se aprecia una preocupación de las autoridades de Baleares para impedir la propagación de epidemias a través del tráfico portuario; ya en los finales de la Baja Edad Media se conoce la habilitación de algunas dependencias de las Torres de Portopí y de su Capilla para servir de lazareto a personas y mercancías, siendo, según algunos autores, uno de los primeros países de Europa que recurrieron a este expe-



Planos insertos en la carta esférica de la isla de Mallorca en 1786, del Atlas Marítimo de Tofiño, de los puertos de Andratx, Sóller, Portopí, Cabrera, Portopetro y de Cala Llonga (donde hubo desembarcos militares). (MN)

diente de la cuarentena para evitar contagios; en 1656 se construye el ya mencionado lazareto específico en el puerto de Palma en el lugar actualmente conocido precisamente con el nombre de «La Cuarentena» el cual presta servicio hasta entrado el siglo XIX en que se produce una política de concentración de cuarentenas en el puerto de Maó; en 1786 se establece en Palma la Junta de Sanidad en el mismo edificio de la Capitanía Marítima en el Espigón de la Consigna, demolido en 1964 con traslado al Museo de Mallorca de una pomposa lápida de «burocracia lapidaria» con la autorización de la ocupación de un despacho por Sanidad. Dice así:

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 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,

Plano del puerto de Maó publicado en 1786 y levantado por Fernández de Angulo indicando lugares principales y sondas; leyenda con tachaduras; sirvió de base a la carta náutica de Tofiño de la colección del Atlas Marítimo. (MN)

participó a dicho Ministro en Oficio de 31 de Diciembre de 1785. Palma 1º de Enero de 1786.

Hay noticias de la existencia de lazaretos expresos con sus morberos en los puertos de Palma, Sóller y Alcúdia, en los de Maó y Ciutadella, y de la habilitación de islas o parajes de un modo más o menos temporal en Fornells, Maó y Eivissa.

146. Relevancia del puerto de Alcúdia

Alcúdia llegó a tener relativa importancia, pues en 1786 el Gremio de Mareantes ya contada con la casa donde aún hoy puede verse, en el arranque del dique viejo, la siguiente inscripción: *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 sólo hecho de contar con un «Subdelegado de Marina» hace barruntar también una relativa importancia comercial.

147. Cuarentena en el puerto de Alcúdia

Las noticias sobre instalaciones portuarias propiamente dichas datan del siglo XVIII. Se trata del Proyecto de Cuarentena que aparece en el plano de la Ciudad de Alcúdia de la colección de Jeroni Berard de 1785 y otra la lápida de la casilla de mareantes citada.

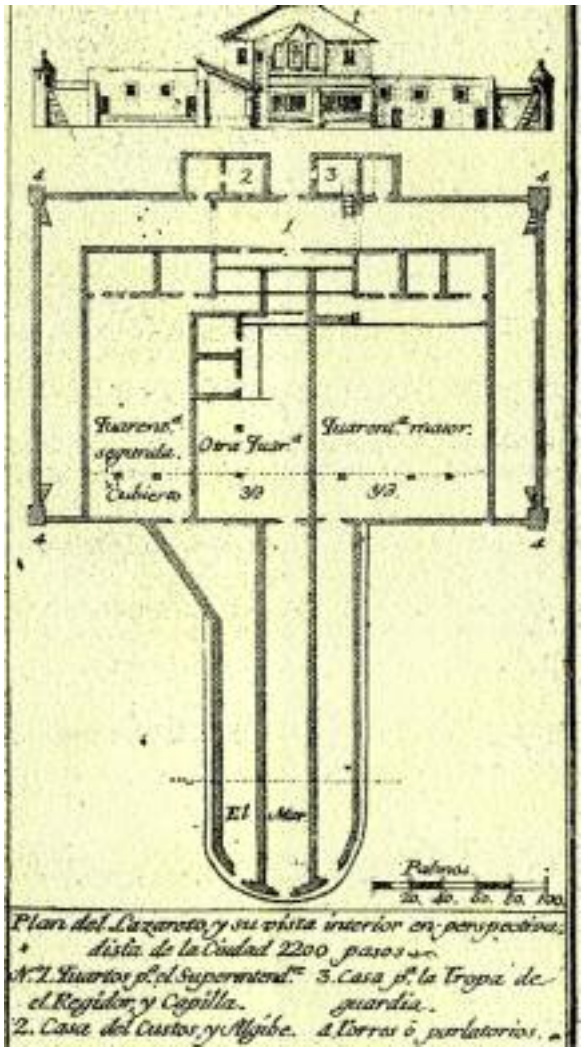
La decisión de construir una cuarentena e instituir una Junta de Sanidad con sus morberos, en el puerto de Alcúdia, pone de manifiesto la existencia de un apreciable tráfico mercantil en el siglo XVIII. El proyecto de esta instalación aparece nítidamente en el plano citado de Jeroni Berard aunque, por los restos conocidos aún visibles al final de los años 50 del siglo XX, puede sospecharse que tan sólo se llevó a término del proyecto un modesto muelle embarcadero y alguna obra dentro de un alto muro de cierre del recinto; estas obras aparecen grafiadas en diversos planos mostrando el estado del paraje a mediados del siglo XIX.

148. Adelantos en la construcción naval y en la maquinaria

Durante el siglo XVIII se producen significativos adelantos en la construcción naval que desembocaron en los últimos tipos ya reseñados de barcos de guerra y mercantes de varios puentes con los tipos de galeras más evolucionadas y gran complejidad de arboladura; en las Baleares se alcanzó una especialización en la construcción de jabeques; barcos muy apreciados fueron las goletas, corbetas, fragatas, brikbarcas y pailebotes los últimos tipos de barcos puros de vela usuarios de los puertos al advenir, ya en el siglo XIX, la navegación a vapor.

El utillaje para obras también progresa y así se sabe del pontón y dos gánguiles construidos para limpia del puerto de Palma po Lucas Orell y Alcover –quien obtuvo la Capitanía de Puerto en 1770– entregados al Colegio de la Mercadería y que dragaron durante nueve meses.

149. Habilitación de Alcúdia y Sóller



Izquierda. Plano del lazareto de Alcúdia inserto en el de la Ciudad de Jerónimo Berard de 1786. (AP)

Derecha, arriba. Lo que queda del antiguo edificio. (DM)

Derecha, abajo. Estado actual de la antigua puerta. (DM)

El antiguo lazareto del puerto de Alcúdia, ya inactivo y con el muelle derruido, en la primera mitad del siglo XX. (DM)

Al final del siglo XVIII se permite la habilitación de los puertos de Alcúdia y de Sóller para el comercio; en el segundo , y al igual que había sucedido en Alcúdia, se constituye una Junta de Sanidad con sus morberos y se termina el lazareto en 1819. Aún, a mediados del siglo XX, podía verse el recinto amurallado del de Sóller en Muleta, recogido en el dibujo de Parcerisa de 1842.

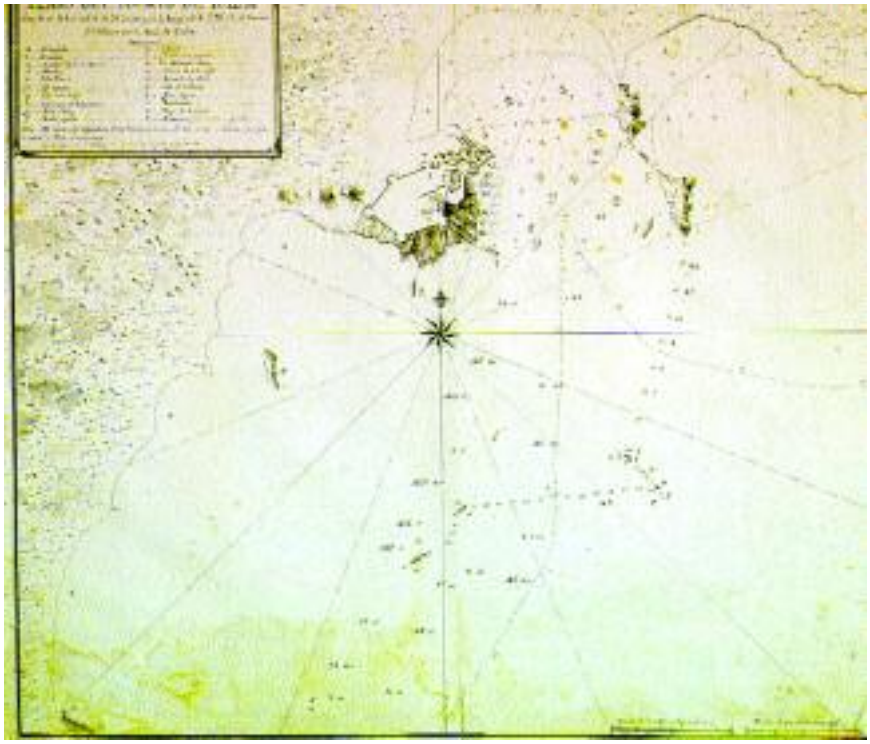
150. Tráfico de cítricos de Sóller

Si bien Sóller tenía ya atarazana antes del siglo XVI, las modernas obras portuarias tienen su origen en 1772, con motivo de las necesidades planteadas por la exportación de la naranja, cuyo cultivo en el valle había sustituido al de la morera. La propuesta del Ayuntamiento de aquel año fue resuelta por R.O. de 23 de julio de 1774 que permitía habilitar el puerto para la exportación de limones, naranjas, hortalizas y otros frutos. Posteriormente, por R.O. de 1 de julio de 1811, se aprobó su total habilitación.

151. Obras de Sóller

El historial de estas obras modernas del puerto de Sóller es de gran interés, tanto por ser las primeras donde se conoce con detalle sus inci-

Puerto de Eivissa en 1787 según Lámina nº 16 del Atlas Marítimo de España. Leyenda indicativa del plano y fondos con números de sonda. El tómbolo está a punto de alcanzar la Isla Plana. (MN)



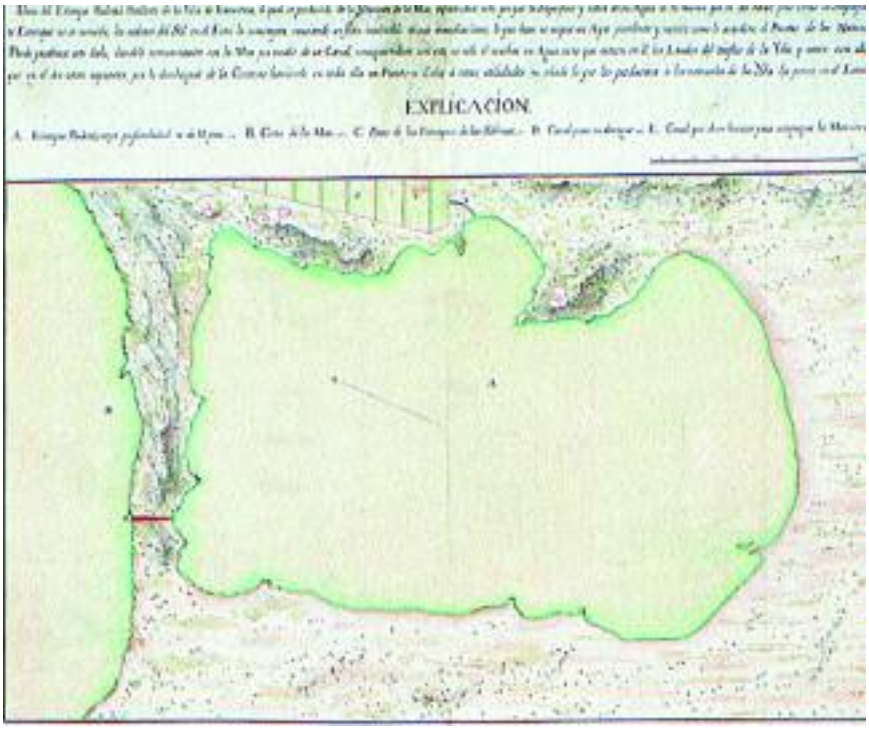
dencias como por el hecho de haberse llevado a cabo con cargo a los arbitrios sobre el tráfico establecidos a este fin, con el criterio generalizado en la legislación promulgada un siglo después y cuyos principios perduran hoy día.

Una vez habilitado el puerto, se presentó la necesidad de mejorar y ampliar sus muelles, por lo que el Ayuntamiento solicitó los planos al inge-

niero Onofre Gomila y se recabó la R.O. de 4 de octubre de 1784 de aprobación de la obra proyectada; se concedían seis quintales de pólvora de los reales estancos y la tercera parte de los derechos de Aduanas y se establecía un arbitrio sobre los agrios embarcados. Este arbitrio se regularizó en 1785 en un sueldo por carga de naranjas y limones y en un 5% sobre el valor de los demás agrios, es decir ya con el criterio *ad valorem* que hoy se aplica más de doscientos años después.

La obra comenzó a cargo del Ayuntamiento que tenía un concejal con el cometido de «Director de Obras Públicas» pero con amplias facultades del alcalde en materia administrativa.

152. Incidencias en la ejecución de las obras del puerto de Sóller



Plano del Estany Pudent donde se propuso abrir un canal para conversión en puerto de laúdes del tráfico de Formentera en 1787. (MN)

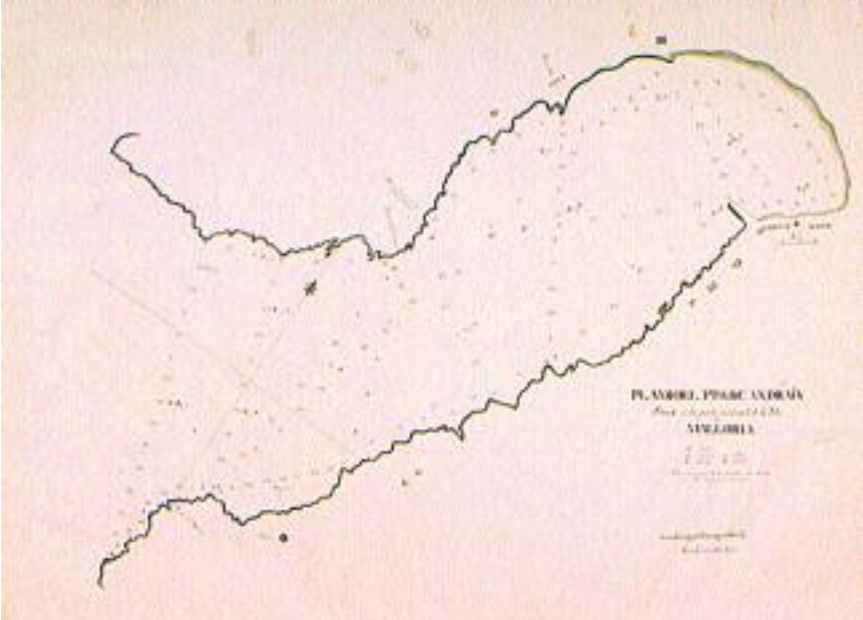
El nombramiento de este cargo fue objeto de acaloradas discusiones, recayendo por fin en 1784 en Pedro Benito. La continua intromisión de los concejales en la dirección de las obras y la ausencia en obra de un facultativo en su ejecución ocasionaron notables entorpecimientos e incluso ruidosas incidencias, como fue el caso del regidor Bernat Verí, quien en 1790 era el «Director de Obras Públicas», al cual se hicieron cargos por desatender el escollerado y en cambio construir el espaldón, aún cuando procedía de acuerdo con el ingeniero Gomila. El ingeniero recurrió al Intendente exponiendo detalladamente todas las incidencias de las obras desde su comienzo por lo cual éste apercibió al alcalde de que, bajo su responsabilidad, siguiese las instrucciones del ingeniero; no obstante, lo defectuoso de las obras del dique se puso de manifiesto en el temporal de Norte del 20 y 21 de enero de 1791 que causó grandes estragos.

En 1798 aún perduran las obras dejando de ser su ingeniero Gomila y ocupándose de ellas –así como de las del lazareto– el nuevo ingeniero Jacinto Cochi; a la sazón ya se llevaban construidas ochenta varas de muelle y el puerto ofrecía abrigo para treinta buques. No tarda en plan-

tear Cochi diversas cuestiones de índole económica suscitando un conflicto con el Ayuntamiento siendo preciso, de nuevo, recurrir al Intendente quien, entre otras cosas, atribuye al Administrador de Aduanas la intervención en la recaudación e inversión de derechos. Con ésta resolución no se conforma el Ayuntamiento, entablando el correspondiente pleito que el agente fiscal resuelve en parte a favor del Ayuntamiento pero confirmando la intervención de Hacienda por entender que de la R.O. de 4 de octubre de 1784, aprobando el proyecto y concediendo algunos auxilios, se deducía ser la construcción del muelle asunto de la Real Hacienda.

Estos sucesos, y el proceso seguido en ellos, muestran cuan adelantada estaba la centralización a finales del siglo y el carácter de impuesto no municipal que se atribuía en derecho a los arbitrios sobre los agrios para la construcción del puerto, aún cuando estaban aún muy lejanas las leyes específicas que debían regular esta materia.

Por estos motivos las obras sufren nuevos retrasos hasta 1809 en que el Ayuntamiento acuerda terminar la obra –la cual como bien se ve, se ejecutaba por administración– faltando el remate del espaldón, el martillo y



El puerto de Andratx hacia 1790 con sondas y explicación de la calidad del fondo. Ya se encuentra construido según el plano un incipiente dique interior. (MN)

una garita. Nuevas discusiones y la falta de recursos impiden la ejecución de esta última; no obstante queda construido el muelle en lo esencial y puestos los elementos de amarre. Entre 1812 y 1821 se dota el pavimento de empedrados y hasta se acometen algunas obras de adorno. Treinta y siete años habían durado estas obras.

153. El puerto de Maó con la dominación inglesa

Una especial mención merece el puerto de Maó por la importante actividad registrada en el siglo XVIII. Conforme a lo estipulado en el ya citado Tratado de Utrecht, la Isla de Menorca pasa en 1713 a soberanía inglesa. A nadie escapa que el principal acicate de los ingleses para conseguir esta ventaja fue el excelente y extraordinario puerto natural de Maó que tan bien ser-

Mapa de 1797 de zona de Formentera donde ya se alude al puerto (Port Salé) al indicar un camino entre los estanques del Peix y Pudent. (MN)

vía a sus intereses militares en el Mediterráneo. Los ingleses comienzan su dominación destinando a necesidades de su flota, conforme ya ha sido apuntado, los muelles de ribera, a principios de siglo ya existentes construidos por la antigua Universidad, a poniente de la Atarazana o «Dressana» fondeando frente a ella (sensiblemente en las inmediaciones de la actual Aduana); los muelles existentes a levante de la «Dressana» y que se extendían hasta la antigua Consigna, hoy demolida (aproximadamente al principio del Muelle de Levante) se destinaron al servicio del comercio de los naturales del país.

En 1712 el Duque de Argyll de orden de S.M. Británica declara puertos francos a todos los de la Isla de Menorca y se establecen unas condiciones de libertad y desembarazo para el comercio que incluso suponen la supresión del anterior derecho de ancoraje.

154. Eficaz actuación del Gobernador Kane en Menorca

La actividad del Gobernador Richard Kane (1713-1736) en materia de Obras Públicas fue notable. Sanea los terrenos pantanosos del fondo del puerto tras la Colársega construyendo el puente de San Juan en la nueva carretera de Ciutadella en 1713; mejora los muelles del puerto y levanta el primer plano de él conocido (correspondiente al archivo del Ayuntamiento del año 1715), labor desarrollada en el año 1722 y siguientes; acondiciona el enlace de la Ciudad con Baixamar por la Cuesta Vieja abriendo una nueva puerta en la muralla: el «Portal de Mar» abandónandose otra con un acceso de trazado muy incómodo en 1722; impulsa el tráfico comercial que, con los Austrias, había conocido la decadencia; aumenta el número de almacenes comerciales en los Muelles de Levante y establece los depósitos de pertrechos de guerra en los de Poniente en 1722 y siguientes; pone los cimientos del futuro astillero, embrión del establecimiento militar que habría de perdurar hasta hoy en 1722; junto al astillero y en el terreno pantanoso de juncos construye los primeros almacenes para conservar los efectos navales en 1724;

amplía los muelles de ribera en los playazos existentes, extiende los almacenes hasta la antigua «Consigna» a levante y destina a herrerías (actividad que hasta la segunda mitad del siglo XX subsistía), depósitos y recorrido de buques a poniente de la Atarazana en 1724; restablece el derecho de ancoraje aplicable a buques extranjeros al objeto de arbitrar fondos para construir un lazareto, previsto en la Isla Plana dentro del puerto.

Al acabar su mandato tan activo Gobernador los muelles llegaban a poniente hasta la antigua caleta de San Francisco y, a levante, hasta la Consigna (inicios del actual Muelle de Poniente) con los correspondiente almacenes dotados de escaleras al descubierto, hoy desaparecidas.

155. Primer relleno de caletas del puerto de Maó

Se completa entonces por los frailes franciscanos, a quienes se reconoce la concesión otorgada por Felipe II, el relleno de la caleta destinada a huerta levantando una tapia para separarla del muelle; asimismo se autoriza el relleno para huerta de la Cala del Moreret y del fondo de Cala Figuera en 1740.

156. Prosperidad del puerto de Maó

El puerto conoce años de relativa prosperidad con un tráfico –al igual que en la actualidad– propio de un claro mercado de consumo; en 1741 se importan granos y géneros por valor de trescientos cincuenta y seis mil duros y se exporta queso, lana, vino, miel, cera y sal por valor de noventa mil duros.

Se observa que entre las exportaciones ya figura en primer lugar el queso, uno de los principales tráficos de salida de la actualidad, otros, como los de la lana, miel y cera debían tener carácter tradicional y provenir de siglos anteriores; el de la sal debió ser de escasa monta, pues hasta 1753 no se concedieron a colonos griegos las salinas de Cala Taulera que, además, fracasaron. En esta época (1752) levanta el ingeniero Armstrong el plano de Menorca.

157. Escasa huella portuaria de los franceses en Maó

Los franceses al mando del Duque de Richelieu toman la isla después de desembarcar en Ciutadella en 1756 y capitular el Castillo de San Felipe en la bocana del puerto de Maó, a la vista del resultado adverso del combate naval sostenido entre la escuadra inglesa del Almirante Byng y la francesa de Galissonnière. El tratado de París de 1763 restituye pacíficamente la isla a Inglaterra sin que los franceses dejen huellas de importancia en el puerto. El puerto dotado de toda clase de servicios, es frecuentado por las escuadras de diversas naciones, cuyos buques fondean seguros, aportando hasta la rusa en 1769.

158. Cuarentena en la Isla Plana

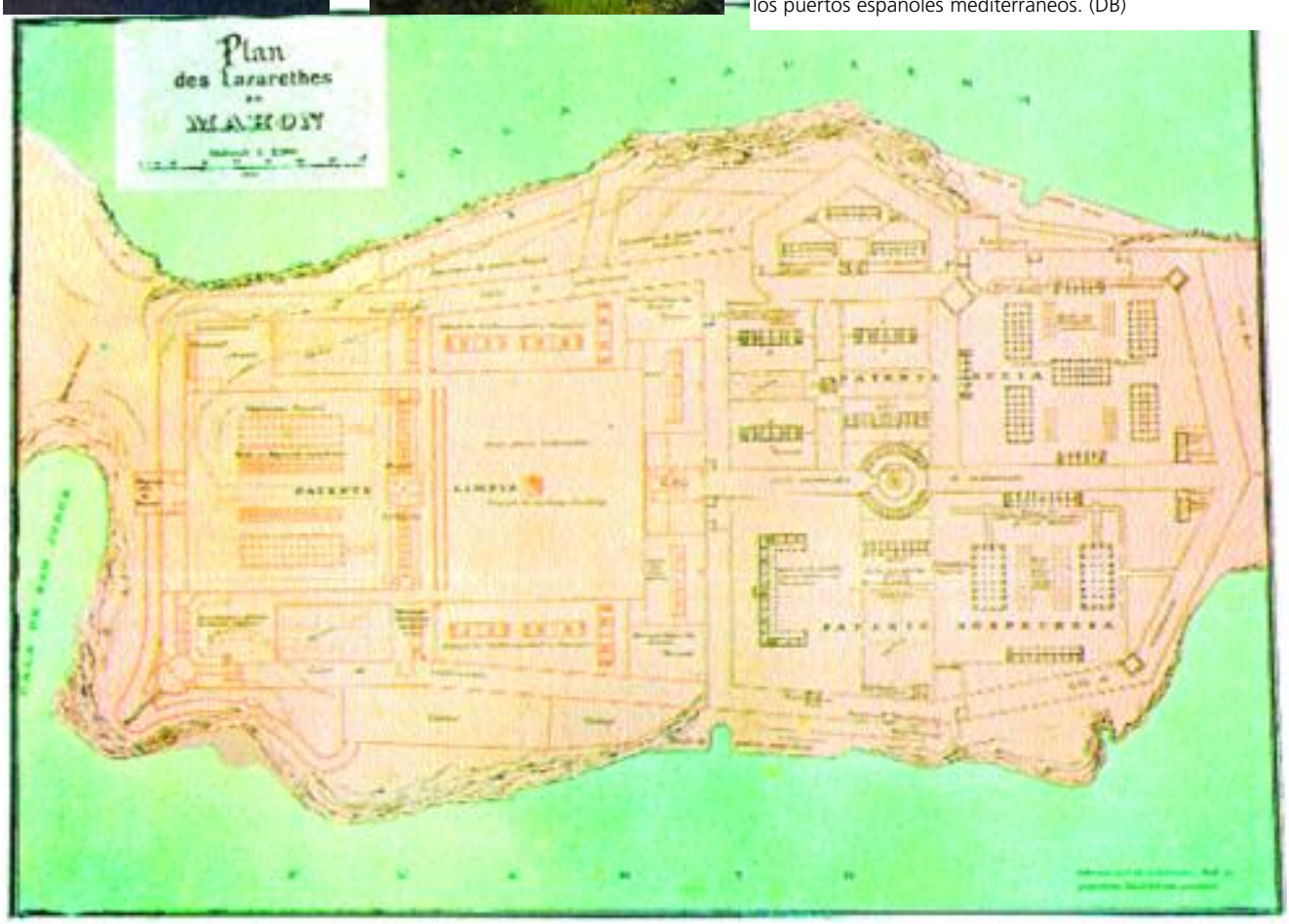
En 1771 ya funcionaba en la Isla Plana, denominada también de la Cuarentena, un lazareto construido por los ingleses y habilitado para carga y descarga de géneros con diez almacenes enrejados. Se financió con los derechos de ancoraje para extranjeros establecidos por Kane a este fin.

Lazareto de Maó con su muro de cerramiento y la puerta de «patente sucia» con su muelle en Cala Taulera (1790-1817). (AP)

Izquierda. Lazareto de Maó. Puerta de entrada principal con los leones procedentes del demolido fuerte de S. Felipe (1793-1807). (AP)

Derecha. Lazareto de Maó. Puerta de «patente sospechosa» con acceso directo a los almacenes de oreo (1793-1807). (AP)

Abajo. Plano del lazareto de Maó recogido en *Die Balearen*, edición de 1897. La parte de «patente limpia» nunca llegó a construirse. Iniciado en 1793 con materiales del demolido fuerte a S. Felipe y en servicio en 1817 aunque acabado en 1807, el lazareto de Maó fue uno de los más importantes de los puertos españoles mediterráneos. (DB)



159. Impulso al arsenal y fundación de es Castell

El Gobernador James Jonhston da gran impulso al arsenal allanando la «Illa d'en Pintat» (hoy con el nombre castellanizado de «Isla de Pinto") mejorando las instalaciones y levantando edificios entre 1772 y1774. Corresponde a esta autoridad la fundación de es Castell (o Villacarlos, antes Georgetown) cuando ordenó que los familiares de los servidores del fuerte o castillo, de San Felipe, y comerciantes con ellos establecidos en un arrabal inmediato al fuerte, se alejarán hasta la ribera comprendida entre Cala's Fonts y Cala Corb.

160. Auge de las patentes de corso

Plano geómetro del puerto de Maó levantado en 1808 y rectificado en 1829. La Colársega aún sin acabar de rellenar y el lazareto con las construcciones que no se completaron, conservadas hasta hoy. (MN)

La guerra de Inglaterra con España y Francia da motivo a muchas patentes de corso en Maó y Ciutadella, llegando a cincuenta y cinco en 1779 con más de tres mil tripulantes. Castigaron estos corsarios el tráfico de los puertos de Palma, Alcúdia, Eivissa y Andratx y el producto de las presas activó el comercio con los puertos neutrales, en especial el de Livorno.

161. Bloqueo del puerto de Maó

La suerte de las armas es al fin adversa a los ingleses, por lo cual el Gobernador Murray echa a pique en 1780 a quince barcos cerrando la bocana del puerto y, además, dispone una cadena de perchas eslabonadas. Aún hoy, en la isla del Lazareto, puede verse una excavación en la roca que corresponde al anclaje de una cadena de este tipo, y, en la ribera opuesta, una excavación de planta circular donde, a no dudar, se alojaría el mecanismo o cabrestante para accionar dicha cadena.

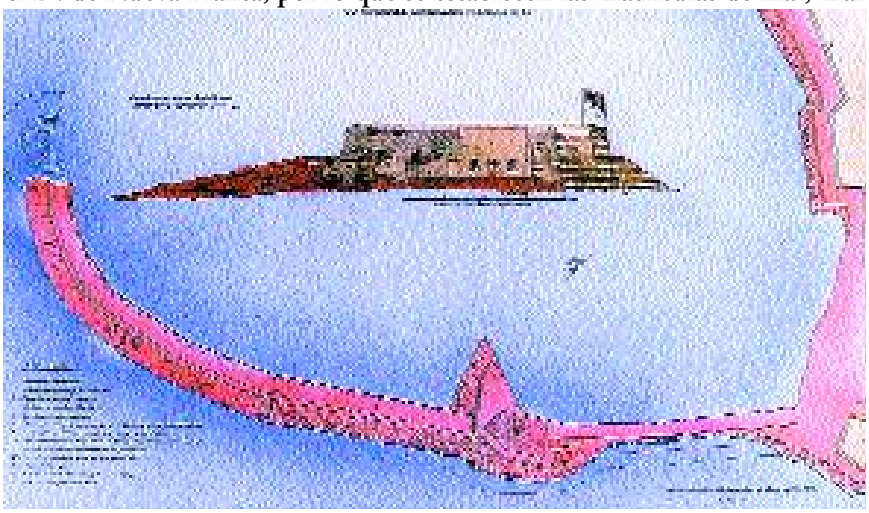
En 1781 el Duque de Crillon desembarca en Cala Mezquida y atraviesa el puerto de Maó embarcando la artillería en Cala Rata y desembarcándola en Cala Figuera; en esta última habría ya muelle pero no sucedería así en la primera, hoy todavía en condiciones casi naturales, donde debió improvisarse un embarcadero.

162. Mejoras urbanísticas del puerto de Maó por el Conde de Cifuentes

Rendido el poderoso castillo de San Felipe –cuyas ruinas en forma de estrella aún pueden apreciarse– Menorca pasa a la soberanía de España dependiendo del que se nombraría Comandante General de Baleares Conde de Cifuentes quien se apresura en 1782 a limpiar la bocana del puerto de los quince barcos hundidos impidiendo el paso. Apreciadas por dicha autoridad las obras públicas destina el producto del estanco del aguardiente a la construcción de los accesos a los muelles, denominados «Cuesta del Gobernador» y «Cuesta de la Alameda» o de «Ses Piques» –de los que subsisten totalmente la primera y parcialmente la segunda– en 1784; construye el paseo ribereño de la Alameda en s'Hort Nou inaugurado en 1785 y aún perdura al final del Muelle de Poniente, y, en fin, mejora en general y da mayor solidez a los muelles de ribera.

163. Implantación en Maó de la Administración Borbónica

El cambio de soberanía lleva parejo la introducción en Menorca de la Administración Borbónica centralizada, ya vigente en las demás islas desde el D. de Nueva Planta, por lo que se establecen las matrículas de mar, mal recibidas, el control del comercio, la limitación de las facultades de las antiguas Universidades y, en definitiva, el régimen imperante en el resto de España con las islas, aún no constituidas en provincia.



Estado de las obras del «Muelle Nuevo» de Palma según copia de 1813 del plano de Manuel Morete, donde priva la definición de la fortificación. Afortunadamente la prolongación se hizo luego en línea recta y no curva como se señala. (CP)

164. Cartas náuticas de Vicente Tofiño

Los múltiples eventos bélicos acontecidos en el puerto de Maó a lo largo del siglo XVIII y el acusado interés estratégico del puerto propician el levantamiento de gran número de cartas en el transcurso de este siglo, editadas en inglés, francés, castellano, alemán e italiano; pasan de un largo centenar las más conocidas. Pero debe aguardarse al levantamiento hidrográfico de Vicente Tofiño San Miguel para el Atlas Marítimo de España, primer trabajo de cartografía matemática realizado en España, si se quiere disponer de una carta arreglada a los criterios modernos.

La colección de cartas de este Atlas denominadas «esféricas» se realizó en un tiempo record de seis años comenzándose por el Mediterráneo en

1783, terminándose en el Cantábrico en 1787 y completándose en 1789 con las costas africanas y Canarias. Baleares ya contó con cartas en 1785, tras una asombrosa actividad de dos años en los cuales se levantaron las cartas del litoral comprendido entre Francia y el Cabo de Trafalgar y del archipiélago, con detalles de sus puertos.

165. Comercio de granos y obras en Maó

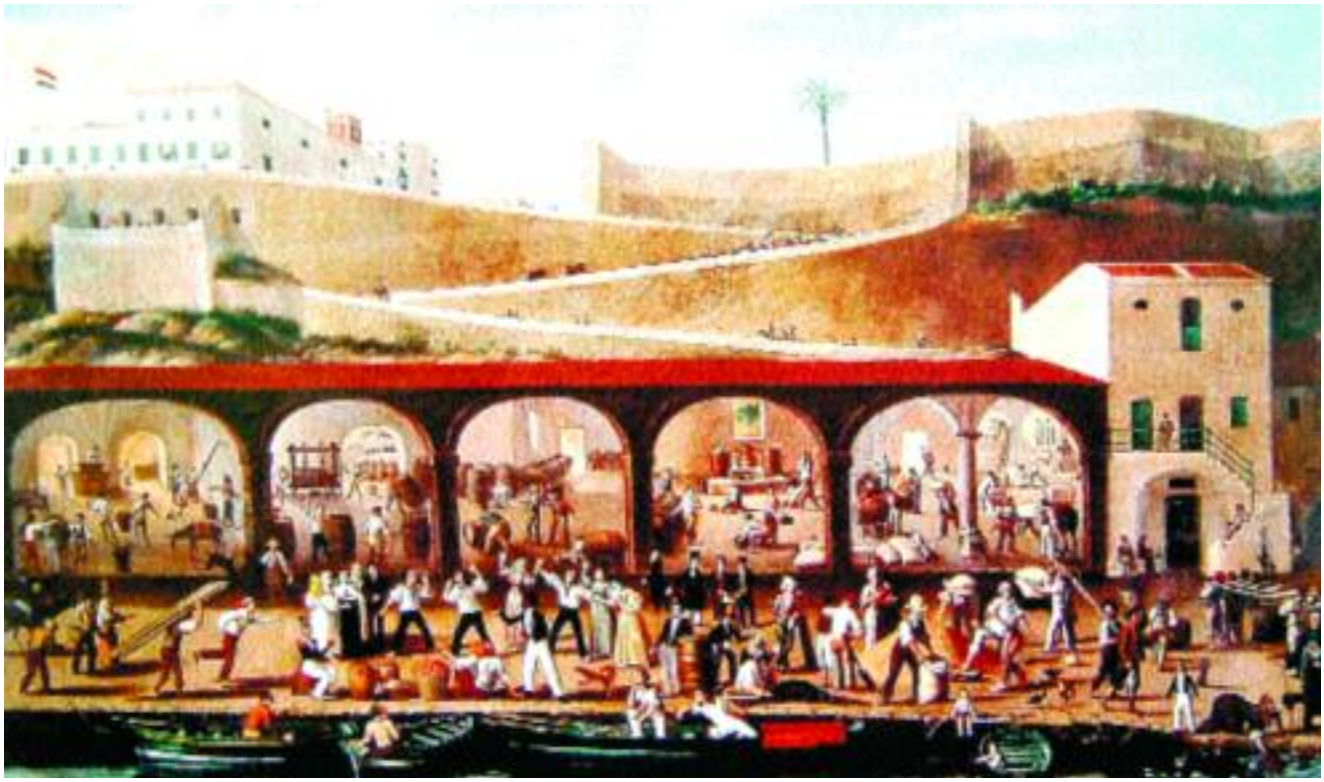
Se ocupa el Conde de Cifuentes de dar ocupación tanto al gran número de barcos aprehendidos con que llegó a contar el puerto de Maó con motivo de la actividad corsaria, desarrollada esencialmente entre 1740 y 1775, como a la mucha gente de mar dependiente del tráfico superando con creces el millar de hombres. Para ello impulsa el comercio de granos que tanto auge debía experimentar en las décadas siguientes y al cual en 1796 se dedicaban ciento cincuenta bergantines con escala en muchos puertos del Mediterráneo oriental y del Mar Negro; inicia nuevos trabajos en el Arsenal para absorber personal de la maestranza; promueve la construcción de un nuevo lazareto, en la isla hoy de este nombre, autorizado en 9 de marzo de 1789 y aumenta el número de almacenes en el muelle de ribera para granos y efectos estancados.

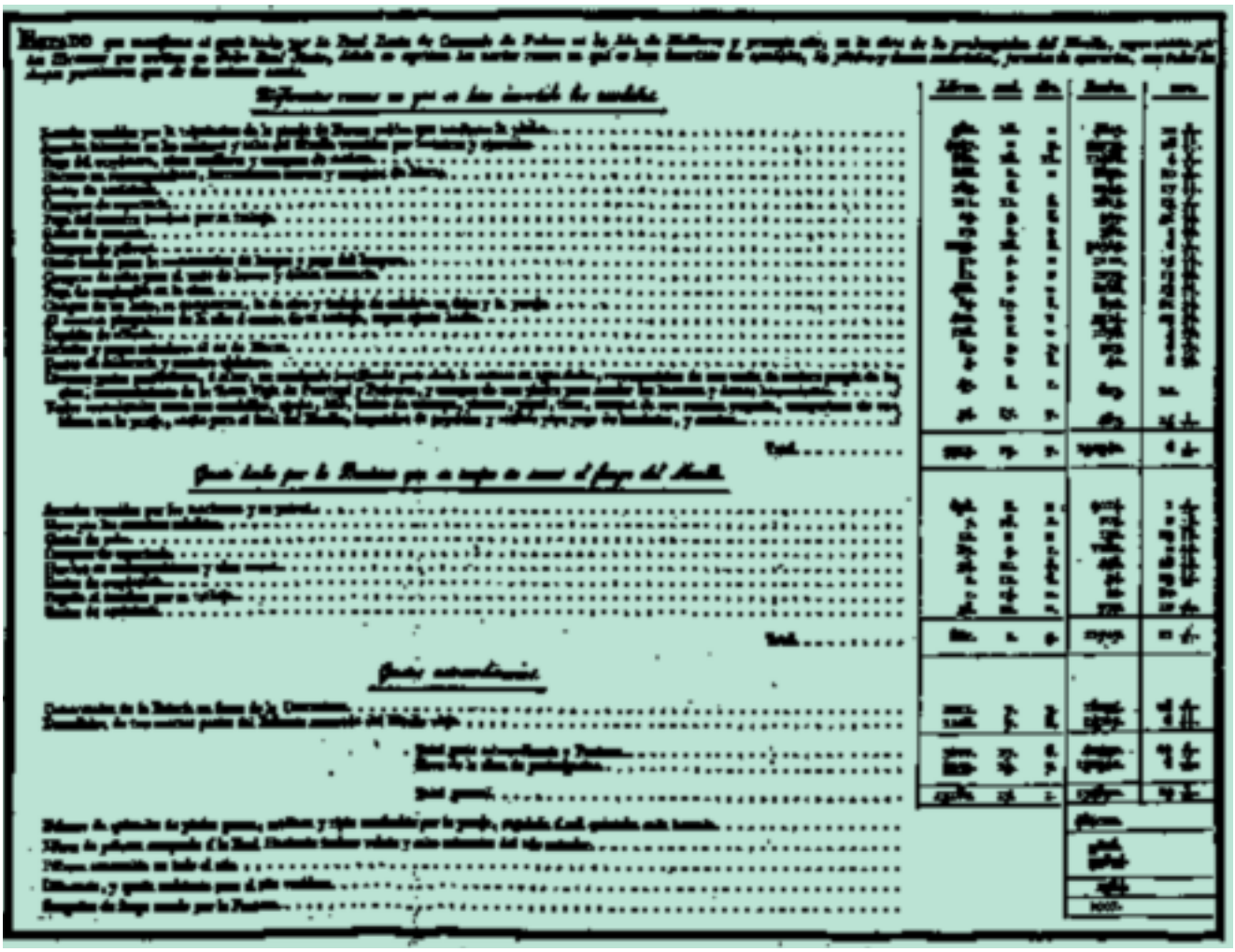
Siglos XVIII-XIX

166. Lazareto de Maó

Los muelles del nuevo lazareto –hoy los de Cala Taulera están en rui-

Tráfico con barqueo y actividades en el muelle en el puerto de Maó en 1825. Los muros y la cuesta son aún hoy apreciables. (AH)





Estado que acompaña al «Estracto (Memoria) de las principales operaciones» de 1830, uno de los más activos en la construcción del nuevo muelle de Palma por la Real Junta de Comercio. (AP)

nas– se construyen entre 1793 y 1807 encargándose de todas las obras Manuel Pueyo y Juan Antonio Casanova, ingenieros y José Soler. El lazareto del puerto de Maó con sus muelles y recintos, sus murallas, rampas, almacenes para oreo de mercancías contumaces, cámaras de pasajeros según sus clases, cementerio, capilla singular, pasillos y demás obras de su género es quizá único por lo completo, y muestra bien a las claras el grado de desarrollo alcanzado por el comercio exterior a finales del siglo XVIII y principios del XIX. Junto con el de Vigo fue uno de los dos lazaretos que España se obligó a mantener (Atlántico y Mediterráneo) en la Conferencia Sanitaria Internacional de París de 1903.

167. Maó, puerto base en las guerras napoleónicas

Nuevamente y por tercera vez pasa la isla a dominio inglés en 1799 al ocuparla el General Steward y con las guerras napoleónicas Maó se convierte en una formidable base naval con frecuente paso de escuadras –entre ellas la de Nelson– y tráfico de presas por reactivarse la actividad corsaria. En 1801 son mil ciento sesenta y cinco los buques entrados; mil cien los salidos y doscientos treinta los que permanecen; en 1802 el tráfico es de quinientos ochenta buques al año.

168. Nuevas instalaciones para aguada en Maó

El creciente tráfico mercantil y las necesidades militares obligan a solucionar de un modo práctico los problemas que la aguada en el antiguo ninfeo de Cala Figuera plantea y el Ayuntamiento, en 1800, canaliza las aguas de la fuente de San Juan hasta el muelle de la Alameda o de s'Hort Nou donde llegan por medio de tres caños a un depósito de dos aljibes,

Puerto de Eivissa en 1835 según plano de Manuel M. Barrientos Se aprecia el muelle ya apuntado en el siglo XVI sin otras obras. Notas sobre el fondeadero. El tómbolo ya llega a Isla Plana en Talamanca. (MN)

suministrándose el agua gratuitamente.

169. Muelles de Cala Corb y Cala's Fonts en Maó

Por el Tratado de Amiens Inglaterra abandona definitivamente Menorca en 1802 y la isla vuelve pacíficamente a la Administración española. Se prosigue entonces el comercio de granos y la expansión de las obras y servicios del puerto. El mismo año se levanta el edificio que se destina a la Aduana y después, en 1806, se concluyen los muelles de Cala Corb y Cala's Fonts en Villacarlos (hoy es Castell), con sus norays y rampas, pues se destinan a surgidero de buques que aguardan la salida.

170. Muelles de la Alameda y Cala Figuera en Maó

El auge del puerto llega a ser suficiente para paliar algunos problemas de mano de obra del campo; en 1804 para combatir la miseria de los campesinos y darles trabajo se recomponen los andenes del puerto entre la Punta de Cala Figuera y la Alameda (s'Hort Nou); se levantan nuevos almacenes y se completa el nuevo acceso al puerto por la Cuesta de la Alameda (de Ses Piques).

171. Apogeo del tráfico de granos en Maó

Las tres primeras décadas del siglo XIX son de floreciente comercio, en especial –después de 1815– de granos de Ucrania reexpedidos a los puertos de Levante de la Península conforme a las necesidades del mercado y al amparo de leyes favorables. En 1810 la Comandancia de Marina registra mil ochocientos dos hombres de mar con ciento cincuenta buques de los cuales sesenta y ocho son de altura y diecisiete costeros; ciento ocho embarcaciones de pesca y treinta y una embarcaciones menores de puerto; también es activa la construcción de bergantines y fragatas, amen de embarcaciones menores y las tres gradas del Arsenal se convierten: una en varadero para limpia de los correos; otra, en la Isla de Pinto (d'en Pintat), en varadero y tinglado, y otra se inutiliza.

172. Accesos y almacenes en Maó

Las obras de mejora del puerto siguen prosperando y entre 1814 y 1818 se construyen los nuevos accesos de la «Costa Llarga», al este del Carmen y hasta Cala Moreret, y la «Costa d'en Pujol» en medio del Carmen, empedrada y en zig-zag; la que desciende desde la Miranda, también en zig-zag, es algo posterior y aparece en el cuadro de 1825. En 1821 ya son ciento setenta y nueve los almacenes, con sus altos, construidos a lo largo de los muelles de ribera de Levante y de Poniente, al pie del acantilado y en el arranque de la «Costa Vella» en Baixamar.

Son los años de prosperidad mercantil que permite al Ayuntamiento, nuevamente en 1820, combatir en parte el paro recomponiendo muelles; este año se dedican al comercio diez fragatas, cincuenta y ocho bergantines, dieciocho polacras, tres pingues, quince jabeques, cinco goletas, ocho bombardas, una balandra y veinticinco buques de vela latina. El puerto debió conocer días de animación extraordinaria; en aquella época debió completarse la singular serie de norays (cañones empotrados) y amarres en la roca instalados en la ribera del puerto y que aún perduran en gran parte.

La guerra de los franceses en África da un nuevo tráfico al puerto al autorizarse en 1829 la ocupación de la isla del Rey para efectos y hospital del ejército francés. También los norteamericanos tienen almacenes en el puerto para su flota en el Mediterráneo.

Escudo de la nueva puerta del Muelle de L. Abrines, construida en 1835 y demolida, con la muralla, en 1873 por la Junta de Obras del Puerto de Palma. (AP)

173. Muelle del Cos Nou en Maó

El tráfico mercantil sufre un gran contratiempo en 1836 a causa de la nueva legislación comercial; el transporte de granos se extingue y dicho año, a pesar de ofrecer cosechas pingües, es de suma miseria para gran parte de la población; el Ayuntamiento abre una suscripción pública para promover obras con el fin de ocupar a los parados y se construye así el antiguo y modesto «Muelle del Cos Nou» arrancando de la Colársega y llegando hasta el Arsenal.

174. Negativa incidencia de la nueva legislación en el puerto de Maó

El movimiento anual de buques con quinientos ochenta en 1802; ochocientos diecisiete en 1809; setecientos ochenta y ocho en 1818 y

trescientos sesenta y cinco en 1836 disminuye considerablemente y en 1837, inútiles los esfuerzos para cambiar la legislación, el comercio local entra en aguda crisis, cerrando casi todos los doscientos cincuenta almacenes dedicados al comercio marítimo con que habían llegado a contar los muelles.

Comienza entonces la pesca a tomar perfiles más industriales y en 1842 se establece en el puerto el primer vivero de langosta.

175. Tráfico en el puerto de Ciutadella durante la dominación inglesa

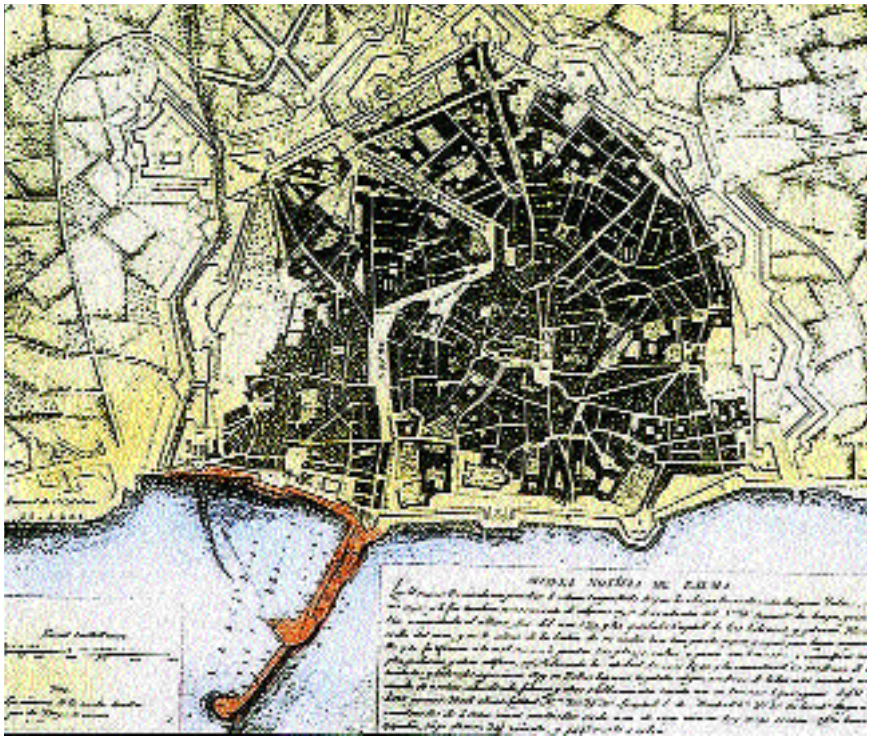
Ciutadella siempre mantuvo apreciable tráfico, aún cuando la dominación inglesa no le fue particularmente favorable pues por decreto de Lord Carpenter de 1722 se traslada la capitalidad de la isla a Maó, pasando a esta ciudad los Tribunales y las Reales Curias. El puerto, antes llamado Cala Morell y que los ingleses comienzan a denominar como tal, participa de la declaración de puertos francos de 1712 y ve también suprimido, al principio, el derecho de ancoraje.

176. Lazareto de Ciutadella

En 1775 mantienen disputas los Ayuntamientos de Ciutadella y de Maó en relación con la admisión de barcos cuarentenarios, al no contar la primera Ciudad con lazareto y la segunda sí; en 1652 se había iniciado un lazareto, pero hasta 1784 no se acabaron los necesarios edificios para completarlo en Cala En Busquets. A partir de 1817 ya es de general utilización el de Maó.

177. «Rissagas» y avenidas de agua en Ciutadella

Los peculiares fenómenos que se dan hoy en el puerto de Ciutadella



Plano de 1831 de Lorenzo M. Muntaner de la ciudad de Palma. Muestra los escollerados del Contramuelle y una avería en el manto de escollera del «Moll Vell"; el Muelle Nuevo ya se encuentra grafiado. (CP)

en cuanto a la oscilación del nivel de las aguas ya son registrados en la época y se sabe de unas «rissagas de Sant Joan» ocurridas en el solsticio de verano de 1783 en que el nivel de las aguas subió tres brazas; en 1800 se registran fenómenos similares. También las avenidas de vez en cuando sorprenden al puerto atravesando el «Canal dels horts» y están registradas en 1810 arrastrando árboles y tierras, arruinando el puente que salvaba el fondo del puerto, ahogando a ocho personas y destruyendo varios barcos.

178. Camí de baix o del Obispo en Ciutadella

Recién instituida la sede episcopal de Menorca, el Obispo Juano (1803-1814) emplea contingentes de obreros en los caminos bordeando la ribera Sur del puerto hasta el castillo de San Nicolás en su bocana; esta obra aun se llama camino de «Baix o del Obispo» y se llevó a cabo en 1811.

La matrícula de 1810 da para Ciutadella doce buques latinos costeros, veintiuno de pesca, seis de puerto y una tripulación de veinte patrones y ciento treinta y nueve marineros.

Ribera del puerto de Sóller hacia 1839 según lámina de J. B. Laurens bajo el castillo a la sazón existente para defender la bocana del puerto. (VA)

179. Tráficos y salinas en el puerto de Fornells durante la dominación inglesa

En Fornells las fortificaciones del siglo XVII dieron pie al establecimiento de población fija dedicada a la pesca la cual en 1716 era de noventa y siete habitantes y en 1815 de trescientos veintiocho.

El griego Teodoro Alexiano consigue de S.M. Británica en 1750 el otorgamiento por treinta y un años de una concesión de salinas en el fondo del puerto, comenzándose así una actividad que prosperó aún cuando posteriormente languideció; esta concesión se interrumpió en 1781 con el cambio de soberanía de la isla; fue objeto de ventas en 1791 y 1840 y hoy día, abandonada y afectada por los aterramientos, no se distingue apenas.

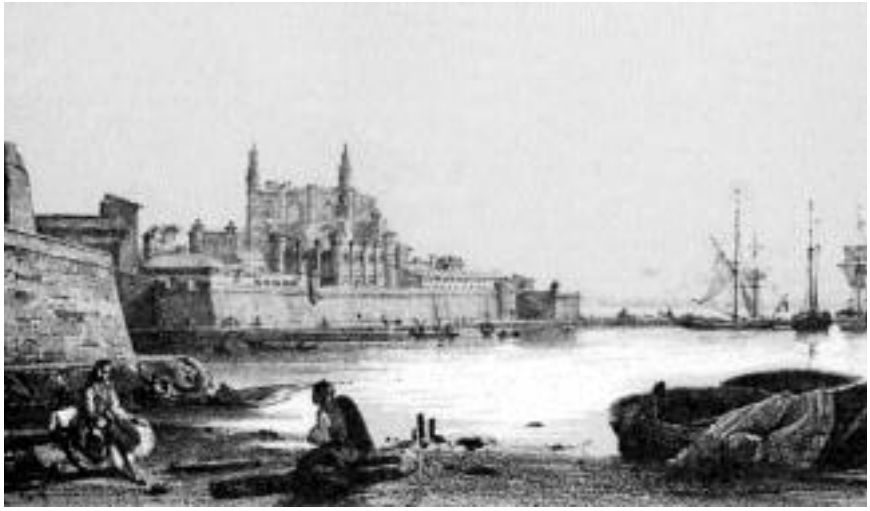
180. Habilitación para tráfico y lazareto de Fornells

Como consecuencia de la guerra no es utilizado el lazareto del puerto de Maó en 1781 y el Gobernador Murray habilita la isla de Sargantanas

del puerto de Fornells para cuarentena y expurgo de efectos, nombrando los morberos y empleados el Ayuntamiento de Maó. Al cesar las hostilidades el puerto de Maó está impedido por los quince navíos hundidos por Murray por lo cual el Duque de Crillón habilita el puerto de Fornells para todas las operaciones de comercio y militares.

Durante la última dominación inglesa, en 1799, el Gobernador Fox fortifica el puerto con una batería en la Isla de Sargantanas y una torre circular entre el castillo y la bocana del puerto, obras, todas ellas, aún en pie.

La matrícula del puerto en 1810 era de diez barcos de pesca con cuatro patrones y treinta y cuatro marineros.



Ribera del puerto de Palma hacia 1839, según lámina de J.B. Laurens, con barcos atracados en el «Moll Vell». Ribazo con barcos de pesca varados y muralla; baluarte del muelle y cuartel de Milicianos o Provinciales sin demoler. (VA)

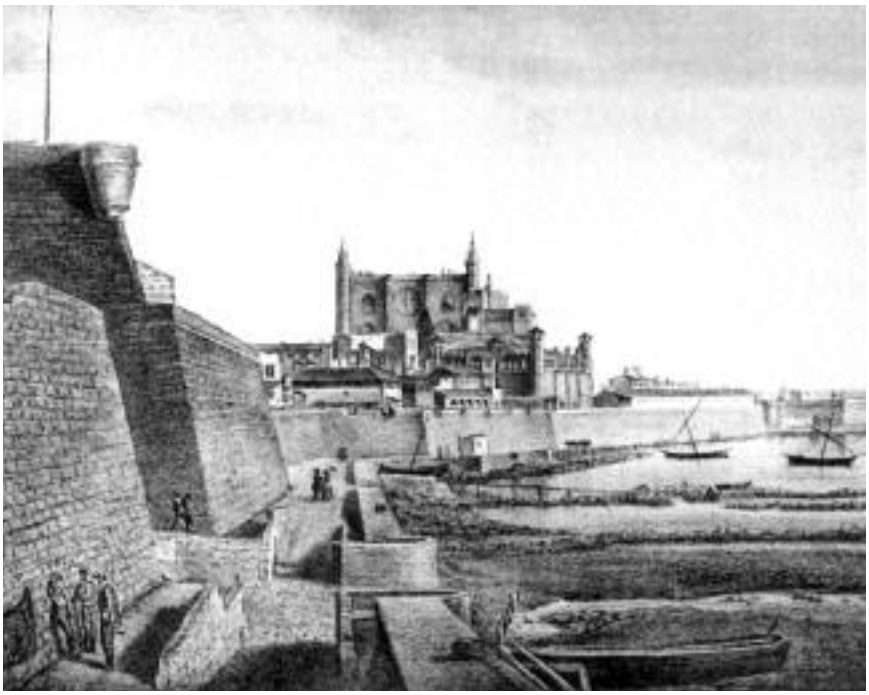
181. Repercusión en Cabrera de las guerras napoleónicas

Otro puerto del que cabe hacer especial mención por los sucesos acaecidos a principios del siglo XIX es el de Cabrera. En 1809 comenzó una ocupación temporal de la Isla por el Gobierno con motivo de mandar a ella los nueve mil soldados franceses hechos prisioneros en la Batalla de Bailén durante las guerras napoleónicas. A su puerto fue enviada desde Palma la flota procedente de Cádiz portadora de dichos prisioneros; los supervivientes no fueron repatriados hasta cinco años después, en 1814, en número de tres mil seiscientos habiendo muerto durante el cautiverio más del cincuenta por cien. En 1847 S.A.R. el Príncipe de Joinville, al frente de la escuadra francesa que el Rey Luis Felipe mantenía en el Mediterráneo, aportó en Cabrera e inauguró el actual monumento conmemorativo del cautiverio y muerte de los prisioneros franceses.

182. Precarias condiciones del puerto de Eivissa

Por los planos de sondas conocidos de mediados de este siglo XVIII pueden apreciarse las calamitosas condiciones del puerto de Eivissa pues en el muelle existían tan solo dos pies de agua y la ribera norte tenía una vasta barra sumergida con sólo un pie; únicamente frente a la Torre del Mar, y donde actualmente se desarrolla el dique de abrigo, se alcanzaban sondas comprendidas entre los 9 y 10 pies; puede deducirse de ello el inmenso esfuerzo de dragado realizado a lo largo de dos siglos. Ninguna obra de las proyectadas se ejecutó y en los planos conocidos de los primeros estudios de la segunda mitad del siglo XIX se observan sólo

modestas obras de mejora realizadas en el Contramuelle y puntualmente en la ribera, seguramente por el ingeniero Miguel Ger; tal era la situación del puerto al instituirse los servicios específicos de Obras Públicas en 1851. Las pequeñas mejoras llevadas a término –a las que no fue ajeno un dragado apreciable– se observan en el anteproyecto de 1863 redactado por Emilio Pou donde se muestra el estado de sondas; otra obra relacionada con el puerto de esta época fue la construcción de la Casa de Sanidad a principios de siglo XIX junto a la fortificación de la Torre del Mar. La antigua Capitanía Marítima se hallaba en un sitio hoy ocupado por el arranque del Contramuelle y se demolió al ejecutar las obras del Plan de 1880.



Vista hacia 1840 según Francisco Montaner con el puente de madera sobre la Riera de Palma y escollerado en el actual Contramuelle Mollet donde surgiría intensa actividad de carpintería de ribera. Litografía sobre daguerrotipo considerado el primero en Palma y tercero de España. (PB)

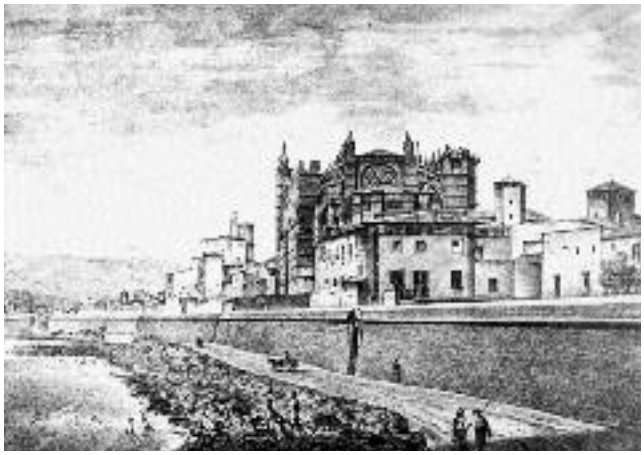
Siglo XIX

183. Reforma tras las Cortes de Cádiz

Con el siglo XVIII fenecen también en 1800 dos rancias instituciones: el Consulado de Mar y el Colegio de la Mercadería consecuencia de las reformas alentadas por la Ilustración e impulsadas por la Real Sociedad Económica de los Amigos del País, sustituidos por el Real Consulado de Mar y Tierra por Real Cédula de 7 de agosto de 1800.

Nueva reforma general e importante, introducen en la Administración las Cortes de Cádiz al sentar las bases de un moderno Estado de derecho. El D. de 8 de junio de 1813 no establece más limitaciones al ejercicio de la industria que la sujeción a las reglas de policía dictadas por la Administración. Los antiguos colegios y gremios, cuyas intervenciones habían sido muy disminuidas ya desde una R.O. de 1 de marzo de 1798, ven declinar así rápidamente sus atribuciones a lo largo de las décadas transcurridas hasta su total extinción, con cambios de muy diferente signo, hasta pasar a una Administración con ministerios civiles del ramo correspondiente, como se conoce en la actualidad.

Poco antes de la definitiva estructuración de dichos ministerios civiles, aún las obras y servicios no militares de los puertos se encuentran íntimamente vinculados a la Armada y es el Director General de la Real Armada la autoridad suprema de la Nación en todo lo concerniente a los asuntos de la Marina, con aplicación de las Ordenanzas de Carlos III. Es dicha autoridad quien aprueba, en 1829, los «Estatutos para el régimen y gobierno del Gremio de Pescadores del Distrito de Andratx y sus agregados de Sóller, Alcudia y Felanitx», en cuyo título ya vuelven a señalarse los principales puertos ajenos al de Palma en Mallorca; son disposiciones dictadas por la propia Administración, estructurando cierta suerte de Colegio o Cofradía heredera de la anterior.



Izquierda. La Portella de Palma. Litografía de Pedro Peña hacia 1840 con la nueva puerta del Muelle al fondo y los baños. (PB).

Derecha. La Lonja de Palma hacia 1840 según Melchor Umbert. A la izquierda el Cuartel de Milicianos o de Provinciales o de La Lonja cuya demolición en 1879, tras la de la muralla, por la Junta de Obras del Puerto fue una de las primeras obras del organismo. Los tejados fueron quitados en marzo de 1879. (PB)

Con todo, la precaria vida llevada por estas instituciones se extingue definitivamente a partir de 1836 al decretarse la desamortización de sus bienes y con ello la influencia que pudieran tener en la policía y explotación de los puertos y de sus obras y servicios. Crecen las facultades del Intendente y, al desaparecer la figura de éste, la del Jefe Político convertido

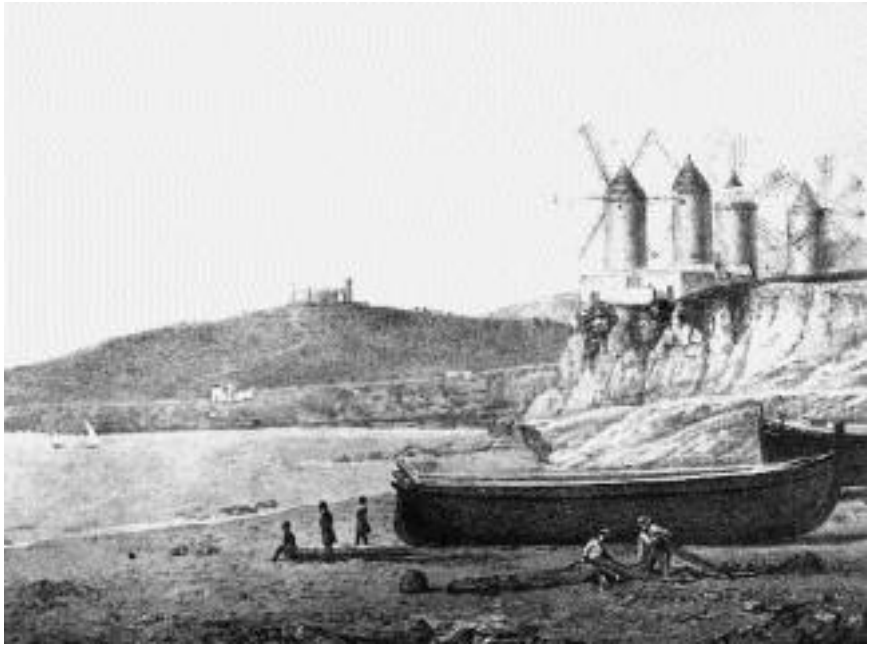
más tarde en el Gobernador Civil.

184. Impulso de mejoras en el puerto de Palma

En el año 1800 se hace cargo del puerto el Real Consulado de Mar y Tierra, entidad que, impulsada por la Real Sociedad Económica de Amigos del País, emprende ya sustanciales mejoras en el puerto con la construcción del denominado «Muelle Nuevo"; en el plano de Manuel Morete de 1813 se aprecia construido un notable tramo de este obra cuyo director fue José de Cáseres; en el de Muntaner de 1831 se halla ya terminada con un morro –el actual Espigón Exterior– dispuesto no como consecuencia del proyecto de las obras sino por haber sorprendido a éstas un temporal que

Año	*Buque*	*Compañía*	*Líneas*
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* y otros	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* y otros	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

Primeros buques y compañías que prestaron servicios regulares de pasaje en los puertos baleares. (DS)



Vista del Jonquet de Palma hacia 1840 según Francisco Montaner con playazo y actividad de pescadores. La ribera de Son Armadans sin apenas construcciones. El mar al pie del escarpado. (PB)

produjo un derrame interior del material del extremo del dique.

También prestó atención el Real Consulado a la urbanización de la ribera extramuros; así en 1806 construye el camino entre la Puerta (vieja) del Muelle y el Baluarte de Chacón en conjunción con las alcantarillas dispuestas por el Ayuntamiento y en 1818 lo ensancha y dota de modesto muelle para que los pescadores pudieran descargar la pesca sin meterse en el agua; también prolonga la acequia de desagüe inmediata al baluarte (frente a la actual Plaza de Atarazanas) para dar salida a las corrompidas miasmas. Asimismo se ocupa del Faro de Portopí y de sus instalaciones estableciendo en 1820 un nuevo Plan de señales por banderas sustituyendo al anterior de bolas y banderas establecido el siglo anterior.

El plano de Palma de Francisco Coello y Pascual Madoz de 1852 –de colección particular, corresponde al inicio de la nueva Administración de Obras Públicas– muestra el estado del puerto sensiblemente igual al del plano de Muntaner, apreciándose en la muralla la existencia de las dos puertas, una, la del «Muelle» a poniente del Baluarte del Mar o del Muelle y otra, la puerta nueva o de «Los Dragones», a levante de dicho Baluarte, cerrando la cortina de muralla que hoy interrumpiría la amplia avenida de Antonio Maura y s'Hort del Rei.

Con todo el desarrollo del puerto hasta mediados del siglo XIX fue extraordinariamente lento; descontando Portopí y tomando la línea NS que pasa por el morro del dique como límite el primitivo puerto del siglo XIV se mantuvo igual hasta finales del siglo XVIII con una superficie de agua de unos 59.200 m^2 y una de tierra de unos 6.400 m^2 «prácticamente un dique muelle de 20 metros de ancho» totalizando el ámbito portuario 65.600 m^2; esta superficie crece con las ampliaciones de principios del siglo XIX pasando a ser de unos105.000 m^2 de espejo de agua y unos 19.600 m^2 entre dique muelle e incipientes explanadas con una total de superficie portuaria de 124.600 m^2.

185. Vicisitudes en las nuevas obras emprendidas en Palma

Las obras de mejora aludidas se llevan a cabo con las vicisitudes con-

tadas por Juan Frontera y que, por ser las primeras modernas de las cuales se tiene noticia, se detallarán según sigue. Con objeto de evitar los innumerables perjuicios casi todos los años sufridos por el comercio de la isla como consecuencia de las averías causadas por los temporales a falta del conveniente abrigo de los buques se solicitó del Gobierno el permiso para prolongar el muelle, obteniéndose por R.O. de 2 de noviembre de 1809 con la aprobación del plan que, para prolongarlo 520 varas castellanas, redactó a petición del Consulado José de Cáceres, alférez de fragata, nombrándosele director de las obras las cuales principiaron al siguiente año de 1810. Para dar mayor actividad y orden a la empresa, se nombró una Comisión especial que entendiese en su parte económica, compuesta del seno de la Junta de Gobierno del Consulado.

Se explotaron dos canteras, una situada entre el fuerte de San Carlos y la torre del faro de Portopí, y otra inmediata a la torre de Paraires, transportándose la piedra en carretas de cuatro ruedas, sobre un tablado dispuesto en dos barcos unidos. En el año 1812 se abandonaron por su mala calidad y excesivo coste las dos citadas canteras, abriéndose otra nueva en la orilla del mar, junto a las tapias de la Cuarentena, en el punto donde se hallaba la Torre de la Pólvora, demolida y reedificada a expensas del Consulado, contiguo al Torrent del Mal Pas. A partir de 1813 siguen las obras con menos intensidad y frecuentes suspensiones por escasez de fondos, hasta el año 1817. La longitud del muelle prolongada fue únicamente de

La nueva Puerta del Muelle de Palma, obra de Lorenzo Abrines, según Melchor Umbert en lámina de 1840. Construida en 1835 se demolió por la Junta de Obras del Puerto con la muralla y parte del Baluarte del Muelle en 1873 (PB).

253 varas castellanas, siendo el ancho del andén de 20 varas y otro tanto el de la escollera, quedando separadas ambas zonas por un paredón de sillería. El calado existente en el comienzo de la prolongación era de 16 pies de Burgos, y de 26 en el punto donde remataba la escollera. Trabajaron una media de ochenta obreros y veinticinco presidiarios. En 1829 el Consulado es sustituido por la Real Junta de Comercio de Mallorca.

En 1831, Simón Ferrer, ingeniero hidráulico y encargado de las obras del puerto de Barcelona, pasó a Palma, por disposición superior y a propuesta de la Real Junta de Comercio de Mallorca, para reconocer y exami-

nar las obras ejecutadas. Dicho ingeniero propuso la construcción de un contramuelle, que para aprovechar las obras practicadas se diese más latitud al muelle por el lado oeste desde su arranque hasta el martillo, en

Puerto de Palma hacia 1842 según dibujo de Parcerisa; se halla ya construido el «Muelle Nuevo» con la torreta de la linterna en el morro; hay ya navegación a vapor y no se aprecia obra alguna en el Contramuelle. (IB)

donde podrían construirse varios almacenes, y que desde aquel punto se elevara el murallón y al final del mismo se construyera la batería y sobre ella la linterna.

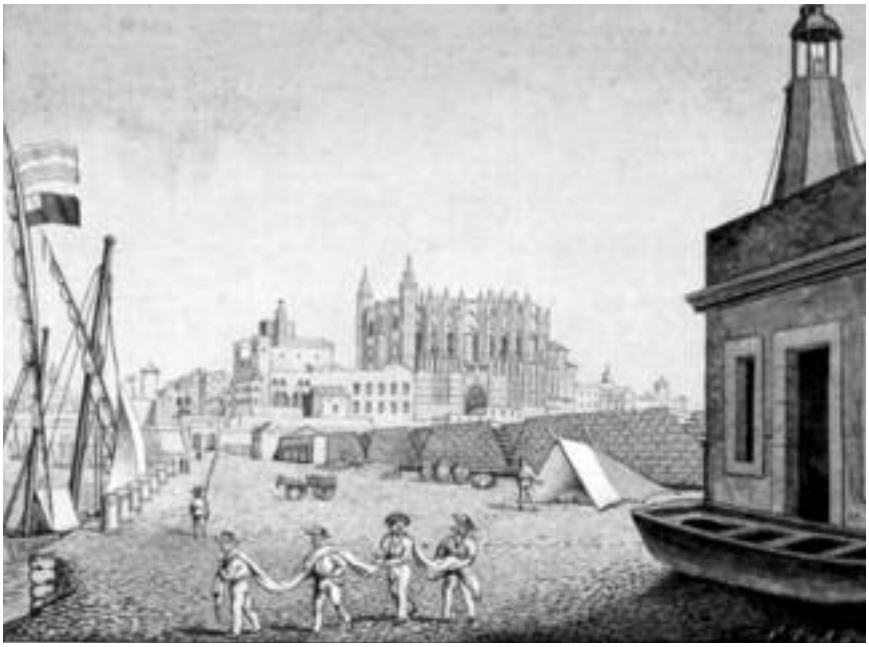
Aceptadas por el Gobierno las reformas propuestas, se encarga de las obras el ingeniero José Jiménez, por tener Simón Ferrer ocupaciones perentorias en Barcelona, cesando aquél en 1838, en que de nuevo se encargó de ellas Simón Ferrer, a causa de quejas producidas por la Real Junta de Comercio de Mallorca; se emprenden primeramente las obras del Contramuelle, para evitar la disminución del fondo del puerto a consecuencia de los arrastres de la Riera, y seguidamente el empedrado del martillo (Consigna) y el dragado del puerto. Las obras se desarrollaban con gran lentitud suspendiéndose a menudo, principalmente en los meses de noviembre a febrero, con el fin de dar tiempo al arranque de piedra del sitio llamado la Cuarentena, luego Pedrera por esta causa, cedido por el

Puerto de Sóller hacia 1842 según dibujo de Parcerisa; el dique-muelle se inició a finales del siglo XVIII y corresponde al actual interior; al fondo derecha el lazareto terminado en 1819. (IB)

La rada y el faro de Portopí hacia 1842 según dibujo de Parcerisa; la torre con las almenas cubiertas y sin edificios adosados; un buque a vapor, acaso el *Mallorquín*, con ruedas saliendo del puerto; señales de vigía desplegadas. (IB)

Real Patrimonio para la ejecución de dichas obras en 1825.

En 1843 la Junta Suprema de Salvación suprimió todos los empleos permanentes referentes a la dirección y ejecución de las obras del puerto, disponiendo que corrieran a cargo de la Real Junta de Comercio de Mallorca, bajo la vigilancia e inspección de la Diputación Provincial; pero Simón Ferrer se dirigió a la Dirección General de Caminos, Canales y Puertos, haciendo historia de las obras durante el tiempo de su ejecución bajo la dirección y administración de dicha Junta, denunciando y comprobando manifiestos errores en la construcción y perjuicios en su coste, por lo cual el ministro de la Gobernación, dejó sin efecto lo dispuesto por la Junta Suprema de Salvación, y ordenó continuara Simón Ferrer en la dirección de las obras. Siguieron éstas, así como el dragado, con extremada lentitud, a consecuencia de los exiguos fondos disponibles, lo cual obligó en muchas ocasiones a la paralización total, quedando terminado en 1845 el empedra-



"Muelle Nuevo» de Palma y linterna de su morro en 1846 según dibujo de Pedro Alcántara Peña.(AM)

do de las aceras y el de la zona de carga y descarga de los buques.

Al cesar en su cargo el ya capitán de navío Simón Ferrer el puerto se reducía a una dársena, formada por el antiguo muelle y martillo, playa de la Lonja y Contramuelle y además un dique de 253 varas de longitud, prolongación del muelle tratado anteriormente, terminado en una plazoleta donde no se había empezado todavía por falta de asiento de la escollera la construcción de la batería proyectada.

En 1846 se encargó de la dirección de las obras el ingeniero Antonio Ariete, quien fue desarrollando el proyecto de su antecesor, ejecutando principalmente las obras de dragado en fango, procedente de las avenidas de la Riera, deslastre de embarcaciones e inmundicias de las cloacas que a la sazón desembocaban en la playa de la Lonja, y las de construcción sobre otro anterior del nuevo edificio para Capitanía del Puerto y Sanidad Marítima en el martillo donde estaba emplazada la antigua batería (espigón de la Consigna). En el «Muelle Nuevo» se instaló la primera grúa o pescante, de carácter fijo, con que contó el puerto, ya en 1820.

186. Las primeras compañías y buques y líneas regulares que sirven en Baleares. Navieros

Los primeros buques más representativos que prestaron servicio en líneas regulares hasta principios del siglo XX, fueron los que se refieren en el cuadro adjunto.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX proliferan hasta fin de siglo gran número de navieros individuales con diversos tipos de barcos, muchos de ellos construidos en Baleares; cabe citar en Mallorca a: Marqué de Bellpuig y Martín Mayol; Mateo y José Ferragut; Rosich y Frau; Bartolomé Pieras (Tomeu des Xabec); Miró-Granada; Rafael Pomar; Antonio Cánaves; Baltasar Cortés (es Cigarro); Morey y Sacarés; Pedro Moyá; Forteza Tarongí; Tarongí y Forteza; Andrés Barceló; Fuster y Forteza; Mulet y Alemany; Bosch y Ferrer; Manuel Salas, con el primer buque mallorquín destinado al transporte de petróleo en 1870; Humbert e Hijos; Bernardo Aguiló; Alzamora y Ginard; Jaime Guiscafré; en Menorca a: Goñalons y Cia; en Eivissa a: Wallis y Cía; Abel Matutes; Juan Marí; José Roig; José y Vicente Torres; José Viñas; José Pineda; José Costa; José Juan; José Prats; Antonio Marí y Manuel Verdera.

Con independencia de la navegación de ultramar fue importante el comercio de carbón con Cardiff y la navegación mediterránea con los puertos españoles y los de Marsella, Cetta, Niça, Càller, Alger y Tunis. Los tipos de barcos fueron corbetas, fragatas, bergantines, jabeques, tartanas, polacras, goletas, polacras-barcas, polacras-goletas, brik-barcas, pailebotes, bergantines-goletas, balandras y queches.

187. Apertura de nueva puerta del muelle de Palma

En 1835 se produce por Lorenzo Abrines la apertura de una nueva puerta del muelle de dos vanos a levante del Baluarte del Muelle para sustituir a la medieval modificada con portal manierista de Antonio Saura de 1620 que fue tapiada; esta puerta prestó servicio durante un tiempo relativamente corto pues fue demolida con la muralla por la Junta de Obras del Puerto en 1873 pero marca la disposición de los a la sazón viales generales del puerto en el

plano formado para el estudio de la zona de servicio levantado por Emilio Pou en 1873, el primero donde aparece la distribución detallada de los espacios del muelle, con un cúmulo de anárquicas construcciones.

188. Primeros servicios específicos de Obras Públicas

El siglo XIX ve nacer en España los servicios de Obras Públicas con el sistema configurado hasta el Estado de las Autonomías de 1978. Estos servicios, dentro de la Administración Civil, responden a principios más o menos inspirados en su origen en los de la Administración francesa muy en boga, al desaparecer con el siglo XVIII, los últimos sistemas absolutistas que mantuvieron siempre en Obras Públicas cierta mezcla de la jurisdicción civil y militar, supeditada la primera a la segunda, así como una plural distribución de funciones entre Ayuntamientos, Colegios o Gremios e Intendencias.

189.Creación del Cuerpo de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos

A ello contribuyó, sin duda, la estructuración del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, el cual, si bien tuvo su primitivo origen –al crearse por R.O. de 12 de julio de 1799– en la ejecución y conservación de la red viaria nacional establecida en tiempos de Carlos III, tiene ya a su cargo las obras públicas en general en los comienzos del siglo XIX con una escuela fundada por R.O. de 26 de julio de 1803, con un definitivo reconocimiento por R.O. de 30 de abril de 1835 y con un Reglamento aprobado en 17 de abril de 1836. Originariamente estos facultativos se encargaron de los caminos y canales pero ya en 1835 se les asigna el proyecto y construcción de puertos aunque habría de esperar hasta 1851 la completa efectividad de este encargo.

190. Cuerpos especiales de la Administración del Estado

La Administración del Estado, implantada tras el reinado de Fernando VII con liberales progresistas y moderados, crea los cuerpos especiales de funcionarios entre los cuales se incluye desde el primer momento al de «Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos» con gran relevancia en la Administración de Obras Públicas a lo largo del siglo XIX y gran parte del XX; en dichos cuerpos se produce la selección directa por parte de la Administración de aquellos funcionarios facultativos con destino a sus servicios y dependencias, produciéndose cierta suerte de «unión hipostática» entre el Cuerpo Especial y la Administración propiamente dicha, que, en ocasiones, se confunden de un modo absoluto. Cada cuerpo es pues, «malgré lui», un instrumento de centralización administrativa utilizado por los gobiernos liberales para implantar una Administración uniforme en todo el Estado; por ello, a partir de la organización por Javier de Burgos de las provincias en 1833 desaparecen paulatinamente todas las organizaciones sectoriales anteriores.

191. Dependencia de los Ingenieros de Caminos de los Jefes Políticos

Dentro del primer Ministerio de Fomento y luego de Gobernación, a la sazón el competente, establecido por R.O. de 22 de noviembre de 1836 y bajo la dependencia de los Jefes Políticos, los ingenieros de caminos van encargándose al mismo tiempo de la construcción, reparación y policía de las obras públicas, llegándose a organizar los servicios por distritos, aunque aún no con carácter provincial. No claro aún el concepto de obras públicas de «interés general» y de «interés local» actúa en los puertos tanto el Estado como el Municipio, salvo en lo tocante a la Hacienda, al Comercio y a la Matrícula Marítima, jurisdicciones que se reserva íntegramente el Estado.

192. Estructuración de los Servicios de Obras Públicas

La primera estructuración parcial de los servicios de Obras Públicas se encuentra en la creación del Ministerio de Fomento General del Reino en 5 de noviembre de 1832; en esta primera etapa, no incluyó los puertos, continuando éstos sujetos a las Ordenanzas Generales de la Armada; la duración de este Ministerio fue breve pues las obras públicas pasan al Ministerio del Interior con la Ley de Presupuestos de 26 de mayo de 1835 y de este último

al Ministerio de la Gobernación; la citada Ley de Presupuestos de 1835 señala, sin embargo, un cambio de criterio en el Gobierno pues ya atribuye a éste las obras de puertos y faros y su conservación, que se asignan a la Dirección General de Caminos; con anterioridad los ingenieros de esta Dirección General sólo se ocupaban de los caminos y de los canales por lo cual, a partir de este momento, se completó su titulación con la de «Puertos» y aún de «Faros», más tarde.

193. Atención prestada por el Gobierno a los puertos

La atención merecida hasta entonces por los puertos por parte del Gobierno se había limitado a puntos de vista solamente militares, comerciales o fiscales, por ejemplo la habilitación del puerto de Andratx para el tráfico de cabotaje en 1841; la mejora o conservación de las obras y servicios había de ser promovida y ejecutada aún por los Ayuntamientos o entidades locales. El Estado aún no había creado los servicios idóneos.

194. Actividad en el puerto de Maó

El puerto de Maó acusa pronto, como puerto principal de la Isla de Menorca, el desarrollo industrial y mercantil general en Europa durante el siglo XIX. Tras la decadencia producida por la vertical caída del comercio de granos, se mantiene un movimiento de buques casi constante durante medio siglo, trescientos cuarenta y un buques en 1841 y trescientos cuarenta y cinco en 1884, y se introduce la máquina de vapor. En 1854 existe ya línea de vapores con itinerario Barcelona-Alcúdia-Maó y Maó-Palma, así como un varadero de la «Sociedad Mahonesa de Vapores». Al año siguiente se establece una escuela oficial de náutica.

195. Organización del balizamiento marítimo y de sus servicios

A lo largo del primer tercio del siglo XIX los países europeos más adelantados establecen de un modo definitivo los servicios de alumbrado de costas; España se incorpora algo tardíamente con el «Plan General para el Alumbrado Marítimo de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacentes» (sic) aprobado por R.D. de 13 de septiembre de 1847 y con el «Plan General para el Balizamiento de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacentes» (sic) aprobado por R.O. de 30 de junio de 1858. Según el plan de faros correspondían veintiuno a Baleares de los ciento veintiséis contemplados (sin Canarias) representando un diecisiete por ciento de los cuales sólo tres se hallaban antes establecidos: Portopí, Fanal del puerto de Palma y Punta Grossa en Sóller, de un total de veinte admitidos en toda España representando un quince por cien. Al poco tiempo se incorporan tres más: la Creu de Sóller y Portocolom en Mallorca y d'en Pou en el freo de Eivissa-Formentera. En cuanto a balizamiento, de un total de trescientas sesenta y dos balizas planificadas sólo seis correspondían a Baleares. El servicio fue incorporado a los Distritos o Jefaturas de Obras Públicas donde siguió hasta el D. de 28 de junio de 1957 en que se traspasó en Baleares a los servicios de puertos: Grupo de Puertos de Baleares y Junta de Obras y Servicios del Puerto de

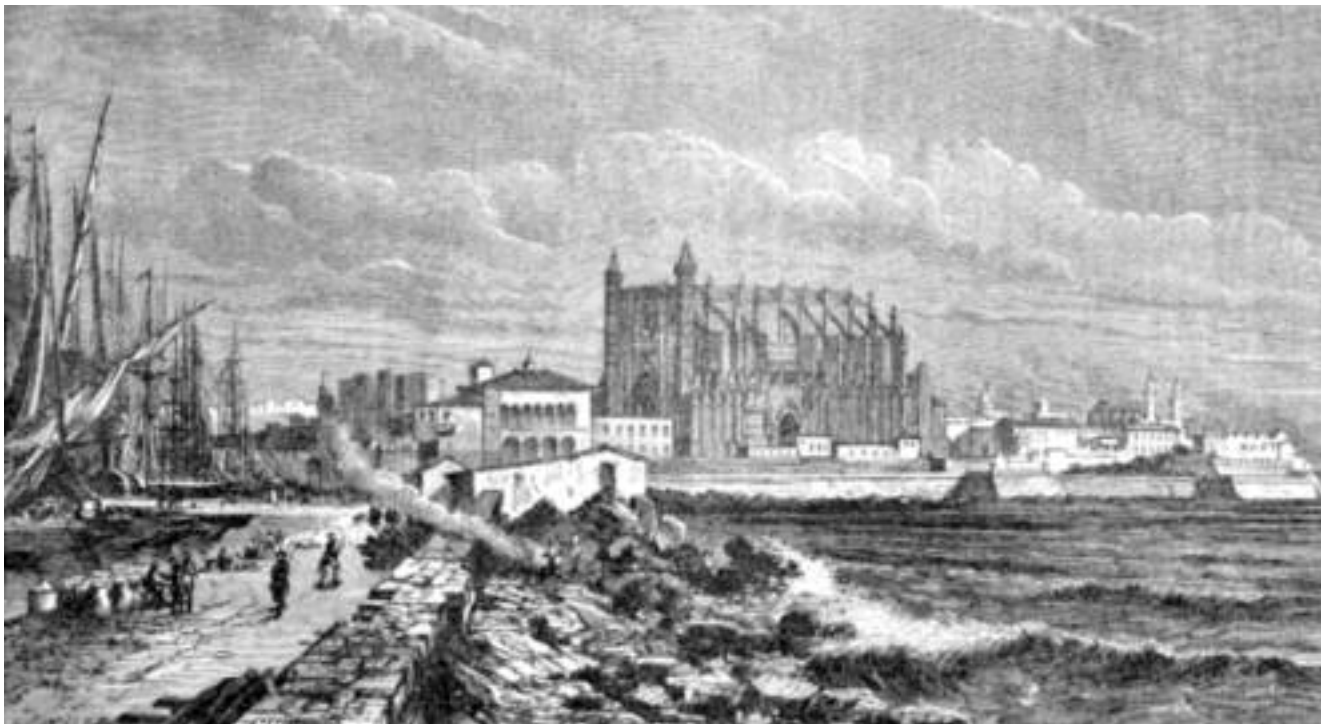
Palma para pasar en virtud de la O.M. de 30 de junio de 1968 a la Demarcación de Costas de Baleares donde permanecen –con apoyo del Grupo de Puertos de Baleares hasta 1974– antes de desplegar sus efectos la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 24 de noviembre de 1992 en virtud de la cual se integran los faros y balizas, como un servicio más, en la Autoridad Portuaria de Baleares, extinguiéndose el Cuerpo de «técnicos mecánicos de señales marítimas» que, con el nombre de «torreros de faros» había sido creado en el siglo XIX.

Primitivas ópticas de perfil Fresnel giratorias utilizadas en los faros del Plan de 1847. (CC)

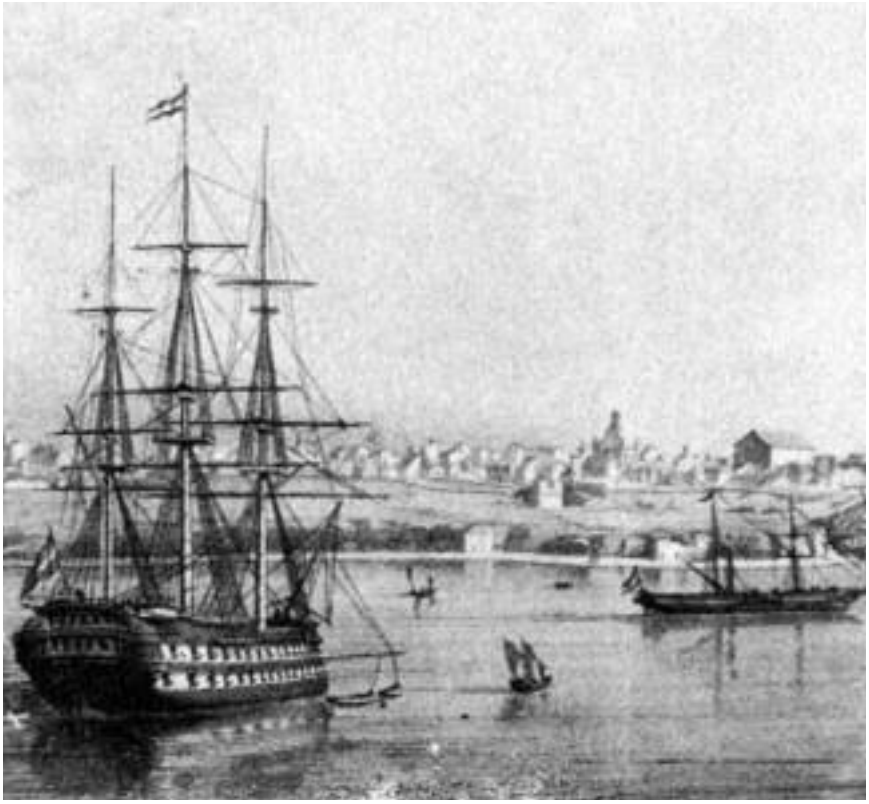
Membrete y sello utilizados en los primeros escritos y proyectos de Obras Públicas después de 1847. (AP)

II
SEGUNDA ÉPOCA

El Muelle Nuevo en 1848 según dibujo de D. Lancelot con el inicial Espigón de la Consigna donde se observa atracado un barco a vapor con las cubiertas de las dos ruedas. (IB)



Primer proyecto del Ministerio de Fomento de ampliación del puerto de Palma redactado por Antonio López en 1847-1851. No aprobado. (AP)



El puerto de Maó en la primera mitad del siglo XIX con buena parte de los andenes aún no edificados. (IB)

El puerto de Pollença con las sondas existentes hacia 1850 y explicación acerca de la calidad del fondo. No recoge ninguna obra portuaria. (MN)

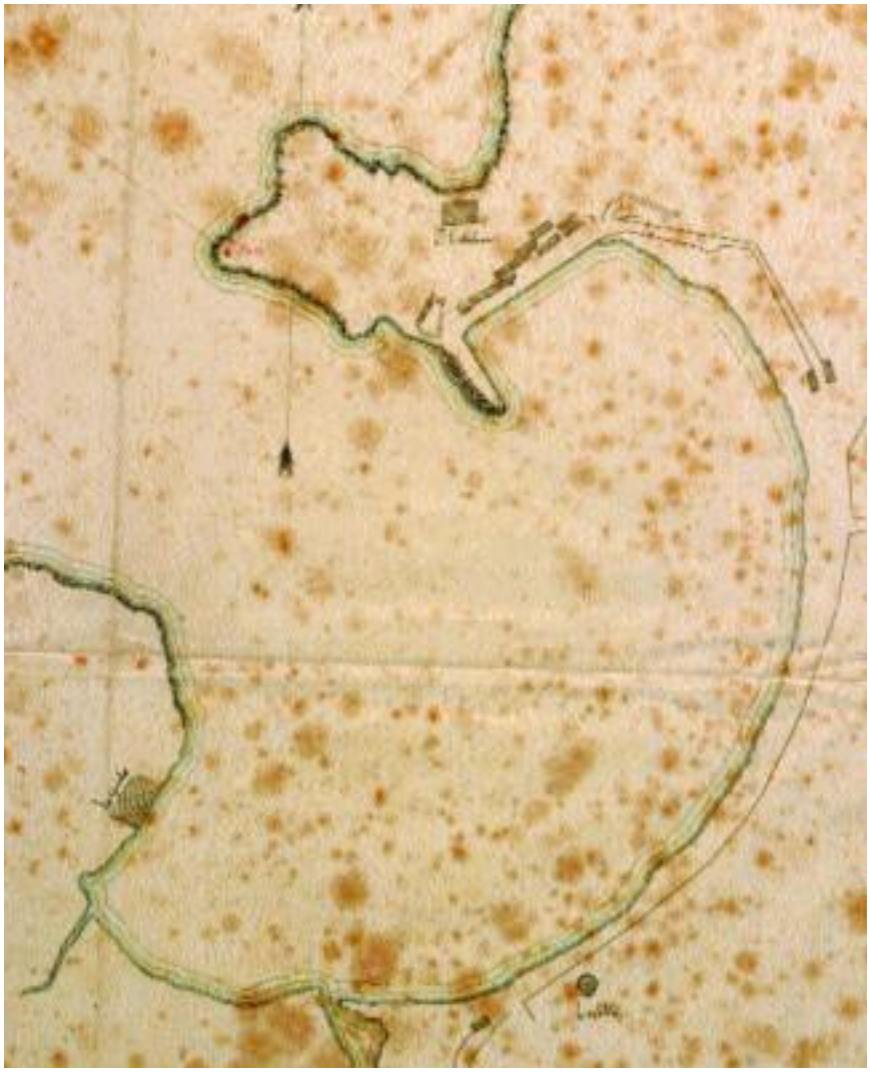
II.1. DESDE EL COMIENZO DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE OBRAS PÚBLICAS DEL ESTADO HASTA 1929 (IMPLANTACIÓN TOTAL DE LA ADMINISTRACIÓN INSTITUCIONAL)

Siglo XIX

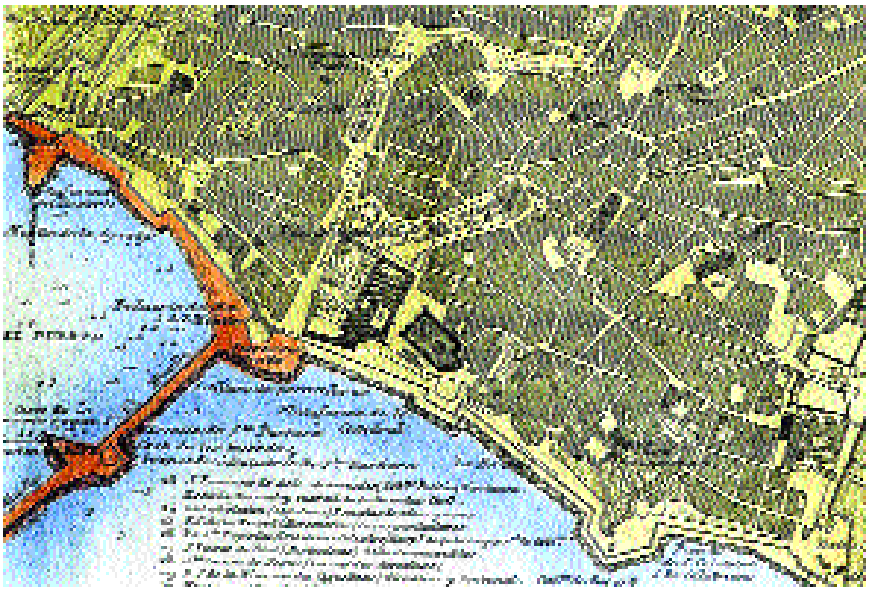
196. Adelanto en Baleares del funcionamiento de los Servicios de Obras Públicas del Estado

Hasta el R.D. de 28 de enero de 1847 no existen virtualmente servicios del Estado privativos de Obras Públicas; en lo concerniente a puertos es preciso aún la promulgación del R.D. de 17 de diciembre de 1851.

Antonio López y Montalvo, primer Ingeniero del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos que actuó propiamente en Baleares se desplazó, destinado por R.O. de 4 de junio de 1846 a Palma para hacerse cargo de las obras del puerto dirigidas en 1846, por Antonio Ariete conforme aún a las citadas RR.OO. del siglo anterior; una vez en Palma se va haciendo cargo dicho ingeniero de los servicios de Obras Públicas con un adelanto sobre el régimen general que, en puertos, llega a superar los cinco años,



Puerto de Sóller con su primitivo dique y lazareto ca. 1850, según recoge el plano del proyecto del faro de La Cruz. (AP)



Plano de 1852 de Francisco Coello con alusiones a servicios del puerto de Palma y al Contramuelle y explanadas sensiblemente ampliadas en relación con el de 1831 de Muntaner. Forma parte de la Colección publicada por Pascual Madoz. (CP)

ocupándose de sus obras desde 1847.

197. Organización de los Distritos de Obras Públicas y dependencia de los puertos

Por R.D. de 1 de julio de 1847 se organiza en España el servicio periférico de las Obras Públicas en trece «distritos» y por RR.OO. de 28 de diciembre de 1847 y 16 de agosto de 1848 se dictan disposiciones específicas para su funcionamiento. Por R.D. de 28 de septiembre de 1853 se aumenta a dieciocho el número de distritos correspondiendo uno de ellos a Baleares. Al entrar en vigor dicha legislación los puertos dependían en lo económico-administrativo y comercial de la Real Junta de Comercio de Mallorca –desaparecida en 1860 sustituida por la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio– bajo la dependencia del Gobernador Civil.

Preocupación constante de los primeros Directores Generales de Obras Públicas fue la ordenación legal del sector portuario y así se produce ya un R.D. de 14 de noviembre de 1849 introduciendo legislación novedosa de puertos; a pesar de los repetidos intentos de promulgar una Ley de Puertos no se atiende esta necesidad durante los primeros años, lo cual se aprecia en los lamentos contenidos en los preámbulos de las primeras disposiciones, siendo necesario recurrir al R.D. para iniciar una ordenación del sector cual es el de 17 de diciembre de 1851, que con su Reglamento de 30 de enero de 1852 establece los primeros conceptos legales en materia portuaria y define las clasificaciones de los puertos.

Si se comparan algunos cuadros estadísticos referentes a los primeros años de actuación de la nueva Administración y los actualmente producidos por Puertos del Estado puede observarse como los puertos de Baleares, y en especial el de Palma, ocuparon posiciones intermedias, pero relevantes, en el número de orden de una clasificación de los del Estado por cualquiera de los conceptos en que esta se produjera; la posición relativa ha descendido en la actualidad.

Emilio Pou Bonet, destacado autor de proyectos y obras de los puertos de Palma y de Eivissa y de faros (promoción de 1854). (AY)

198. Creación de la Dirección General de Obras Públicas. Denominaciones del Ministerio

Paralelamente la Administración se iba reorganizando dando especial personalidad a las Obras Públicas. Por R.D. de 28 de enero de 1847, y recogiendo atribuciones propias entonces de los Ministerios de Gobernación y Marina, se crea el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, con una Dirección General de esta última denominación. Desde entonces las obras públicas merecen ya especial atención en la Administración Civil, aún cuando el Ministerio cambia varias veces de organización y de nombre: Fomento por R.D. de 20 de octubre de 1851; el R.D. de 7 de mayo de 1886 que cambió el nombre no tuvo efectividad; Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas por R.D. de 18 de abril de 1900;

El puerto de Eivissa en 1853 con el dique y muelles sin construir y tráfico en el embarcadero. (AP)

Puerto de Sóller poco antes de 1859 en que se enciende el faro de Cap Gros. Plano con sondas y explicación de calidad del fondo. Grafiado el dique interior que data del siglo XVIII. Consignado el lazareto. (MN)

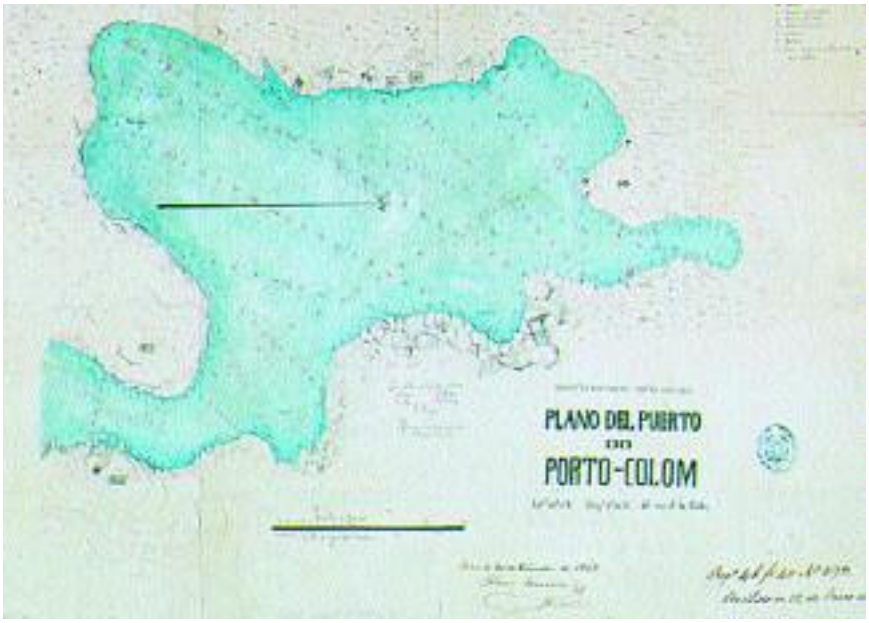
otra vez Fomento por R.D. de 6 de octubre de 1905; Obras Públicas en 15 de diciembre de 1931; Obras Públicas y Comunicaciones en 19 de septiembre de 1935; nuevamente Obras Públicas en 19 de febrero de 1936; al organizarse en la Zona Nacional, durante la guerra civil, la Administración Central, es creado por Ley de 30 de enero de 1938 el Ministerio de Obras Públicas; Obras Públicas y Urbanismo por R.D. de 4 de junio de 1977; Obras Públicas y Transportes por R.D. de 12 de marzo de 1991; Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente por R.D. de 13 de julio e 1993

y, por último, nuevamente Fomento por R.D. de 5 de mayo de 1996. Al transferirse los puertos no comerciales a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears en 1985 se integran primeramente en la Conselleria de Obres Públiques para pasar últimamente a la de Medi Ambient.

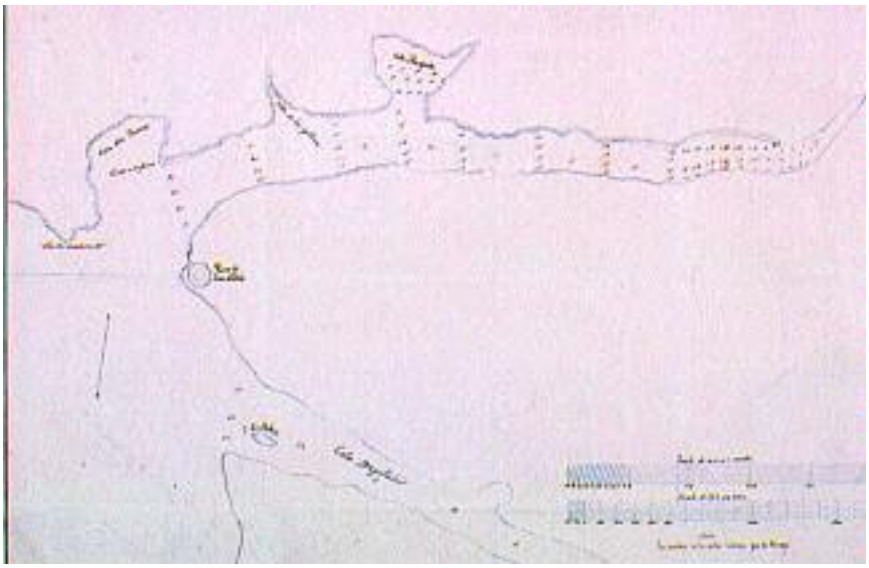
Las obras públicas de interés general que en épocas anteriores venían siendo fragmentaria e inorgánicamente construidas o atendidas por variados estamentos o centros de carácter civil o militar: Gremios, Colegio de la Mercadería, Universidades Generales (especie de Diputaciones), Ejército, Armada, Consulado, Ayuntamientos, etc. van siendo progresivamente integradas desde 1851 en los incipientes Servicios de Obras Públicas, al principio únicos para todas las obras, incluso puertos.

199. Puertos de «interés general», de «refugio» y de «interés local"

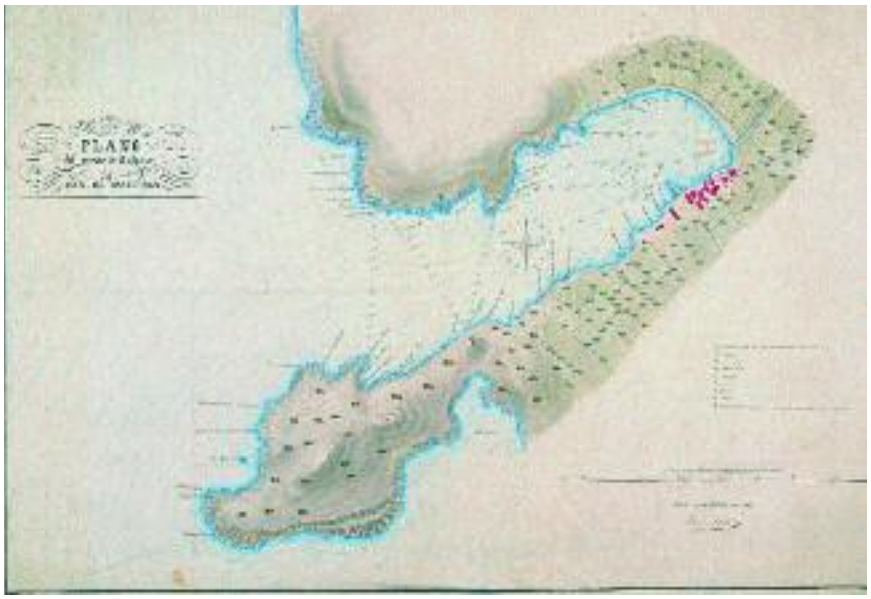
La asunción por el Estado de la construcción y conservación de los puertos implicó la aplicación de los conceptos vigentes para todas las



Plano de Portocolom de 1859 levantado por Isidoro Menabich. Se aprecia ya la existencia del muelle. Leyenda explicativa de la situación de algunos edificios y fortificaciones. (MN)



Sondas en pies del puerto de Ciutadella según plano levantado en 1860. (MN)



El puerto de Andratx en 1860 por Joan Ferrer con nota sobre sondas y calidad de fondos y leyenda explicativa. Recoge el dique interior. El exterior de Punta de la Ballestería aún no iniciado. (MN)

obras públicas de «obras de interés general» y «obras de interés local». Con algunos matices se definía como puerto de «interés general» aquel cuyo tráfico interesaba a varias provincias y tenía conexión con los centros de producción del país, de «refugio» aquel que, aún en ausencia de tráfico prestaba abrigo a los buques y embarcaciones con ocasión de la presentación de temporales, quedando el resto de puertos, por exclusión, clasificados como de «interés local», es decir que sólo interesaban a las ciudades o provincias respectivas; estas clasificaciones se fueron manteniendo a lo largo del tiempo hasta hoy día, con algunos matices, y llegaron a tener reserva de Ley. La circunstancia básica de ser el Estado quien se hacía cargo de la construcción de las obras en los puertos de interés general y de refugio dio lugar a múltiples presiones políticas para incluir diversos puertos entre los de interés general, a veces con distorsión básica de su concepto. A lo largo del tiempo se van produciendo criterios más o menos restrictivos para la clasificación.

Segundo proyecto del Ministerio de Fomento de ampliación del puerto de Palma redactado por Miguel Herrero en 1861. No aprobado. (AP)

200. Primer gran hito legislativo: atribución de las obras de puertos de interés general al Ministerio de Fomento

Este proceso, por lo que se refiere a los puertos, culmina en el citado R.D. de 17 de diciembre de 1851 de Bravo Murillo en el cual se establece taxativamente que la administración y servicio de los puertos, así como su conservación y sus obras, pertenecen al Gobierno y corren a cargo del Ministerio de Fomento. El Reglamento de 30 de enero de 1852 establece el primer ordenamiento jurídico concreto, perfeccionado por disposiciones posteriores como la R.O. de 19 de septiembre de 1852 que regula las relaciones de los Ingenieros civiles con los militares en los proyectos, el R.D. de 3 de febrero de 1853 delimitando atribuciones entre capitanes e ingenieros de puertos y la R.O. de 24 de octubre de 1859 donde ya se aborda el problema de la zona de servicio de los puertos, que no ve alcanzada plena solución hasta un siglo después.

Izquierda. Explanada del «Moll Vell» con sus ocupaciones. (Ch. Clifford 1860). (AM)

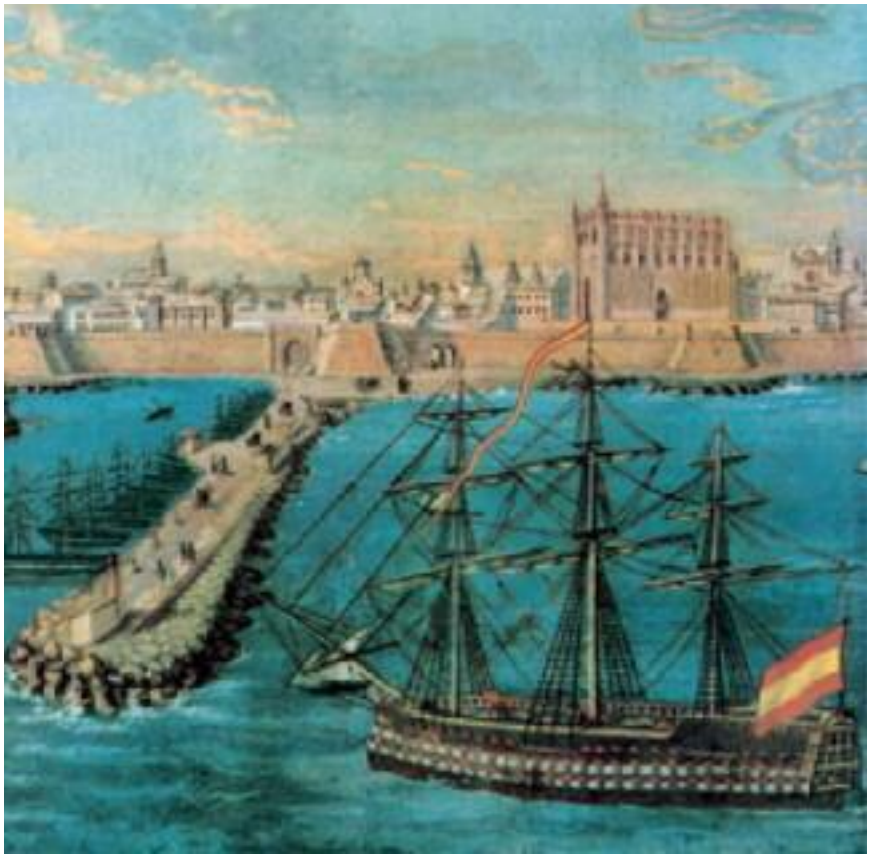
Derecha. Arrabal de la Marina de Eivissa en 1865 con las estacadas de los siglos XVIII y XIX. En el puerto llauds viatgers. (FR)

Esta atribución al Estado de los puertos de interés general es consecuencia de la tradición de los países latinos, en contraposición a la de los nórdicos de Europa, de estar sujetos al Imperio o al Reino, y no a la Ciudad. En los países del norte de Europa, y desde los lejanos tiempos medievales de la Liga Hanseática, los puertos se hallan íntimamente ligados a las ciudades, que no a los territorios donde están enclavadas, con un status casi independiente. Los verdaderos puertos de «interés local» son muy escasos en España y, aunque administrativamente así puedan titularse, de hecho no existe ninguno en Baleares, habiéndose siempre encontrado la fórmula para que no sea la extinguida Diputación o los Ayuntamientos quienes pechasen con los gastos de construcción o conservación. Pero la potestad del Rey –carente aún de real aparato burocrático– se ejerció a través de entidades o autoridades locales.

201. Primera clasificación de los puertos

El Reglamento de 1852, establece la primera clasificación de los puertos españoles, con un carácter sumamente restrictivo; al propio tiempo contempla dos categorías de puertos de «interés local» llamados de primero y de segundo orden según pudieran estar interesados en sus obras, además de la propia localidad, otros municipios o territorios de las inmediaciones y que, conforme a la importancia de su comercio, pudieran o no pasar a ser de interés general. En esta primera clasificación sólo siete puertos españoles

fueron declarados de interés general, entre ellos el de Palma; y seis fueron clasificados de refugio, entre ellos sólo Maó en Baleares; todos los demás puertos quedaban, por exclusión, clasificados como de interés local de segundo orden; debe hacerse observar que, subyaciendo en el fondo de la clasificación a cargo de quien se iban a realizar las obras o la conservación, se entendía necesario, para reconocer la existencia de un puerto, la presencia con más o menos modestia, de obras artificiales.



El puerto de Palma con el Muelle Nuevo y la nueva puerta del muelle construida en 1835 y demolida en 1873, y el faro provisional iluminado en marzo de 1868 sustituyendo linterna anterior, según lienzo de la Colección Mulet. (AM)

202. Arbitrios y derechos o tarifas

En 1851 cuando el Gobierno se hace cargo formalmente de los puertos, perduraban con no pocas variantes los arbitrios, derechos o impuestos locales percibidos por diversos centros o entidades desde antiguo. La tendencia originaria de la Administración es la de eliminar dichas percepciones y establecer impuestos o derechos de puerto de carácter más general, liquidables por la Aduana.

El derecho de «fanal y linterna» fue uno de los primeros en modificarse, pues al aprobarse el Plan General de Alumbrado marítimo de 1847 fue sustituido por un impuesto general sobre cada tonelada de los buques que arribasen a los puertos, reglamentado por R.O. de 4 de agosto de 1849 y posteriormente suprimido por el radical D.L. de 22 de noviembre de 1868.

203. Primitivas bases de las actuales tarifas por servicios generales

Esta última disposición, modificada por el D.de 1 de junio de 1869, viene a sentar las bases de las más importantes tarifas portuarias por servi-

LAS MÁS IMPORTANTES PROPUESTAS DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE PALMA FORMULADAS EN 1870.

Estado del puerto, tras su primera ampliación con el Muelle Nuevo, al producirse la gran controversia sobre su segunda ampliación en 1870. (AP)

Según una Comisión de Marinos y Comerciantes. (AP)

Según el marino Antonio Morey coetánea de las de Cheli y Pou. (AP)

Primera según el ingeniero militar Nicolás Cheli y publicada por éste. (AP)

Segunda, según el ingeniero militar Nicolás Cheli. (AP)

Según proyecto de Emilio Pou aprobado por R.O. de 2 de marzo de 1872. (AP)

cios generales –es decir, los prestados con independencia de la voluntad del usuario– que habrían de regir en lo sucesivo, pues regulaba el derecho correspondiente a la entrada o introducción de buques aplicable sobre el tonelaje de registro de un modo totalmente similar al de la actual Tarifa T-1, y el llamado impuesto de «descarga» aplicable sobre mercancías y pasajeros, también análogo a las vigentes Tarifa T-2 y T-3. Ya se hacía, en estos preceptos, la distinción entre navegación de cabotaje y de altura así como de arribada forzosa.

Por otra parte, conforme a la ideología liberal radical a la sazón imperante, se abolían los anteriores derechos, salvo los especiales de cuarentena, lazareto y practicaje, como eran los de fondeadero, faros, sanidad, carga y descarga y especiales locales.

Izquierda. El puerto de Sant Antoni Abat (o de Portmany) entre 1869 y 1891 según *Die Balearen*, edición de 1897. (DB)

Derecha. Anárquicas ocupaciones de la explanada del «Moll Vell» con la pescadería y el establecimiento de baños que se observan en el plano de Pou para la zona de servicio del Puerto de Palma. (León Bravi, ca. 1875). (AM)

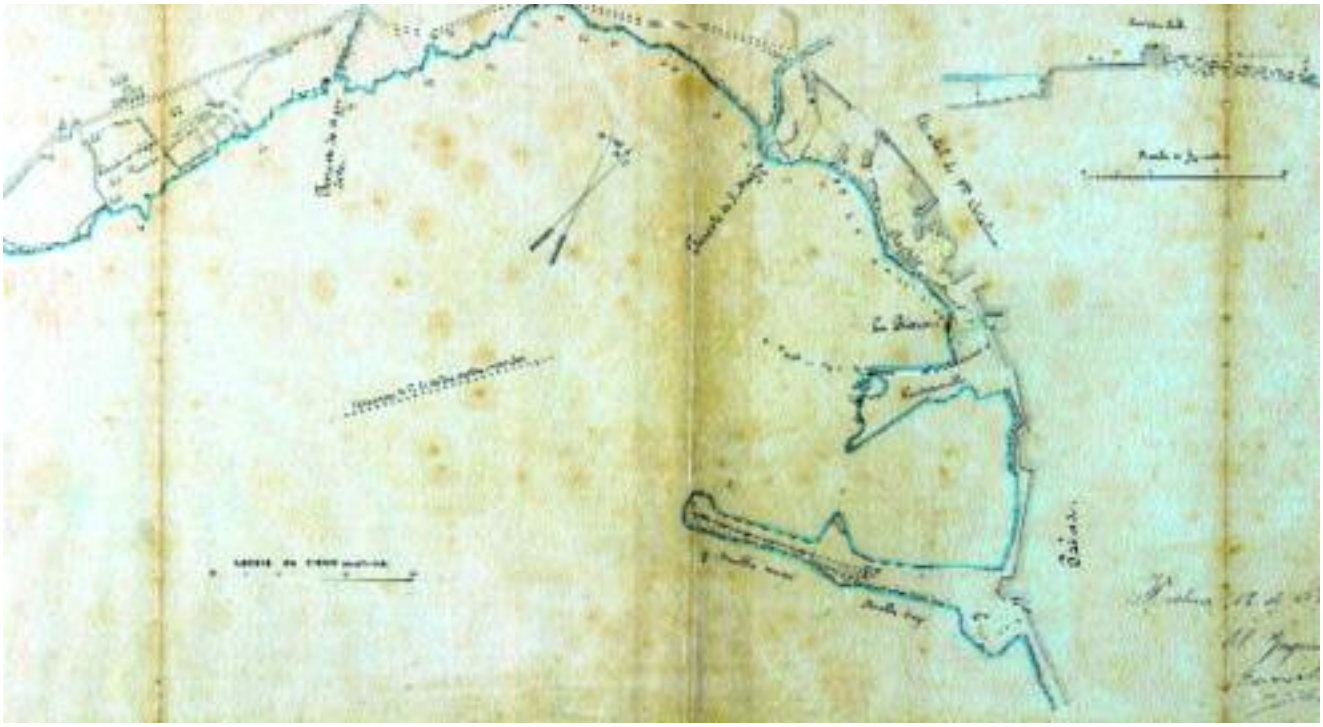
204. Tarifas por servicios directos o específicos

Murallas de Palma desde el «Moll Vell» hacia poniente (izquierda) y levante (derecha) poco antes de su demolición en 1873 y el Baluarte del Muelle en primer término antes de su total demolición en 1879. (AM)

Los derechos por lo que iban a ser «servicios específicos» –es decir, los prestados a petición del usuario– no se regularon entonces como era lógico, pues los puertos se encontraban en incipiente desarrollo, con escasa intervención de la Administración en la explotación; ello no obstante, se dejaba bien sentado que no se abolían los derechos por servicios a particulares «libremente pedidos y libremente prestados» lo cual apuntaba ya a los más tarde llamados «servicios específicos», estableciendo cierta suerte de tarifa similar a las actuales T-6 a T-9 para toda clase de estos servicios.

205. Situación del puerto de Eivissa

Al iniciar su actuación los Servicios de Obras Públicas, el puerto de Eivissa contaba con muy modestas instalaciones y el calado era notoriamente insuficiente, difiriendo poco del existente en el siglo anterior. En 1851 se formó la dársena interior con el Contramuelle a la cual sólo podían tener acceso buques de escaso porte, siendo obligado para los otros quedar en el surgidero de las Islas Grossa, Plana y Botafoc. Al implantarse las líneas regulares de pasajeros en 1852 con frecuencia semanal entre Palma y Eivissa, son muchas las ocasiones en que los buques no pueden llegar a la dársena.



Puerto de Palma en 1872 al constituirse la Junta de Obras. Obsérvese la cantera antigua, donde se extrajo piedra para las obras de la época del Real Consulado de Mar y Tierra, y la Cuarentena. (AP)

206. Primeras actuaciones en Eivissa de Obras Públicas

Las primeras actuaciones de los Servicios de Obras Públicas se encaminan a un doble objetivo, a saber: proceder a una limpia del puerto, que adolecía del inconveniente de escasísimos calados, y a la construcción de unas obras de abrigo que permitieran la utilización continuada de las futuras instalaciones portuarias con los temporales del segundo cuadrante. Las ideas básicas se contienen en el anteproyecto del puerto redactado en 1863

Faro	Fecha	Faro	Fecha
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

Entrada en funcionamiento de los primeros faros encendidos del Plan de Alumbrado de 1847

por Emilio Pou completado y desarrollado en múltiples acciones posteriores, no exentas en general de notables incidencias técnicas; prácticamente no se llevan a cabo de un modo completo hasta el final de la primera década del siglo siguiente. Las principales actuaciones se inician con un proyecto de limpia del puerto estudiado por Emilio Pou en 1870 ampliado por Antonio Sastre en 1878; antes, en 1874 se había estudiado por Honorato Manera, justificando la necesidad de la acción con estados del comercio del quinquenio de 1869 a 1874.

207. Gestión de las zonas portuarias

Los servicios de Obras Públicas se ocupan inicialmente sólo de la construcción y conservación de las infraestructuras; la gestión y policía va pasando paulatinamente al Gobernador pero durante un periodo coexisten intervenciones de diversas autoridades, en especial del Capitán de Puerto, junto con tradiciones procedentes del régimen anterior. Aún no se había introducido el moderno concepto de las concesiones administrativas prevaleciendo el de «permiso» sobre el de «ocupación».

208. Gran actividad en astilleros

En el siglo XIX se produce una gran actividad en la carpintería de ribera que perduró hasta bien entrado el siglo XX. La existencia de astilleros o atarazanas es ya conocida documentalmente tras la conquista catalano-aragonesa y supuesta obligadamente en época anterior por la construcción de barcos para las actividades corsarias cuando menos; atarazanas fijas tuvieron Palma, Sóller, Maó y Eivissa cuyas plantas aparecen en algunos planos conocidos de los siglos XVI y XVII; pero fueron muchos los lugares en playas o ribazos de los puertos donde de un modo accidental, y con mayor o menor duración, se ocuparon riberas con este destino.

En Palma se conocen los parajes de Portopí –ya en la Edad Media– en la caleta de «s'Aigo Dolça» donde se construyeron pailebotes hasta final de la Guerra Europea; en el Contramuelle Mollet con gran actividad entre 1850 y 1920 y donde aún perdura con «Astilleros Mallorca» y en la explanada frontera al antiguo Baluarte del Muelle donde estas actividades perdurarían hasta el siglo XX.

En el puerto de Andratx se establecen astilleros de cierta importancia durante la Guerra Europea construyéndose pailebotes como buques de mayor porte; esta industria naval perduró durante cierto tiempo en años posteriores.

Del puerto de Sóller se tienen noticias del siglo XVI y se conocen varios astilleros dedicados a la construcción de buques de vela durante la segunda mitad del siglo XIX; los pailebotes de sus talleres fueron muy apreciados.

Ya en época moderna han existido actividades de carpintería de ribera en Cala Rajada y Portocolom para barcos mercantes y en Portocolom, Alcúdia, Pollença y Portocristo para embarcaciones menores.

209. Organización de las Jefaturas de Obras Públicas

Las Jefaturas de Obras Públicas se estructuran definitivamente en el R.D. de 24 de diciembre de 1857 que organiza con carácter provisional los

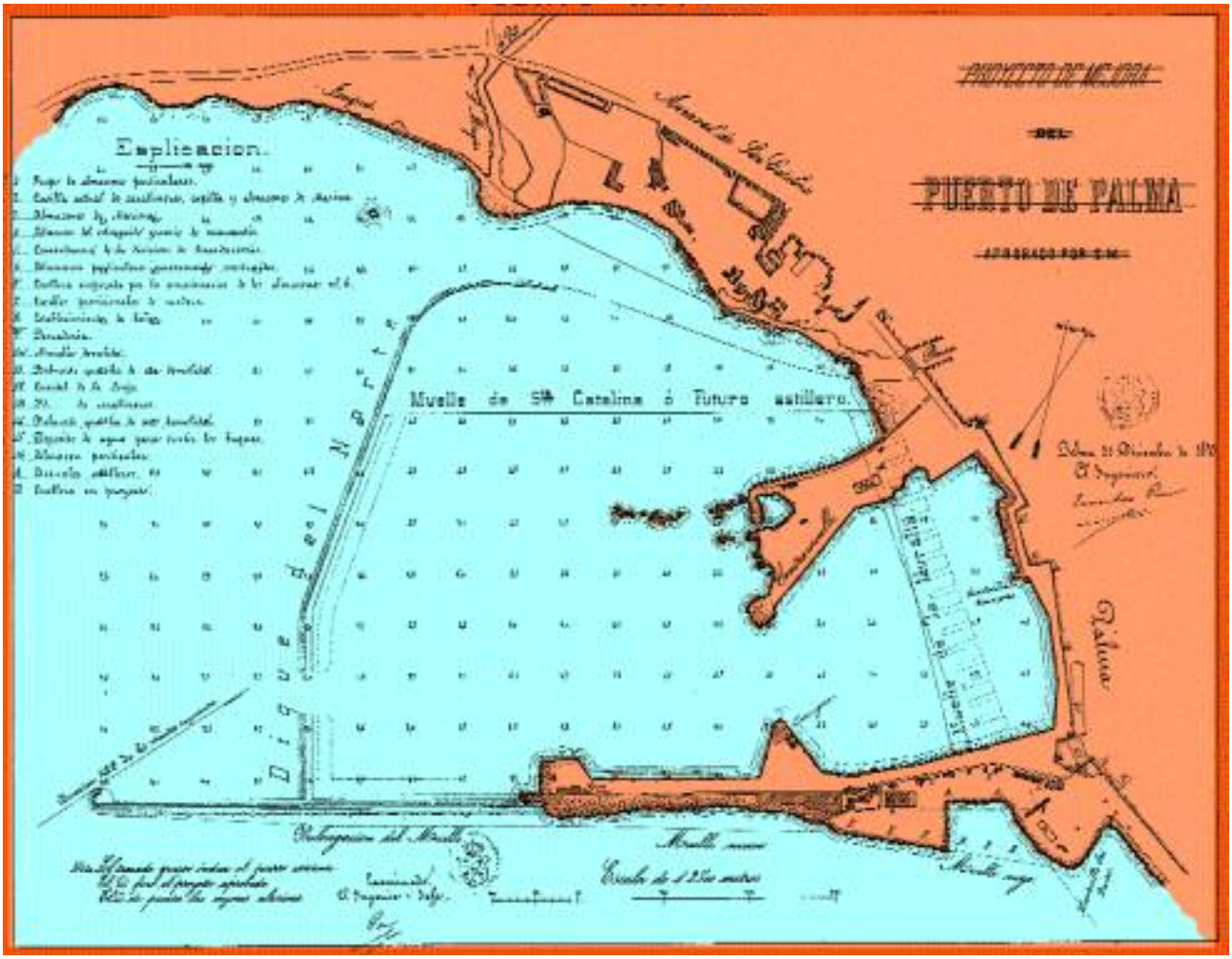
servicios antes encomendados a los Distritos de más amplio ámbito. Quedan así las Jefaturas en correspondencia con los Gobiernos Civiles y división administrativa establecida por R.D.L. de 30 de noviembre de 1833.

La primera oficina de Obras Públicas se establece en Palma, c. San Cayetano nº 16 para pasar después a c. Temple nº 5 donde permanece en 1929 al crearse los servicios especiales de puertos.

210. Las zonas de servicio de los puertos

El concepto de «zona de servicio del puerto» se fue formando a mediados del siglo XIX si bien no tuvo una especial concreción hasta prácticamente cien años después. Las primeras disposiciones tratando de «policía» en los puertos con arreglo a una Administración de corte moderno, se hallan en el R.D. de 1851; la situación de las zonas portuarias debía ser confusa a la sazón por cuanto en el Reglamento de 1852, dictado para su aplicación, se trata de los abusos cometidos en la administración de los puertos, atribuyendo a los Gobernadores Civiles la facultad de establecer los correspondientes correctivos para remediarlo. Pero es en la R.O. de 24 de octubre de 1859 cuando ya se hace referencia expresa a una «zona litoral de servicio en los muelles». Esta R.O. tiene un carácter cautelar (1a, a la sazón novedosa, legislación de puertos se comienza a gestar con el R.D. de 1849 pero no culmina hasta la Ley de 1880) para evitar que las construcciones en los aledaños de los muelles puedan perjudicar su zona de servicio

Plano del puerto de Palma de 1873 –con el proyecto de ampliación de Pou– para definir la zona de servicio; véase cierta anárquica distribución de ocupaciones, el camino de ribera, las explanadas y la salida hacia la puerta nueva del muelle de 1835. (AP)



y hace referencia a unas medidas administrativas en proceso de reforma para regir en este asunto.

Es la Ley de Puertos de 1880 1a que, ya con adecuado rango legal, aportará un claro concepto de zona litoral de servicio estableciendo en su artículo 31 su determinación por el Ministerio de Fomento en cada caso,

Izquierda-derecha. Visible relleno producido en Palma entre 1873, año del derribo de la muralla por la Junta de Obras del Puerto, y después de la electrificación de 1903; en 1891 se autorizó la ocupación del Club de Regatas cuyo edificio de madera asoma. (AM)

refiriéndose expresamente a las faenas de carga y descarga, al depósito y transporte de las mercancías y circulación de las personas y vehículos; este concepto genérico sería constante en lo sucesivo pues se recoge íntegramente en la Ley de Puertos de 1928.

Aunque la Ley de 1928 recoge en su artículo 27 la misma precisión de la de 1880, su Reglamento, de igual fecha, desarrolla este concepto con disposiciones que habrían de regir la formación de la mayor parte de las zonas de servicio de los puertos actualmente existentes. Promulgada la Ley de 1880, la formación de los proyectos de zona de servicio es una de las principales preocupaciones de la Dirección General de Obras Públicas la cual, por una temprana R.O. de 7 de junio de 1880 dicta ya disposiciones para proceder al deslinde de la zona litoral de servicio de los puertos, tanto en aquellos administrados por Juntas de Obras de Puertos como por los dependientes directamente del Estado.

Izquierda. Celebrada demolición de la muralla de Palma iniciada en 1873, según viñeta publicada en *La Roqueta.* (IB)

Derecha. Primera demolición de la muralla de Palma por la Junta de Obras del Puerto en 1873. (AM)

211. Primeros faros del Plan de 1847

La mayor parte de los faros de las Baleares se construyen y comienzan su alumbrado durante el tercer cuarto del siglo XIX y son consecuencia, en general, del Plan de Alumbrado de 1847. Comenzaron a funcionar los pri-

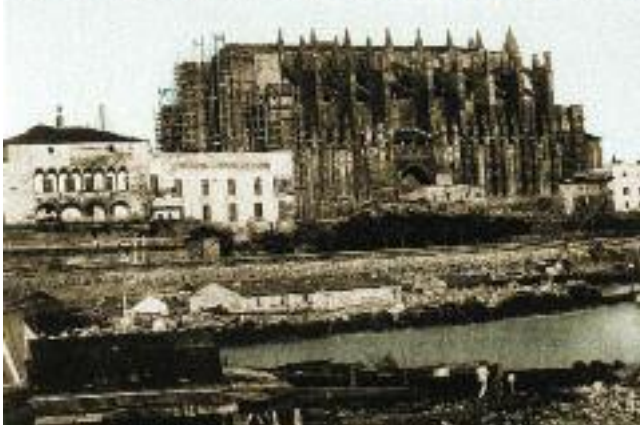
meros en las fechas indicadas. El primer faro del Plan que se encendió en el Mediterráneo fue el de Llobregat en Barcelona el 1º de marzo de1852; le siguen con veinte días Dragonera y Maó.

212. Extensos muelles de ribera en Maó

El puerto merece una especial atención de Obras Públicas a partir de 1863 en que comienza el acondicionamiento de muelles y andenes de Levante hasta la Consigna y la Aduana con el cantil de cantería; esta reforma y ampliación de muelles continuó de 1870 a 1888 ganando espacios al mar para dar un ancho al muelle o anden de cinco a diez metros en una longitud de muelles de ribera, a la sazón extraordinaria y no vista en los demás puertos, de unos tres kilómetros, desde la cuesta de Cala Figuera hasta la Colársega.

Izquierda. Faro de Portopí con las almenas cubiertas y su antigua linterna sustituida en 1927 (León Bravi, ca. 1873). (AM)

Derecha. Explanada del «Moll Vell» de Palma ca. 1877 aún con las edificaciones de la pescadería y del establecimiento de baños sin demoler. (AM)

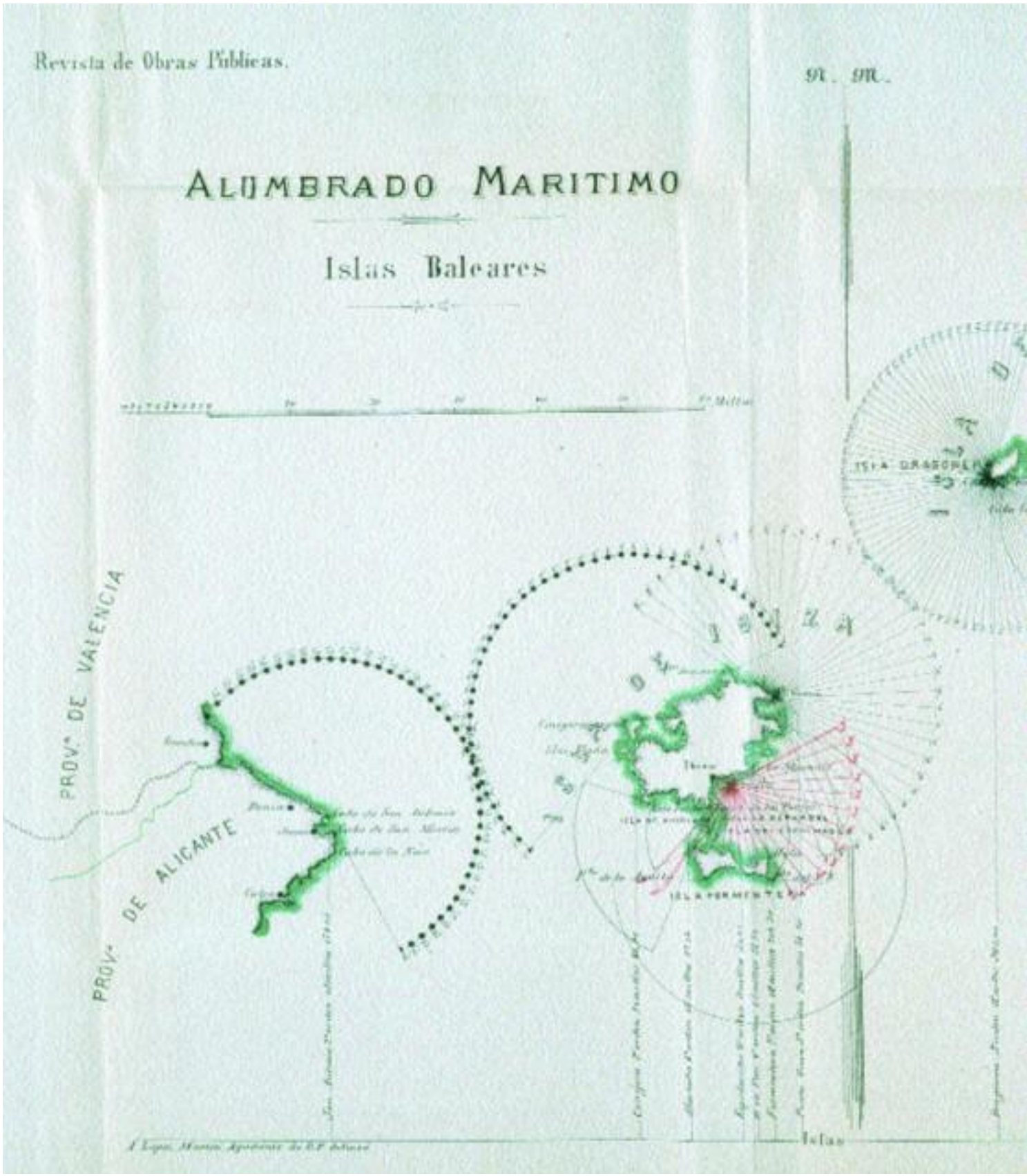


Izquierda. Ribera del puerto de Palma antes de 1879 en que la Junta de Obras del Puerto demolió el Cuartel de Provinciales tras demoler la muralla en 1873. El muro entre la Lonja y el Consulado permaneció hasta 1881 (L. Bravi). (AM)

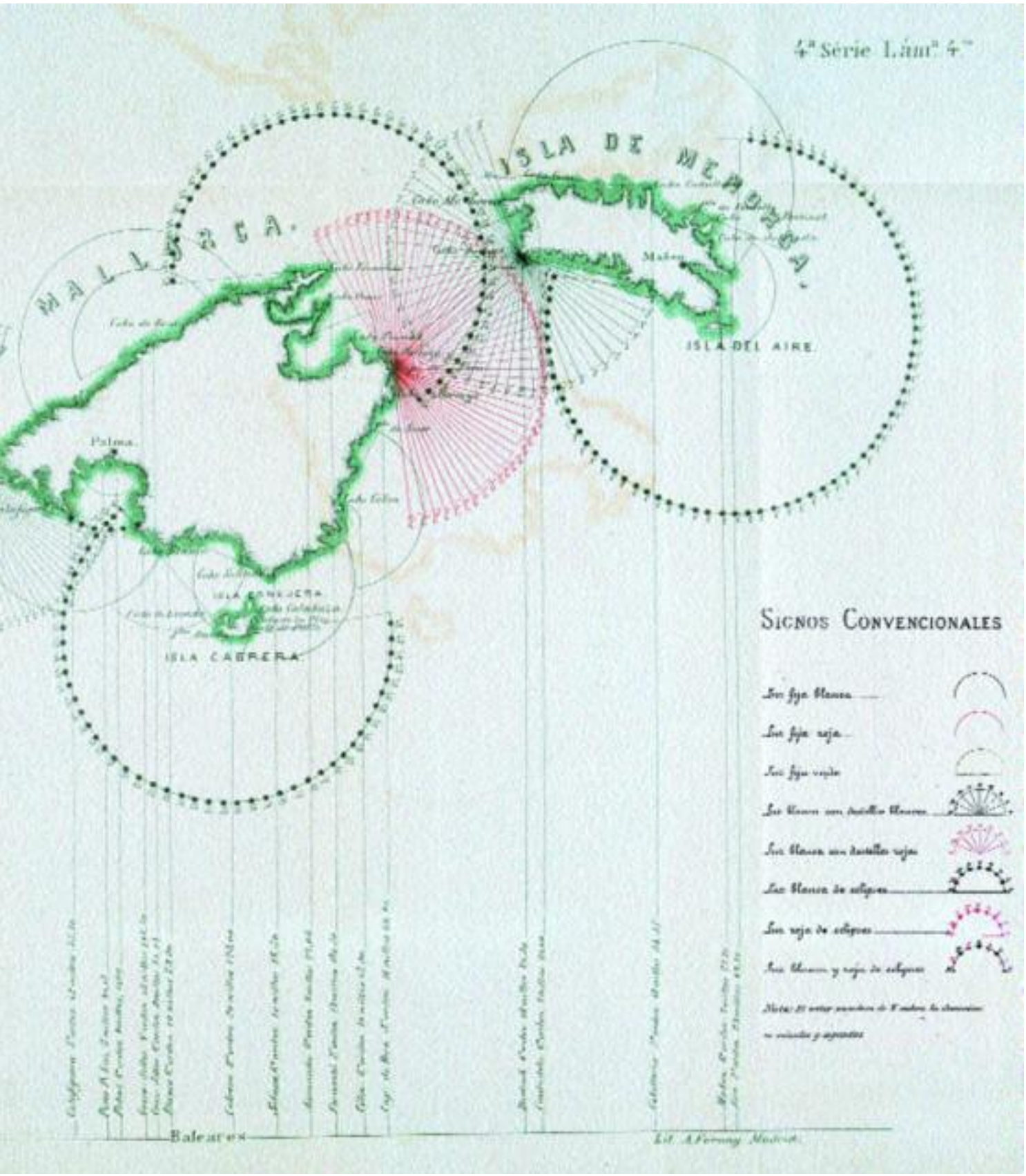
213. Continuas actuaciones puntuales en Maó

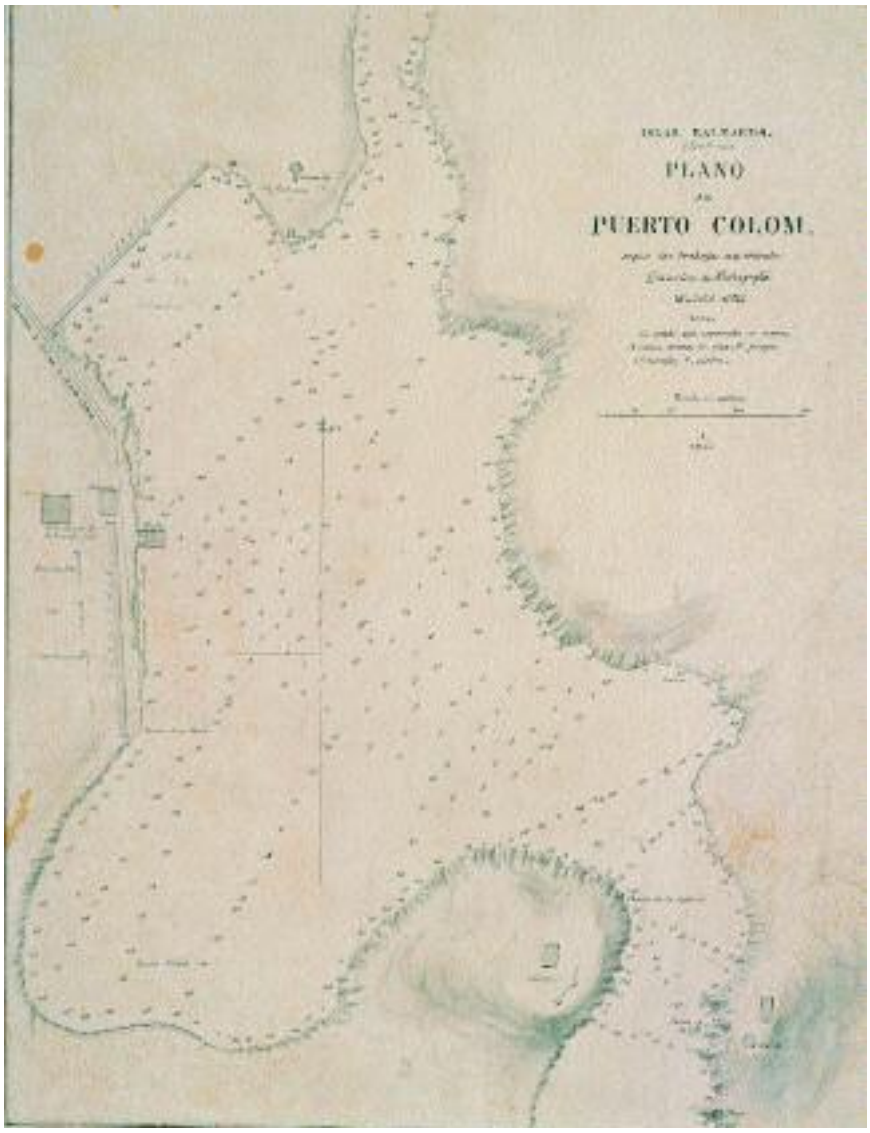
Los incipientes Servicios de Obras Públicas se encuentran con un puerto dotado de una inusual longitud de muelles, y en gran parte, dada su antigüedad y génesis, en precario estado y, además, con cierta anarquía constructiva en las diversas edificaciones en la ribera. Se inicia pues una interminable serie de acciones que habría de durar más de un siglo para mantener, con actuaciones puntuales continuas, los muelles ya existentes e

Derecha. El puerto de Maó entre 1869 y 1891 según *Die Balearen*, edición de 1897. Los antiguos edificios de la Aduana y de la Consigna demolido en 1898. (DB)



Estado de implantación del Plan de Faros de 1847 según la R.O.P. en 1883. (CC)


4ª Série Lám.ª 4.ª
MALLORCA.
ISLA DE MENORCA.
ISLA DEL AIRE.
Palma.
ISLA CONEJERA
ISLA CABRERA.
SIGNOS CONVENCIONALES
Baleares
Lit. A. Forning Madrid.



Portocolom en 1885 según los a la sazón recientes trabajos de la Dirección de Hidrografía. Periodo de exportación de vino a Francia; recoge el muelle, la Aduana, el cuartel de Guardia Civil, obras en el puerto y barrio en construcción. (MN)

incluso mejorarlos y ensancharlos si el coste no era excesivo. Al propio tiempo se procede a una reordenación mínima de las instalaciones demoliendo tanto la antigua Capitanía Marítima como la Aduana y ciertos depósitos y almacenes que estorbaban a una correcta explotación de la zona de servicio estudiada desde el principio. Tales son las obras llevadas a cabo por medio de los pertinentes proyectos de Miguel Herrero en 1861, Francisco Prieto en 1868, y Miguel Massanet en 1901 en los de derribo. También, en el último tercio del siglo XIX, y a través de proyectos de Prieto y Caules, Honorato Manera, y Eusebio Estada, se procede a la dotación de elementos de amarre y de un balizamiento.

214. Tráfico de correos en Maó

El tráfico marítimo tiene ya cierta regularidad y en 1868 se dispone de un correo a vapor cada miércoles por la tarde; ya en 1854 se habían establecido líneas de vapores entre Barcelon-Alcúdia-Maó y Maó-Palma; el tráfico con Palma y Barcelona es de cierta intensidad y las mercancías se refieren principalmente a productos agrarios, en especial a la lana y a

Izquierda. Muelles empedrados de Baixamar del puerto de Maó, entre 1869 y 1891, según *Die Balearen*, edición de 1897. (DB)

Derecha. Entre el Consulado y la Lonja de Palma se aprecia la puerta del Muelle, de Saura, en su primer traslado de 1888. El antiguo muelle de la Lonja que se ve ya se construyó por el Real Consulado de Mar y Tierra en 1818 y se amplió por la Junta de Obras del Puerto en 1889 y 1890, denominado entonces de la Muralla. (AM)

las cabezas de ganado vacuno y de cerda. Por ello cunde cierta alarma cuando al promulgarse la Ley de Puertos de 1880 no se clasifica al puerto de Maó como de interés general, circunstancia que mueve a las autoridades locales a interesar esta declaración, exponiendo que el puerto ya disponía de cerca de cinco mil metros lineales de muelles y de un lazareto, petición que prospera.

215. Nuevo edificio para la Consigna en Maó

Con estas obras, en 1868 se derriba por Obras Públicas el antiguo edificio de la Consigna, primitivo lugar dedicado a cuarentena, constituido por una casa de dos habitaciones y locutorio, procedente del tiempo de dominación de los ingleses, quienes lo habían establecido mejorando otro anterior; este derribo permite en 1870 dar más amplitud al muelle de la Consigna, construyéndose en 1879 un nuevo edificio para despacho de Sanidad y Capitanía del Puerto. Los servicios a cargo de Obras Públicas se reducen todavía prácticamente a obras de conservación o de nueva planta, y ningún edificio se construye destinado a la explotación del puerto tal como hoy día se precisa.

216. Atlas de Francisco Coello

A mediados del siglo XIX no disponía España de una cartografía métrica, apoyada en trabajos geodésicos y de triangulación, tan solo existentes en el litoral realizada por Tofiño en el siglo anterior. A partir de

Izquierda. Torre de defensa del puerto de Andratx, hoy esquina de un edificio frontero al muelle, entre 1869 y 1891, según *Die Balearen*, edición de 1897. (DB)

Derecha. El pequeño puerto natural de Estellencs, aún sin obra alguna, entre 1869 y 1891, según *Die Balearen*, edición de 1897. (DB)

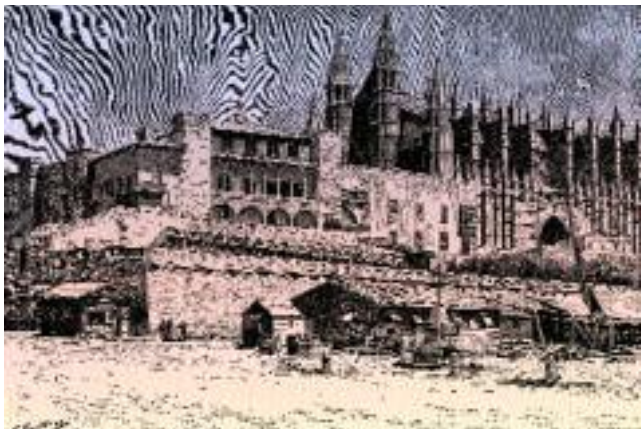
1840 Pascual Madoz prepara la edición del *Diccionario Geográfico e Histórico*, para el cual precisa un Atlas, consiguiendo a tal efecto la colaboración de Francisco Coello. Publican así, y a título privado, el mencionado *Diccionario* y el *Atlas de España y sus posesiones en Ultramar* que no se termina hasta 1876. Estos documentos son de gran interés pues recogen informaciones y planos de las principales ciudades en la primera época de actuación del Estado en los puertos.

Izquierda. Portocolom desde el faro, con los incipientes caseríos de s'Aduana y de sa Capella, entre 1869 y 1891, según *Die Balearen*, edición de 1897. (DB)

Derecha. El puerto de Andratx desde La Mola, entre 1869 y 1891, según *Die Balearen*, edición de 1897. Sin el dique de Punta de la Ballestería. (DB)

217. Precarias condiciones del puerto de Alcúdia

Al entrar en vigor el R.D.L. de 17 de diciembre de 1851, el puerto de Alcúdia pasa a depender del Ministerio de Fomento. No tarda en merecer la atención de la nueva Administración pues en 1864 es objeto de un anteproyecto para su mejora. En la Memoria de dicho documento se reseña la situación del puerto a la sazón con grandes inconvenientes de aterramiento, y la existencia tan solo de un pequeño muelle de muy escaso calado de ochenta y cinco metros de longitud por quince metros de anchura, con algunos cañones empotrados cuyas culatas servían de norays para amarre de buques. Ello no obstante la operación se producía sin atraque con la utilización de lanchas o faluchos para transportar la mercancía entre el muelle y el buque el cual, o bien permanecía fondeado en bahía, o bien con amarres sobre muelles y anclas. Los principales productos eran de carácter agrario, como son el cáñamo, el lino, las algarrobas, las legumbres, el trigo, el ganado, etc.



Izquierda. El Moll Vell de Palma según dibujo de Vuillier de 1888. La fuente perdurará hasta bien entrado el siglo XX. (IO)

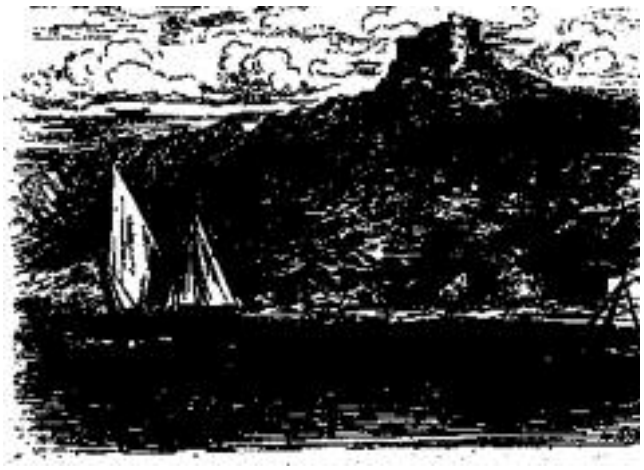
Derecha. Botafoc en el puerto de Eivissa antes de la unión del islote a tierra (Joarizti y Mariezcurrena, ca. 1888). (AM)

218. Previsiones de mejoras no ejecutadas en Alcúdia

La previsión de mejoras de este anteproyecto era bien modesta; se reducía al dragado de un canal de cincuenta metros de amplitud en dirección norte-sur; y de trescientos noventa metros de longitud, con un calado de cuatro metros que desembocaba en una dársena, también dragada, de 0,78 Ha dotada, en su lado norte, del mismo muelle primitivo alargado en diez metros, con sus pavimentos reconstruidos, y con una grúa dispuesta en su morro, signo evidente, aunque no se confiese, de disponer un muelle de atraque de, cuando menos, quince metros de longitud. La base del canal se balizaba con sendas boyas y su eje se marcaba con una enfilación. Estas obras no se llevaron a cabo, aún cuando el anteproyecto mereció la aprobación; por otra parte, según hoy se conoce, hubieran sido de muy difícil realización por cuanto en el paraje donde a la sazón se encontraban sondas del orden de dos metros, no se podían alcanzar los cuatro previstos sin costosísimos dragados en roca. Este anteproyecto fue redactado en 1864 por Emilio Pou y no dio lugar a ninguna acción relevante posterior hasta 1928 sin perjuicio de realizarse pequeñas actuaciones en la conservación de las obras, e incluso modestas mejoras como el muelle y rampas empedradas exteriores. El puerto había sido declarado de interés general de 2º orden por Ley de 19 de marzo de 1885.

Izquierda. Baixamar de Maó según dibujo de Vuillier de 1889 con los antiguos andenes de Levante y de Poniente. (IO)

Derecha. Ciutadella, según dibujo de Vuillier de 1889. (IO)



Izquierda. Cabrera con su incipiente espigón, según dibujo de Vuillier de 1889. (IO)

Derecha. Dique de abrigo de Eivissa en construcción (ca. 1890). (AP)

219. Aduana en el puerto de Pollença

Izquierda. Morro del actual dique de Eivissa en construcción a final del siglo XIX. (FR)

Derecha. Dique exterior del puerto de Andratx según proyecto de 1890 (fotografiado ca. 1955). (SP)

El puerto de Pollença nunca se ha distinguido por su tráfico comercial, ni ha gozado hasta fecha muy reciente de obras reuniendo un mínimo de condiciones para el mismo, pero algún comercio relevante, aunque pasajero, tuvo hace más de cien años, seguramente motivado por las dificultades de los transportes terrestres y favorecido por las excelentes condiciones de abrigo natural del puerto, cuando por R.O. de 5 de enero de 1865 fue concedida la habilitación con aduana de cuarta clase, accediendo a la solicitud del Ayuntamiento, lo cual fue muy celebrado. Hace ya tiempo que fue extinguida dicha aduana, aún cuando se guardaba recuerdo de ella en la casa ubicada frente al jardín de la plaza Ingeniero Gabriel Roca, demolida hacia 1960.

220. Primer personal específico del Servicio de puertos

El personal subalterno y meramente auxiliar resultaba imprescindible para la debida atención de los puertos, tanto en lo concerniente a su conservación como a su régimen de policía; por ello se estructura por R.O. de 19 de octubre de 1869, con una organización similar a la de los peones camineros; se establecieron entonces: capataces de maquinaria, guardaalmacenes, guardamuelles, ordenanzas y guardaboyas. Anteriormente .por la R.O. de 7 de enero de 1842 regulando los uniformes del personal de Obras Públicas– se conoce la existencia, además de los «encargados facultativos de obras de canales y de puertos», de los «peones conservadores de canales y de las obras de los puertos».

221. Colección de láminas de puertos en 1870

Izquierda. Muelle de Poniente y Baixamar de Maó (Femenías, ca. 1890). (AM)

Derecha. Puerto de Ciutadella antes del ensanche (Femenías, ca. 1890). (AM)

La Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Fomento publica en 1870 la *Memoria de Obras Públicas* de los años 1864, 1865 y 1866 en la cual aparecen unas láminas del estado de los puertos en aquellos años; corresponde a Baleares la lámina nº 16 que recoge el puerto de Maó con el detalle del recinto de la Base Naval, del Lazareto y de algunas construcciones en Baixamar, así como una configuración más profunda de Cala Figuera y de la Colársega; la lámina nº 17 con los puertos de Palma, Ciutadella y Eivissa donde puede observarse, en el primer puerto, el proyecto de Pou que iba a llevarse a cabo con posterioridad así como las obras existentes hasta el Espigón Exterior; en el de Ciutadella no se aprecia obra alguna aunque se adivina la existencia de los actuales muelles al pie de la Ciudad y en el puerto de Eivissa tampoco se aprecia ningún dique pero sí se consigna expresamente el muelle existente; en la lámina nº 18 se recogen los puertos de Fornells, Andratx y Sóller donde no aparece dique alguno aunque si la reseña del muelle en el puerto de Sóller; son los primeros documentos gráficos relativos a puertos generados en el Ministerio de Fomento para su general publicación.

222. Paulatino paso de atribuciones del Ministerio de Marina al de Fomento

Ya desde el siglo XVIII los puertos fueron, dentro de la Administración del Estado, un reducto de la competencia de Marina al que la nueva Administración Civil del siglo XIX restaba atribuciones con mucha dificultad. Las naciones de las que fueron colonias españolas en América, que se independizaron antes de producirse la evolución de la Administración española, muestran aún hoy día rasgos de esta índole con fuertes dependencias de puertos y faros de sus armadas.

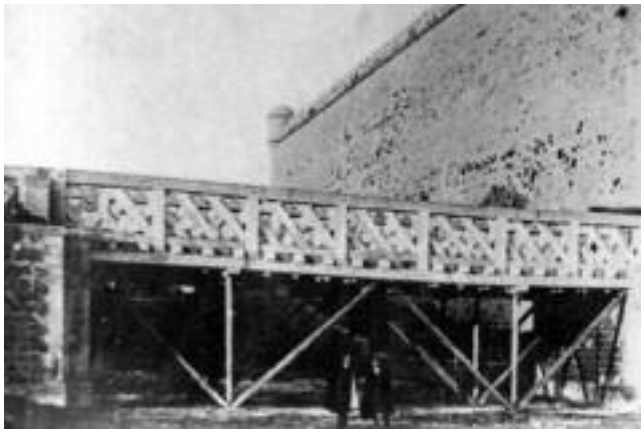
Izquierda. El espigón de Cabrera que, aparentemente deteriorado, ya recoge en 1891 la primera carta náutica de José Gómez Imaz. (FP)

Derecha. El «Mollet» de la casa del payés de Cabrera que ya recoge la carta náutica de José Gómez Imaz en 1891. (FP)

La regulación contemplada por el R.D. de 17 de diciembre de 1851 mantiene básicamente en el Ministerio de Marina lo concerniente a la explotación del puerto, atribuyéndose solamente de un modo claro a Fomento el proyecto y la ejecución de las obras, sean nuevas o de conservación; habrá de esperarse a la Ley de 1880 para que se produzca una nítida distinción de las competencias de ambos departamentos ministeriales. En este intervalo, no obstante, existen ya diversas disposiciones que consolidan las atribuciones del Ministerio de Fomento o marcan una relativa transferencia a éste de las competencias en la explotación de

puertos; se encuentran así el D. de 22 de noviembre de 1868 ya citado que desliga al Estado de la obligación de construir obras públicas y propicia la creación de las Juntas de Obras de Puertos, la Ley General de Obras Públicas de 1877 y las disposiciones sobre tarifas o arbitrios, que en el D. de 1868 reducen a un impuesto único sobre tonelada de mercancía descargada y a un impuesto sobre viajeros; tan radical disposición se reforma por el D. de 1º de junio de 1869 apareciendo ya la percepción del impuesto sobre la mercancía descargada en función de las tres clásicas navegaciones que habrían de perdurar en disposiciones posteriores como son la del cabotaje propiamente dicho entre puertos de la península, Baleares, Canarias y África, la existente entre los puertos españoles y todos los de Europa y determinadas costas de otros continentes y, por último, la que se hace entre puertos españoles y los países no mencionados en la segunda clase.

Con todo, el traspaso de competencias constituyó un proceso lento que arranca propiamente del R.D. de 3 de febrero de 1853, que informa toda la actuación posterior hasta la Ley de 1880 con una no confesada acti-



Izquierda. Muelles de Maó con la antigua Capitanía demolida en 1901 y las instalaciones de la isla de'n Pintat. (Hauser y Menet, ca. 1890). (AM)

Derecha. Puente de la Riera de Palma cofinanciado por el puerto en 1853 en su origen y sustituido por el actual de piedra (ca. 1890). (AM)

Izquierda. Mercancías en el Espigón de la Consigna de Palma. (J. Durán, ca. 1890). (AM)

Derecha. Tranvía de mulas en el primitivo Andén de la Lonja cuya ampliación por la Junta de Obras del Puerto en 1889-1890 ya se aprecia (1892). (AM)

tud defensiva de Fomento ante Marina, siendo modificado por el D. de 7 de mayo de 1873.

223. Creación de la «Junta de Obras del Puerto de Palma"

La Revolución de septiembre de 1868 inicia una tendencia de liberalización en materia de puertos propiciando –con el D. de 14 de noviembre de 1868 de bases generales para la nueva legislación de Obras Públicas del radical Ruiz Zorrilla y antes de la promulgación de la Ley de Puertos de 1880– la creación de «Juntas de Obras del Puerto"; el D. de 11 de diciembre de 1868, que instituye la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, abre una serie de Ds. y de RR.OO. en virtud de los cuales se van creando en los diversos puertos las Juntas; a Palma de Mallorca le corresponde el quinto lugar por R.O. de 16 de agosto de 1872 y sigue a las de Barcelona, Tarragona, Sevilla y Santander. Cada Junta de Obras, como su nombre indica, tuvo una originaria vocación de mejorar y completar las infraestructuras portuarias aunque, paulatinamente, se fue introduciendo en la explotación, en base, primordialmente, al establecimiento de tarifas para allegar recursos destinados a la consecución de sus fines; cada Junta tenía su peculiar organización sin haberse promulgado inicialmente ninguna disposición que las regulara; fue ya a final de siglo XIX cuando se trata de homogeneizar estos organismos y su virtual Reglamento no se sanciona hasta el R.D. de 17 de julio de 1903.

La R.O., promulgada durante el reinado de Amadeo de Saboya, dice así:

Sección de Fomento –Puertos– El Ilmo. Sr. Director general de Obras

Izquierda Muelle de Pollença con tráfico de carros (Hauser y Menet, ca. 1892). (AM)

Derecha. Varando un barco en el Contramuelle de Palma (1892). (AM)

Izquierda. Carros esperando carga en el «Moll Vell» de Palma (1892). (AM)

Derecha. Tráfico en el Muelle Nuevo de Palma (1892). (AM)

Izquierda. Primitivo Muelle de la Lonja con el Club de Regatas (ca. 1892). (AM)

Derecha. Caseta de salvamento de náufragos de Palma en el Contramuelle Mollet entre 1892 y 1953. Hubo otra similar en Fornells hasta cerca de 1965. (AM)

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:

Ilmo. Sr: Vista una esposición de la Diputación provincial de las islas Baleares, solicitando la creacion de una Junta que tenga a su cargo todo lo relativo a las obras de mejora del puerto de Palma con arreglo a las bases que acompaña para la constitucion y atribuciones de la misma, de acuerdo con lo propuesto por esa Direccion 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 Gobernador de la provincia y se compondrá de un individuo de la Diputacion, otro del Ayuntamiento, otro de la Seccion 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.

Art. 2º Los individuos de la Diputacion, 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

Izquierda. Puente de piedra de la Riera, de Eusebio Estada, de 1893 sustitutivo del anterior de 1853 de madera cofinanciado con fondos portuarios. (AM)

Derecha. Muelles de levante de Maó (Hauser y Menet, ca. 1894). (AM)

Junta que le corresponden, hará la designacion 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 honorificos.

Art. 4º El objeto 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 qie procedan respecto a los medios de arbitrar fondos.

Art. 7º La direccion tecnica de las obras corresponderá al Ministerio de Fomento y 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 cuando sea necesario acerca de las atribuciones de la Junta y para la buena gestion y organizacion de los servicios que quedan á su cargo."

Izquierda. Puerto de Soller con aún la cruz en el faro de sa Creu (Hauser y Menet 1894). (AM)

Derecha. Explanada del «Moll Vell» y La Riba (Hauser y Menet 1894). (AM)

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

El día 19 de septiembre de 1872 se constituye la Junta con nueve miembros en el despacho del Gobernador Civil que la preside cesando la Junta interina precedente; sus sesiones a partir de aquel momento continuaron desarrollándose en los locales, por de pronto elegidos, de la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio.

La Junta inicia su andadura sin contar con tarifas aprobadas; por Ley de 7 de marzo de 1873 se establecen arbitrios e impuestos con destino a las obras de construcción, mejora y limpia (dragado) del puerto por un plazo de quince años prorrogado por otros quince, primero por R.D. de 9 de marzo de 1888 y después por el de 13 de febrero de 1904.

224. Ubicación de la Sede Central de la Junta de Obras del puerto de Palma

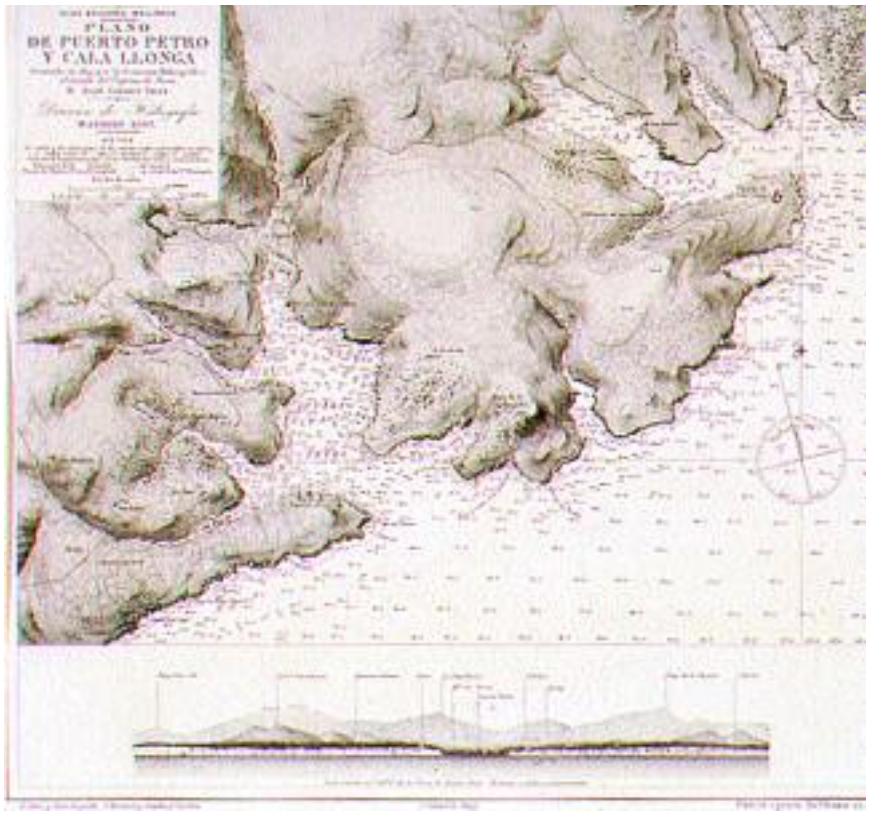
Creada la Junta de Obras del Puerto su sede debió establecerse en el mismo local de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de Baleares, según noticias en la Plaza de Santa Eulalia, acaso en el posteriormente ocu-

pado por la Cámara Agraria y otras dependencias administrativas; en 1930 se encontraba en el edificio actualmente existente frente a s'Hort del Rei, esquina de Antonio Maura con Paseo de Sagrera sin saberse cuando se ocupó dicho local en régimen de alquiler; en esta fecha de 1930 se culmina la primera parte del edificio actualmente ocupado por la Autoridad Portuaria de Baleares, en el número 3 del «Moll Vell», conseguido tras arduos trámites y negociaciones en la década anterior, junto con dependencias, en el mismo edificio, de Sanidad Exterior; a partir de esta fecha ha permanecido constante la sede aunque con notables ampliaciones durante los últimos veinte años pasando Sanidad Exterior a otro edificio.

225. Reglamentos de Organización y Servicios de la Junta de Palma

Una vez constituida la Junta de Palma se aplica en primer lugar a la redacción de un Reglamento, que consume las sesiones inmediatas, para prevenir su funcionamiento; inexistente a la sazón un Reglamento de carácter general habrá de esperarse al aprobado por R.D. de 11 de enero de 1901 que sufre constantes modificaciones posteriores por otros Ds. y RR.OO. como son el de 17 de julio de 1903, la de 24 de septiembre de 1903, el de 11 de octubre de 1923 (promulgada ya la nueva Ley de Juntas de 1911), la de 20 de noviembre de 1923 y la de 7 de enero de 1924, con otras precisiones puntuales aprobadas por RR.OO. hasta la promulgación en 19 de enero de 1928 del R.D. que regula por mucho tiempo las Juntas de Obras y Servicios de los puertos hasta la Ley de Juntas de Puertos y

Primera carta náutica moderna del puerto de Palma levantada por José Gómez Imaz en 1893 recogiendo ya las obras del proyecto de Pou, las murallas demolidas e importante desarrollo del Contramuelle. (MN)



Portopetro, con Cala Llonga, según la primera carta náutica moderna levantada por José Gómez Imaz en 1893. No se aprecia obra portuaria. (MN)

Estatuto de Autonomía de 1968.

226. Dragado y planificación total del puerto de Eivissa

En 1872 se inició un dragado que había de asegurar un calado de cinco metros y comienza una época de actuaciones encaminadas a la declaración del puerto como de interés general consiguiéndose la de «refugio» por Ley de 27 de abril de 1882; tras la promulgación de la primera Ley de Puertos de 1880 se alcanza una planificación total con el detallado ya citado proyecto de Emilio Pou, aprobado en primera fase por R.O. de 25 de noviembre de 1882; en 1885 existe ya un servicio quince-

El primitivo Muelle de la Lonja de Palma, ampliado por la Junta de Obras del Puerto en1889-1890, donde se desguazaron varios barcos (Parcial de Hauser y Menet de 1894). (AM)

nal de buques correo entre Eivissa y Barcelona. La iniciación de las obras del muelle de la Consigna en 1885 se revistió de especial solemnidad, quedando aún, con la actual toponimia de «calle de Garijo», el nombre del diputado que intervino en el acto.

227. Obras y tráfico de la época en diversos puertos

El desarrollo de las obras de los puertos durante este periodo –promovidas y ejecutadas por la Jefatura de Obras Públicas o por la Junta de Obras en Palma –se pone de manifiesto en los proyectos y documentos que obran en los archivos de la Autoritat Portuària de Balears o del Servei de Ports del Govern Balear, relacionados en el Apéndice.

Estos son los años de grandes avances tecnológicos que tanto repercutieron en los transportes. La navegación a vapor facilita el tráfico marítimo que ya empieza a contar con una red general de faros. Comienzan las primeras líneas regulares o «correos» de carga y pasajeros entre los principales puertos de las islas y entre éstos y los más próximos de la Península.

En el último cuarto de siglo tiene lugar en los puertos del levante de Mallorca el tráfico de vinos y frutos secos, violentamente truncado en 1892, tras corta duración, por la aparición de la plaga de la filoxera que acabó con las extensas plantaciones de vid; se conoce tráfico de vino en Portocristo con Marsella y Cette llegándose a establecer una aduana de segunda clase en 1888; en Portocolom donde en 1854 se habilita una aduana cuyas dependencias se costean por suscripción popular y se lleva a cabo en 1857 alcanzando gran importancia el tráfico de vino llegando en 1891 a los 14.935.988 litros exportado a los puertos mediterráneos franceses; en Portopetro es más significativo el tráfico de piedra y de frutos secos, estableciéndose aduana en 1893; también tienen algún tráfico de

Izquierda. Antiguos muelles de ribera de Eivissa. (Hauser y Menet 1894). (AM)

Derecha. Antiguo muelle de ribera del puerto de Sóller operando el *León de Oro* (ca. 1895). (AM)

vino el puerto de Cabrera y el de la Colònia de Sant Jordi (puerto de Campos), este último con carbón vegetal, leña, legumbres y sal.

El relativamente pequeño porte de los barcos permite establecer cierto tráfico mercantil, de cabotaje o exterior, con propulsión a vela o a vapor en los puertos de Andratx, Sóller, Pollença, Portocristo, Portopetro, Portocolom y Cabrera, que hoy resultaría extraño o imposible con los modernos barcos. Según las estadísticas recogidas en su obra por el Archiduque Luis Salvador de los años iniciales en la primera mitad del siglo XIX el volumen

total de tráfico es apreciable pues el número medio anual de barcos que tocan en los puertos mallorquines se distribuye entre un 56% en Palma y un 44% en el resto de los puertos, y el tonelaje entre un 70% en Palma y un 30% en el resto, lógicamente con barcos de menor porte unitario. A

Izquierda. Ribera interior del puerto de Eivissa en 1896 utilizada como andén y varadero antes de la construcción del actual muelle. (AH)

Derecha. El puerto de Fornells entre 1869 y 1891 según *Die Balearen*, edición de 1897. Aún no se aprecian obras portuarias. (DB)

final de siglo son varios los puertos que se suman al de Palma para establecer líneas regulares de frecuencia semanal o decenal: Sóller con Ciutadella, Eivissa, Barcelona, Marsella y Cette, esta última hasta 1928; Pollença con Ciutadella y Barcelona: Alcúdia con Ciutadella, Maó y Barcelona y Portocristo con Barcelona en 1890 y nuevamente en 1931.

La preocupación por los puertos –que daría lugar a las grandes obras de Palma y Eivissa– la pone de manifiesto Alejandro Rosselló quien en su obra *Docks en el puerto de Palma* dice en 1879: *No son de nadie desconocidas las malísimas condiciones en que nos encontramos para el desarrollo de este tráfico 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 y descarga de muchos buques que no pueden atracar en sus andanadas 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.*

En Palma se aprueba por R.O. de 2 de marzo de 1872 el Proyecto General del Puerto, más bien plan, redactado por Emilio Pou que habría de servir de base para las actuaciones de los últimos años del siglo XIX y primeros del XX salvo en lo concerniente en los muelles de Santa Catalina que no se construyeron; sintoniza este proyecto con las ideas expuestas por Alejandro Rosselló, según la cita, y supone una elección de no gran riesgo entre las soluciones a la sazón barajadas: la de Antonio Morey, más discreta, y la de Nicolás Cheli mucho más ambiciosa con la disposición de un nuevo dique en la Punta de San Carlos que acabaría siendo también adoptado setenta años después en 1940.

228. Recaudación de los derechos de puerto por la Aduana

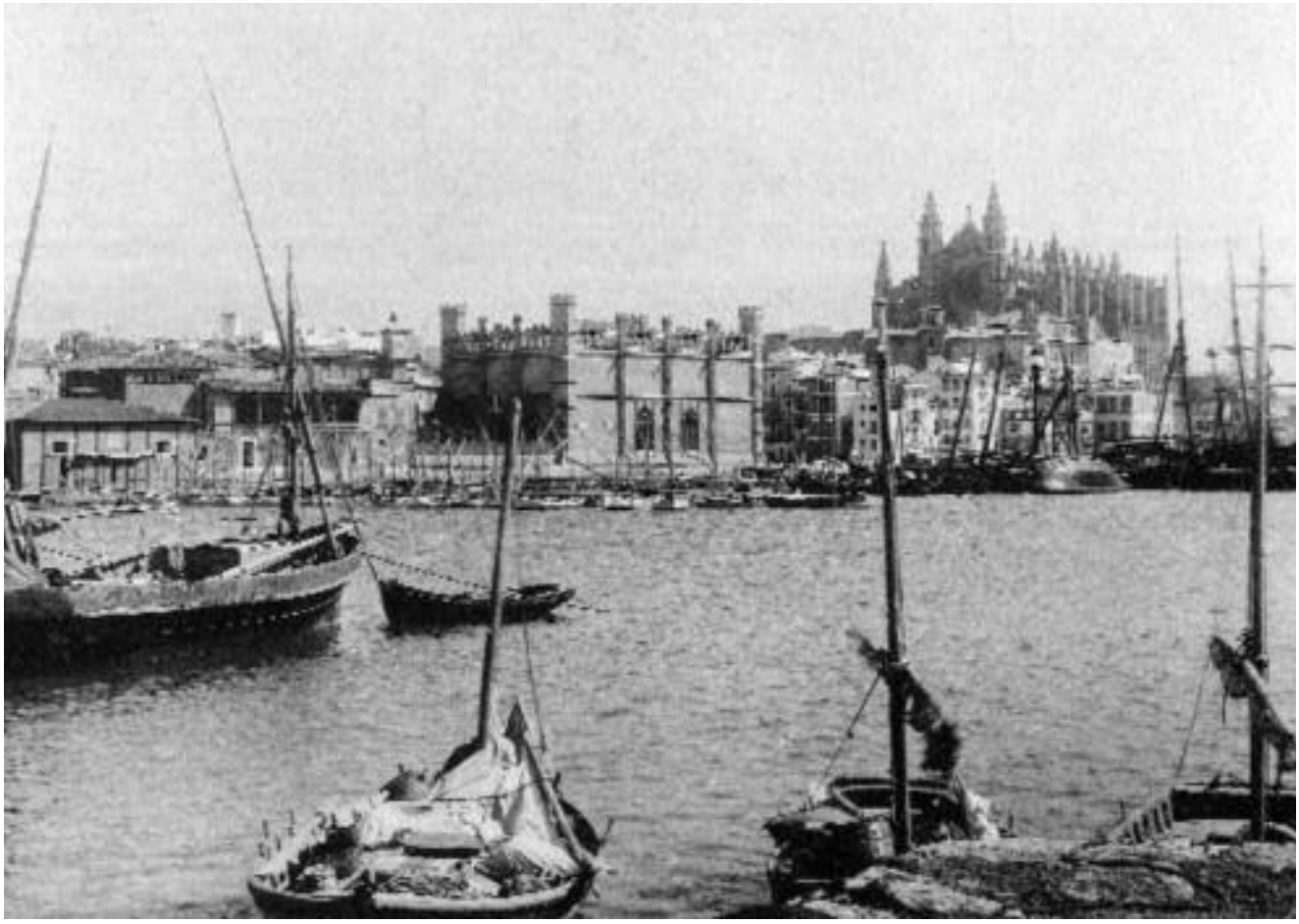
La recaudación de los arbitrios o derechos de puertos, con el fin específico de su mejora o de su mantenimiento, se realizaba en principio por la Aduana la cual liquidaba el arbitrio general o fiscal, que cobra el Estado como

cualquier otro impuesto y el local añadido al anterior y destinado a las obras en los puertos; este procedimiento, obligado en Palma antes de la constitución de la Junta de Obras del Puerto, se sustituyó por la liquidación directa por el ente al poco tiempo de ser instituido y perduró en los demás puertos hasta la creación de las Comisiones Administrativas de Maó y de Eivissa o del Grupo de Puertos de Mallorca, e incluso después, pues las tarifas por servicios generales continuaron liquidándose por la Aduana en el puerto de Eivissa hasta entrados los años 1950. Acaso debido a esta peculiaridad llegó a distinguirse entre tarifas aplicadas a la carga para puertos españoles y para la exportación y a la descarga, de tal suerte que, a través de la tarifa portuaria, y con independencia de tener el servicio un costo idéntico para el puerto, se establecía un recargo para la importación; esta distinción entre carga y descarga y tipo de navegación ha venido perdurando hasta la fecha.

229. Ferrocarriles en los puertos

Sólo dos puertos han dispuesto de ferrocarriles: los de Palma y Sóller. En Palma se dota de ferrocarril al puerto en 1877 por la propia Compañía de Ferrocarriles de Mallorca según proyecto de Eusebio Estada como nueva parte de su concesión; pero las vías posteriores –no sin discusión– se ejecutan por la Junta de Obras del Puerto; el ferrocarril tiene éxito como lo demuestra que pasa de 7.952 t en 1878 a 35.536 t en 1883; su trazado discurre por la parte baja de la Ciudad (Born, Rambla) hasta alcanzar las actuales avenidas, cruzando la muralla por la antigua puerta de Jesús (la del puerto ya estaba demolida) y su tracción era

Imagen de la primera postal que tuvo históricamente Palma de la cual se hicieron varias ediciones hasta el siglo XX. En el muelle de la Lonja ampliado se ve la carena de un buque (Hausser y Menet, 1894). (AM)



Izquierda. El Portitxol de Palma y sa Roqueta. (ca. 1900). (AM)

Derecha. Ribera de sa Capella de Portocolom (ca. 1900). (AM)

animal, que intentó sustituirse en 1881 por una locomotora de vapor a lo cual se opuso el Ayuntamiento por lo que aquella tracción siguió cuarenta años más. Este trazado atravesando la Ciudad intentó sustituirse por otro extramuros a Levante (1883 y 1904) o a Poniente por el foso de la muralla (1893) sin prosperar ninguna de estas iniciativas. A partir de la tercera década del siglo XX el ferrocarril empieza a padecer la competencia del camión lo cual no es óbice para que se lleve a cabo el nuevo trazado en túnel que se inaugura en 1931; con todo el tráfico de mercancías no se activa y en 1935 es tan solo el 6% del total del puerto; en diciembre de 1964 finaliza con carácter general en Mallorca el transporte ferroviario a pequeña velocidad y con él el del puerto de Palma donde los últimos movimientos se producen en 1965; las vías de la Compañía se levantan en 1969.

El tren de Sóller, contrariamente al del puerto de Palma, es propio para pasajeros y no para mercancías de las que sólo ha transportado en casos peculiares; tras la inauguración en 1912 del tren Palma-Sóller se incorpora en 1913 el ramal del Puerto con el primer tranvía eléctrico de Mallorca (en Palma la tracción fue animal hasta 1916).

230. Segundo gran hito de la legislación portuaria: la Ley de Puertos de 1880

La Ley de aguas de 1866 recoge en sus Títulos primero y séptimo diversas disposiciones relativas a las aguas del mar, a su régimen de policía y las competencias de jurisdicción, aún confusas en parte; ello debía durar hasta la promulgación de la Ley General de Obras Públicas de 13 de abril de 1877 de la cual se derivan las especiales de carreteras, aguas, ferrocarriles y puertos de los años subsiguientes que habrían de constituir la legislación básica prácticamente durante un siglo.

La Ley de Aguas de 1879 queda reducida en su aplicación a las fluviales, sin recoger el artículo 276 de la Ley de 1866 que mantenía en cierto modo, las jurisdicciones y competencias procedentes de los antiguos sistemas de la Administración, anteriores a la creación del Ministerio con atribuciones específicas.

En el último tercio del siglo XIX el Gobierno es consecuente con la importancia que revisten o adquieren los puertos, promulgando diversas disposiciones: O.P.G. de 17 de marzo de 1873 sobre creación de Juntas de Puerto; O. de Marina de 7 de mayo de 1873 sobre atribuciones de Marina

y Fomento en los puertos; O. de 14 de mayo de 1873 sobre Reglamentos de Juntas, R.O. de 30 de noviembre de 1875 sobre el régimen de Juntas y otros; pero sin abordar el ordenamiento jurídico definitivo hasta la Ley de 7 de mayo de 1880 en la cual se deslindan atribuciones y competencias y se definen cuales son los puertos de interés general, cuya policía, construcción, conservación, administración, explotación y entretenimiento corresponde directamente al Estado.

Izquierda. Carenado de un buque a flote en el Contramuelle de Palma hacia 1900. En Eivissa debió hacerse en s'Espalmador a juzgar por su nombre. (AM)

Derecha. Carenando un casco en el Muelle de Pescadores de Palma (J. Durán, ca. 1900). (AM)

231. Definitiva autorización a las Juntas de Obras para la percepción de impuestos especiales

La Ley de Puertos de 1880 autoriza ya, en su artº. 26, al Gobierno a establecer impuestos especiales para costear las obras de los puertos y para organizar Juntas encargadas de su administración; esta legislación había de regular las obras y servicios de los puertos durante un largo periodo posterior. Con todo, los puertos de menor relevancia– más tarde incluidos en 1929 en los «Grupos de Puertos» o «Comisiones Administrativas"– no podían administrarse por medio de Juntas y permanecieron afectos a las Jefaturas de Obras Públicas, a cuyo cuidado corría la conservación, las mejoras y una rudimentaria policía, pero sin llegar a una verdadera explotación; los derechos se recaudaban por la Aduana y no existía organización adecuada para una explotación específica.

232. Tres décadas para las obras de Eivissa

El año 1880 es especialmente fecundo para el puerto de Eivissa pues llegan a redactarse hasta once proyectos para realizar obras, básicos para las actuaciones de los treinta años siguientes: dos de ellos, no aprobados, fueron redactados a mediados del año por Antonio Sastre, uno se refería al dragado y el otro al espigón; los restantes fueron redactados a finales de año por Emilio Pou y se referían también al espigón de abrigo y al dragado, así como al Contramuelle, al Muelle Interior, al Muelle de la Consigna y al cerramiento de los freos de la Isla Plana y de Botafoc; también se redactó, integrando a todos ellos, un denominado «Proyecto General de Mejora del puerto de Eivissa», con franca vocación de ser llevado a cabo por etapas.

233. Reclamación del Ayuntamiento de Maó sobre la clasifica-

ción del puerto

En 1880 al promulgarse la primera Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 Maó fue virtualmente clasificado como de interés local con sus cerca de cinco kilómetros de muelles de ribera y un excelente lazareto; reclamó el Ayuntamiento y consiguió que por Ley 6 de enero de 1882 fuera declarado de interés general de primer orden y sus obras a cargo del Estado, clasificación mantenida hasta la actualidad. Eran años con apreciable tráfico ganadero, con cuatro mil setecientas cabezas de ganado vacuno, lanar y de cerda para Palma y Barcelona en 1883 y 1884.

Las obras portuarias de Maó siguen mejorando en el transcurso de los años siguientes; en 1885 ya se ha rellenado totalmente el fondo de Cala Figuera por la «Industrial Mahonesa» para construir una fábrica de tejidos y se acondicionan los muelles de Cala's Fonts y Cala Corb en es Castell (Villacarlos) y los del matadero frente a la que había sido Caleta des Frares. Más tarde, en 1897 se disponen dos boyas de amarre y cuatro balizas y sigue una serie ininterrumpida de obras menores y mejoras.

Izquierda. Antiguo muelle de ribera de Sóller (ca. 1900). (AM)

Derecha. Antiguos muelles de poniente de Ciutadella (J. Camps e hijos 1903). (CM)

234. Múltiples incidencias en las obras de Eivissa

No tardarían en presentarse dificultades técnicas y administrativas; así, iniciadas las obras del dique de abrigo de Eivissa y del cerramiento de los freos debe Bernardo Calvet en 1892 proceder a la reforma de los proyectos y acometer en 1893 un proyecto para el derribo de las casas expropiadas para la construcción de los andenes, es decir los Muelles de la Consigna e Interior; en 1894 vuelve a procederse a la reforma del proyecto del dique de abrigo y del cerramiento de los freos, ejecutándose este último; en 1897 por Pedro Garau ha de procederse a la reforma de los Proyectos del Muelle Interior y de la Consigna así como del Contramuelle que sufre otra modificación dos años después por el mismo autor; pero aún con ello no acaban las incidencias y en 1904 ha de modificar otra vez los proyectos de estas obras el mismo autor redactando el Proyecto de terminación del dique de abrigo, cuya obra había sufrido serias paralizaciones, debidas, fundamentalmente, a las imprevisiones de la cimentación; en 1906, por fin, procede Juan Frontera a una última reforma de los proyectos con arreglo a los cuales se terminan las obras.

235. Incidencias en las obras de los diques en general

Las obras de los diques en general, y no sólo en Eivissa, son las que han experimentado mayor número de incidencias; son conocidas las padecidas al final del Muelle Nuevo de Palma durante su construcción por el Consulado en el siglo XIX donde un temporal dio lugar virtualmente al actual Espigón Exterior; las del dique de Eivissa citadas; las del dique de Cala Rajada partido en dos por los temporales de los años 1940; las del dique de Fornells averiado durante los años 1950; las del pequeño dique de la Colònia de Sant Jordi socavado en la misma época y las averías causadas por los temporales de 1959 y 1960 en el cierre de Botafoc y más seriamente en el dique del Oeste de Palma donde hubo de revestirse la primera alineación con bloques –como puede hoy verse– y recrecerse el espaldón.

Los diques de cajones –La Savina así como Cala Rajada– a pesar de ser de un tipo considerado menos seguro han resistido hasta hoy durante varias décadas sin apreciables averías. Ambos diques fueron las primeras obras realizadas de este tipo en Baleares con rudimentarios sistemas al principio de construcción de cajones en rampa varadero para luego botarlos y recrecerlos a flote; últimamente en La Savina, y recientemente en Palma, se utilizaron cajones construidos en puertos peninsulares y remolcados a los puertos baleares.

Izquierda. Al fondo, muelle de poniente de Ciutadella antes del ensanche (ca. 1900). (CM)

Derecha. Espigón Exterior de Palma en 1904 (llegada de Alfonso XIII). (AM)

236. Parte realizada del proyecto general de Eivissa de 1880

El notable proyecto de Emilio Pou de 1880 se realiza en las fases aprobadas dando al puerto de Eivissa el aspecto actual de su parte sur la cual no ha experimentado modificaciones sustanciales a lo largo de noventa años; este Proyecto General de Mejora del puerto de Eivissa de Emilio Pou merece una cita especial pues, aun cuando gran parte de sus previsiones no se llevaron a cabo, contiene elementos resurgidos posteriormente; tal es el caso del dique de Botafoc prevenido en dicho proyecto con una solución muy similar –salvo de tratarse de un dique curvo como era habitual en la época– a las estudiadas posteriormente en 1974 y en 1994. Otras previsiones como era el dique rompeolas exento y el dragado de la ribera norte para dedicar el paraje a dársenas comerciales y varaderos y diques de carena, en la actual zona de las antiguas feixes urbanizada, no se llevaron a término ni siquiera a un nivel de estudio correspondiente a anteproyecto.

237. Vigencia de la Ley de Puertos de 1880

Los principios legales de la Ley de Puertos de 1880 perduran en gran parte durante más de un siglo. En 19 de enero de 1928 se promulga un R.D.L. modificándola aunque no esencialmente; las derogaciones de legislación de la Dictadura de Primo de Rivera por la República, no afectan a esta Ley que sigue aplicándose por la Administración si bien sin aclarar si en concepto de disposición reglamentaria o de Ley; así debía ser, sin embargo, pues en caso contrario no habría sido de derogación expresa la Ley de 1880 al promulgarse la de 24 de noviembre de 1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

238. Actividad de la Jefatura de Obras Públicas

Como consecuencia de toda esta legislación, desarrollada posteriormente, las Jefaturas de Obras Públicas tiene gran actividad en los puertos, tanto en obras de reparación como de conservación, invirtiendo las cantidades por el Gobierno asignadas para estas atenciones, formando proyectos y construyendo nuevas obras.

Con todo fue una época donde la actividad del Ministerio tendía antes a la construcción y conservación de obras, que a su explotación y administración, sólo plenamente atendida en el puerto de Palma, donde por su importancia se había constituido Junta en 1872.

Destacables son las actuaciones en Mallorca de Portocolom –donde ya en 1793 el Ayuntamiento trató de la construcción de un modesto muelle ejecutado en 1828 y relacionado con Felanitx por medio de un camino entre 1834 y 1843– en que se acomete el importante dragado de sa Fonera entre 1880 y 1882 desde la bocana y con calados de 4 y 5 m, obra reproducida en 1926, y de Andratx donde ya desde 1841 empezó a acondicionarse el muelle para un tráfico de jabón exportado a Cuba.

239. Principales obras de fábrica en puertos a cargo directo del Estado

De finales del siglo XIX datan las primeras obras de fábrica de alguna solidez, aunque modestas, con que dotó el Estado a los pequeños puertos a través de la gestión de la antigua Jefatura de Obras Públicas; de esta época son el primer martillo de Portopetro empedrado (1880); el primer espigón de Pollença (1885); el muelle de muralla y puente de la Colársega

Izquierda. Tren en el «Moll Vell» de Palma y bloques de las obras de ensanche de la prolongación del Muelle Nuevo construidos en el de la Lonja (ca. 1908). (AM)

Derecha. Muelle de Levante de Maó con botes automóviles (S. Almirall 1905). (PM)

de Ciutadella (1870); el espigón, los muelles de ribera y las rampas empedradas para cargar los bocoyes de vino en Portocolom (1890) que hoy tienen la falsa apariencia de varaderos; el antiguo muelle de ribera de Andratx y dique interior (1874); el varadero, el espigón y el muelle de Cabrera (1890); los muelles de ribera de Eivissa (1880); el espigón viejo de Sant Antoni Abat, amen de las obras ya citadas en Maó.

240. Clasificación del puerto de Palma por la Ley de 1880

En el artículo 16 de esta Ley se reseñan, con un criterio muy restrictivo, los veintidós puertos españoles de interés general –de Baleares sólo se incluye el de Palma– y los seis de refugio, ninguno en Baleares, y como el artículo 15 señala que la clasificación establecida no puede variarse sino en virtud de una Ley, en los años siguientes son frecuentes las leyes necesarias para declarar puertos de interés general en Baleares.

241. Clasificación de los demás puertos

Poco después de promulgada la Ley de 1880, y hasta final de siglo, se van incluyendo en clasificaciones de puertos del Estado, mediante las pertinentes leyes, gran parte de los puertos que habrían de permanecer –de un modo u otro– posteriormente; en algunos, como Maó, Eivissa o Portocolom entre otros, se observan razones objetivas para esta clasificación; pero en otros no se aprecia otra causa que la presión política.

Interés general de primer orden: Maó, en 6 de julio de 1882.

Interés general de segundo orden: Sóller, en 9 de marzo de 1883; Portocolom, en 8 de junio de 1883; Andratx en 14 de agosto de 1884; Alcúdia, en 19 de marzo de 1885; Ciutadella y Sant Antoni Abat, en 10 de julio de 1885, si bien la clasificación de este último fue ratificada en 7 de marzo de 1900; y de Cabrera, Fornells, Portopetro y Pollença, en 22 de julio de 1887.

Izquierda. Ribera del puerto de Sant Antoni Abat en 1908 antes de producirse los importantes rellenos de los actuales jardines. (AH)

Derecha. Dársena de la Consigna de Eivissa antes de 1907 con la antigua Capitanía Marítima en el actual Contramuelle. (FR)

De refugio: Eivissa, en 27 de abril de 1882.

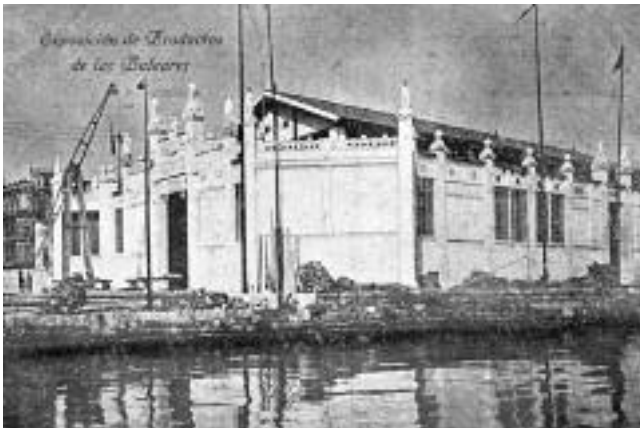
Es curioso observar que el puerto de Eivissa, de más tráfico y de mayor tradición e importancia que los declarados de interés general de segundo orden, fue el único de la provincia donde la clasificación mereció la categoría ínfima entre los del Estado. Los actuales puertos de Cala Rajada, Portocristo, Colònia de Sant Jordi y La Savina, o carecían de obras o apenas tenían tráfico entonces, por lo cual fueron adicionados muy posteriormente.

242. Reglamentos de Servicio y Policía

La regulación de los servicios del puerto de Palma, y en especial de su policía, queda ya establecida por el «Reglamento para el Servicio, Policía y Conservación de los Muelles y de la Zona Marítima del Puerto de Palma» aprobado por R.O. de 12 de septiembre de 1888; le sigue un «Reglamento de Gobierno Interior y de Servicios Administrativos de la Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca» que aprueba la Dirección General de Obras Públicas por Resolución de 31 de marzo de 1920; por R.O. de 29 de enero de 1921 se aprueba el «Reglamento para el Servicio de Policía, Conservación y Vigilancia de los Muelles y de la Zona de Servicio en el Puerto de Palma» que mantiene en términos generales el formato y espíritu del anterior; por R.O. de 8 de mayo de 1924 se aprueba el «Reglamento de Gobierno Interior y Servicios Administrativos de la Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca» con escasas modificaciones sobre el anterior; por R.O. de 28 de marzo de 1930 se aprueba para los puertos agregados a la Dirección Facultativa del Puerto de Palma de Mallorca el «Reglamento para el Servicio de Policía, Conservación y Vigilancia de los Muelles y de la zona de Servicio en los Puertos de Alcudia, Andraitx, Cabrera, Capdepera, Pollensa, Porto Colom, Porto Cristo, Porto Petro y Sóller» que sigue una pauta similar a la del a la sazón vigente para el puerto de Palma de Mallorca, prácticamente sobre el modelo del primero; por O.M. de 8 de mayo de 1944 se aprueba el «Reglamento Especial de Servicio, Policía y Conservación del Puerto de Palma de Mallorca» que aún sigue el modelo

Izquierda. Antigo puente de hierro de la Colársega del puerto de Maó sustituido por otro de hormigón armado en 1929 (ca. 1910). (IP)

Derecha. Pabellón de la Exposición de productos de Baleares en el Muelle de La Lonja de Palma en 1910. (AM) (Cliché invertido.)



Izquierda. Ribera Oeste del puerto de Eivissa (Bestard, ca. 1910). (AM)

Derecha. Puerto de Ciutadella en 1910 (J. Camps e hijos 1910). (CM)

primitivo, pero con la importante novedad de introducir el D. de 11 de diciembre de 1942, muy controvertido a la sazón, limitando el acceso a los muelles y a la zona de tráfico y estableciendo los cerramientos de los puertos; por O.M. de 31 de mayo de 1944 se aprueba el «Reglamento del Personal afecto al Servicio de Vigilancia de los Muelles del Puerto de Palma de Mallorca» que regula actuaciones de este personal recogidas posterior-

Izquierda. La fuente de 1862 en la primitiva explanada del «Moll Vell» de Palma, ca. 1910. (AM)

Derecha. Muelle Interior de Eivissa próximo a su terminación según postal fechada en 1911. (FR)

mente en los Reglamentos de Policía sin independencia de pieza reglamentaria; el «Reglamento de Servicio y Policía de los Muelles y Zonas de Servicio del Puerto de Palma de Mallorca» aprobado por O.M. de 5 de noviembre de 1963 ya introduce un cambio en el formato del reglamento que pasa a tener, sobre un modelo oficial, la disposición de los actualmente vigentes en los puertos en general; pendiente de revisión por aplicación de lo prevenido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 24 de noviembre de 1992 se halla vigente hoy, en cuanto no se oponga a dicha Ley, el «Reglamento de Servicio, Policía y Régimen del Puerto de Palma de Mallorca», aprobado por O.M. de 14 de mayo de 1976.

243. Servicio regular en el puerto de Cabrera

En 1890 el señorío de la Isla de Cabrera pasa a la Casa Feliu que promueve la dotación de un buque a vapor para mantener un servicio postal regular. Al estallar la Primera Guerra Europea, una potencia beligerante viola la neutralidad española utilizando el puerto; ello obliga al Gobierno a una ocupación militar por R.O. de 7 de julio de 1916 la cual se mantiene al finalizar la guerra y perdura durante el siglo XX sin perjuicio del mantenimiento durante muchos años de la línea regular de buques correo.

244. Cartografía náutica moderna

Las modernas cartas náuticas de puertos levantadas con carácter sistemático un siglo después de las de Tofiño y con datos fidedignos, corresponden a la colección formada por José Gómez Imaz, editada por el Depósito Hidrográfico de la Marina (Cádiz) en 1891 y años sucesivos. Esta colección de cartas ha servido de base para la confección de gran parte de las posteriores que propiamente constituyen una corrección o puesta al día de las primeras si bien perdiendo –en aras al practicismo y a la introducción de las modernas tecnologías– la prístina grafía del relieve, de gran

Izquierda. Tráfico de pasajeros, con carruajes en tierra, en la Prolongación del Muelle Nuevo de Palma, entre 1912 y 1914. (AM)

Derecha. Cala Figuera de Maó (J. Salvany 1915). (JS)

calidad y altamente informativa.

245. Eventos significativos en el puerto de Palma en el siglo XIX

Si bien algunos ya han sido expuestos se relacionan seguidamente eventos importantes acontecidos en el puerto de Palma durante el siglo XIX: en 1801 llega Gaspar Melchor de Jovellanos desterrado por el Ministro Godoy; en 1803 llega el Cardenal Antonio Despuig y Dameto nombrado recientemente; en 1810 y concretamente el día 21 de mayo se inician las obras de prolongación del dique del puerto tras cinco siglos de práctica inactividad en este menester; en 1834 llega el primer vapor que toca en el puerto, el *Balear* perteneciente a una compañía catalana; en 1835 se abre la nueva puerta del Muelle; en 1837 llega el vapor *Mallorquín* primero perteneciente a una naviera isleña y primero de la matrícula de Palma; en 1838 llegan, a bordo del *Mallorquín*, Federico Chopin

Izquierda. Muelle de ribera del puerto de Andratx (J. Salvany 1915). (JS)

Derecha. Puerto de Ciutadella maniobrando el correo *Ciudadela* (J. Camps e hijos, ca. 1915). (CM)

y George Sand, quienes reembarcan para Barcelona al año siguiente; en 1851 Palma es declarado puerto de interés general; en 1852 llega la Infanta Luisa Fernanda; en 1857 llega el Príncipe Guillermo de Orange heredero de la corona de Países Bajos; en 1860 llegan el Príncipe Adalberto de

Baviera y su esposa, infanta de España, Doña Amalia de Borbón; en 1860 llega la Reina Isabel II con su esposo Francisco de Asís, el príncipe de Asturias y dos infantas, quienes reembarcan para Maó tras cuatro días de estancia; de esta visita ha quedado un cuadro, posiblemente en base a un daguerrotipo, donde se aprecia la entrada de la ciudad con la nueva puerta del muelle en el fondo; en 1861 llega la princesa Isabel Amalia Eugenia consorte de Francisco José I, emperador de Austria; en 1862 llega el príncipe Jerónimo Napoleón y en 1865 el emperador Napoleón III; en 1872 se aprueba por R.O. el Proyecto básico de la ampliación del puerto redactado por Emilio Pou; en 1872 se crea la Junta de Obras del Puerto de Palma; en 1873 se inicia el derribo de la muralla frontera al puerto; en 1877 llega el rey Alfonso XII procedente de Maó; en 1879 se derriba el

Izquierda. Puerto de Fornells con el primitivo dique sin espaldón (J. Salvany 1915). (JS)

Derecha. Contramuelle y Muelle de la Lonja de Palma (ca. 1915). (AM)

Baluarte del Muelle; en 1884 llega el duque de Edimburgo hijo de la reina Victoria de Inglaterra; en 1888 llegan los duques de Edimburgo; en 1892 llega por segunda vez la emperatriz Isabel Amalia Eugenia a bordo del yate imperial; en 1893 llega el gran duque Vladimiro Alexandrovich de Rusia. Se producen además numerosas visitas del archiduque Luis Salvador quien fijó su residencia en Valldemossa.

Siglo XX

246. Nuevo Plan de Faros de 1902

Al final del siglo XIX se produce una corriente de opinión apoyando la modificación del Plan de Faros de 1847 en el cual, entre otros defectos, se encontraba el de tener alcances luminosos inferiores a los geográficos, el de existir luces blancas fijas confundibles bien con las luces de ciudad o bien incluso con estrellas, el de tener los destellos, en su caso, con periodos muy dilatados –lo cual impedía al navegante su cómoda identificación– y el de tener distinta apariencia según el estado atmosférico o distancia en las luces combinadas de destellos y fijas. Por R.D. de 18 de octubre de 1901 se aprueba la modificación del Plan concretada en la R.O. de 1 de marzo de 1902; según dicha disposición –y no contando algunas luces de puertos en él incluidas o enfilaciones– son un total de ciento setenta faros los del Plan en los cuales hay que intervenir o conservar; de ellos treinta y dos corresponden a Baleares con un dieci-

nueve por ciento del total, porcentaje superior al prevenido en el primer Plan de 1847.

247. Ley de Juntas de Puertos de 1911

Izquierda. Antiguo Muelle de Ribera del puerto de Sóller (ca. 1915). (AM)

Derecha. La explanada del Moll Vell ya con la nueva acera que determinaría las alineaciones futuras de los edificios, por donde pasa gente que va a la Riba. Bloques para los nuevos muelles del Espigón Exterior a la derecha (ca. 1915). (AM)

Tras la promulgación de la Ley de Puertos de 1880 diversas RR.OO. regulan las Juntas de Obras de las que cabe destacar las de 18 de marzo de 1881, 23 de marzo de 1888, 24 de julio de 1893, 7 de agosto de 1898 y 11 de enero de 1891 y, sobre todo, el Reglamento General para la Organización y Régimen de las Juntas de Obras de Puertos aprobado por R.D. de 17 de julio de 1903; pero debe esperarse al 7 de julio de 1911 para la promulgación de una Ley específica.

Esta Ley constituye la primera regulación específica con rango de Ley para la creación de Juntas de Obras. Sus once artículos apenas abordan cuestiones de organización que se tratan minuciosamente en el citado y relevante Reglamento General de 1903 aprobado por Decreto y no por Ley como ya era norma en cuestiones organizativas. En la disposición adicional se adoptan múltiples cautelas en relación con la inversión de fondos del Estado en puertos de interés local insistiendo en la obligatoriedad –tantas veces eludida de hecho– de que la financiación de estas obras tuviera substancial aportación de Diputaciones y Ayuntamientos. Las obras de los

Izquierda. El puerto de Sóller con el barco de línea regular *Villa de Sóller* operando antes de 1918; la ausencia de los actuales muelles exige largas pasarelas. (AM)

Derecha. El quiosco Miramar al final de la antigua Riba baja al pie de la escalera de enlace con la Riba alta en el puerto de Palma (J. V. ca. 1920). (AM)

numerosos puertos de interés local de Baleares se ejecutarían sin tales aportaciones efectivas salvo en las primitivas de s'Arenal donde hubo participación de la Diputación. Esta Ley sufre una modificación por R.D.L. de 26 de marzo de 1926.

Había ya medio siglo de rodadura de las primeras Juntas de Obras

Izquierda. Astilleros en la explanada del Moll Vell de Palma con botadura al exterior (ca. 1920). (AM)

Derecha. El Contramuelle Mollet de Palma hacia 1920 con talleres. Creciente aterramiento por la Riera. (AM)

con realizaciones que permitían allegar recursos nuevos para sus actuaciones con la venta de terrenos sobrantes. Tal aconteció en Palma donde se urbanizan los terrenos ganados al mar en el «Moll Vell» con cinco manzanas que son objeto de venta en 1912; otra acción similar prevista en el Muelle de la Lonja afortunadamente no prosperó.

248. Reglamento de ejecución de la Ley de Puertos de 1880

La Ley de Puertos de 1880 se aplicó sin Reglamento específico hasta el año 1912 en que por R.D. de 11 de julio se promulga su Reglamento; esta dilatada época de estar sin Reglamento pone claramente de manifiesto que la Ley constituía un instrumento suficiente para la actuación ordinaria de la Administración. El tardío Reglamento de 1912 se limita básicamente a reproducir los preceptos de la Ley y en ciertos pun-

Izquierda. Muelle de ribera de la Aduana de Portocolom (ca. 1920). (AM)

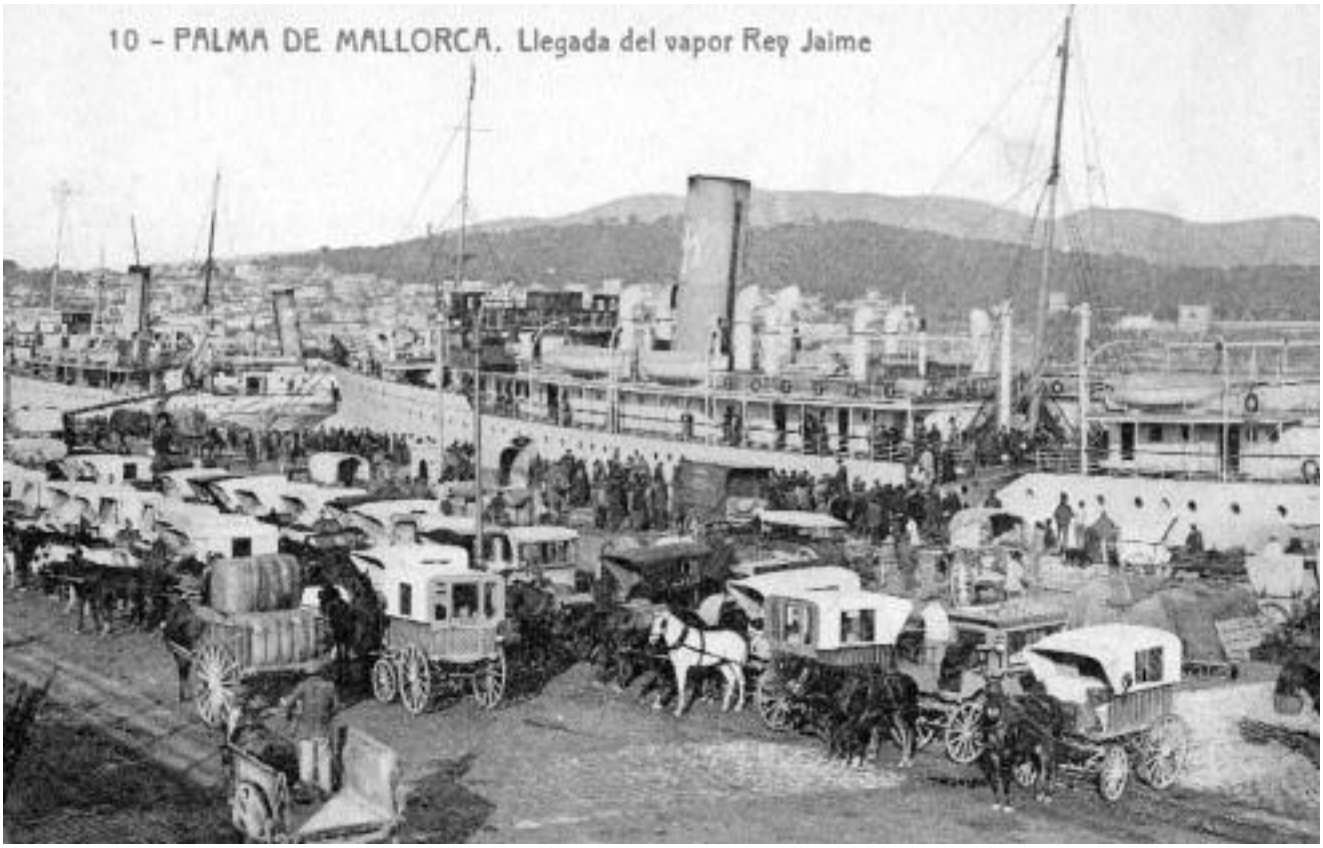
Derecha. Antiguo muelle y edificio de la aduana del Puerto de Pollença (ca. 1920). (AM)

tos detalla algunas tramitaciones; no resuelve, sin embargo, un punto de transcendental importancia cual es el de establecer más precisiones en la definición de la zona marítimo terrestre o del dominio público costero,

con multitud de aspectos legalmente vidriosos; esta carencia se mantuvo posteriormente tanto en el Reglamento de la Ley de 1928 como en la de 1969; hubo de esperarse al Reglamento de la Ley de Costas de 1989 para aclarar definitivamente las cuestiones suscitadas en la práctica de la aplicación de la Ley de 1880. Tampoco se aprovecha este Reglamento de 1912 para precisar las consecuencias de las clasificaciones entre puertos de interés general de primero o de segundo orden –más tarde desaparecidas– aun cuando se vislumbra que habrían de tener consecuencias en la prelación a la cual alude el artículo 15 en la planificación general de los puertos del Estado.

249. Ambiciosa amplitud de las obras proyectadas en 1880 para Eivissa

Acabadas por fin las obras del dique de abrigo de Eivissa en 1912, termina esta dura etapa de obras portuarias permitiendo una amplia oferta de servicios, muy superior a las necesidades de la Isla, por lo que prácticamente no se producen nuevas actuaciones de importancia a lo largo de sesenta años; durante este tiempo la acción se dedica a completar o mejorar las instalaciones, como sucede con un proyecto de varadero en 1913, el alumbrado en 1914, diversas reparaciones en los diques construidos, actuaciones en el dragado entre 1914 y 1917, afirmado de los llamados andenes, prolongaciones del Contramuelle en 1950, mejora del espaldón del dique disponiendo un pretil en 1965, y otras actuaciones similares para mejorar la zona de servicio.



El muelle ensanchado de la «Prolongación del Muelle Nuevo» –que no «Moll Vell"– de Palma prestó gran servicio a las, a la sazón, nuevas empresas de pasaje «Isleña Marítima» y «Compañía Trasmediterránea» hasta el desplazamiento del tráfico de pasajeros a los muelles de Paraires en 1967 (ca. 1920). (AM)

250. Conjunto de acciones del «Estudio de amarraderos para grandes buques» de Maó

En 3 de febrero de 1914 la Dirección General de Obras Públicas ordena el «Estudio de amarraderos para grandes buques» acometido modestamente por Miguel Massanet en 1916; pero la idea debía dar lugar posteriormente, entre 1931 y 1953 a importantes actuaciones llevadas a cabo por el que fuera Director de la Comisión Administrativa de Maó y del Grupo de Puertos de Menorca Juan Seguí; así en 1931 se redacta el «Proyecto de habilitación del puerto de Maó para amarraderos de grandes buques» conteniendo diversas actuaciones desarrolladas parcialmente en años posteriores como son, entre las principales, los dragados, sobre todo el de la Isla de las Ratas entre 1934 y 1936 por una compañía belga y la construcción de los primeros Muelles Comerciales de cierta profundidad entre 1946 y 1951. A continuación se construyen instalaciones complementarias como son el Almacén nº 1 entre 1952 y 1953, el nº 2 entre 1953 y 1955 y el varadero de Cala Figuera con diversas actuaciones que finalizan en 1953.

Izquierda. Tráfico de pasajeros en la Prolongación del Muelle Nuevo en Palma con las «galeras» en tierra para transporte terrestre, antes de la construcción de los tinglados en 1921. (AM)

Derecha. Secando velas atracados en el «Moll Vell» de Palma (ca. 1920). (AM)

Izquierda. El contramuelle Mollet de Palma donde tuvo lugar una intensa actividad en construcción de buques (ca. 1920). (AM)

Derecha. Trituradora Atlas en el desmonte de rocas submarinas de la Dársena Exterior de Palma en 1924. (MP)

251. Proliferación de ideas para ampliar el puerto de Palma

Las principales obras del proyecto de Pou estaban ya ejecutadas a principios del siglo XX según manifiesta el plano de Palma formado por Benito Pons; en 1913 Pedro Garau realiza un proyecto de ampliación de instalaciones que modifica, en la parte de poniente, el proyecto

de Pou; pero dicha planificación no llega a ser aprobada; posteriormente Gaspar Bennasar en el Plano de Reforma de Palma de 1917 desarrolla una ambiciosa planificación frente a la Catedral, manteniéndose sensiblemente en el resto el proyecto de Pou con el dragado del Contramuelle Mollet; tanto esta idea como la expuesta por Juan Frontera en 1931 de ampliar el puerto con un dique exento a Levante o prolongar simplemente el Dique de Levante no se realizan aún cuando este último proyecto fue aprobado. Igual suerte corren las propuestas de Antonio Parietti con un dique en Nazareth y de Antonio Ferragut ampliando los muelles en el testero.

Izquierda. Draga de rosario «La Plata» dragando la Dársena Exterior de Palma en 1924. (MP)

Derecha. Antiguo tinglado de Barcelona en la Prolongación del Muelle Nuevo de Palma en 1925. (MP)

Izquierda. Tráfico de sal en La Canal (Eivissa) (Viñets, ca. 1925). (AM)

Derecha. Eivissa hacia 1925. Salida de buques de guerra. Rampa varadero en plena actividad que perduraría hasta 1969. (AP)

252. Hidroaviones en los puertos. Escuadras en el de Pollença

En la tercera década del siglo XX se habilitan tres puertos para el tráfico de hidroaviones: Palma, Alcúdia y Pollença. La integración de los incipientes servicios de aviación civil en el Consejo Superior de Aeronáutica en 1928 propicia una normalización y regulación de la navegación aérea con una Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos. Conforme al artº 9 del Reglamento de 29 de septiembre de 1928 se habilitan y abren al tráfico aéreo para la hidroaviación el puerto de Palma y las bahías o puertos de Alcúdia y Pollença.

En el de Palma se asigna una zona de 500 por 700 metros de espejo de agua adosada a la ribera del Jonquet donde se levantan unos hangares para los hidroaviones por la Compañía Aeromarítima Mallorquina que empieza a prestar servicio con Barcelona en abril de 1922; diversas inci-

dencias, sin embargo, ocasionaron una corta vida para esta compañía que en pocos años cesó en el servicio absorbida por otra compañía francesa.

En el puerto de Alcúdia se habilitó, en la zona que ya se conocía que sería de aguas abrigadas por el nuevo dique en proyecto de la Punta de`s Castell, una superficie de espejo de agua de 1.000 por 300 metros, llegándose a establecer línea regular Marsella-Alcúdia-Argel por una compañía de aviación francesa.

En el puerto de Pollença, donde las condiciones topográficas con el abrigo de Punta de la Avanzada y el menor tráfico marítimo favorecen el amaraje de los hidroaviones prosperó el tráfico, si bien para el servicio militar, aunque también mantuvo líneas de aviación civil con Italia, llegando a establecerse una importante base militar con su dársena para hidros dotada incluso de una grúa procedente de Bilbao.

Algún tráfico episódico se ha producido en los estanques adyacentes al puerto de La Savina en Formentera, pero sin corresponder a ningún tipo de línea sino más bien a escalas para repostar.

Varias noticias históricas del fin de ésta época y relativas al puerto de Pollença manifiestan las excelentes condiciones de abrigo natural de este puerto.

En febrero de 1922 abrigó el puerto y fondo de la bahía las escuadras del Atlántico y del Mediterráneo del Imperio Británico con un total de setenta y cuatro buques, visita que constituyó un preludio de las frecuentes

Instalaciones de los puertos de Baleares según el *Libro de Puertos* de 1926 de la Junta Central de Puertos.

PUERTOS	VARADEROS		DÁRSENAS		CALADOS		MUELLES				
	Clase	Arq. Tn.	Designación	Superf. Ha.	En boca m.	Medios m.	Designación	Long. total m.	Long. aprov. m.	Ancho medio m.	Calado al pie m.
Palma	Rampas empedr.	25	Exterior	10,80	9,5	7,0	Prol. Muelle Nuevo	260	260	45	7
Palma	íd.	25	Interior	7,77	9,5	4,0	Muelle Nuevo	200	200	16,25	7
Palma	-	-	-	-	-	-	Muelle Viejo	240	100/140	90	5,5/4
Palma	-	-	-	-	-	-	Muelle de la Muralla	320	160/160	36	3/1,8
Palma	-	-	-	-	-	-	Contramuelle	280	140/140	40	5/2,5
Palma	-	-	-	-	-	-	Espigón Rama Corta	100	100	60	7
	-	-	-	-	-	-	Espigón Exterior	100	255	55	7
	-	-	-	-	-	-	Espigón de la Consigna	68	60/80	40	5/4
Andratx	íd	15	Única	9,00	11	5,0	Dique viejo	150	150	10	3
	-	-	-	-	-	5,0	De ribera	200	120	15	1
Sóller	íd.	15	Única	2,20	-	5,5	Dique único	110	110	13,30	5,5
	-	-	-	-	-	5,5	De ribera	200	60	9	3,5
Alcúdia	íd.	50	Única	4,50	-	1,4	Del dique	190	190	15	1,3
	-	-	-	-	-	1,1	De ribera	250	200	15	0,6
Pollença	íd.	25	Única	0,42	-	1,1	Dique único	160	140	20	1,1
Portocolom	íd.	25	Única	0,15	4,6	0,7	De ribera	100	0	10	0,5
	-	-	-	-	-	0,7	Dique	25	25	20	1,3
	-	-	-	-	-	0,7	De ribera	305	270	20	0,8
Portopetro	íd.	25	Única	0,24	-	1,2	Dique único	10,5	10	10,45	0,8
Cabrera	íd.	15	Única	9,00	13	2,5	Dique	40	40	8	3
	-	-	-	-	-	2,5	De ribera	60	30	15	1,5
Maó	-	-	-	-	-	-	Calafiguera	750	300	10	1
	-	-	-	-	-	-	Levante	960	400	8	2,5
	-	-	-	-	-	-	Poniente	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	Toda	30	6
	-	-	-	-	-	6,0	Contramuelle	50	íd.	55	5,5
	-	-	Interior	5,90	-	7,0	La Consigna	275	íd.	30	6,5
Sant Antoni	Astillero	15	Única	2,25	4,0	1,3	Dique abrigo	75	50	10	1,2

Izquierda. Antiguo muelle empedrado del puerto de Pollença (ca. 1925). (AM)

Derecha. Contramuelle Mollet y Baluarte de Chacón a punto de demoler (J. Truyol, ca. 1925). /AM)

y posteriores visitas de la escuadra Norteamericana.

En mayo de 1928 visitó el puerto una escuadrilla italiana de más de sesenta hidroaviones al mando de Italo Balbo; fue éste un acontecimiento tal que fueron más de tres mil los automóviles llegados al puerto, cifra muy considerable si se repara de que año se trata; con esta visita las tranquilas aguas abrigadas por la Punta de la Avanzada sirven, por primera vez para amarar este tipo de aviones en plan de escuadrilla; no tardaría, años más tarde, en establecerse, en la parte más profunda del puerto natural, y con obras de abrigo, la Base de Hidros que perdura hasta la actualidad.

253. Clasificación de puertos de refugio de 4 de agosto de 1926

Por R.O. de 4 de agosto de 1926 se determinan, de un modo sistemático, los puertos con la calificación de refugio. Es la primera vez que se aborda, con carácter general y global, el estudio de la materia pues, con anterioridad, cada puerto así no calificado en la Ley de 1880 había sido declarado de interés general o de refugio por medio de una disposición específica.

Según dicha R.O., pasan a tener la calificación de puertos de refugio, entre los, a la sazón, de interés general, y con Eivissa los siguientes: Sóller, Alcúdia, Portocolom, Maó, Cabrera, Ciutadella, Fornells, y Sant Antoni. Además se declara puerto de refugio el de Capdepera, hasta entonces no clasificado como puerto a cargo del Estado.

Se señala en dicha disposición que los puertos de interés general están

Izquierda. Puerto de Sóller con el primer dique (ca. 1925). (AM)

Derecha. Tren en la hoy Vía Alemanía de Palma procedente del Puerto (ca. 1925). (AM)

en proceso de revisión, debiéndose considerar de refugio aquellos excluidos de dicha clasificación, y suprimidos entre los de interés general.

Izquierda. Desembocadura de la Riera en Palma con aterramientos y troncos en el «amarador» (ca. 1925). Al fondo, hangares de la «Compañía Aeromarítima Mallorquina» y edificio de «La Pesquera Mallorquina», hoy jardines bajo el Jonquet. (AM)

Derecha. Antiguo muelle de ribera de escaso calado del puerto de Sóller (ca. 1925). (AM)

254. Primera clasificación de Cala Rajada y La Savina

Con el siglo XX aparecen dos nuevos parajes donde se reconoce la actividad portuaria hasta el punto de merecer ser declarados puertos a cargo del Estado, son estos: Cala Rajada en Mallorca y La Savina en Formentera, clasificados en 1926 y 1928 respectivamente.

255. Antecedentes de tráfico en Cala Rajada

Cala Rajada –hasta época bien reciente llamado «puerto de Capdepera"– es un lugar que goza de abrigo natural de los temporales del primer y cuarto cuadrante y donde desde antiguo hubo actividad pesquera, habiéndose acreditado como puerto langostero. Acaso fuera en este mismo lugar donde se embarcaron en el siglo XIII los emisarios de Jaime I el Conquistador que pasaron a Ciutadella a recoger la sumisión de los moros menorquines y donde desembarcaron de vuelta con los notables que prestaron

Izquierda. Carenando un barco a flote en el puerto de Sóller (ca. 1925). (AM)

Derecha. Tráfico en el puerto de Sóller con su último buque de línea: el *María de las Mercedes* (ca. 1925). (AM)

vasallaje al Rey. Pero salvo una rampa varadero empedrada y algunas otras obras modestísimas no tuvo hasta fecha relativamente reciente adecuados servicios portuarios. La declaración oficial de puerto de refugio tuvo lugar en la R.O. de 4 de agosto de 1926 (ratificada en el R.D.L. de 24 de febrero de 1928) y posteriormente comienzan serios estudios de sus instalaciones y obras, en especial de su dique de abrigo.

256. Antecedentes de tráfico de La Savina

El puerto de La Savina, por donde se desarrolla el tráfico de la Isla de Formentera, no aparece declarado propiamente de interés general hasta el R.D.L. de 24 de febrero de 1928. El puerto surge como consecuencia de una singular circunstancia: hasta fines del siglo XIX los buques que acudían a Formentera para la carga de la sal fondeaban al precario abrigo ofrecido por el islote de La Savina; las embarcaciones pesqueras, y las menores en general, utilizaban verdaderamente como puerto el Estanque del Peix, en comunicación con el mar abierto a través de una estrecha bocana de escasísimo calado; el Estanque del Peix, conforme a títulos antiguos, pertenecía a la Iglesia y quedó afectado por las leyes de desamortización del siglo XIX; como consecuencia de ello –y aún cabe dudar de la validez del acto por haberse promulgado ya la Ley de Puertos de 1880– se produce una venta del Estado a particulares estableciéndose la condición expresa al comprador de construir el dique de La Savina. Las obras se ejecutaron muy modestamente quedando limitadas al dique y paso de unión de la isla con Formentera y a un corto tramo del actual dique de cincuenta metros de longitud, entregándose al Ayuntamiento en 1901.

257. Averías de las obras de La Savina

Aunque entregadas las obras al Ayuntamiento la acción conservadora es muy deficiente y por ello los diques de escollera del modesto puerto mercantil conseguido se van deteriorando a lo largo del tiempo de tal suerte que al promulgarse el R.D.L. de 24 de febrero de 1928 en virtud del cual el puerto se declara de interés general, las obras se encuentran seriamente averiadas, habiendo prácticamente desaparecido el dique de abrigo del islote de La Savina y quedando reducido el de cierre del islote a la mitad en el arranque de Punta Savina, con un boquete abierto que permitía a la marejada batir totalmente el fondeadero y convertir en peligrosa la estancia de buques de algún calado en el paraje. Las embarcaciones menores, de

Izquierda. Antigua Capitanía Marítima y dependencias de Sanidad en el Espigón de la Consigna de Palma antes de 1927. (AM)

Derecha. Frente a la Lonja de Palma, a finales del siglo XIX y primer tercio del siglo XX, se construyeron bloques de hormigón para los nuevos muelles. Se observan en ejecución los del Muelle de la Lonja entre 1925 y 1934. (AM)

muy escaso calado, seguían utilizando, a pesar de la venta del Estany del Peix, el antiguo espejo de agua de dicha laguna.

Izquierda-derecha. Ensanchando el Muelle de la Lonja de Palma entre los Clubs España y de Regatas al demoler el Baluarte de Chacón. 1928. (AM)

258. Intento de nuevo dique en La Savina

En el año 1911 se pretende, a través de un proyecto de Ley, declarar al puerto de «interés general de segundo orden», pero esta iniciativa no

Izquierda. Primer dique del puerto de Sant Antoni Abat (ca. 1929). (EA)

Derecha. Ribera del puerto de Sant Antoni Abat antes del relleno (ca. 1929). (EA)

prospera; es motivo, sin embargo, del estudio por Bernardo Calvet de un nuevo dique de abrigo de unos trescientos metros de longitud, sensiblemente paralelo al anterior de cincuenta metros de longitud aunque curvo, que salía de la punta exterior (cerca de la actual baliza) del islote de La Savina, para conseguir un aumento de superficie de agua abrigada de unas diez hectáreas. La idea de la construcción de este dique ha surgido con posterioridad pero no ha tenido hasta la fecha ningún intento serio de realización.

259. Primeros proyectos del puerto de La Savina

Declarado el puerto de interés general en 1928 no tarda en producirse la acción de la Jefatura de Obras Públicas de Baleares que ya en 20 de diciembre de 1928 produce un proyecto de puerto, redactado por Álvaro Piernas. Este proyecto recoge dos soluciones: una con un dique de abrigo saliendo del islote de La Savina y otra con una nueva entrada en el Estany del Peix; común a ambas soluciones son importantes dragados.

La primera solución es idéntica a la ya propuesta en el anteproyecto de 1911 redactado por Bernardo Calvet, pero suplementada con unos

Izquierda. El «Moll Vell» de Palma con el edificio de la Junta de Obras del Puerto y de Sanidad ya construidos. Quedan aún la fuente y casetas (ca. 1930). (AM)

Derecha. Antiguo muelle de ribera oeste de Ciutadella ocupado por los pescadores (ca. 1930). (CM)

dragados que permitieran disponer de cuatro metros de calado en el fondo de la nueva dársena así como en la primitivamente abrigada por el primer dique de abrigo.

La segunda solución, muy original, consistía en abrir una nueva entrada al Estany del Peix, soslayando las restingas, partiendo del puerto exterior existente, dragando en las aparentes dunas –a la sazón existentes frente al islote de La Savina– un canal de cincuenta metros de amplitud y cuatro metros de calado; también se producían importantes dragados dentro del propio Estany del Peix, para alcanzar la sonda de los cuatro metros.

Tras diversas vicisitudes y reformas se aprueba en el año 1932 la primera solución propuesta; no se lleva sin embargo a efecto por impedirlo, a no dudar, tanto su elevado presupuesto, y quedar desierta por dos veces en 1936 la subasta de una parte de sus obras consideradas indispensables, como las diversas incidencias de carácter político que tuvieron lugar a lo largo de los años treinta. Ello no empece que se produzcan constantes intervenciones para mantener y reparar las primitivas obras de 1901 y para mejorar el embarcadero adosado a la Salinera el cual, según se ha expresado anteriormente, tuvo su origen en la carga de sal.

La idea de disponer un dique hacia el exterior del actual en La Savina surge repetidas veces: en 1941 con el Plan de la C.A.P.E. y recientemente en los estudios de los planes tanto especial como de utilización de los espacios portuarios, aunque sin adoptarse definitivamente.

260. Antecedentes de tráfico en Cala Figuera

Cala Figuera, si bien participó en 1967 del carácter de puerto de refugio por ser su zona de aguas I anexa a la de Portopetro, no gozó nunca de la clasificación propia de puerto de refugio pero se recoge como

Izquierda. Puerto de Sóller con el antiguo Lazareto (ca. 1930). (AM)

Derecha. Idílica estampa de la ribera del Puerto de Pollença en 1930 (Truyol). (AM)

de interés local en las primeras Memorias de la C.A.P.E.. Ya en 1306 debía haber tráfico pesquero, pues consta la construcción del camino para unirlo a Santanyí, pero hasta 1907 en que se arma la primera pareja de barcos de «bou» y 1910 en que se parcela su ribera, no comienza propiamente la actividad de los años presentes que ha colocado a Cala Figuera entre los puertos significativos de Mallorca en cuanto a capturas de pesca. La denominación de «puerto de Santanyí» es poco frecuente y sólo parece hallarse documentalmente en la obra *Die Balearen* del Archiduque Luis Salvador.

261. Los puertos en 1926

Durante los últimos años de esta época en que los puertos, salvo Palma, aún se hallaban a cargo directo de las Jefaturas de Obras Públicas, se recogen los primeros datos estadísticos publicados por la extinguida Junta Central de Puertos en el «Libro de Puertos» el cual contiene todos los reconocidos de España en 1926. Dicho libro viene a representar una primera Memoria tal como está funcionalmente concebida ahora la anual y de él se sacan los adjuntos datos.

Es la época de tomar conciencia de la necesidad de atender los puertos pesqueros y se promulga el R.D.L. de 3 de diciembre de 1926 que, con el R.D. de 17 siguiente, trata de los puertos de refugio para pescadores.

Izquierda. Muelle adosado al primer dique del puerto de Alcúdia con hidroavión atracado (foto Mascaró, ca. 1930). (AM)

Derecha. Antigua ribera del puerto de Sóller (ca. 1930). (AM)

Izquierda. Coches esperando turistas en el Espigón de la Consigna de Palma (ca. 1930). (AM)

Derecha. Pasarela de acceso a las cuevas en Portocristo (ca. 1930). (AM).

262. Clasificación de puertos de interés general de 24 de febrero de 1928

Por R.D.L. de 24 de febrero de 1928 se clasifican los puertos de interés general; son los siguientes: Palma, Andratx, Sóller, Alcúdia, Maó, Eivissa y La Savina. Dicha disposición ratifica la R.O. de 4 de agosto de 1926 en virtud de la cual aquellos puertos en él no clasificados, pero antes así declarados, pasan a tener la clasificación de refugio. Se subsana así la anomalía formal de no haber clasificado mediante una Ley.

263. Impuesto sobre la pesca

Por dos R.R.D.D. de 21 de diciembre de 1928, se implantó el impuesto sobre la pesca, con aplicación a todos los puertos; asimismo se determinó para los puertos de refugio de embarcaciones pesqueras la exacción de arbitrios de puertos; estos R.R.D.D. sufrieron dos aclaraciones: una en 6 de septiembre de 1929 y otra en 1.º de julio de 1933.

Por D. de 27 de noviembre de 1934 se especificó la cuantía a percibir sobre el valor de la pesca según el estado de adelanto en que se encontraran las instalaciones para realizar el tráfico pesquero y se preceptuaba la obligación al pago del impuesto por los vendedores del pescado, considerando como tales a los armadores de los buques de pesca o a sus propietarios, a las Lonjas de contratación y a los Gremios, Pósitos o Cofradías de pescadores. La O.M. de 16 de febrero de 1935 determinó la clasificación de los puertos pesqueros a los efectos del pago del impuesto, que era: primera clase) puertos con obras en ejecución para servicios pesqueros en los cuales el valor del impuesto consiste en el 0,30 por 100 del valor de la pesca; segunda clase) puertos con instalaciones que permitiesen realizar el tráfico pesquero en los cuales el impuesto consiste en el 0,75 por 100 del valor de la pesca; tercera clase) puertos con instalaciones ya terminadas para el tráfico pesquero en los cuales el impuesto consiste en el 1,50 por 100 del valor de la pesca. Añadía la Orden que los puertos no incluídos en las clases anteriores, se irían clasificando a medida de la realización de obras o instalaciones para el tráfico pesquero; finalmente, se dictaban prescripciones para la percepción del impuesto.

264. Puerto de Palma de Mallorca

Esta etapa no se da propiamente en el puerto de Palma cuyo régimen de Administración Institucional permanece invariable desde la creación de la Junta en 1872; queda, sin embargo afectado pues su Dirección Facultativa es la encargada de los llamados «puertos agregados» traspasados de la

Izquierda. Ribera de Portocristo vista desde la Punta d'en Pelat (Ángel Toldrá Viatzo, ca. 1930). (AM)

Derecha. Muelle de ribera y muelle pesquero de Pollença (Guilera, ca. 1930). (AM).

Jefatura de Obras Públicas pero no dependientes de la Junta sino primeramente de la Junta Central, luego de la Dirección General en 1932 y más tarde de la C.A.P.E. en 1939.

Izquierda. Antiguo muelle empedrado de Pollença (ca. 1930). (AM)

Derecha. El Jonquet de Palma con aún los hangares de la Aeromarítima (F. Muntaner 1933). (AM).

II.2. DESDE 1929 CON TOTAL ADMINISTRACIÓN INSTITUCIONAL HASTA LA ACTUALIDAD

II.2.1. Desde la creación de las Comisiones Administrativas de Maó i de Eivissa y del Grupo de Puertos de Mallorca hasta la de la C.A.P.E.

265. Creación de las Comisiones administrativas de Maó y de Eivissa y del Grupo de Puertos de Mallorca

La década 1920-1930 fue de gran actividad legislativa en materia de puertos y vieron entonces la luz las disposiciones que perfilaron los «Grupos de Puertos» y las «Comisiones Administrativas de Puertos» conforme al R.D.L. de 22 de julio de 1928. En Baleares no se incluyeron en las inicialmente previstas Comisiones de Maó y de Eivissa los puertos mallorquines de levante (a la de Maó) y de poniente (a la de Eivissa) –contrariamente a lo previsto– los cuales, formando un Grupo de Puertos propio, se agregaron a la Dirección Facultativa del puerto de Palma, que no a su Junta de Obras.

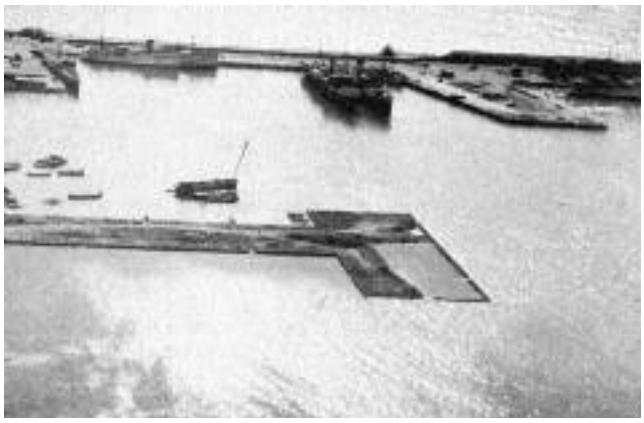
Izquierda. Espaldón del dique de abrigo de Eivissa antes de disponer el banco pretil en 1935. (AP)

Derecha. Eivissa según postal de 1935. El Contramuelle aún sin prolongar. (AP)

266. Creación de la primera Junta Central de Puertos

Por R.D.L. de 30 de abril de 1926 se crea la primera Junta Central de Puertos. Tanto en el R.D. fundacional como en el que aprueba su Reglamento de 22 de octubre de 1926, se asignan a dicho Organismo una serie de cometidos de carácter general; por ello aborda la reorganización de los servicios de los puertos a cargo directo del Estado instituyendo agrupaciones, con organización propia unas, agregadas a las Direcciones Facultativas de los puertos a cargo de Juntas, otras. Esta reorganización se materializa recién promulgada la nueva Ley de Puertos de 19 de enero de 1928 y su Reglamento –preceptos legales vigentes hasta la Ley de 24 de noviembre de 1992, en gran parte– y el Reglamento de la misma fecha para la Organización y Régimen de las Juntas de Obras y Comisiones Administrativas de Puertos.

267. R.D. de 22 de julio de 1928 que crea las agrupaciones



Izquierda. Inicio de las primeras obras de ensanche del puerto de Ciutadella (1935). (CM)

Derecha. Muelle de San Pedro de Palma a continuación del Contramuelle Mollet en construcción en 1935. (MP)

El R.D. de 22 de julio de 1928 establece las agrupaciones, sea como Comisiones Administrativas, sea como Grupos agregados a Direcciones Facultativas de puertos con Junta o como Grupos independientes y Dirección Facultativa propia; considera casi exclusivamente el tráfico pesquero, lo cual constituye un discutible criterio, pues muchos de los puertos afectos a Grupos tenían ya a la sazón tráficos comerciales o de embarcaciones de recreo, mucho más importante; se reproduce íntegro tanto por su interés en otros aspectos como por traslucir novedosos criterios entonces imperantes; dice así:

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, 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 conserva-

ción 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 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

Izquierda. Martillo del Muelle de San Pedro en construcción en 1935 donde se ubicaría el Real Club Náutico en 1947. (MP)

Derecha. Edificios de Palma en 1935 (actual Capitanía Marítima, antes para Aduana, en construcción). A la derecha la explanada ampliada con el recién construido Muelle de la Lonja. (AP)

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 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 organi-

zación, 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

Izquierda. Ribera del puerto de Sóller con bloques de las obras (ca. 1935). (AM)

Derecha. Puerto de Sóller con las obras en los diques y taller de bloques al fondo (ca. 1935). (AM)

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 pro-

yecto 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

Izquierda. Desmonte y dragado de la Isla de las Ratas en el puerto de Maó entre 1935 y 1936. (AH)

Derecha. Isla de las Ratas en el puerto de Maó antes de su desmonte y dragado. (AH)

Izquierda. La rada de Portopí de Palma hacia 1936 con las instalaciones de descarga de abonos y modesto muelle de ribera. (AM)

Derecha. Primeras concesiones en la ribera del puerto de Pollença (ca. 1935). (AM)

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.

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.

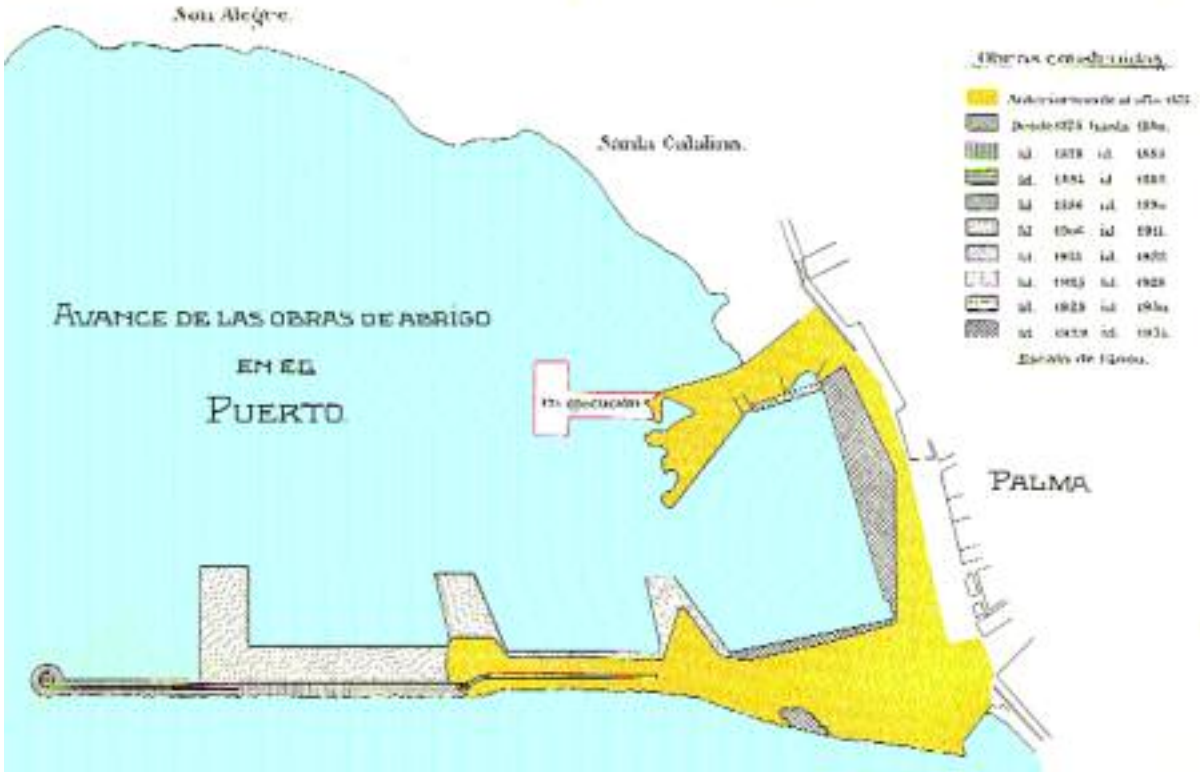
Puertos de Santa María. Puerto Real.

Mahón. Se creará una Comisión Administrativa, a la que quedarán agregados los puertos de Fornells, Pollensa, Alcúdia, Capdepera, Portocristo, 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.



Proceso histórico de ejecución de las obras del puerto de Palma según la Memoria de 1935 (con alguna incorrección). (MP)

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.

Idem de Santa Cruz de la Palma, con Santa Cruz de la Palma, Taza-

corte, 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,

Izquierda. Nuevos muelles de Portocristo (ca. 1935). (AM)

Derecha. Puerto de Sóller con los dos diques conclusos y cantera (ca. 1940). (AM)

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 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, propondrá 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.

Izquierda. Primitivo puerto de Cala Figuera antes de las actuaciones de la C.A.P.E. hacia 1940. (AH)

Derecha. Muelle pesquero de Pollença (NCP, ca. 1940). (AM)

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.

Gabriel Roca Garcías, destacado autor de proyectos y obras en el puerto de Palma y diversos de Mallorca (promoción de 1920). (DS)

268. Organización Real

Tan artificiosa organización no llegó a tener efectividad tal como estaba prevista, sufriendo diversas modificaciones; en Baleares quedaron reducidos los puertos afectos a las Comisiones Administrativas; la de Maó con sólo los puertos agregados de Fornells y de hecho Ciutadella, y la de Eivissa con sólo los puertos agregados de Sant Antoni Abat y Cala Savina; los puertos de Mallorca se agregaron a la Dirección Facultativa del Puerto de Palma formando el «Grupo de Puertos Pesqueros de Mallorca y Cabrera» por R.O. de 22 de noviembre de 1928.

269. Incidencia de las clasificaciones de 4 de agosto de 1926 y 24 de febrero de 1928

Curioso es observar que el puerto de Ciutadella deja de tener la consideración de puerto a cargo directo del Estado. El de la Colònia de Sant Jordi no había sido aún declarado de refugio.

Como consecuencia de la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928 la clasificación de los puertos experimentó una variación por el citado R.D.L. de 24 de febrero de 1928, pasando a tener la calificación de refugio o interés local los de Portopetro, Pollença y Portocristo, el segundo con un proyecto de reparación y mejora en estudio, y el tercero, habiendo solicitado el Ayuntamiento de Manacor unas pequeñas obras, ofreciendo contribuir según también preceptuaba, a la sazón, la vigente Ley de Presupuestos.

Anteproyecto de gran puerto militar-comercial de Palma de Gabriel Roca de 1940 –sobre otro anterior de Pedro de Benito de 1938– recogido en la Ley aprobatoria del Plan de Obras Públicas de 1939 y en el Plan de Alomar de la Ciudad de 1943. Dio lugar al proyecto del Dique del Oeste, única obra que prosperó. (CP)

A la vista de las clasificaciones de puertos, de interés general y de refugio, definidas separadamente por R.O. de 4 de agosto de 1926 y R.D.L. de 24 de febrero de 1928, resulta:

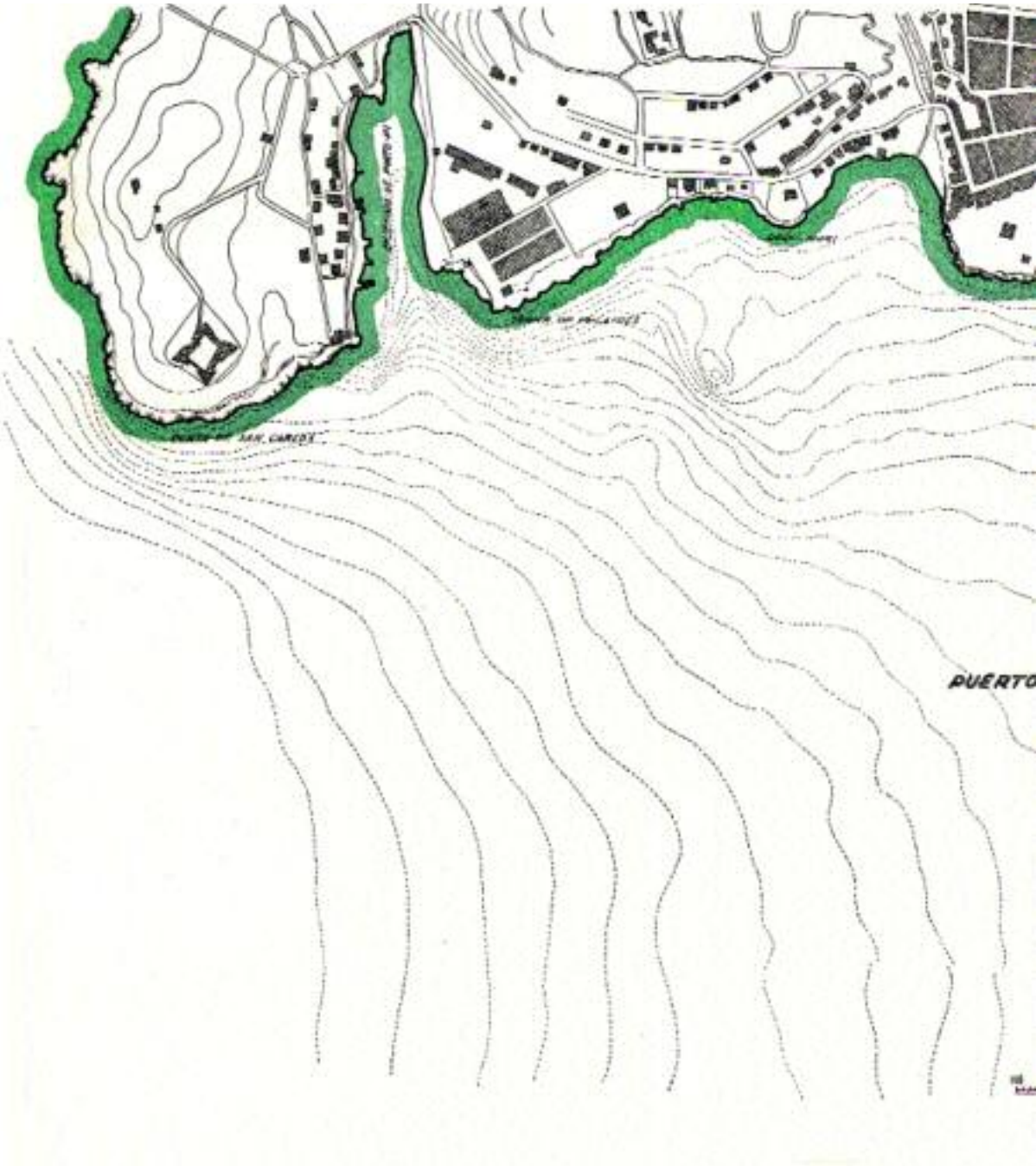
–Puertos de interés general y de refugio: Palma, Sóller, Alcúdia, Maó y Eivissa.

–Puertos de interés general: Andratx y La Savina.

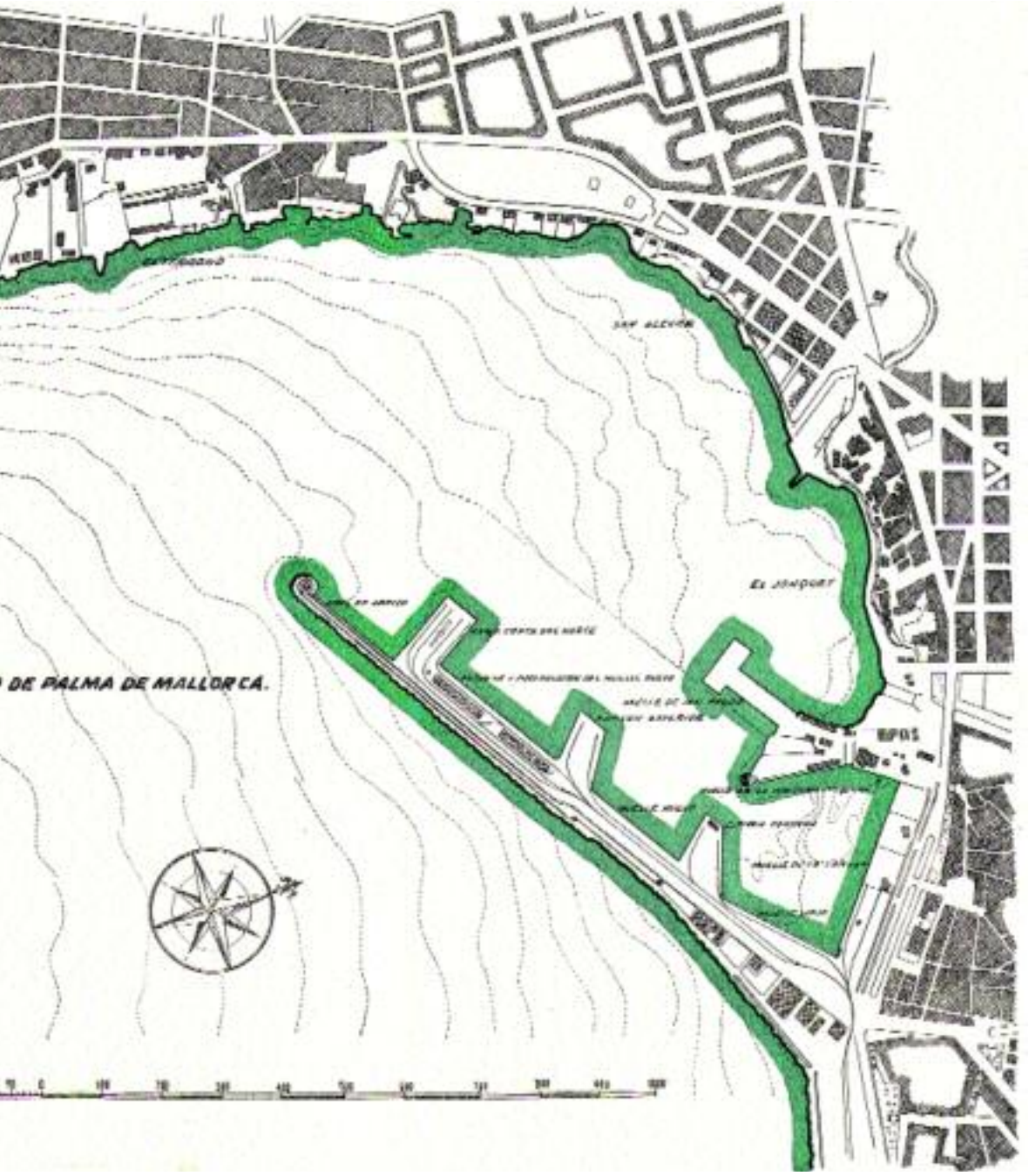
–Puertos de refugio: Portocolom, Ciutadella, Fornells, Sant Antoni, Cabrera, Capdepera.

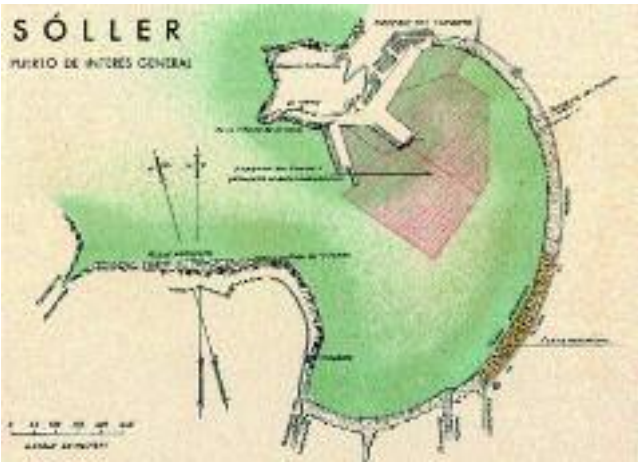
Debiéndose añadir como puertos de refugio –por disponerlo así la primera R.O.– Pollença y Portopetro por haber sido declarados de interés general en 22 de julio de 1887. El resto de los puertos pasan a tener la condición de interés local y, si bien el Estado debía conservar las obras, no podía hacer las de ampliación y mejora las cuales debían correr a cargo de la Diputación o Ayuntamientos.

270. Flexibilidad de clasificación



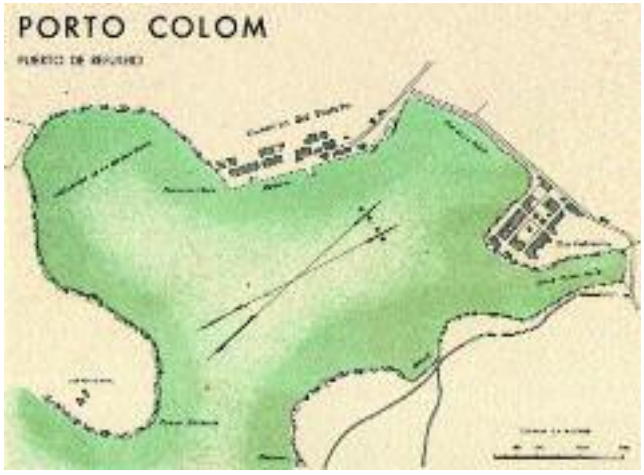
Plano (1941) y vista general (1935) del puerto de Palma que recogen las Memorias de estos años. (MP)

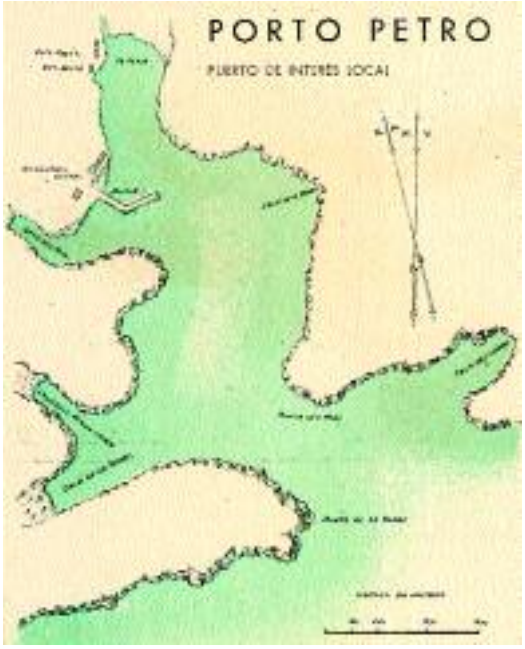

DE PALMA DE MALLORCA.

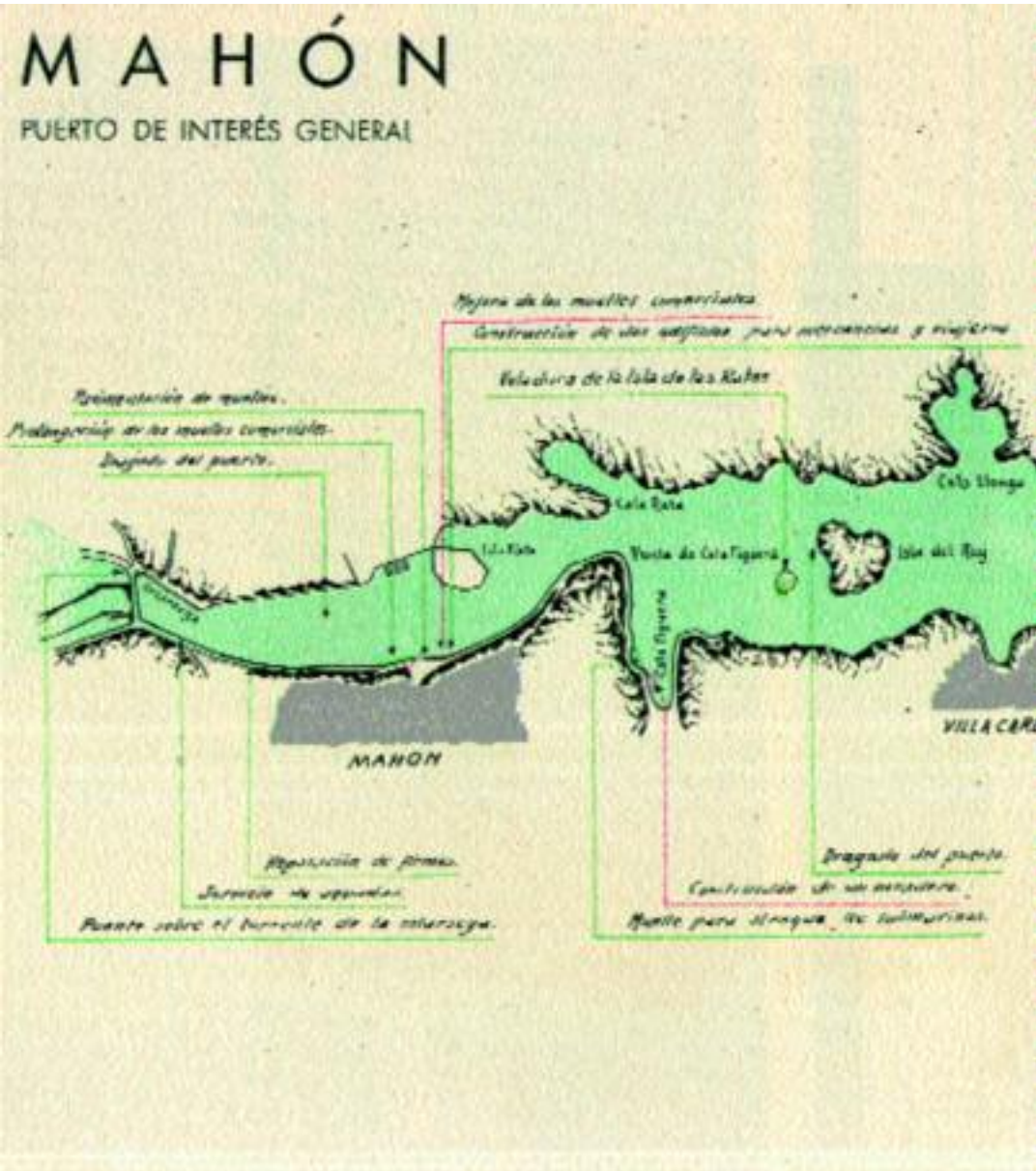


De arriba a abajo: puerto de Andratx; puerto de Sóller; puerto de Pollença. Colección de planos y fotografías de la Memoria de la C.A.P.E. de 1941. (MP).

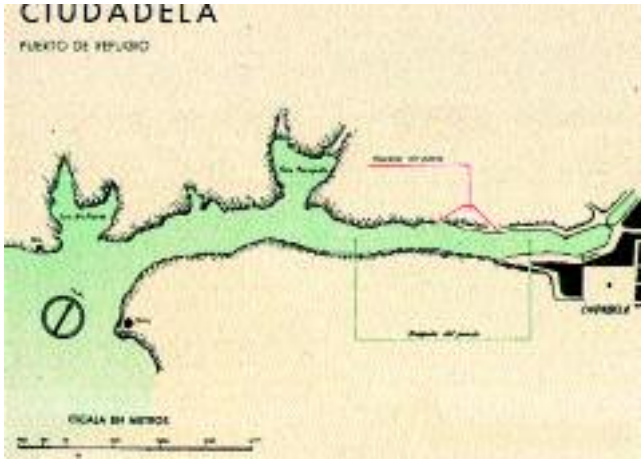
De arriba a abajo: puerto de Alcúdia; puerto de Capdepera (Cala Rajada); puerto de Portocristo. Colección de planos y fotografías de la Memoria de la C.A.P.E. de 1941. (MP).

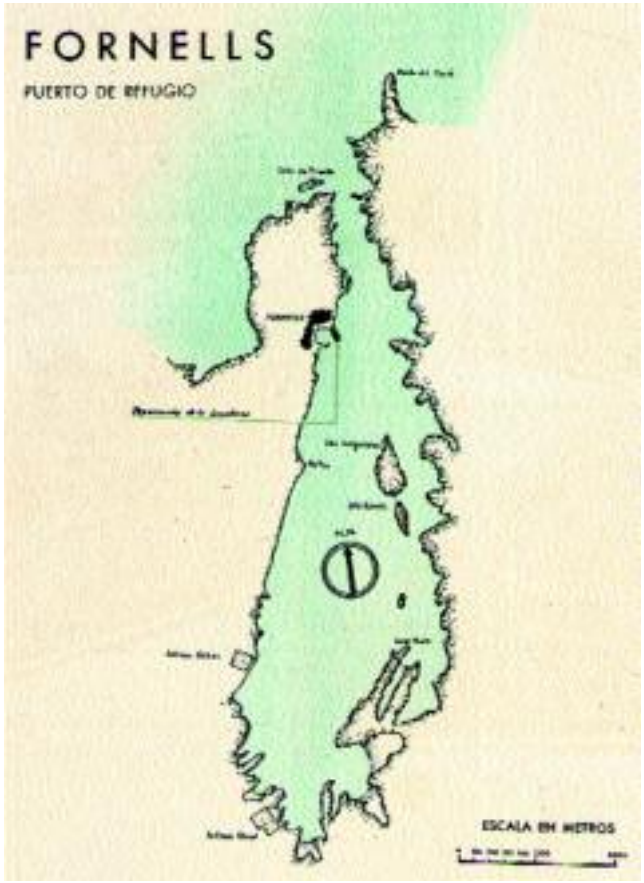

PORTO COLOM


PORTO PETRO
PUERTO DE INTERÉS LOCAL

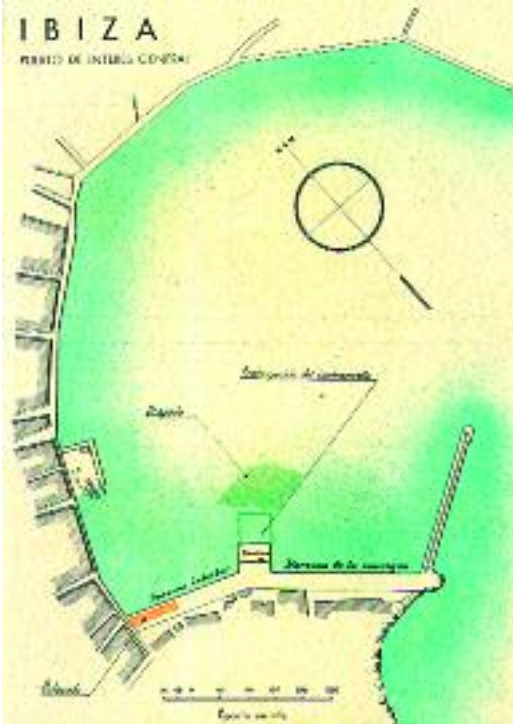

MAHÓN
PUERTO DE INTERÉS GENERAL
MAHON

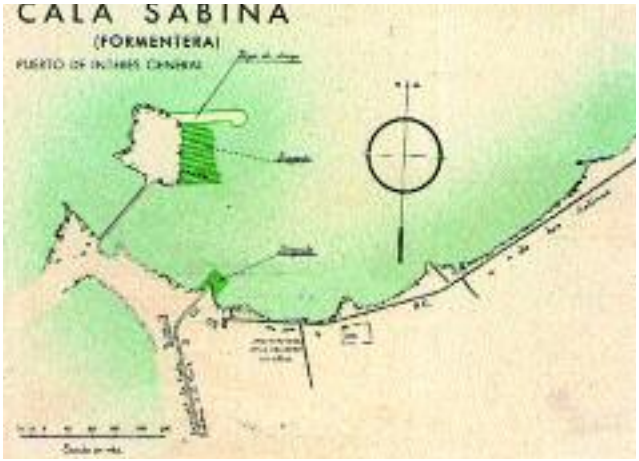
De arriba a abajo: puerto de Portocolom; puerto de Portopetro; puerto de Cabrera; puerto de Maó. Colección de planos y fotografías de la Memoria de la C.A.P.E. de 1941. (MP).





De arriba a abajo: puerto de Ciutadella; puerto de Fornells. Colección de planos y fotografías de la Memoria de la C.A.P.E. de 1941. (MP).





De arriba a abajo: puerto de Eivissa; puerto de Sant Antoni; puerto de La Savina. Colección de planos y fotografías de la Memoria de la C.A.P.E. de 1941. (MP).

Sorprende la facilidad y flexibilidad de cambios en la clasificación de los puertos durante el Gobierno del General Primo de Rivera con ocasión de la abundante legislación portuaria promulgada. En puridad, según la Ley de Puertos de 1880, muy restrictiva en la admisión de puertos de interés general y de refugio, la clasificación en las modalidades correspondientes a puertos a cargo del Estado requería una Ley y este cometido acabó relegado a una R.O.. En lo sucesivo los cambios de clasificación pudieron hacerse por D. (Gobierno del General Franco) o por R.D. hasta de Ley de 24 de noviembre de 1992. La clasificación no era cuestión baladí –aunque, como se verá, se recurrió más tarde, obviándola, a la denominación de «instalación portuaria» anexa a un puerto clasificado– pues de su inclusión o no dependía que pudieran o no aplicarse fondos del Estado a las nuevas obras,

Izquierda. Ribera de sa Capella de Portocolom. (A.Z., ca. 1940). (AM)

Derecha. Primitivas instalaciones de Portocristo (ca. de 1940). (AM)

Izquierda. Escars en es Rivetó de Portocolom. (ATV, ca. 1940). (AM)

Derecha. Interior del puerto de Andratx con el varadero (ca. 1945). (AM)

verdadero motivo de las presiones políticas para las declaraciones de interés general en una época en que Diputaciones y Ayuntamientos tenían mucho más reducidos sus recursos y sus competencias.

271. El Puente de la Colársega de Maó

Pasan años sin más intervenciones reseñables en Maó que las puntuales en la continuada reparación de los muelles de ribera; pero constituida la Comisión Administrativa en 1929 se inician actuaciones de más entidad con la construcción del primer puente de hierro sobre el Torrent des Gorg en la Colársega en 1929; este puente es complementado en 1949 por otro de hormigón armado y en 1958 es ampliado con un vano; posteriormente

en 1974 y en 1987 se producen nuevas ampliaciones y desdoblamiento de su calzada.

272. Impulso a la ampliación del puerto de Alcúdia

En 1928 Antonio Sastre redacta el «Proyecto de Ampliación y Mejora del Puerto de Alcudia», cuya idea básica es similar a la del anteproyecto de Pou, aunque con mayor ambición. Se trata de dragar un canal a cinco metros de profundidad, con ancho de cien metros para alcanzar una dársena operativa, donde, en forma de martillo, se proyecta un muelle comercial al final del espigón existente; a partir de este se prolonga el dique en ciento ochenta y un metros siguiendo la dirección del canal y la dársena interior se draga hasta la roca. Este proyecto no merece la aprobación y se devuelve con la indicación expresa de proyectar un nuevo dique y de adoptar una solución totalmente diferente.

Tiene lugar a la sazón la profunda reforma de la Administración portuaria con la creación de la primera «Junta Central de Puertos» y de los «Grupos de Puertos» por lo cual el nuevo proyecto ya se redacta en 1932 por el Director del Grupo de Puertos de Mallorca Juan Frontera quien, a su vez, era el Director del Puerto de Palma. Se abandona la primitiva idea de tratar de recuperar la dársena interior y se dispone un nuevo dique muelle de trescientos cincuenta metros de longitud que sale de la llamada «Punta des Castell» o «del Lazareto» formando su dirección un ángulo de 140º con el norte. Este dique muelle tiene seis metros de calado y se prolonga con otros cincuenta metros con dique de escollera terminando en un morro circular; la totalidad de la longitud de la obra es pues de cua-

Izquierda. Puerto de Andratx con el Puig de s'Espart sin edificios (Truyol, ca. 1945). (AM)

Derecha. Antiguo muelle de ribera de Andratx (Guilera, ca. 1945). (AM)

Izquierda. El puerto de Ciutadella en 1945 aún sin reiniciar el ensanche de la dársena. (MP)

Derecha. Vista de Baixamar de Maó en 1945, aún sin los nuevos muelles comerciales ni nueva Aduana. (MP)

trocientos metros desde la citada Punta des Castell. Las obras se completan con un nuevo camino de enlace de ocho metros de ancho de los nuevos muelles con el Caserío del Puerto utilizando, en un primer tramo, la salida del camino del Faro de Alcanada. Este proyecto merece la aprobación con determinadas prescripciones cuya introducción da lugar al «Proyecto modificado de ampliación y mejora del puerto de Alcudia» redactado por Antonio Dicenta en 1933, con la disposición prácticamente igual a la del primer proyecto de Frontera.

Aprobado este nuevo proyecto se subastan las obras en 1935 iniciándose en noviembre del mismo año. Los acontecimientos bélicos que tuvieron lugar en el año 1936 produjeron la paralización de las obras en el mes de agosto y hubo de esperarse a la terminación de la guerra para su prosecución, acordada en febrero de 1940, aunque sin efecto, porque en noviembre del mismo año se procede a la rescisión del contrato de las obras.

Izquierda. Andenes y rampas decimonónicos empedrados de Portocolom (ca. 1945) (AM)

Derecha. El puerto de Eivissa en 1945 con buque atracado en el Muelle Interior. (MP)

273. Atribución legal expresa de prestación de servicios por la Junta de Palma

Las Juntas de Obras de Puertos, y a ello no escapa la de Palma, nacieron con el fin de regular las obras en los puertos y la aportación de los recursos para su ejecución; en un principio no tenían una asignación clara en lo relativo a su explotación y, en especial, a la regulación, vigilancia y policía de los servicios que en ellos se prestaban; la Ley de Juntas de Obras de Puertos de 7 de julio de 1911 continua con este criterio pero ya en su artículo quinto alude a que los ingresos pueden invertirse también en servicios del puerto. El Reglamento General para la Organización y Régimen de las Juntas de Obras y Servicios y Comisiones Administrativas de Puertos sustituye al de 1903 por R.D. de 19 de enero de 1928. Este Reglamento tiene gran importancia en la historia de la Administración portuaria por cuanto durante los cuarenta años de su vigencia hasta la novedosa Ley de Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía de 20 de junio de 1968 reguló minuciosamente las actuaciones portuarias ya con una franca intervención en todo cuanto concernía a la explotación; siendo aún preponderante entonces la atención dedicada a las obras, se refiere en multitud de casos a la prestación de servicios, pretensión que se deja traslucir en el título del Reglamento donde ya se recoge el término «Juntas de Obras y Servicios» aunque a lo largo de todos los textos se cita tan sólo «Junta de Obras», acaso por no incurrir en contradic-

ción con la Ley de Juntas. A partir de aquel momento ya se encuentran cambios en el nombre del Organismo: unas veces es el de «Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca» y, otras el de «Junta de Obras y Servicios del Puerto de Palma de Mallorca». Puede entenderse pues que este nombre se fue introduciendo de una manera indirecta con el sólo apoyo del título del Reglamento, sin haber aparecido ninguna disposición expresa con rango de Ley acerca de las denominaciones de los Organismos.

274. Incardinación de los diversos servicios

Los Ingenieros Directores de las Comisiones de Maó y de Eivissa y del Grupo de Mallorca (el de Palma) redactaban los proyectos y con el informe del Jefe de Obras Públicas de la Provincia se remitían a la Junta Central de Puertos quien, a su vez, los informaba y elevaba a la Sección de Puertos y Señales Marítimas de la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Fomento hasta 1932 y luego tras su erección a la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas del Ministerio de Obras Públicas, que recibía también los de la Junta de Palma. El Ministerio se reservaba la aprobación técnica y, en su caso, la económica.

275. Administración de las cantidades recaudadas en las Comisiones y Grupo de Puertos

A la Junta Central se remitían, asimismo, las cantidades recaudadas por arbitrios, pesca e impuestos, tanto por los Grupos, agregados o no, como por las Comisiones. Estos fondos, incrementados con una partida considerada como anticipo reintegrable de los Presupuestos Generales del Estado, permitían atender los gastos de personal, material y locomoción de todos los Servicios; esta partida reintegrable fue reduciéndose hasta que los ingresos permitieron sufragar todos estos gastos.

276. Tarifas de los puertos afectos a la Junta Central

Uno de los primeros problemas abordardos por los Ingenieros Directores de los Grupos o de las Comisiones Administrativas fue el de las tarifas o derechos (servicios generales) y arbitrios (servicios específicos) de puertos, pues, según ya ha sido apuntado anteriormente, durante el periodo en el cual los puertos se hallaron afectos a las Jefaturas de Obras Públicas la

Izquierda. Cala Rajada hacia 1946 con el primitivo varadero y muelle de ribera en ejecución. (AH)

Derecha. Las obras de ensanche del puerto de Ciutadella se reiniciaron en 1949 y sufrieron interrupciones e incidencias tardando diez años en ejecutarse. Estado en 1950. (MP)

explotación sólo se atendía muy parcialmente. Directamente liquidado por las Direcciones Facultativas o por medio de la Aduana comenzó en 1929 la gestión, con carácter general, del recargo del impuesto de transportes, usual ya en los puertos a cargo de Juntas, regulado por la R.O. de 3 de septiembre de 1912 y que afectaba a mercancías y a pasajeros; este arbitrio, juntamente con el de la pesca de céntimo y medio por kilo, aprobado por R.D. de 22 de julio de 1928, y que después pasó al 1,5% del valor de la pesca tras varias disposiciones de las que cabe destacar las citadas O.O.M.M. de 1 de julio de 1933 y de 19 de junio de 1934 y el D. de 27 de noviembre de 1934, fueron los únicos aplicados en un principio.

Pronto se estudian unas tarifas: en Eivissa en 18 de diciembre de 1933 se aprueban las primeras con siete conceptos: impuesto de transportes –mercancías y pasajeros–; arbitrio sobre la pesca; atraque u amarre; ocupación de superficie; buques inactivos y embarcaciones estacionadas; y varadero; en Mallorca son aprobadas por R.O. de 20 de noviembre de 1930, con cuatro conceptos: 1º, Arbitrio sobre mercancías; 1º bis., Arbitrio sobre pasajeros;

Izquierda. Muelle de Pollença con el inicio de la mejora del puerto (ca. 1947). (SP)

Derecha. Primer dique de Cala Rajada ca. 1946 con las serias averías causadas por el temporal. (AH)

2º, Arbitrio sobre atraque de los muelles; 3ª, Arbitrio sobre ocupación de muelles y 4º Uso de varadero; en Menorca se procede de modo similar. La práctica ausencia de almacenes, tomas de agua, grúas y demás servicios que habían de llamarse «directos» y más recientemente «específicos», simplificaban mucho las primeras tarifas, siendo prácticamente la pesca, el buque y la mercancía –con Tarifas generales– las verdaderas fuentes de ingresos.

277. Creación del Ministerio de Obras Públicas y de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas

La organización en Comisiones y Grupos al principio conoció detractores, pero fue al cabo reconocida como eficaz y acertada y ha perdurado hasta el Estado de las Autonomías, con varias modificaciones según se verá.

La división del antiguo Ministerio de Fomento por D.L. de 15 de diciembre de 1931 dio lugar al Ministerio de Obras Públicas cuya cuarta y última Dirección General fue la de Puertos y Señales Marítimas creada por D. de 27 de octubre de 1932, al propio tiempo que se disolvía la primera Junta Central de Puertos.

Los Grupos pasaron entonces a depender de la Dirección General a través de la Sección de Puertos, a cuyo Negociado de Recaudación creado por O.M. de 6 de marzo de 1933 –anómalo en una Administración Central– continuaron remitiéndose los fondos recaudados por arbitrios, im-

puestos y servicios tarifados, enviados antes a la Junta Central.

La promulgación por el Gobierno de la República de los Ds. de 15 de abril, de 24 de junio, de 13 y 16 de julio de 1931 en virtud de los cuales se derogaba determinada legislación dictada durante el Gobierno del General Primo de Rivera introduce –a pesar de no haber sido objeto expreso de derogación– algunas dudas sobre el rango legal del R.D.L. de 19 de enero de 1928 considerado por unos con rango de Ley y por otros como simple precepto reglamentario de la Ley de 1880; lo cierto es que la Administración sigue aplicando la Ley de 1928 y su Reglamento, juntamente con el de igual fecha para la Organización y Régimen de las Juntas y Comisiones Administrativas de Puertos hasta 1969, en que fue afectado por la nueva Ley de Juntas, en especial el artículo 68 que trataba de las funciones de las Direcciones Facultativas.

278. Traspaso de funciones gubernativas a las Direcciones Facultativas

La Ley de 20 de mayo de 1932 en conexión con el D. de 29 de noviembre de 1932 pasa a las Direcciones Facultativas diversas atribuciones gubernativas en orden a la tramitación e incoación de expedientes. Afecta básicamente al trámite de concesiones administrativas descargándolo de los Gobiernos Civiles; la figura resultante «Jefe de Puertos» al recaer en el Director del puerto incurre, sin embargo, en antinomía y se suspende su actuación, resurgiendo más tarde, ya resuelto este inconveniente, con el D. de 28 de junio de 1957 si bien con breve duración al crearse la Jefatura de Costas y traspasarle el servicio en 1965.

279. Cambios no consumados en el Ministerio de Obras Públicas

Izquierda. Muelle y varadero de Portocristo con instalaciones en la playa (ca. de 1947). (SP)

Derecha. Construcción de espaldón en Portopetro (ca. de 1947). (SP)

Por D. de 19 de septiembre de 1935 el Ministerio pasa a llamarse de Obras Públicas y Comunicaciones con dos Subsecretarías, situación que no perdura, pues por D. de 19 de febrero de 1936 se desdobla en Obras Públicas y Comunicaciones y Marina Mercante.

280. Obras en el puerto de Sóller

Al sobrevenir la guerra de 1936-1939 se estaban ultimando en el

puerto de Sóller, por el Grupo de Puertos, los muelles de mayor calado que, con la voladura en la ribera de Muleta para tratar de aminorar reflexiones del oleaje, constituyen las obras más importantes del puerto. Los muelles y diques fueron ocupados por la Autoridad Militar de Marina no regularizándose dicha ocupación hasta la O.M. de Obras Públicas de 10 de mayo de 1947 y O.M. de Marina de 29 de abril de 1947 aprobando la Propuesta o Acta de Cesión levantada en 21 de abril de 1947, como consecuencia de la O.M. de Obras Públicas de 30 de noviembre de 1946, por una Comisión mixta integrada por un Capitán de Fragata, el Ingeniero Director de la Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado y el Ingeniero Director del Puerto de Palma.

281. Funcionamiento durante la guerra civil de 1936

Al comienzo de la guerra en 18 de julio de 1936, el Grupo y las Comisiones continuaron su función, tanto en una como en otra zona, atendiendo a sus gastos con los propios recursos proporcionados por su recaudación, sumamente reducida sin permitir obra nueva Afectos primeramente los de la Zona Nacional a la Junta Técnica (Servicio Nacional de Puertos y Señales Marítimas), dependen nuevamente del Ministerio de Obras Públicas al formarse el primer Ministerio en dicha Zona por Ley de 30 de enero de 1938, si bien con el mismo régimen económico interino, pues fue criterio del Gobierno evitar las cajas especiales dentro del Ministerio, estableciéndose por ello la «Jefatura Nacional de Puertos y Señales Marítimas». En el Gobierno de la República, por D. de 17 de mayo de 1937, cambia el nombre de nuevo el Ministerio que pasa a llamarse de «Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas» con nuevo cambio por D. de 5 de abril de 1938 en que se desdobla en «Obras Públicas» y «Comunicaciones y Transportes».

Izquierda. Rampa varadero con bóvedas de hormigón en «sa Pedra de s'Ase» de Banyalbufar. Año 1948. (MP)

Derecha. Muelle de ribera y Lonja del pescado de Cala Rajada (ca. 1950). (AM)

282. Efectos de la guerra civil en los puertos

La guerra civil de 1936-1939 se dejó sentir profundamente en parte de los puertos; los de Cabrera y Portocristo, donde sólo existían modestos muelles, conocen desembarcos militares en 1936 y los subsiguientes reembarcos; en Portocolom se bloquea la boca del puerto utilizando material flotante de la empresa que durante los cinco años anteriores había estado ejecutando las obras de dragado; en Pollença se establece la base de hidros y se construye al abrigo de Punta de la Avanzada la pequeña dársena hoy

existente; en Sóller, serían terminadas las obras de los diques y muelles de ribera pasando a ser ocupadas, sin formalidades, por la Marina de Guerra, perdiendo el puerto de hecho, en gran parte, el carácter civil y mercantil disfrutado a lo largo de los siglos; en Maó se produce cierto tráfico de pertrechos de guerra; en Ciutadella desembarca en 1939 la expedición mallorquina que tomó la isla; en Eivissa desembarca también una expedición mallorquina en 1937 para tomar la ciudad.

Donde con mayor intensidad dejó sentir la guerra sus efectos fue en el puerto de Palma pues se dio la singular circunstancia de ser el único puerto de apreciables infraestructuras en la costa mediterránea de la Zona Nacional (Menorca permaneció en Zona Republicana); por ello parte de sus muelles (el de la Consigna y Muelle Nuevo) y de sus instalaciones próximas en tierra se destinan a puerto militar y se inicia la dedicación de la rada de Portopí a estos mismos fines. Se sienta el criterio de que Palma ha de constituir una importante base militar –sin tradición alguna pues salvo Maó, ningún puerto balear había sido hasta entonces puerto militar desde acaso los lejanos tiempos de la base púnica de Eivissa– y en 1938

Izquierda. Cap des Toll de Portocristo sin muelles (ca. 1950). (AM)

Derecha. El primer dique de Cala Rajada ya terminado en 1950. (SP)

Pedro de Benito redacta un ambicioso anteproyecto de puerto militar. Palma sirve de base a las flotas o barcos extranjeros de bloqueo internacionalmente convenido.

El actual edificio de Capitanía Marítima se inició para Aduanas y estaba recién terminado en 1936 cuando estalló la Guerra Civil ocupándose para atender necesidades militares y finalizando en Comandancia de Marina, antes en el Espigón de la Consigna; esta incidencia supuso una demora de veinte años para dar solución definitiva al alojamiento de los servicios de la Aduana antes ubicados en la calle Verí.

En el espacio comprendido entre los actuales edificios de la Capitanía Marítima y de la Autoritat Portuària se construye un gran refugio o bunker de protección antiaérea que no se demuele hasta mediados los años cuarenta; en sus proximidades caen bombas como aún muestran los impactos de metralla en ambos de los edificios citados (reparados en el de la Autoritat Portuària).

El estudio de ampliación del puerto de Pedro de Benito, sobre una idea de Cheli del siglo XIX, iba a dar lugar con el tiempo al actual Dique del Oeste, según el otro estudio similar realizado en 1940 por Gabriel Roca en forma de anteproyecto que recogió la Ley aprobatoria del Plan de Obras Públicas de 1939; dispondría una amplia zona de servicios ocupando gran parte de la ribera entre el Portitxol y el actual Dique de Levante,

así como un nuevo dique de abrigo sensiblemente en dirección este-oeste saliendo de la Punta de San Carlos; esta ambiciosa obra se destinaba en gran pate a necesidades militares; las actuaciones ulteriores no siguieron esta idea sino la conversión en militar de la rada de Portopí.

283. Tarifas

Durante estos años, las tarifas, aplicadas al correr de la década de 1930, comenzaron a adoptar los perfiles que habían de adquirir modernamente. Por D. de 27 de agosto de 1938 vuelve a regularse el arbitrio sobre

Izquierda. Espigón-dique de Portopetro con el Caló des Moix sin ocupar (ca. 1950). (AM)

Derecha. Típicos «escars» en el Rivetó de Portocolom en 1955 y ya concluidos hacia 1950. (EM)

el valor de la pesca fijándolo en el 1%, cuyo 30% ingresan las Juntas en la C.A.P.E. por O.M. de 28 de diciembre de 1944, justificado ello en el hecho de utilizar las flotas pesqueras de las Juntas los puertos de la C.A.P.E. como refugio pero sin descargar en ellos sus capturas.

284. Generalización de la aplicación de tarifas en los puertos

Implantadas las Comisiones y el Grupo y salvo en los años de guerra, la recaudación se generaliza en todos los puertos y sigue una línea generalmente ascendente debido al aumento del tráfico y al reajuste de tarifas, así como a la paulatina implantación de cánones en las concesiones administrativas que al principio se otorgaban sin carácter oneroso. En los Anexos números 6 y 7 del Apéndice, pueden observarse las recaudaciones desde los primeros años de funcionamiento de la Comisiones y Grupo de Puertos así como del Puerto de Palma.

Cada vez se va acentuando más la diferencia entre «tarifas por servicios indirectos» cuya determinación se reserva el Gobierno y «tarifas por servicios directos» con fijación por parte de los Organismos Autónomos y aprobación por preceptos de inferior rango. Por O.M. de 7 de agosto de 1945 se establece el límite máximo autorizado del recargo del 50% del Impuesto de Transportes en todas las Juntas y Comisiones Administrativas.

II.2.2. Tras la creación de la C.A.P.E. (C.A.G.P.)

285. Decreto fundacional de la C.A.G.P

Por D. de 26 de abril de 1939 se reafirma la vigencia del R.D. de 19 de enero de 1928; por otro de igual fecha se crea la Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado (C.A.P.E.) con sede en Madrid y por D. de 30 de mayo del mismo año se aprueba el Reglamento por el cual debía regirse. Dicho Organismo sustituye al Negociado de Recaudación de la Dirección General y en él se integran de inmediato los Grupos de Puertos a la sazón existentes y, paulatinamente, gran parte de las Comisiones Administrativas cuya supresión procedía en virtud de un D. de 9 de junio de 1939. Por O.M. de 11 de noviembre de 1939 las Comisiones Administrativas de Maó y de Eivissa dejan de funcionar como tales, quedando afectos sus puertos a la C.A.P.E.. El número de puertos que llegaron a integrarse en el Organismo fue de doscientos treinta y uno en todo el Estado.

286. Puertos baleares integrados en la C.A.P.E.

La C.A.P.E. edita su primera Memoria referente a los años 1939, 1940 y 1941 en la cual aparecen los siguientes puertos a su cargo:

Mallorca. Agregados a la Dirección Facultativa del Puerto de Palma de Mallorca: Andratx (interés general); Sóller (interés general); Pollença (interés local); Alcúdia (interés general); Capdepera (Cala Rajada) (refugio); Portocristo (interés local); Portocolom (refugio); Portopetro (interés local); Cala Figuera (interés local) y Cabrera (refugio).

Menorca. Servicio Especial de Obras Públicas: Maó (interés general); Ciutadella (refugio) y Fornells (refugio).

Eivissa y Formentera. Servicio Especial de todas las Obras Públicas: Eivissa (interés general); Sant Antoni Abat (refugio) y Cala Savina (interés general).

Izquierda. Varadero y embarcadero en La Rápita en 1953. (MP)

Derecha. Espigón del puerto de Cabrera ya construido en 1890, antes de su prolongación (ca. 1953). (SP)

287. Afección de los Servicios de Obras Públicas de Menorca y Eivissa

En la década de 1929-1939 coexistieron distintos servicios de Obras Públicas: para puertos por una parte y para el resto (Carreteras, Transportes, Obras Hidráulicas) por otra, de modo que los Ingenieros Directores de las Comisiones Administrativas de Maó y Eivissa tenían únicamente a su cargo el servicio portuario y, aún así, excluido el de deslindes y concesiones de la zona marítimo-terrestre y el de señales marítimas. Por O.M. de 17 de junio de 1939 se acumula a dichos Ingenieros el resto de los servicios en los siguientes términos:

Izquierda. Dársena pesquera de Fornells antes de las averías del dique y de la construcción del espaldón (ca. 1954). (SP)

Derecha. Embarcadero y varadero de s'Estanyol en 1954. (MP)

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 directamente 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.

288. Actividad en obras

El Plan de Obras Públicas aprobado por Ley de 11 de abril de 1939, prevé una ambiciosa actuación en materia portuaria; los tres lustros siguientes ven el comienzo de importantes obras al amparo de empréstitos; muchos puertos modifican su fisonomía.

289. Construcción del Dique del Oeste en Palma y sus consecuencias

Tras diversas vicisitudes a partir de 1940 y reformado varias veces el proyecto por Gabriel Roca se construye el Dique del Oeste que acaba siendo de tres alineaciones, de seiscientos, ochocientos y trescientos metros respectivamente, finalizándose prácticamente las obras en 1956 pero sufriendo importantes averías en 1958 y 1959 por cuya causa no puede entenderse totalmente terminada esta obra hasta 1960, con una duración de veinte años. Se trata de la mayor obra portuaria de Baleares, que costó, con las nuevas defensas necesarias durante la década de los sesenta, un importe total de 334.471.990 pesetas de su época.

La construcción del Dique del Oeste incorporó un amplio espejo de agua al puerto tradicional y permitió la realización del importante complejo de obras que hoy constituyen la Dársena de Portopí; así en 1944 ya está en plena ejecución el Muelle de Ribera en San Carlos, en 1949 se inicia la llamada «Carretera de enlace del Muelle de Ribera en San Carlos con el Puerto Comercial», conocida popularmente como «Paseo Marítimo», construida en años sucesivos tramo a tramo hasta poderse considerar completo en 1958 inaugurándose por las autoridades en solemne acto en el verano de dicho año, y ya con cargo a un empréstito emitido, se inicia el Muelle de Poniente en Portopí y se aprovecha el último tramo del Dique de Levante para construir a su abrigo el actual Muelle Adosado; en 1954 el Paseo Marítimo ha rebasado ya Can Barbará y los Muelles de Poniente reciben un gran impulso; en 1975 ya es posible modificar el morro del Muelle Adosado del antiguo Dique de Levante, correspondiente hoy a los llamados «Muelles Comerciales"; todo ello junto a multitud de otras actuaciones menores, tanto en infraestructuras como en superestructuras y utillaje.

Izquierda. Muelle Comercial de Maó en Baixamar y almacenes recién construidos (ca. 1954). (SP)

Derecha. El puerto de Palma en la Memoria de 1955 con el Muelle adosado al dique junto al faro ya en servicio. (MP)

290. Reanudación de las obras de ampliación del puerto de Alcúdia

En febrero de 1941, el Director del Grupo de Puertos de Mallorca, Gabriel Roca, Director del Puerto de Palma, redacta el «Proyecto de Terminación de las Obras de Ampliación y Mejora del Puerto de Alcudia», siguiendo una disposición en todo similar a la de los dos proyectos anteriores. Se hace mención en la Memoria del proyecto a la necesidad de atraque de los buques a vapor que se ven obligados a fondear en bahía, para descargar las mercancías y embarcar o desembarcar los pasajeros y, por primera vez, se hace una mención específica de ser las obras indispensables para las necesidades militares del polígono de tiro instalado en Alcúdia, posteriormente llamado «Polígono de Utilización de Armas Submarinas» (PUAS), en el ángulo exterior del antiguo dique ocupando el muelle y rampa varadero.

291. Incidencias en las obras de Alcúdia hasta su terminación

Subastadas las obras se produce su reiniciación pero con escaso éxito, pues en junio de 1946 se produce de nuevo la rescisión del contrato siendo necesario acometer otra vez el proyecto de su terminación redactado tam-

bién por el mismo autor en septiembre de 1946, introduciendo una variación en el ancho del muelle que pasa a ser de treinta metros por haberlo así solicitado el Jefe de la Base Naval de Baleares. En septiembre de 1949 se introduce una importante reforma del proyecto consistente en la adición del primer muelle de ribera en las inmediaciones del arranque del dique, con calados entre 2,40 y 3, 50 m. y una longitud de cien metros, con su correspondiente explanada anexa. Se iniciaba así lo que iba a ser la futura configuración del muelle comercial. Ya en 1953 y próxima la terminación de las obras, se introducen algunas modificaciones de detalle. Las obras se desarrollaron entre los años 1948 y 1954, con una duración total desde el primer Proyecto de 1933 de veintiún años.

292. Nuevos puertos de interés local

Por O.M.C. de 27 de abril de 1945 se aprueba el Nuevo Reglamento de Régimen Interior de la C.A.P.E.. A la sazón aparecen por primera vez en una O.M. –sólo comunicada y sin suficiente rango– como puertos dependientes del Organismo los de interés local de s'Arenal, Estellencs (es Port), Colònia de Sant Jordi y Valldemossa además de los anteriormente reseñados.

Puerto de Alcúdia en 1955 con el nuevo dique y muelle de ribera primitivo con su carretera de servicio ya terminados. (MP)

293. Nueva clasificación de puertos

Nuevamente por D. de 5 de julio de 1946 se clasifican los puertos, quedando así:

Interés general y de refugio: Palma, Maó o Eivissa.

Interés general: Alcúdia y Sóller

Refugio: Andratx; Pollença; Capdepera; Portocristo; Portocolom; Ciutadella; Sant Antoni Abat; Cala Savina y Cabrera.

En consecuencia son de interés local: Estellencs (es Port); Valldemossa; Portopetro; Cala Figuera; Colònia de Sant Jordi; s'Arenal y Fornells. No tardarían, además, en realizarse las instalaciones locales de Sant Elm, Banyalbufar (Pedra de s'Ase), sa Calobra, Colònia de Sant Pere, Cala Bona, sa Rápita y s'Estanyol.

294. Modernización de la tipología de tarifas

Desde la Baja Edad Media se aplicaron a los tráficos portuarios diversos tipos de derechos, arbitrios o impuestos, con diferentes denominaciones, en principio con un destino específico a la construcción o conservación de las obras portuarias, pero manteniendo, en general, cierta confusión conceptual entre si se trataba de un impuesto clásico o de una tarifa específica que debía responder al servicio prestado en el puerto; estas imposiciones, con diversas denominaciones, ya en parte recogidas en lo que antecede, se establecían por las diferentes Autoridades con competencia sobre el puerto a lo largo del tiempo y habitualmente tenían como base

Izquierda. Muelle de ribera y dársena interior del puerto de Alcúdia (ca. 1955). (SP)

Derecha. Puerto de Sóller en 1955 ya construidos los muelles sustitutivos de los civiles destinados a usos militares (fondo). (MP)

de imposición elementos objetivos, como eran el tonelaje del buque, el número, o el valor o peso de la mercancía. Una visión retrospectiva, que abarca ya la época moderna, permite apreciar en el cúmulo de tarifas portuarias dos grandes familias, a saber: la correspondiente a los servicios denominados «generales» unas veces o «indirectos» otras, cuya determinación se reserva el Gobierno para establecerla con carácter uniforme en todos los puertos y con disposiciones de rango de Ley o D., y las tarifas por servicios denominados «directos», «especiales», o «específicos», cuya fijación se deja para Órganos o Centros de rango inferior y cuya aprobación corresponde a los Gobernadores Civiles o a Corporaciones ya de carácter local o provincial. La diferencia esencial entre unos y otros servicios podría encontrarse en la involuntariedad, y a la par necesidad, de su prestación al usuario, en los primeros, y en la potestad del usuario para solicitarlos, en los segundos. Aunque ello es un principio general, no se cumple siempre estrictamente (por ejemplo en la tarifa de atraque).

A partir del año 1900 se establece para los primeros una base de aplicación en forma de un tanto por ciento del impuesto sobre el transporte (el cincuenta por ciento de recargo); este procedimiento perdura básicamente hasta 1948 en que se promulga el D. de 12 de noviembre por el cual se cambia el sistema de tarifas estableciendo, por una parte, un repertorio de mercancías, y, por otra, un sistema de navegación; en base a este doble concepto se fijan las tarifas de «embarque y desembarque» de pasajeros, «uso general del puerto» por los buques, y «muellaje», expresión ambigua que se refiere al uso del puerto por la mercancía; también se incluye, aunque no es de aplicación la división anterior, entre las tarifas de servicios indirectos, el «arbitrio sobre el valor de la pesca» –con el criterio del por-

centaje sobre su valor– el de los «petróleos» y el de «lavado de minerales y carbones», que no es de aplicación en Baleares.

Este sistema de tarifas fue perfeccionado con los Ds. de 23 de diciembre de 1955 y de 22 de julio de 1958, y con varios cambios –no esenciales en cuanto a filosofía de tipología– se mantiene posteriormente hasta hoy día con modificaciones casi anuales.

Con independencia de las tarifas correspondientes a los antes llamados «servicios directos» los correspondientes hoy a los «servicios indirectos» en los puertos de la Autoridad Portuaria son: T-0) Señalización marítima; T-1) Buques; T-2) Pasaje; T-3) Mercancía; T-4) Pesca fresca y T-5) Embarcaciones de recreo aprobadas por O.O.M.M. de 30 de julio de 1998, 4 de diciembre de 1998 y 16 de diciembre de 1998 y no son precios públicos desde 1993.

Las tarifas de los puertos transferidos a la Comunidad Autónoma continuaron con las aplicadas en tiempo de la C.A.G.P. experimentando puestas al día recogidas cada año en la Ley de Presupuestos de la Comunidad Autónoma y continuarían siendo tasas o precios públicos.

Tanto en una como en otra Administración las concesiones están sujetas a cánones de ocupación considerados tasa según porcentaje de base aprobada.

Izquierda. El Paseo Marítimo de Palma en 1955 antes del desdoblamiento de calzada y a falta del 6º trozo. (MP)

Derecha. Muelle de ribera en San Carlos y actual Muelle de Paraires de Palma en construcción en 1955. (MP)

295. Mayor atención a la explotación

La atención prestada a las tarifas a mediados de siglo XX sólo es uno de los aspectos relacionados con la explotación cuya importancia va siendo cada vez más reconocida dejándose ver en multitud de diferentes asuntos a lo largo de la segunda mitad del siglo: se regula el personal de puertos, tanto laboral como funcionario; se dotan las plantillas con especial previsión de aquellos empleados no sólo dedicados a la construcción de infraestructuras sino también a su explotación; se organiza la facturación y la recaudación; se da forma normalizada a las Memorias de los puertos –que aún subsiste– disponiendo su anualidad; se regulan los cánones de las concesiones, muchas de ellas otorgadas anteriormente sin canon o con cuantías irrisorias; finaliza el otorgamiento de concesiones «sin plazo limitado» señalando la Ley de Patrimonio de 24 de diciembre de 1962 un plazo máximo de noventa y nueve años; entre 1965 y 1970,

y mediante circulares comunicadas, se fijan criterios para establecer los plazos concesionales, en todo caso más reducidos; se inician las primeras intervenciones de tipo urbanístico con la Ley del Suelo de 1956; se da gran impulso a la delimitación de las zonas de servicio de los puertos y, como consecuencia obligada, a la de la zona marítimo-terrestre afectada, la cual, asombrosamente, no había sido abordada con carácter general desde la lejana Ley de 1880 en la cual se recogía el criterio para definirla dándose el caso peregrino de otorgarse concesiones sin deslinde de la ribera; se atienden, en fin, cuestiones cruciales para una correcta gestión, tanto de servicios y económica como de policía. Impulsor eficaz de esta organización de la gestión fue Gabriel Roca durante su mandato en la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas en los últimos años de la década de los 1950.

296. Militarización parcial de los puertos de Sóller, Pollença y Maó

Finalizada la guerra civil, permanecen en el puerto de Sóller las instalaciones militares sobre los diques y muelles construidos por Obras Públicas para el tráfico civil. Como la ocupación tuvo lugar durante la guerra sin las formalidades correspondientes, en la fecha ya citada se levanta acta sancionando oficialmente esta situación de hecho, al propio tiempo que se prevé, como sustitución, la realización de unas modestas obras destinadas al tráfico comercial, llevadas a cabo alrededor de 1950. Sea por la práctica militarización del puerto o por otras causas coyunturales, el puerto de Sóller pierde comercialmente su tradicional importancia, quedando su tráfico de pasajeros reducido al de carácter puramente local y el de mercancías al de unos pocos motoveleros al año. La Estación Naval persiste y en ella se encontró ubicada la escuela de armas submarinas. Hoy se halla en proceso de práctico desmantelamiento, con restitución del uso civil de parte de sus muelles.

Puerto de Pollença en 1955 con la ribera en parte urbanizada. (MP)

La Base de Hidros del puerto de Pollença y la ampliación del recinto de la Estación Naval de Maó no afectaron, como sucedió en Sóller, a los muelles del tráfico civil y, además, se hallan ubicados en parajes de la ribera de los puertos naturales no afectando, en un futuro prudencialmente previsto, al desarrollo de las obras portuarias destinadas al tráfico

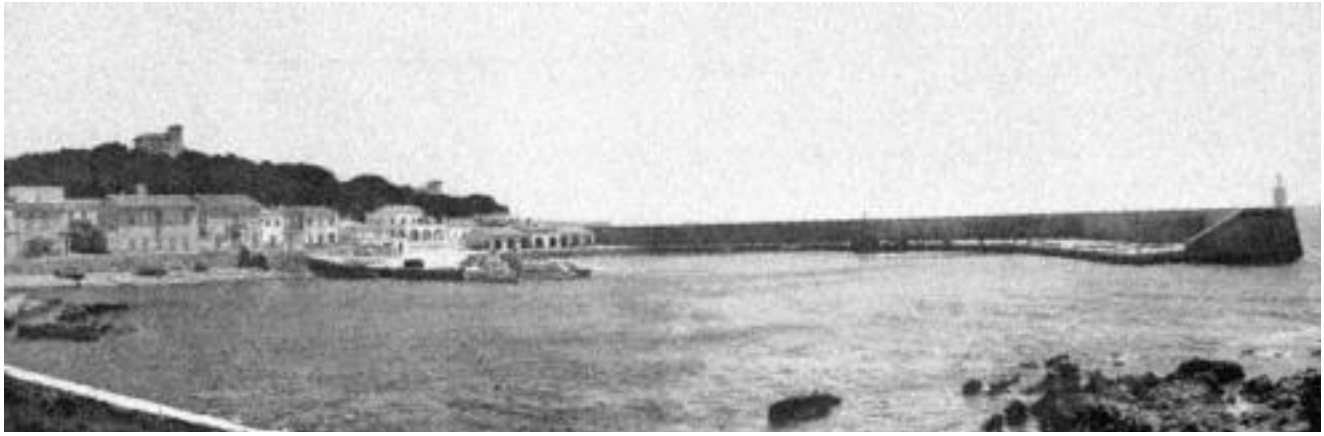
mercantil.

297. Financiación mediante empréstitos y subvenciones del Estado

Aunque prevista la captación de recursos para obras de los puertos en las diversas leyes de 1880, 1911 y 1928 mediante la imposición de arbitrios o impuestos sobre buques, pasajeros o mercancías, fue general la dedicación de partidas en los Presupuestos del Estado para obras portuarias. Esta modalidad de financiación adopta también la forma de empréstitos en especial durante las décadas de 1940 y 1950 recurriendo a este expediente tanto la C.A.G.P. como la Junta de Obras y Servicios del Puerto de Palma. El organismo era autorizado por Ley para la emisión de obligaciones de cuya amortización e intereses se hacía cargo el Estado con largos plazos, terminando algunos en el siglo XXI pero amortizadas totalmente en el año 2000. El Plan de Estabilización de 1959 acabó con este sistema estableciendo «Planes Cuatrienales de Desarrollo Económico y Social» para ejecución de obras con recursos programados llegándose a formar hasta tres planes, el tercero sin efectividad completa (1964-1967; 1968-1971; 1972-1975).

Por D.L. de 23 de diciembre de 1965 se autoriza un Convenio de Crédito con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento para modernización y equipo de los puertos españoles cuyo alcance no es sólo económico sino también organizativo dando lugar a las leyes de Régimen Financiero de 1966 y de Juntas de Puertos de 1968.

Las subvenciones del Estado fueron muy importantes durante los periodos de creación de las infraestructuras básicas y, en general, de muy variable cuantía a lo largo del tiempo. En el puerto de Palma desde la creación de la Junta hasta bien entrado el siglo XX son de gran consideración



Puerto de Cala Rajada en 1955 ya en servicio las obras del primer dique de abrigo, del muelle de ribera y del varadero. (MP)

y, de ordinario, la subvención es del orden de dos a cinco veces la recaudación propia; posteriormente, entre 1946 y 1961 –en que se financia la ampliación del puerto con el Dique del Oeste y nuevos muelles en la zona de Portopí– la subvención es de tres a nueve veces el importe de los recursos propios; según el *Resumen del Plan General de Ordenación y Desarrollo del Puerto de Palma* publicado en 1978 la media anual en pts. 75 desde 1873 a 1977 de ingresos en Palma es de 28.741.546 pts. y la de la subven-

ción de 26.924.989 pts.; el Estado contribuye pues con el 48% del total de recursos lo cual pone de manifiesto su importancia histórica.

298. Prolongación del Contramuelle de Eivissa

El aumento de eslora de los buques exigió ya en 1950 la prolongación del Contramuelle de Eivissa llevado a término con Javier Peña entre 1950 y 1954 y vuelve a presentarse la necesidad de los dragados, acción que a lo largo del siglo XX debía convertirse en una necesidad periódica; en 1963 se dota de un tinglado a este Contramuelle por Enrique Alonso; a este autor se debe el estudio para el aprovechamiento de la parte Norte del puerto, en base al cual comienza la idea de la futura expansión de los muelles comerciales materializada en las décadas siguientes.

299. Obras e instalaciones interiores en el puerto de Alcúdia

Port de Pollença tras las mejoras y varadero construidos entre 1955 y 1960. (SP)

A la construcción del dique en 1954 sigue un periodo de un cuarto de siglo en el cual las actuaciones en el puerto son discretas yendo, al propio tiempo, su inicial tráfico tomando notable aumento. Las acciones se dirigen más bien a completar la nueva zona de servicio conseguida, así en 1955 se construye un tinglado y estación marítima, en diversos años se producen dragados para mejorar los calados, se dispone una boya codera para facilitar el amarre de los buques, se pavimentan los muelles, se construyen instalaciones pesqueras y almacenes para útiles de pesca, se disponen conducciones para aguada e instalaciones eléctricas, se dota al puerto de alumbrado público, se acondicionan y reparan las rampas varaderos para embarcaciones de pesca, se dota al puerto de embarcadero para el tráfico local o de bahía, se mejora y da mas calado al muelle pesquero, se urbaniza y acondiciona el «Passeig Marítim» o muelle de ribera para embarcaciones de recreo a lo largo del litoral de la antigua dársena interior, siendo las actuaciones mas destacadas la llevada a cabo en 1972, en la construcción de una plataforma para el tráfico roll– on/roll-off, en las inmediaciones del morro del dique, y la realización del nuevo muelle de ribera paralelo al anterior y perpendicular al adosado al dique de abrigo, con mayor calado en 1978, por Fernando Moscardó.

Izquierda. Sa Roqueta del Portitxol de Palma y los antiguos dos diques de abrigo del surgidero (ca. 1955). (SP)

Derecha. El puerto de Andratx en 1955 sin la actual masiva construcción del Puig de s'Espart. (MP)

300. Reglamentaciones de personal

La situación del personal obrero y del Estatuto no se regulariza hasta aprobarse sus respectivas reglamentaciones por O.O.M.M. de 28 de enero de 1956 y de 23 de julio de 1953 que, con algunas modificaciones posteriores fueron las vigentes hasta la derogación del Estatuto. Las plantillas generales de la C.A.G.P. –entre las cuales se encontraba el personal de los Grupos– son aprobadas por O.M. de 27 de abril de 1962.

En los puertos prestaba servicio tres clases de personal: el de cuerpos especiales de la Administración del Estado, nombrado por O.M.; el del Estatuto de Puertos, funcionario de cada organismo autónomo, y el laboral, también propio de cada organismo autónomo (Junta o C.A.G.P.). La Ley de reforma de la Función Pública de 8 de agosto de 1984 unifica todo el personal del Estatuto y, por último, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 laboraliza todos los puestos de trabajo desapareciendo de los puertos los existentes para funcionarios pasando a excedentes voluntarios aquellos que permanecen prestando servicio.

301. Creación del Grupo de Puertos de Baleares

Con las pequeñas variaciones antedichas en la clasificación y número de los puertos, continúan funcionando durante estos años los tres Servicios provinciales de la C.A.P.E. hasta que en el D. de 16 de marzo de 1956 se crea el «Grupo de Puertos de Baleares», único Servicio provincial, con cabecera en Palma. Vuelven con ello a estar integrados los puertos en un mismo Servicio como ocurría antes del R.D. de 22 de julio de 1928 pero con la substancial variación, en lo práctico, de ser el Servicio únicamente portuario (antes incluía Carreteras, Obras Hidráulicas y Transportes) y, en lo funcional, que abarca la explotación, ya de especial relevancia.

El llevar a cabo esta integración, no obstante, está lleno de dificultades: por una parte la nueva cabecera en Palma (calle Velázquez nº 2) no puede apoyarse en el Servicio de Mallorca, desprovisto de personal del Estatuto de Puertos, de vital importancia para el funcionamiento del Grupo; por otra parte se carecía, en principio, de los indispensables medios materiales para llegar a una organización mínima. El D. de 31 de mayo de 1957 tiene como fin primordial ayudar al servicio, aunque a costa de destruir prácticamente su unidad; en virtud de dicha disposición se encarga de la gestión y administración de los puertos de Menorca y de los de Levante de Mallorca un ingeniero auxiliar de la Junta del de Palma;

del resto sigue directamente encargado el Director del Grupo. Al propio tiempo se ordena que las oficinas del Grupo se establezcan en el edificio de la Junta en Palma.

302. Reajuste territorial de los dos servicios del Grupo de Puertos

Quedan así, de hecho, dos servicios del Grupo prácticamente independientes, con cabecera en Palma, y con una distribución de puertos igual a la ya reseñada al exponer el R.D. de 22 de julio de 1928, con la sola variación de que por O.M. de 30 de mayo de 1958 el Director del Grupo establece su residencia en Eivissa, pasando a depender del ingeniero auxiliar de la J.O.P. de Palma los puertos de Andratx y Sóller; permanece esta organización hasta el D. de 6 de abril de 1961 en que se vuelve a los tres Grupos insulares con igual régimen al existente antes de 1956.

303. Servicio de Faros

En virtud del D. de 28 de junio de 1957 pasan a depender del Grupo de Puertos de Baleares los faros y sus caminos de servicio –a excepción de Cabo Blanco, Cala Figuera y Portopí que se asignan a la Dirección Facultativa de la Junta de Obras y Servicios del Puerto de Palma– todos ellos procedentes de la Jefatura de Obras Públicas; asimismo pasan los servicios técnicos marítimos de deslindes de la zona marítimo-terrestre y concesiones, dependiendo de la restablecida Jefatura de Puertos desempeñada por el Director del Puerto del Palma. Con ello las Jefaturas de Obras Públicas, de las que ya se habían segregado los servicios estrictamente portuarios en 1928, quedan sin ningún cometido marítimo. Los dos ingenieros que a finales de aquel año atienden el Grupo se hacen cargo de señales y servicios. Con ello culmina un proceso iniciado muchos años antes de encomendar servicios de Obras Públicas a la Administración institucional quedando el originario «servicio ordinario» reducido al de carreteras.

Izquierda. Antiguo andén de ribera, secadero de redes y espigón de Portocolom en 1955. (MP)

Derecha. Portocristo en 1955 antes de partir el dique. Obsérvese el gran aterramiento del muelle por basculamiento de la playa de arena. (MP)

304. Diversificación de obras en Palma

Traspasados en 1957 a la Junta del Puerto los faros de Portopí, Cabo Blanco y Cala Figuera –al igual que los restantes al Grupo de Puertos de

Baleares– comienzan una serie de acciones encaminadas a su mejora; en 1958 se termina la ampliación del edificio de la Junta y Sanidad Exterior en la parte que actualmente da hacia el Parque del Mar; también se inicia en 1956 la construcción del nuevo edificio para los Servicios de Aduanas que habría de terminar en 1959. A partir de 1960 se desarrolla gran actividad en completar, y disponer el amueblamiento urbano, de las nuevas instalaciones portuarias conseguidas con el abrigo del Dique del Oeste; así en 1960 se inicia la construcción de la Estación Marítima Nº 1, en los recién terminados Muelles de Poniente y se dota de servicios y alumbrado a la mayor parte de los nuevos muelles; en 24 de julio de 1961 se inauguran oficialmente por el Ministro de Obras Públicas la Estación Marítima Nº 1 en los Muelles de Poniente y el Dique del Oeste.

Es esta una época en que se presta gran atención a la mejora de los viales y jardines que se dotan, los primeros, de modernos pavimentos y, los segundos, de un apreciable amueblamiento urbano; las grandes superficies adoquinadas, que en viales y muelles habían venido siendo dispuestas a lo largo del siglo XIX y de la primera mitad del XX –como propias de la rodadura de los, a la sazón, carros con llanta de hierro– son transformadas en asfaltadas o de hormigón lo cual produce la recuperación de una gran cantidad de adoquines de importación de piedras silíceas, que son reutilizados en el encintado de multitud de aceras, parterres y alcorques, según puede observarse hoy día en toda la zona portuaria, lo cual puede alguien encontrar extraño si no conoce la causa.

305. Estación marítima y nuevas oficinas en Maó

Ya con la nueva organización del Grupo de Puertos se inician en

Izquierda. Espigón del puerto de Cabrera, varadero y muelle de ribera, antes de la prolongación en 1955. (AH)

Derecha. Portopetro en 1955 con la escollera del espigón dotada de espaldón. (MP)

Maó en 1958 por Rafael Soler diversas actuaciones puntuales, sobre todo en lo tocante a la explotación, como son la habilitación de parte del Almacén nº 1 para estación marítima entre 1959 y 1963, el intento fallido de establecer unas instalaciones pesqueras de embarcaciones menores frente a la Punta des Rellotge en Cala Figuera, en 1959, la ampliación y reforma del Almacén nº 1 para alojar las oficinas del Grupo de Puertos en el ámbito portuario y dejar las anteriores –que venía compartiendo con las de Obras Públicas en general en la Calle de San Roque, nº 23 en la propia Ciudad– obra que se proyecta en 1964 y se ejecuta en los años siguientes,

la prolongación del Muelle Comercial en sesenta y tres metros con una moderna obra sobre pilotes se lleva a término entre 1965 y 1970, sin faltar actuaciones continuadas para mantenimiento, consolidación o mejora de muros y pavimentos de muelles como era una constante a lo largo de un siglo, cabiendo destacar las mejoras introducidas en los muelles llamados del Matadero, del General, de Poniente y del Gas, para habilitarlos, por medio de una estructura de pilotes, en los puntos de mayor calado, para descarga de motonaves.

Izquierda. Tráfico de mercancía general en Prolongación del Muelle Nuevo en Palma en 1955. (MP)

Derecha. Operación aun con puntales en el puerto de Palma en el Muelle Adosado en 1955. (MP)

306. C.A.P.E. cambia el nombre en C.A.O.S.P.E.

La Ley de Entidades Estatales Autónomas de 26 de diciembre de 1958 afecta a la C.A.P.E. por cuanto es preciso adaptar a ella el Reglamento General de Juntas y Comisiones por O.M. de 12 de abril de 1960. También por la Ley de 26 de diciembre de 1958 de Entidades Estatales Autónomas, a la que por O.M. de 12 de abril de 1960 se adaptan los organismos portuarios, se cambia el nombre de la C.A.P.E. por el de «Comisión Administrativa de Obras y Servicios de Puertos a cargo directo del Estado», con las siglas C.A.O.S.P.E.

307. Tarifas de 1959 de servicios específicos (o directos)

La modificación general de tarifas de 1959 sorprende al Grupo de Puertos con dos servicios y ello es motivo de estudiarse separadamente unas tarifas por servicios directos para Mallorca y Menorca por una parte, aprobadas por O.M. de 31 de agosto de 1959, y para Eivissa, por otra, aprobadas por O.M. de 21 de mayo de 1959.

308. Problemático nuevo edificio en Eivissa

En 1960 empieza a plantearse la necesidad de disponer de nuevas oficinas y dependencias en Eivissa para los servicios del Grupo de Puertos ya que las existentes en la primera casa del Muelle Interior –en el resto de un edificio afectado por las expropiaciones de 1893– adolecían del inconveniente de su inadecuación al tráfico portuario, aparte de su obsolescencia; por dicha circunstancia, y tras arduas negociaciones con el Ayuntamiento, se adopta una solución consistente en establecer un nuevo edificio paralelo

al Muelle de la Consigna y ocupando parte de la franja de terrenos ubicados entre el muelle y la fachada de las casas; así se redacta el correspondiente proyecto aprobado en 1960, y se inicia la construcción de parte de este edificio suscitando una gran polémica, por lo cual no se completa la construcción de las oficinas y queda solamente parcialmente edificada la parcela inicialmente prevista para estas finalidades. Habrá de esperarse prácticamente un tercio de siglo para solucionar esta cuestión con el derribo y construcción de nuevas oficinas en la ribera oeste.

Izquierda. Portocristo tras construir el dique basculando la playa (ca. 1955). (AM)

Derecha. Pimera alineación del dique del Oeste de Palma prácticamente terminado y a falta del espaldón en 1955. Los grandes temporales de 1959 y 1960 obligarán a sustituir esta escollera por bloques de hormigón. (DS)

309. Clasificación de puertos de 1961

Por D. de 6 de septiembre de 1961 se establece una nueva clasificación de los puertos del siguiente modo:

Interés general y de refugio: Palma, Maó y Eivissa.

Interés general: Alcúdia y Sóller.

Refugio: Andratx; Pollença, Cala Rajada (Capdepera); Portocristo; Portocolom; Colònia de Sant Jordi (Campos del Puerto); Cabrera; Ciutadella; Fornells; Sant Antoni Abat y Cala Savina.

Y se consideran, por tanto, de interés local los restantes.

310. C.A.O.S.P.E. se cambia en C.A.G.P. Restauración del Grupo de Puertos de Baleares

El nuevo régimen de tres Grupos fue de corta duración pues con la reorganización de la C.A.O.S.P.E. aprobada por D. de 11 de julio de 1963 se restablece el Servicio Provincial, siguiendo la tendencia inspirada por esta reorganización. En virtud de la Ley de 2 de marzo de 1963 de creación de la Junta Central de Puertos vuelve a cambiar el nombre del organismo para denominarse «Comisión Administrativa de Grupos de Puertos», el cual habría de mantenerse hasta su extinción por la Ley de 24 de noviembre de 1992, con las siglas C.A.G.P.. Esta vez la integración se realiza con mejor fortuna pues, aparte de poder contar el Grupo con los medios suficientes, ya existe personal del Estatuto para atender el servicio.

En un principio la cabecera del servicio se acomoda en un piso del edificio de la hoy demolida Riba Alta, prestado por la Junta del Puerto de Palma, y en 18 de octubre de 1965 se instala en el local adquirido por la C.AG.P. en la calle de Rubén Dario, nº. 24, para pasar en 1982 al edificio construido «ad hoc» en el Camino de la Escollera en parcela de la zona de servicio del Puerto de Palma, donde se extingue el Grupo en 1988.

311. Organización del Grupo de Puertos

La organización del Grupo de Puertos estuvo estructurada en lo básico para atender al Servicio en todos sus aspectos y, en especial, en el triple frente de previsión de obras e instalaciones, explotación y recaudación, lo que permitió una paulatina aproximación de la gestión a la del puerto de Palma. El estudio de las obras e instalaciones por medio de los proyectos se realizaba principalmente en la oficina de Palma; posteriormente la ejecución de las obras se llevaba a cabo con el concurso de los ingenieros técnicos encargados de cada Isla.

La explotación alcanza gran complejidad pues los puertos del Grupo tienen ya múltiples actividades y todas requieren su atención. El Reglamento de Policía, de los puertos de la C.A.G.P., aprobado por O.M. de 11 de septiembre de 1956 , y sustituido más tarde por el aprobado por O.M. de 12 de junio de 1976, resulta un instrumento general poco eficiente para resolver las numerosas cuestiones concretas presentadas cotidianamente; por otra parte la dispersión de los puertos obliga a confiar en los Celadores o representantes locales de la Dirección del Grupo quienes, en ausencia de disposiciones detalladas, deben resolver con arreglo a su buen criterio muchas cuestiones planteadas con el consiguiente riesgo del acierto.

312. Creación de la Segunda Junta Central de Puertos

El organismo autónomo «Junta Central de Puertos» fue creado por segunda vez por Ley de 2 de marzo de 1963 y, al igual que la primera de 1926, fue de corta vida; independientemente de funciones generales de coordinación se le encomendó la realización de los dragados, con material propio o de los Organismos Portuarios, la señalización marítima, y la intervención en la ordenación del litoral; las dos primeras se encontraban a cargo anteriormente de la Comisión Administrativa de Obras y Servicios de Puertos a cargo directo del Estado; en su artículo 2º b) se recoge la competencia de su actuación en las costas lo cual, junto con las competencias referidas en materia de señalización marítima, había de dar lugar a la creación de las Jefaturas de Costas que sobrevivieron a la extinción del Organismo; a partir de la aprobación de su Reglamento por D. de 18 de junio de 1964 se produce la separación de los servicios costeros de los portuarios que habían venido siendo atendidos por la Comisión Administrativa de

Izquierda. Grúa Titan de colocación de escollera en vagones en el Dique del Oeste de Palma en 1955. (DS)

Derecha. Cabrera en 1955 ya recrecido el espigón de atraque. (MP)

Obras y Servicios de Puertos a cargo directo del Estado y por las Juntas de Puertos con anterioridad. Corresponde al periodo de existencia de este Organismo la aprobación del Plan de Mejora de las Señales Marítimas de España por O.M. de 17 de marzo de 1967 que habría de informar la actuación en la automatización y modernización de las señales en los años posteriores; la actuación en el campo de los dragados no prosperó por cuanto hubo grandes dificultades para coordinar el material o trenes de dragado propios con los de las Juntas de Puertos.

313. Impulso oficial a la delimitación de las zonas de servicio de los puertos en los años 1960

Las primeras aplicaciones de las disposiciones generales en materia de delimitación de zona de servicio se llevaron sólo a cabo en los principales puertos de interés general y ello con aplicación lisa y llana de los preceptos reglamentarios de la Ley de 1880 o de 1928 sin someter el proyecto, fuera originario o reformado, a tramitaciones específicas. El proyecto se redactaba –unido a la ejecución de obras de cerramiento en Palma una vez– para ser aprobado por R.O. o por la Dirección General para, seguidamente, aplicarlo sin más a través del Reglamento de Servicio y Policía. Actuaciones en este sentido se realizaron en el siglo XIX tan solo en los puertos de Palma, Maó y Eivissa.

Izquierda. Dique interior histórico del puerto de Andratx con el arranque del Muelle de Ribera recién ampliado (ca. 1955). (SP)

Derecha. Tráfico en el único muelle a la sazón de La Savina, comercial y de embarque de sal (1956). (AM)

Salvo en Palma, donde la infraestructura portuaria ya estuvo claramente diferenciada desde la Edad Media, originariamente, y aún hoy, la zona de servicio de los puertos se confundía con un espacio ubicado entre el caserío y la línea de agua con unos primitivos muelles, o más bien muros de contención, de muy escaso calado sólo aptos para embarcaciones menores; este espacio tenía la triple condición de muelle, calle y carretera (las más de las veces); pero la modesta infraestructura se realizaba por el responsable del puerto.

La primera disposición que aborda de un modo específico las zonas de servicio de los puertos es la Resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 6 de febrero de 1942 que da instrucciones sobre el modo de proceder y al propio tiempo señala la urgencia de su realización, constante que, como se verá, se repite en múltiples disposiciones del mismo rango dictadas a lo largo de los veinticinco años posteriores. En esta disposición se hace especial hincapié en los cerramientos o en los amojonamientos. Durante la década de los años cincuenta se hizo patente la necesidad de

Izquierda. Puerto de Eivissa con el Contramuelle ya prolongado (ca. de 1956). (FR)

Derecha. Proceso de relleno del puerto de Alcúdia frente a la antigua Cuarentena o Lazareto en 1957. (DS)

establecer con rigor el límite de la zona de servicio de los puertos, sea reformando las establecidas, sea proyectándolas «ex novo». A este fin se dictó la O.M. de 18 de noviembre de 1959 en la cual ya se contempla la posible declaración de terrenos sobrantes para pasar al ámbito de la jurisdicción administrativa de los Ayuntamientos, previa entrega al Ministerio de Hacienda. En dicha O.M. se establece cuales han de ser los centros que han de informar el expediente, entre los cuales se incluyen el Ayuntamiento de la localidad, las Delegaciones Provinciales de Urbanismo y de Turismo, la Subsecretaría de la Marina Mercante y el Consejo de Obras Públicas. Aunque la O.M. detallaba cual era la documentación constitutiva del proyecto de la zona de servicio del puerto, fue necesaria la promulgación posterior de las Circulares de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 15 de marzo de 1960 y 10 de febrero de 1961 para completar diversos aspectos de la formación de estos proyectos.

En 14 de abril de 1962 se dicta otra Circular de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas que precisa cuestiones de procedimiento, en especial distinguiendo diversos trámites a realizar y así evitar la antinomia producida en la aplicación del D. de 29 de noviembre de 1932, al pasar a la Direcciones Facultativas diversas atribuciones gubernativas en orden a la tramitación e incoación de expedientes por aplicación de la Ley de 20 de mayo de 1932, sistema restablecido por el D. de 28 de junio de 1957. Nuevamente en Circular de 19 de junio de 1962 se vuelve a tratar el tema. Por último la Circular de 31 de diciembre de 1964 insiste sobre la necesidad de redactar los proyectos de la zona de servicio de los puertos, reiterando disposiciones anteriores, insistiendo en la delimitación física con amojonamiento o cerramiento y recordando su tramitación, anulando al propio tiempo las resoluciones de 6 de febrero de 1942, de 15 de marzo de 1960, de 10 de febrero de 1961, de 14 de abril de 1962 y de 19 de junio de 1962.

Establecidas las Jefaturas de Costas y Puertos, se dicta la O.M. de 8 de abril de 1968 en virtud de la cual corresponde a dichas Jefaturas la tramitación de los proyectos de zona de servicio redactados por las Juntas de Puertos y Comisión Administrativa de Grupos de Puertos. Esta es la disposición final específica dictada en esta materia, antes de la Ley de 24 de noviembre de 1992.

314. Zona de Servicio del Puerto de Palma

Desde la aprobación del primer proyecto en 1885 no se producen nue-

vas aprobaciones hasta el año 1962 como consecuencia del impulso a la sazón dado en general a los proyectos de zona de servicio; así por O.M. de 18 de diciembre de 1962 se aprueba la zona de servicio comprendida entre el Dique del Oeste y el Dique de Levante, englobando el tramo anteriormente contemplado en 1885; por O.M. de 11 de noviembre de 1963 se reforma, para declarar sobrantes, los actuales terrenos ocupados por el Auditorium; por O.M. de 13 de junio de 1966 se reforma de nuevo, para declarar sobrantes, los terrenos de la antigua Pedrera; por O.M. de 12 de junio de 1968 se modifican las zonas en la Península de San Carlos y Rada de Portopí de acuerdo con el Ministerio de Marina; por O.M. de 24 de noviembre de 1970 se define la zona de servicio en el tramo del litoral comprendido entre el Torrente Gros y el Dique de Levante. Cabe añadir, aunque se produjo de un modo aislado y con anterioridad a estas actuaciones, una definición de la zona de servicio en la actual Cuesta de las Rafaletas, aprobada por O.M. de 21 de septiembre de 1960 así como otra actuación puntual en el tramo comprendido entre la Torre de Peraires y dicha Cuesta aprobada por O.M. de 31 de enero de 1963 debidas a instancias particulares.

Conforme al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Palma,

Primitivas instalaciones de Cala Bona alrededor de un varadero en concha (ca. 1958). (SP)

actualmente en avanzada tramitación, se prevé un sustancial cambio de la zona de servicio definida por las disposiciones anteriores, cuya principal característica es la de extraer de dicha zona el actual Paseo Marítimo Gabriel Roca.

Consecuencia de la aprobación de diversos tramos de la zona de servicio y declaración de terrenos sobrantes procedentes de la antigua zona marítimo-terrestre ha sido, entre otras, la entrega al Ayuntamiento de 95.450 m^2 por D. de 15 de junio de 1972 para construir el Parc de la Mar y de 35.200 m^2 por R.D. de 10 de abril de 1981 para el vial de calle de Vicario Joaquín Fuster.

315. Zona de Servicio de los puertos del Grupo

Durante la década de los años 1960 se aborda por primera vez y tardíamente, en el Grupo de Puertos, el estudio de las zonas de servicio el cual, aunque previsto en las añejas disposiciones del siglo XIX y con todo

detalle en el Reglamento de la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928, no había sido aún abordado. Así en 26 de marzo de 1964 se redacta el proyecto de la de Alcúdia aprobado por O.M. de 29 de abril de 1967; el de la de Pollença, se redacta en 14 de julio de 1966 y es aprobado por O.M. de 30 de septiembre de 1969; el de la de Cala Rajada, se redacta el 25 de enero de 1967 (reformado) y es aprobado por O.M. de 30 de septiembre de 1969; el de la de Portocristo, se redacta en 22 de marzo de 1966 y es aprobado por O.M. de 16 de julio de 1969; el de la de Portocolom, se redacta el 10 de octubre de 1966 y es aprobado por O.M. de 10 de septiembre de 1969; el de la de Portopetro, se redacta en 13 de septiembre de 1966 y es aprobado por O.M. de 20 de junio de 1969; el de la Colònia de Sant Jordi, se redacta el 15 de diciembre de 1964 y es aprobado por O.M. de 10 de septiembre de 1969; el de la de Andratx, se redacta en 27 de mayo de 1966, sin recaer aprobación; el de la de Sóller, se redacta en 21 de septiembre de 1964 y es aprobado por O.M. de 24 de junio de 1966; el de la de Maó, se redacta el 31 de diciembre de 1963 y cuya tramitación se suspendió por O.M. de 15 de noviembre de 1965; el de la de Ciutadella, se redacta en 1 de junio de 1963 y es aprobado por O.M. de 16 de febrero de 1965; el de la de Fornells, se redacta en 5 de

Izquierda. Finalización de las accidentadas obras de ensanche del Puerto de Ciutadella (1958). (SP)

Derecha. Muelle de Cala Lledó (Dragonera) recién restaurado y prolongado en 1959. (SP)

abril de 1963 y es aprobado por O.M. de 16 de febrero de 1965; el de la ribera sur del puerto de Eivissa se redacta en diversas fechas de 1959 y es aprobado por O.M. de 23 de agosto de 1960; el de las riberas Norte y Oeste del puerto de Eivissa, se redacta en 19 de octubre de 1966 y es aprobado por O.M. de 7 de mayo de 1969; el de la de Sant Antoni Abat, se redacta el 7 de agosto de 1964 y es aprobado por O.M. de 30 de julio de 1969 y el de la de La Savina que se redacta en 24 de agosto de 1964 y es aprobado por O.M. de 10 de diciembre de 1965.

316. Traspaso del servicio de deslindes, concesiones del litoral y otros

Por O.M. de 16 de junio de 1965 se entregan a la Jefatura de Carreteras los caminos de los faros afectos al Grupo. El servicio de deslindes y concesiones del que se ocupaba el Grupo sólo en sus trámites facultativos pasa interina e íntegramente al Grupo por O.M. de 8 de enero de 1964 sobre distribución de límites competenciales para segregársele nuevamente en su totalidad y traspaso a la Jefatura de Costas por resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 19 de febrero de

1965, consecuencia todo ello de la reorganización de la Dirección General e institución de las Jefaturas de Costas.

317. La Ley de Régimen Financiero

La Ley de Régimen Financiero de los Puertos Españoles de 28 de enero de 1966 introduce novedosos conceptos en materia de tarifas y financiación que se apartan claramente de los tradicionales y da lugar a otra posterior, la de Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía de 20 de junio de 1968, también con importante novedades.

318. Reconocimiento legal de los puertos correspondientes a la C.A.G.P.

La Ley de Régimen Financiero, en su disposición adicional primera faculta al Gobierno para mantener en la C.A.G.P. a los puertos que no se encuentren en condiciones de autofinanciarse. Posteriormente, según la Ley de Juntas de Puertos de 20 de junio de 1968, los puertos de interés general y de refugio no administrados por Junta deben atenderse por la C.A.G.P. (artº. 2º). Curiosamente es la primera vez que al Organismo se asignan específicamente tipos de puertos en una Ley, cuando el nacimiento de los organismos autónomos se hace por Ley y esta circunstancia no concurría en la C.A.P.E., creada por Decreto.

Izquierda. Dique de Cala Figuera y rampa de acceso (ca. de 1959). (SP)

Derecha. Dique de la dársena de Fornells en 1959 antes de su reparación y de la construcción del espaldón. Al fondo la isla de Sargantanes con la enfilación de entrada en el puerto natural. (SP)

319. Nuevas tarifas portuarias y aparición de las zonas I y II de las aguas de los puertos

Consecuencia de la Ley de Régimen Financiero de los Puertos Españoles fue la aprobación de unas nuevas tarifas por servicios generales y específicos por sendas O.O.M.M. de 23 de diciembre de 1966; en estas nuevas tarifas aparece un concepto novedoso, no expresamente contemplado en la Ley, y que perdura hasta la actualidad; se trata del establecimiento, a efectos tarifarios, de las zonas I y II de las aguas de los puertos, los cuales conceptualmente corresponden, la primera, al espejo de agua preponderantemente abrigado por los diques o configuración de la costa en el que existe tráfico y, la segunda, al área marítima inmediata y adyacente, con

menor o nulo abrigo, donde o bien han de fondear aquellos buques a la espera de prestación de servicios en la zona I, o bien se hallan inactivos o con operaciones de transbordo, sea de pasajeros o de mercancías; la fijación de estas zonas implica necesariamente la definición de un perímetro, extremo que se cumplió con todo detalle para el puerto de Palma, mas no así para los puertos del Grupo.

La Ley de Régimen Financiero sustituye los conceptos de «servicios indirectos» por el de «servicios generales», y el de «servicios directos» por el de «servicios específicos» e instituye el tipo de tarifas citadas, con excepción del de pesca que sigue rigiéndose por el ya clásico 2% (más el 0,08% de tasa) «Arbitrio sobre el valor de la pesca».

320. Definición de zonas estrictamente portuarias (I) y anejas (II)

Izquierda. Tráfico en el antiguo muelle o embarcadero de La Savina antes de su ampliación y mejora en 1960. (AP)

Derecha. Dársena de La Savina en 1960 vista desde el primer dique. (SP)

Las aguas de las Zonas I y II del puerto de Palma se fijan en la O.M. de aprobación de las tarifas por servicios generales mas no así las de los puertos de la C.A.G.P.. La aplicación de estas tarifas a la C.A.G.P. obligó a definir las instalaciones portuarias con carácter de interés local que, además de los puertos de interés general o de refugio, estuvieran encomendadas a la CA.G.P.; por ello se dictó la O.M. de 6 de marzo de 1967 que, al señalar las Zonas I y II de las aguas de sus puertos, los establece del siguiente impreciso modo:

Zona I:

Puerto de Andratx e instalaciones portuarias de Sant Elm, Estallencs, Banyalbufar y Cala Lledó (esta última procedente del embarcadero primitivo de los faros de Dragonera).

Puerto de Sóller e instalaciones portuarias de Valldemossa y La Calobra.

Puerto de Pollença e instalaciones portuarias de Formentor.

Puerto de Alcúdia e instalaciones portuarias de Barcarets, San Pedro de Artá, Cabo Farruch y Can Picafort.

Puerto de Cala Rajada.

Puerto de Portocristo e instalaciones portuarias de Cala Bona.

Puerto de Portocolom.

Puerto de Portopetro e instalaciones portuarias de Cala Figuera.

Puerto de Colònia Sant Jordi e instalaciones portuarias de es Coto, sa Rápita, Estanyol (dos) y s'Arenal.

Puerto de Cabrera.

Puerto de Maó.
Puerto de Ciutadella.
Puerto de Fornells.
Puerto de Eivissa e instalaciones portuarias de La Canal (concesión).
Puerto de Sant Antoni Abat.
Puerto de La Savina e instalaciones portuarias desCaló.
Zona II
El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del puerto de Palma de Mallorca.

321. Alcance dado a la definición de las Zonas I y II de las aguas de puertos del Grupo

La O.M. de 6 de marzo de 1967 –realmente es una Resolución de la Dirección General– tiene dos singularidades que, por su alcance incluso actual, merecen mención. La primera es lo sorprendente de fijar los límites de unas aguas sin establecer borde alguno contrariamente con lo que sucedía en los puertos de Juntas coherentemente con el fin de aplicar las tarifas; la segunda la de citar unas «instalaciones portuarias» anexas o complementarias del puerto que realmente –salvo La Canal en Eivissa– corresponden propiamente a puertos de interés local. Esta ambigua presentación, y las múltiples interpretaciones a que se presta, permite amparar, tras dudosamente posibles actuaciones pretéritas o futuras, la realización en estas instalaciones de nuevas obras con cargo al presupuesto de la C.A.G.P., la aplicación de su Reglamento de Policía y la percepción de tarifas; no debe olvidarse que la actuación del Estado en los puertos de interés local legalmente debía límitarse a la conservación de las obras en ellos ejecutadas sin, según la doctrina tradicional, poder percibir tarifas que habían de corresponder al Municipio o a la Diputación al ser el puerto de interés local en puridad.

Izquierda. Muelle y varadero de Portocristo ya con edificaciones para servicios en 1961. (SP)

Derecha. Primitivo dique de s'Arenal mejorando el cofinanciado por la Diputación (ca. de 1961). (SP)

322. Pérdida de espejo de agua del puerto de Eivissa

Como consecuencia de la gran acción llevada a cabo entre 1965 y 1969 en la Ribera Norte –en que por O.M. de l9 de febrero de 1965 aprobada en Consejo de Ministros fue autorizado el Ayuntamiento de Eivissa para proceder a un relleno de casi trescientos mil metros cuadrados frente a las antiguas «feixes», hoy en gran parte urbanizados para dedicarlos a la

edificación– se establece en el espejo de agua de la Ribera Norte remanente de la antigua Bahía de Eivissa un conjunto de instalaciones para embarcaciones de recreo que se inician en 1970 y, con cuatro acciones consecutivas y por distintos concesionarios, aprovechan la totalidad de la ribera comprendida entre el fondo del puerto junto al a la sazón recién construido Muelle Pesquero y la Isla Plana; esta acción tarda unos dieciséis años en desarrollarse íntegramente construyendo las nuevas dársenas, espigones e incluso diques de defensa.

323. Demolición de la Riba y nuevas superficies en Palma

En 1966 se inicia el derribo de La «Riba Alta» demoliendo un primer tramo y ensanchando la zona de servicio ganando terrenos al mar; esta acción de ensanche también se produce en el Muelle de Poniente donde se rellena el espacio limitado por el bajo del Corb Marí y se inicia la construcción de los tinglados o estaciones marítimas del actualmente denominado Muelle de Paraires; se inicia asimismo la Estación Marítima del Dique del Oeste y se construye en la explanada sur del «Moll Vell» el nuevo vial o «Camino de la Escollera» que iba a sustituir al único y secu-

Izquierda. Final de la reparación del dique de la dársena pesquera de Fornells, dotándolo de espaldón (1961). (SP)

Derecha: Antiguo «guafe» para carga de sal en el embarcadero de La Savina en 1963. (AP)

lar acceso a la sazón existente a los muelles comerciales por el «Moll Vell"; en 1967 se inicia la construcción de la ampliación del Muelle de Poniente Norte ya con la explanada triangular ganada al mar prácticamente terminada; se construyen los cobertizos con cubierta en forma de paraboloide a lo largo del Muelle de Paraires y se da gran impulso a las estaciones marítimas de dicho muelle; el desdoblamiento de calzada del Paseo Marítimo alcanza ya el Paraje de s'Aigo Dolça; es en esta época cuando el puerto se dota de la mayor parte de grúas así de pórtico como automóviles.

A partir de 1969 se realizan importantes obras de urbanización tanto en el Dique de Levante, donde se demuele totalmente la Riba Alta y se construye el nuevo vial por la parte exterior de los edificios de la Riba Baja para dar salida a los distintos muelles comerciales, como en los Muelles de Poniente urbanizando los accesos a las estaciones marítimas y la explanada ganada al mar entre dichos muelles y el Paseo Marítimo. En 1970 continúan las obras de ampliación del Paseo Marítimo Ingeniero Gabriel Roca y se inicia una acción tendente a la adaptación de tinglados de los Muelles de Ribera y Muelle de la Consigna, siendo generales las actuaciones pun-

tuales en materia de urbanización de diversos parajes de los recintos portuarios, actuando en el surgidero del Portitxol.

En 1970 se hallan en plena ejecución las obras del Club de Mar aprovechando el espejo de agua del arranque del nuevo muelle de la ampliación de los Muelles de Poniente y se terminan las obras de derribo de la Riba Alta y la prolongación del atraque del Muelle de Poniente.

324. Tercer gran hito legislativo: la Ley de 1968

Básicamente la actuación económico-administrativa en los puertos venía rigiéndose por preceptos establecidos en dos fuentes diferentes: la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928 –en esencia la de 1880– con su Reglamento de igual fecha y las diversas disposiciones de inferior rango que regulaban el funcionamiento de las Juntas, en especial el Reglamento General también de 19 de enero de 1928. La Ley de Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía de 20 de junio de 1968 cambia radicalmente las actuaciones basadas en la segunda fuente citada y prevé los puertos autónomos por primera vez cuyos estatutos se aprueban para cuatro: Barcelona, Valencia, Bilbao y Huelva. Tentativas posteriores para aprobar por vía reglamentaria cierta suerte de «Estatuto marco» de aplicación a buena parte del resto de los puertos de interés general no prosperan por dificultades jurídicas aunque la situación real de los puertos, con demanda cada vez mayor de una organización de carácter empresarial no propia de la Administración Institucional, va exigiendo la implantación del nuevo sistema a más puertos. Habrá de esperarse a la Ley de 24 de noviembre de 1992 para el drástico cambio.

Izquierda. Tráfico en el muelle o embarcadero de La Savina una vez acondicionado y ampliado en 1963. (AP)

Derecha. Rudimentaria obra de prolongación del primer espigón de la Colònia de Sant Jordi en 1963. (SP)

325. Nuevo traspaso del servicio de Faros

El Servicio de Faros, integrado en las Direcciones Facultativas del Puerto de Palma y del Grupo de Puertos desde que por D. de 28 de junio de 1957 se traspasó procedente de la Jefatura de Carreteras (antes de Obras Públicas de Baleares) se segrega en 31 de diciembre de 1968 en cumplimiento de lo dispuesto en la O.M. de 20 de junio de 1968 y Circular de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 11 de noviembre del mismo año, después de once años de haber estado directamente atendido de aquella manera. Se traspasa a la Jefatura de Costas de Baleares. De todos modos dicho Servicio nunca fue totalmente ajeno, pues con anterio-

ridad al año 1957, parcial o totalmente, eran los Directores de los Grupos de Menorca y de Eivissa quienes actuaban como Ingenieros encargados de las señales, circunstancia que volvió a reproducirse, de un modo similar, a partir de 1969 con el Director del Grupo de Baleares; ello fue consecuencia casi obligada de la organización del Grupo de Puertos, único servicio dependiente del Ministerio de Obras Públicas con facultativos encargados en las tres islas principales del archipiélago y que, si bien era uno de los más modestos en su conjunto, tenía, en cambio, mejores dotaciones que los otros provinciales en las Islas de Menorca y Eivissa.

Logotipo de la Junta de Obras del Puerto de Palma, que hoy substancialmente se mantiene en la Autoridad Portuaria de Baleares, utilizado desde principios del siglo XX recién alumbrado el faro (1908). (AP)

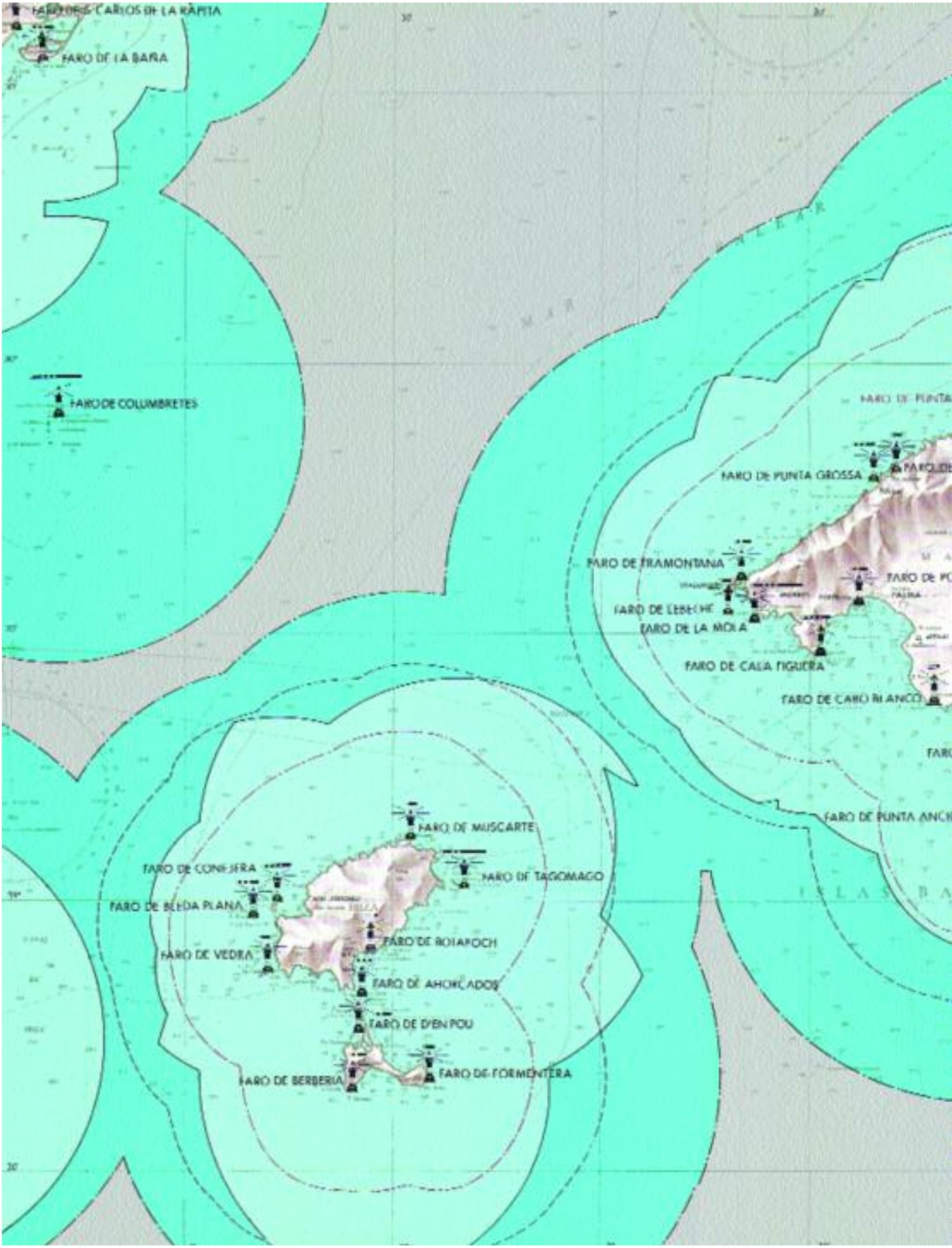
326. Intensa actuación en los faros

Merece destacarse la intensa actuación del Grupo de Puertos durante los años 1958-1974 en el acondicionamiento y modernización de las señales marítimas, y, en especial, en la automatización de los faros en islotes como los de Illa de l'Aire, Conillera, Tagomago, Alcanada, Tramontana, Llebeig y Punta d'en Ciola la cual permitió que fueran atendidos por los técnicos mecánicos desde las poblaciones más próximas, evitándose así la necesidad de que dichos funcionarios habitasen en los propios islotes con la secuela de inconvenientes de carácter familiar y logístico que ello llevaba consigo. No se pormenoriza este extremo por no ser los faros el objeto de esta obra pero si cabe indicar que gran parte del trabajo de la Comisión nombrada para el estudio de la mejora de las señales marítimas de España –que finalizó con la aprobación del correspondiente plan por O.M. de 17 de marzo de 1967– fue desarrollado por el Director del Grupo de Puertos de Baleares quien actuó de ponente; esta peculiar circunstancia explica que la ejecución del Plan se adelantara unos años en relación con el resto de España. Este Plan de 1967 experimentó un retoque en 1985 y es hoy el vigente.

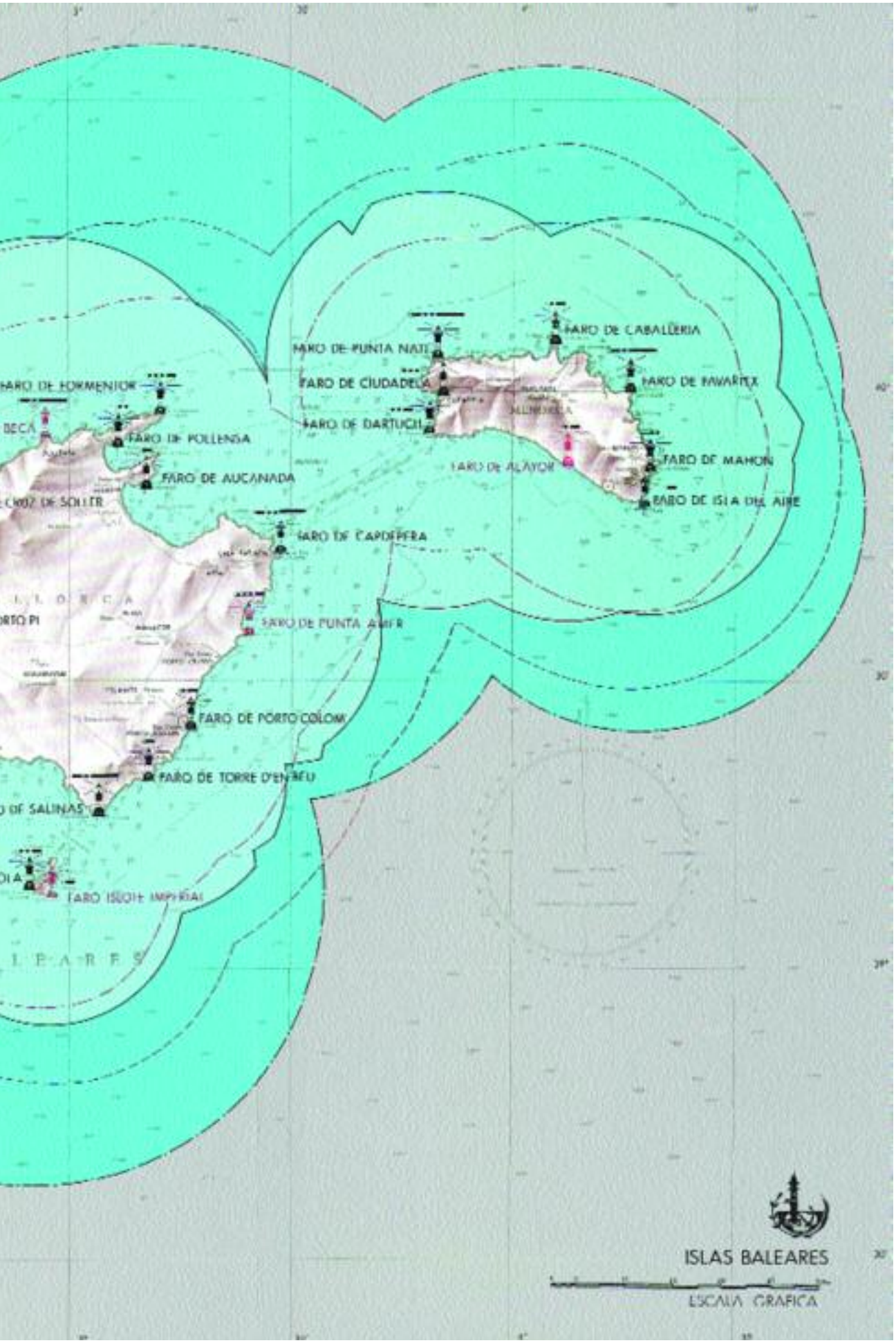
327. Crecimiento del tráfico de los puertos del Grupo

El tráfico comercial de los puertos de Maó y Eivissa, cabeza de sus

Puerto de Fornells en 1964 permaneciendo aún la caseta de salvamento de náufragos (Jacques Leonard). (MV)



Plan de señales marítimas 1967-1985 con los nuevos faros y balizas previstos, y los existentes conservados o mejorados, con sus alcances luminosos. (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

respectivas islas, experimentó un notable aumento desde la creación de los Grupos, en especial como consecuencia del fenómeno turístico acentuando el desequilibro entre mercancías cargadas y descargadas. En los demás puertos del Grupo, donde sólo alcanzaba alguna relevancia, y escasa, la pesca, se ha podido observar la importancia de actividades varias relacionadas también con el turismo, por ejemplo el tráfico de pasajeros local o de excursiones. Común a todos los puertos es el gran desarrollo de las

Izquierda. Ribera natural de la dársena de La Savina, con la primera caseta para pescadores, justo antes de iniciar el muelle de ribera (1964). (SP)

Derecha. Instalaciones para carga de sal sobre el «guafe» de La Savina (1964). (SP)

embarcaciones de recreo. Se encuentra tan acusado este fenómeno que la pesca, elemento primordialmente considerado al constituirse los Grupos en 1928 ha pasado hoy en los puertos de Baleares a un segundo o tercer término, salvo en contadas excepciones. La hoy derogada Ley de 26 de abril de 1969 atribuye a la C.A.G.P. la explotación de puertos deportivos construidos por el Estado.

328. Regulación de los puertos deportivos en 1969

Los puertos deportivos –que más bien deberían llamarse «de recreo» en atención a su fin genérico y más de acuerdo con la denominación francesa «de plaisance» o inglesa «sport and pleasure"– son de relativamente reciente construcción; las primeras instalaciones, modestas y dentro de los puertos existentes, de los que constituían muelles o dársenas, aparecen a finales del siglo XIX y se les da el tratamiento de concesiones para instalaciones de embarcaciones menores comprendidas en el artículo 41 de la Ley de Puertos de 1928. Ya en la segunda mitad del siglo XX adquiere gran importancia esta actividad y propicia la promulgación de la Ley específica de 26 de abril de 1969 y de su tardío Reglamento de 26 de septiembre de 1980. Se distingue en esta Ley entre «puertos deportivos» y «dársenas deportivas» según las instalaciones se hallen en la costa o en el interior de puertos de la Administración existentes. La Ley de Puertos de 1992 deroga expresamente esta Ley correspondiendo a la Comunidad Autónoma hoy la regulación de esta materia. Por concesión a entidades o particulares existen en la actualidad veintitrés dársenas deportivas y veintiún puertos deportivos con una gran restricción legal para construir puertos nuevos. En el Anexo nº 11 del Apéndice se relacionan.

329. Centenario de la Junta de Palma y obras a la sazón

En 1972 se celebra el Centenario de la creación de la Junta del Puerto de Palma y con gran solemnidad se inaugura la ampliación del Paseo Marítimo Gabriel Roca cuya calzada había sido desdoblada, acto al que concurre el Ministro de Obras Públicas; las obras del Club de Mar se hallan ya plenamente acabadas y el paso superior sobre el Paseo Marítimo ya construido; se cuidan detalles como es la urbanización de la Ensenada de Can Barbará, que queda disponible para el servicio de embarcaciones menores, con diversas mejoras llevadas a término en años posteriores; el Muelle de Ribera en San Carlos se acondiciona para él ya importante tráfico de contenedores y se termina la urbanización de los Muelles de Poniente, donde se ha construido el Instituto Oceanográfico; se inicia la construcción de la Estación Marítima de la ampliación de los Muelles de Poniente que habría de ser la última. A la sazón el criterio imperante era el de disponer tantas estaciones marítimas como posibles atraques de buques de pasajeros se produjeran; este criterio varió a partir del año 74 en que se apreció la inconveniencia de los múltiples servicios y, de este modo, se abandonó la construcción de otra estación prevista para el Muelle de Ribera en San Carlos y de otra en el Dique del Oeste.

330. Preparación del puerto de Maó para el nuevo tráfico de transbordadores

El incremento del tráfico y la variación de la tipología de la operación

Izquierda. El puerto de Colònia de Sant Jordi en 1967 con el primitivo dique prolongado y la ribera urbanizada. (SP)

Derecha. Motonave descargando madera en el Muelle de Portocolom (ca. de 1967). (SP)

portuaria que pasa a ser de la clase roll-on/roll-of, con la desaparición de las antiguas motonaves o motoveleros, convierte rápidamente en obsoletas las actuaciones puntuales realizadas, siendo preciso acometer una nueva obra con un diente tanto para facilitar el tráfico mercantil en general como el de pasajeros mediante los modernos ferrys; por ello se inicia en 1972 una acción para prolongar nuevamente el Muelle Comercial con un diente y establecer una estación marítima por medio de concurso de Proyecto y Obras; esta preparación no produce sus frutos hasta los años 1975 y 1976 en que se lleva a término dicho muelle y la Estación Marítima. Las exigencias de este nuevo tráfico provocan el desarrollo por Fernando Moscardó de los a la sazón modestísimos Muelles del Cos Nou para establecer una nueva explanada y un tacón, actuaciones que se producen a lo largo de los

años 1976 a 1981; con la importante reposición y mejora de calados preparada en 1984 y llevada a término en el año siguiente queda así el puerto preparado con un mínimo de instalaciones para atender, aunque insuficientemente, a los nuevos tráficos.

Izquierda. Rudimentaria hinca de pilotes en pantalanes en los puertos de Sóller y Maó en 1967 (Maó). (SP)

Derecha. El puerto de Cala Rajada en 1991. Barcos pesqueros atracados en el muelle adosado al dique y en el de ribera; el resto embarcaciones de recreo. (SP)

331. Adaptación del puerto de Palma a las nuevas tecnologías

Es preciso adaptar el puerto a las nuevas tecnologías de carga y descarga por el advenimiento de los transbordadores a partir de 1970; así en 1977, y con motivo del afianzamiento de los ferrys como buques de las líneas regulares de correo se construye un diente en la confluencia de Muelle de Poniente con el Muelle de Paraires. En 1978 se mejora la urbanización del sector de los Muelles de Poniente y se disponen diversas instalaciones para mejora de los servicios en diferentes puntos del puerto. En 1979 se inicia la gran expansión de las superficies de los muelles comerciales que sólo habían experimentado la ampliación procedente de la demolición de La Riba; la línea de atraque del Muelle Adosado se prolonga hacia el exterior y se forman los nuevos muelles del testero, con sus tacones, obra que dura varios años.

La acción en terminales de pasajeros continua en 1981; se completa el complejo de las estaciones marítimas, ultimando las pasarelas fijas y elevadas y dotándolo de pasarelas móviles; se finaliza el Muelle de Pasajeros de Tráfico Local frente al Auditorium y la denominada «Explanada Sur», a levante de los nuevos viales del Dique de Levante, experimenta un gran aumento junto a la ampliación de los Muelles Comerciales.

332. Última reorganización de la C.A.G.P.

La C.A.G.P. experimenta una última y tardía reorganización por R.D. de 26 de junio de 1978, en la que se introducen las «Comisiones Periféricas de Puertos» en correspondencia con los Grupos de Puertos, cuya estructura se mantiene creándose una Comisión para los puertos de Baleares; estas Comisiones tienen por objeto la elevación de determinadas propuestas a la Comisión General de la C.A.G.P. que radica en Madrid y ciertas atribuciones en determinados puntos concernientes a la explotación; su actuación fue corta y de escaso relieve y quedaron pronto inoperantes con el advenimiento del Estado de las Autonomías.

333. Actuaciones en Palma sobre accesos, explanadas y recuperaciones

La entrada y salida del puerto está cada vez más congestionada; así en 1982 se inician dos obras que habrían de tener una importante trascendencia para cambiar la configuración de la zona portuaria: el nuevo acceso a los Muelles Comerciales ganando terrenos al mar por la parte exterior del antiguo Dique de Levante y las nuevas canalizaciones de servicios por medio de galerías subterráneas; todo ello, unido a la continuación de la ampliación de la

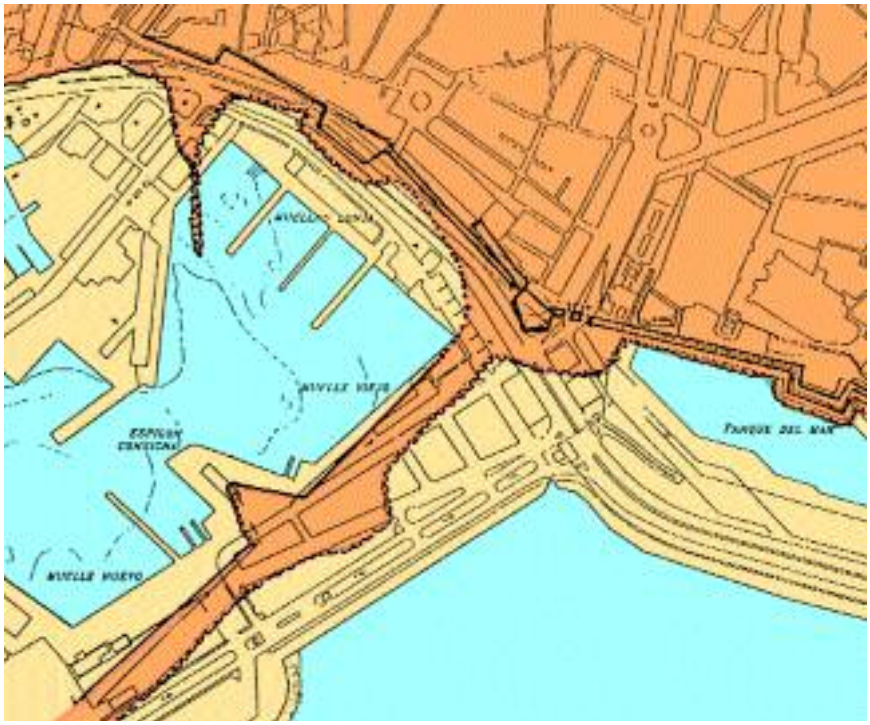
El puerto de Ciutadella en 1991 totalmente ocupado por barcos de recreo durante los años en que se redujo el tráfico mercantil y de pasajeros. (SP)

Explanada Sur y a la iniciación de los nuevos tinglados en la ampliación de los Muelles Comerciales, daría a las infraestructuras de tráfico mercantil el perfil actual. En 1983 se intensifica la acción sobre aquellas dedicadas a embarcaciones de recreo o menores y así se construye el primer travel-lift o elevador; se mejoran las instalaciones de la Dársena de San Magín y se completan las del antiguo surgidero del Portitxol; en este año se inicia también la recuperación, a través de compras, de las antiguas parcelas enajenadas en el año 1912 en el «Moll Vell». En 1984 la acción se dedica principalmente a dotar de instalaciones a las nuevas infraestructuras surgidas y a continuar con la adquisición de inmuebles para rescatar parcelas vendidas en el citado año.

334. Nueva clasificación de los puertos y nueva unidad portuaria de Eivissa

La promulgación de la Constitución de 1978 y la aplicación del artí-

culo 149.1 produce por R.D. de 14 de mayo de 1982 una nueva clasificación de los puertos en virtud de la cual son de «interés general» los de Palma de Mallorca, Maó, Eivissa y Cala Savina; más tarde por R.D. de 15 de octubre de 1982 se establece que el puerto de Eivissa, el puerto de Cala Savina y la zona terrestre de la rada ibicenca comprendida entre Punta Yondal y Cabo Falcó han de formar una unidad portuaria única dentro del Grupo de Puertos de Baleares. La consideración de Cala Savina (Formentera) y de Eivissa como un solo puerto tuvo su motivación en cuestiones tarifarias pues esta ficción geográfica permitió calificar como «interior» o «local» el tráfico entre ambos puertos; siendo la estadística un «subproducto» de las labores de recaudación ello introdujo a partir de 1982 cierta confusión en las estadísticas de ambos puertos, especialmente en el de Cala Savina, según puede apreciarse en el Apéndice. La inclusión del tramo de Costa de Punta Falcó a Cabo Yondal en esta unidad portuaria se debió a considerar la posibilidad del establecimiento de un puerto industrial en aquel paraje llegándose a estudiar en años posteriores un nuevo puerto en La Caleta que no prosperó siendo retomada la idea anterior de ampliar el de Eivissa con el Dique de Botafoc.



Comparación de la ribera del antiguo puerto de Palma según el plano de Francisco Coello de 1852 (que tiene cierta distorsión) con la ribera actual señalando los terrenos ganados al mar. (DS)

335. Adecuación del puerto de Eivissa al tráfico moderno

La década de 1984 a 1994 es de capital importancia para el puerto de Eivissa pues se dota de las principales infraestructuras hoy día utilizadas; así entre 1983 y 1985 se construye el Muelle de Ribera de Poniente, según proyecto de Fernando Moscardó ampliando el vial de la antigua carretera de Santa Eulalia y se ubica en este muelle el tráfico local o de bahía, especialmente el correspondiente a la relación con Formentera o puerto de La Savina que tanta importancia tiene en la localidad, complementándolo con una estación marítima; en 1989 se aborda la terminación de los Muelles Comer-

Comparación de la ribera del antiguo puerto de Eivissa según el plano de la lámina 16 del Atlas Marítimo de España de 1787 con la ribera actual señalando los terrenos ganados al mar. (DS)

ciales, proyectando la obra Rafael Soler, continuación de diversas acciones que, iniciadas con el Espigón de Combustibles siguiendo la planificación primitiva, se habían llevado a cabo en la Ribera Norte; con esta terminación se dota al puerto de otro tacón roll– on/roll-off y se amplía notoriamente la superficie dedicada a operaciones frente al Muelle Pesquero; la nueva oferta de infraestructura permite ya dar satisfacción parcial a una vieja aspiración de la población de Eivissa cual es la de eliminar el tráfico mercantil en los Muelles Sur y, para ello, se urbaniza todo el conjunto del Muelle de la Consigna, demoliendo parte del espaldón del proyecto de Pou y ensanchando la superficie frente a la antigua Torre del Mar cuya fortificación se reconstruye; queda pues tan solo en los antiguos Muelles Comerciales el tráfico de la Compañía Trasmediterránea utilizando básicamente el Contramuelle, siendo ya los Muelles de la Consigna e Interior más bien espacios dedicados a las embarcaciones de recreo y a los pequeños cruceros turísticos.

336. Remodelación en Palma de las estaciones marítimas e instalaciones

El tráfico de pasajeros evoluciona y en 1985 se acomete una profunda remodelación de la Estación Marítima de Barcelona para adecuarla; se produce la final transformación de la Dársena del Muelle Nuevo, que ve perder sus últimos buques roll-on/roll-off de la primera generación para ser destinada a mantenimiento de embarcaciones menores con su anexa explanada ganada al mar con motivo de la creación del nuevo vial de acceso y la anterior demolición de la Riba Baja; el Muelle de Paraires se dota del nuevo tacón para proporcionar atraque a otro transbordador; se inician en este año una serie de acciones proseguidas en años posteriores tendentes al

Radiofaros (2)						
Cala Figuera	Maó					
Señales Acústicas (4)						
Puerto de Palma	Cabo Salines	Cala Figuera	Puerto de Eivissa			
Faros (33)						
Formentor	Pta. Avançada	Alcanada	Capdepera	Portocolom	Cabo 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	
Balizas (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. Pto Sóller (2)	Cap de sa Paret	
Enf. Pto. 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)	
Luces en puertos del Estado (70)						
Palma de Mallorca 40	Eivissa 9	Alcúdia 4	La Savina 2	Maó 15		
Otras Ayudas (5)						
Reflectores de radar 4	Balizas Racon 1					
Luces en otros puertos (96)						
Puertos de la C.A.I.B. 45	Puertos Deportivos 35	Concesionarios 16				

Ayudas a la navegación en Baleares en el año 2000.

amueblamiento urbano de toda la zona portuaria; se mejora el Edificio de Servicios de la Administración dándole un tratamiento uniforme a las cuatro fachadas y el puerto se dota de un sistema de vigilancia, control y contra incendios con monitores que permiten la atención continua.

Las necesidades de la sede del Organismo aumentan y en 1986 se acondiciona el nuevo edificio adquirido en la segunda travesía del «Moll Vell» para trasladar a él los almacenes y talleres del puerto existentes en el Mollet y las dependencias de Sanidad Exterior lo cual permite ocupar sus anteriores de 1930 para servicios de la propia Junta del Puerto; en las estaciones marítimas sigue la acción de acondicionamiento y mejora, dotándolas de los correspondientes amueblamientos; se inicia la gran expansión de la Explanada Sur a levante de los nuevos viales de acceso construidos, y frente a los antiguos Muelle Nuevo y Prolongación de Muelle Nuevo, aprovechando el material de excavación de los nuevos aparcamientos de las Avenidas.

En actuación prácticamente constante en 1987 siguen las acciones para mejorar las instalaciones de las estaciones marítimas y de las embarcaciones menores pero la gran obra realizada este año es la de terminación de la gran Explanada Sur completada con su correspondiente protección de escollera, incorporándose treinta y cuatro mil metros cuadrados a la zona de servicio. En 1988 se continua con la reconversión y mejora de las estaciones marítimas, se inicia el Muelle de Portopí en la ribera norte de la rada, con vistas a ser entregado al Ministerio de Defensa para recuperar la plena ocupación del primer tramo del muelle adosado al Dique del Oeste; se inicia también la pavimentación de las nuevas explanadas ganadas en los Muelles Comerciales y comienzan ya con intensidad una serie de mejoras dedicadas a la modernización de la gestión portuaria.

337. Traspaso de puertos a la C.A.I.B.

Año	Factor de aumento	Área de flotación (Ha)	Área en tierra (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

Izquierda. Detalle del crecimiento del puerto de Palma.

Año	Superficie Ha	Veces en 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

Crecimiento del puerto de Palma (Tierra más agua abrigada)

Año	Superficie Ha	Veces en 2000
1864	2,1	29,2
1933	8,7	7,1
1954	42,9	1,4
2000	61,4	1

Crecimiento del puerto de Alcúdia (Tierra más agua abrigada)

Año	Superficie Ha	Veces en 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

Crecimiento del puerto de Maó (Tierra)

Año	Superficie Ha	Veces en 2000
1901	4,6	3,1
1970	9,9	1,5
1988	11,1	1,3
2000	14,4	1

Crecimiento del puerto de La Savina (Tierra más agua abrigada)

Año	Superficie Ha	Veces en 2000
1738	94	0,7
1970	92,2	0,7
2000	69,1	1

Crecimiento del puerto de Eivissa (Tierra más agua abrigada)

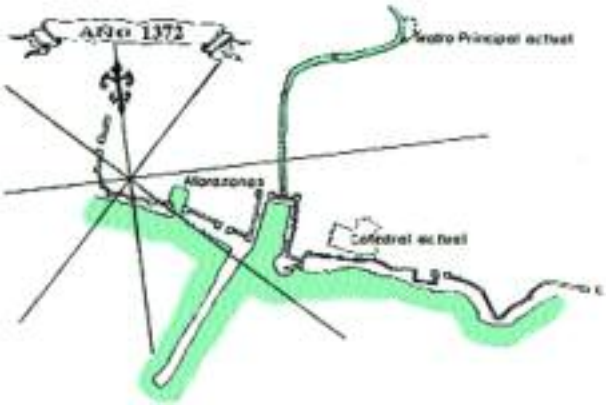
La implantación del Estado de Autonomías derivado de la Constitución de 1978, y concretamente el Estatuto de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares promulgado por Ley Orgánica de 25 de febrero de 1983, da lugar al traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado en materia de puertos que se produce por R.D. de 20 de febrero de 1985; se traspasa a la Comunidad la titularidad de los puertos de refugio e instalaciones portuarias estatales existentes en su territorio que no sean de interés general ni desarrollen esencialmente actividades comerciales. Pasan así a depender de la Comunidad Autónoma todos los puertos del archipiélago a excepción de los de Palma de Mallorca, Alcúdia, Maó, Eivissa y Cala Savina sin las instalaciones portuarias anexas a Alcúdia y La Savina.

En dicho R.D. se recogen básicamente los correspondientes puertos e instalaciones portuarias relacionados en la O.M. de 6 de marzo de 1967 pero con ligeras variaciones; así las zonas de servicio transferidas no se corresponden con las aprobadas y continúan indefinidas las zonas I y II de las aguas, realmente inexistentes en la transferencia; las instalaciones de Cala Bona se entienden afectas a Cala Rajada y no a Portocristo y se suma la de Canyamel; por el contrario no se citan las de s'Arenal en Colònia de Sant Jordi ni es Caló en la Savina; todo ello sin transcendencia ulterior pues se encuentran igualmente afectos a la Comunidad Autónoma.

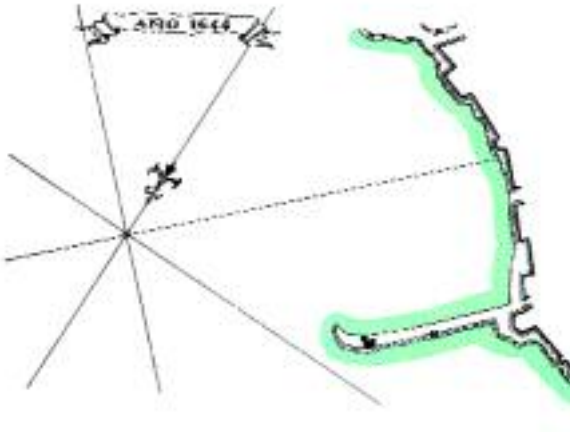
El traspaso efectivo se ejecuta en 1º de junio de 1985 haciéndose cargo Juan Serra y estableciendo la oficina en el anterior lugar de Rubén Darío 24 en septiembre del mismo año para pasar en enero de 1987 a las oficinas de la Conselleria en Gabriel Alomar nº 33 y últimamente, en marzo de 1990 a las actuales oficinas de Alfredo Bonet nº 6.

338. Actividad urbanizadora en los puertos de la C.A.I.B.

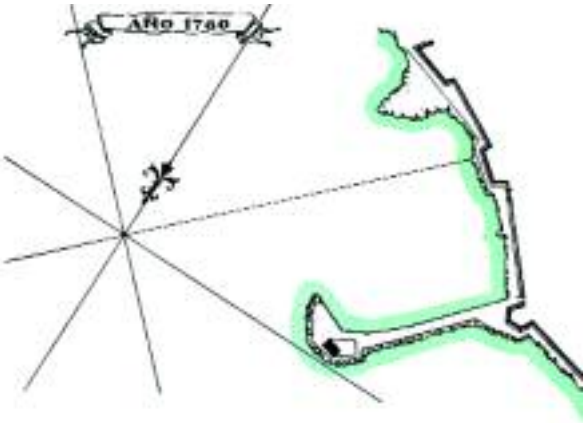
Traspasados los puertos a la C.A.I.B. se intensifica la actividad urbanizadora en todos ellos que ven muy mejoradas sus zonas terrestres de servicio y espejos de agua especialmente en lo tocante a sus cuidadas pavimentaciones y a la dotación de amueblamiento urbano. Los espejos de agua son mejorados en un doble sentido: aumento de calados y mayor aprovechamiento de sus superficies con adecuadas redistribuciones de pantalanes o puestos de atraque. Esta acción no sólo se dirige a los antiguos puertos de refugio o de interés local sino también a las instalaciones portuarias complementarias. Estas acertadas actuaciones no sólo se traducen en una apreciable mejora del



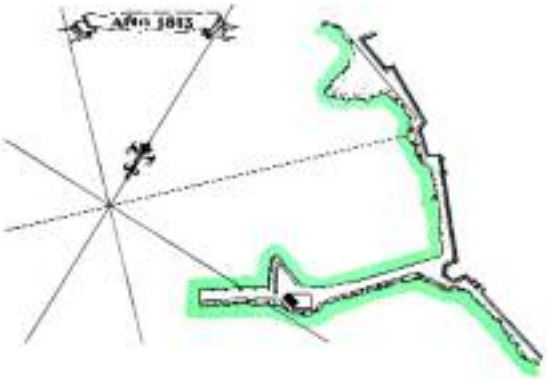
1372 - 47 veces



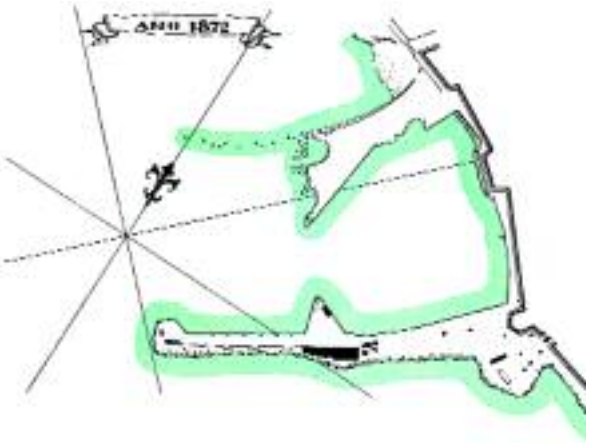
1644 - 38 veces



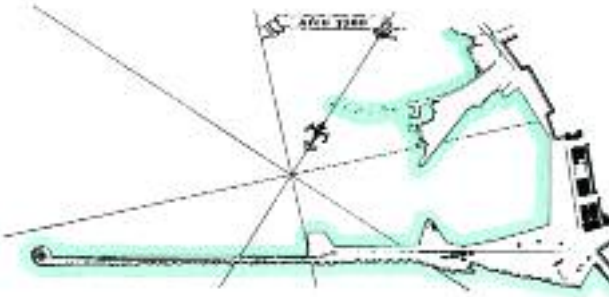
1760 - 32 veces



1813 - 23 veces

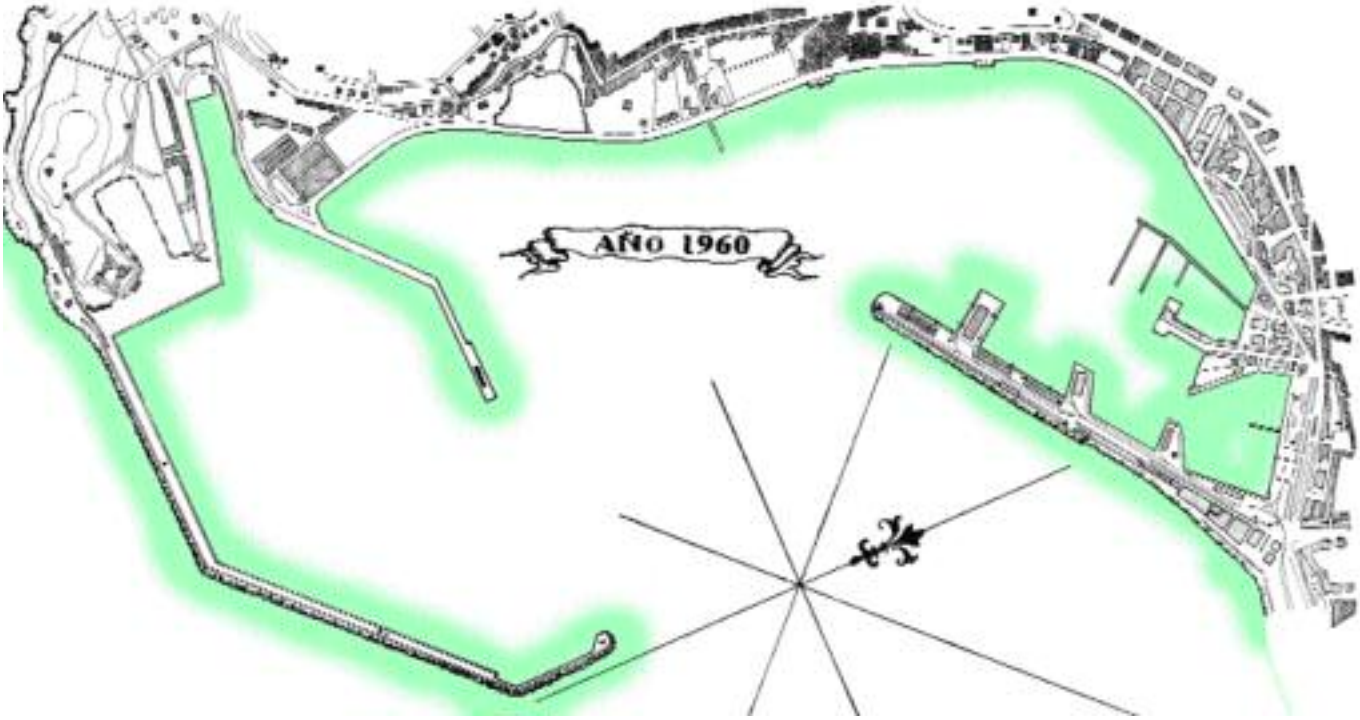


1872 - 18 veces

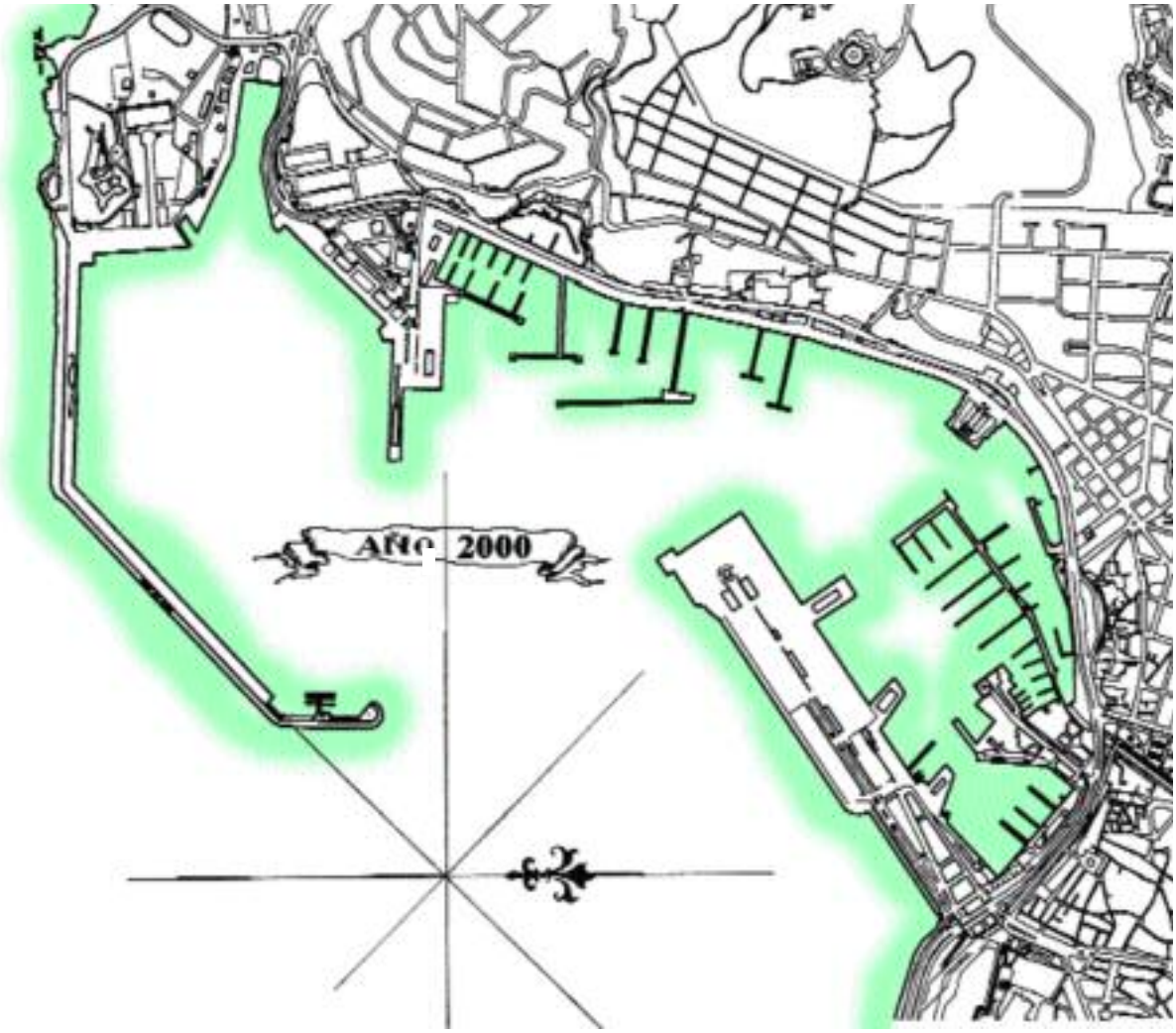


1904 - 6 veces

Evolución del puerto de Palma en relación con el existente a fines del siglo XX (año 2000). Veces en que la superficie de tierra más agua abrigada es ahora la que había de igual naturaleza en las fechas de cada viñeta. (CP)



1960 - 1,1 veces



2000 - 1 vez

aspecto de los puertos y de sus servicios sino también en un acusado aumento de los recursos propios según se aprecia en el Apéndice.

339. Integración en la Junta del Puerto de Palma

Aplicando la política general que sigue la Administración Central con los puertos no transferidos procedentes de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, por R.D. de 23 de diciembre de 1988 se integran en la Junta del Puerto de Palma de Mallorca los de Alcúdia, Maó, Eivissa y La Savina extinguiéndose el Grupo de Puertos de Baleares; la integración de estos puertos produce el cambio de nombre del Organismo que pasa a denominarse «Junta de los Puertos del Estado en Baleares» por R.D. de 9 de marzo de 1990.

340. Extinción del Grupo de Puertos y de la C.A.G.P

Desaparece así el «Grupo de Puertos de Baleares» que, con variadas denominaciones y diferentes servicios, vino atendiendo los puertos de un modo específico a lo largo de los sesenta años transcurridos entre 1928 y 1988; la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, extingue también la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos tras cincuenta y tres años de andadura y los puertos inician una nueva etapa totalmente distinta, tras este hito legislativo.

341. Solución final a la descarga de combustibles en Palma

Como solución final de un contencioso, largamente gestado durante más de dos décadas, en 1991 se construye por CAMPSA el nuevo terminal de descarga de combustibles en la tercera alineación del Dique del Oeste. Para resolver la ubicación definitiva se formó gubernativamente una Comisión compuesta por representantes de los diversos centros, organismos y autoridades implicadas que estudiaron las más de veinte soluciones propuestas o sugeridas a lo largo del tiempo a la par de otras nuevas, con manifiestas posiciones encontradas, sopesando y calificando los pros y contras con un estudio elaborado por una consultoría.

342. Nuevo terminal en Sant Antoni Abat

Una de las principales obras realizadas tras la transferencia para tráfico parcial de mercancías y de pasajeros y de sus vehículos que como es bien sabido van asociados en el cabotaje en los puertos de la C.A.I.B. y digno de mención es el nuevo muelle adosado al dique en Sant Antoni Abat proyectado por Juan Serra cuya ejecución tiene lugar en 1992; entre este nuevo muelle, y el anteriormente existente de ribera en el paraje de Coves Blanques, el puerto presta un importante servicio, especialmente en el tráfico con Denia, compartiendo con el de Eivissa el peninsular, básicamente de pasajeros y vehículos; en años sucesivos pasa a ser este puerto el de mayor recaudación de los del Servei de Ports del Govern Balear.

343. Cuarto gran hito legislativo: la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 24 de noviembre de 1992, produce una revolución en la legislación portuaria; después de ciento doce años de aplicar básicamente la primera Ley de Puertos de 1880, retocada por el R.D.L. de 1928, y afectada en los aspectos económicos y administrativos por la de 1966 de Régimen Financiero y de 1968 sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, se produce la práctica derogación total de estas Leyes y de otras más específicas que no se citan para establecer un nuevo sistema de gestión y administración de los puertos. La principal variación radicó en que los puertos dejaron de estar regidos por el Derecho Administrativo a través de una Administración Institucional para pasar a ser Entes Públicos los cuales, en su gestión, aplican el Derecho Privado sin, por ello, en lo tocante a las facultades disciplinarias y a la administración del dominio público, dejar de aplicar el Derecho Administrativo.

Izquierda. Portopetro en 1991 con el antiguo puerto pesquero y las nuevas instalaciones del Caló des Moix para barcos de recreo. (SP)

Derecha. Puerto de la Colònia de Sant Jordi en 1991 masivamente ocupado por barcos de recreo. (SP)

Esta ley, como su nombre indica, se promulgó para los puertos del Estado y sólo es de aplicación con carácter subsidiario a los puertos de la Comunidad Autònoma de Balears interin no disponga dicha Comunidad de ley propia para sus puertos, al igual que ya tienen otras comunidades autónomas. Existe, sin embargo, legislación autonómica sobre aspectos parciales en materia portuaria como es el Plan de Puertos Deportivos aprobado por D. del Govern Balear de 13 de mayo de 1994.

Desaparece con esta ley la Dirección General de Puertos creada en 1932, tras sesenta años de actuación; muchas de sus atribuciones pasan a las Autoridades Portuarias, de las que cabe resaltar la del otorgamiento de concesiones administrativas y se crea el ente público «Puertos del Estado» con sede en Madrid con funciones de coordinación y control así como de propuesta al Ministerio de Fomento, departamento ministerial que deja de tener centro directivo expreso dedicado a los puertos aunque funcionalmente le continúan adscritos los del Estado, o sea los de interés general. La Ley experimenta algunas modificaciones en 26 de diciembre de 1997

sin alterar las substanciales apuntadas.

En consecuencia con la Constitución de 1978 e implantación del Estado de las Autonomías esta Ley sólo define las condiciones que han de concurrir en un puerto de interés general, cuya titularidad se atribuye al Estado; no se hace referencia a la clasificación de «interés local» aunque si se citan los puertos de «competencia autonómica"; en cualquier caso conforme al Real Decreto de transferencia los puertos que según la C.A.G.P., y clasificaciones preconstitucionales, eran de «interés local» fueron transferidos a la Comunidad Autónoma.

344. Cambio de denominación de la Junta de los Puertos del Estado en Baleares

Con la adopción de un término internacionalmente consagrado se abandona con esta Ley (al igual que en el resto de Juntas) la denominación de «Junta de Puerto» para pasar a llamarse «Autoridad Portuaria» (el término internacional es «Port Authority"). Por R.D. de 23 de diciembre de 1992, la anterior «Junta de los Puertos del Estado en Baleares» pasa a denominarse «Autoridad Portuaria de Baleares» como se titula hoy día.

345. Nueva clasificación del puerto del Alcúdia

Al propio tiempo esta Ley declara al puerto de Alcúdia de «interés general», pues en la clasificación anterior de 1982 incomprensiblemente no había merecido esta categoría; el hecho de que no siendo de interés general no hubiera implicado su transferencia en 1985 a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares ha de atribuirse a la circunstancia de ser un puerto eminentemente comercial con importante tráfico mercantil lo cual impedía, por el Estatuto de Autonomía de las Islas Baleares, dicha transferencia.

346. Integración de las ayudas a la navegación en la Autoridad Portuaria

En esta nueva etapa, y en virtud de la expresada Ley, las ayudas a la navegación vuelven a estar integradas en los Servicios de Puertos, distribuidas por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de tal modo que todas las ubicadas en las Islas Baleares, a excepción de las luces transferidas de los puertos de la Comunidad Autónoma, dependen de la Autoridad Portuaria de Baleares por O.M. de 28 de abril de 1994.

347. Nuevas exigencias en Alcúdia por el acelerado incremento del tráfico

El extraordinario crecimiento del tráfico de carbón y mercancía general que experimenta el puerto al final de la década de los años 1980 obliga a producir una sustancial prolongación del muelle de ribera, obra llevada principalmente a cabo a principios de los años 1990; a esta acción siguen otras complementarias como son la disposición de nueva pavimentación, la del alumbrado y otras actuaciones para mejorar las instalaciones del puerto interior. La presión del tráfico continúa sin embargo y es preciso llevar a cabo una segunda prolongación del muelle, disponiendo tacones en ángulo recto para prestar servicio a los buques transbordadores correspondientes a

las líneas nuevamente implantadas para el establecimiento de tráfico comercial y de pasajeros con la Isla de Menorca y diversos puertos de la península; en la actualidad se encuentra en servicio esta segunda prolongación lo cual, debido al nuevo acceso a los muelles comerciales rodeando el caserío del puerto, produce otra sustancial variación no experimentada desde los años 1950. Los diversos proyectos de esta últimas ampliaciones y mejoras han sido redactados ya en el seno de la Junta de los Puertos del Estado en Baleares, hoy Autoridad Portuaria de Baleares, ente al cual se encuentra adscrito el puerto de Alcúdia desde que en 1988 se extinguió el Grupo de Puertos de Baleares; los proyectos fueron redactados por Rafael Soler y Justo Aguado con notable aumento de la superficie operativa.

348. Incorporación del PUAS de Alcúdia al puerto civil

En 1994 tiene lugar la recuperación para tráfico civil del espacio del PUAS (Polígono de Utilización de Armas Submarinas) cuyas explanadas y edificios, levantadas tras la Guerra Civil, se habilitan en 1995 y 1996 para servicios de las embarcaciones menores y de la Administración Portuaria (Autoridad Portuaria de Baleares y Capitanía Marítima), que, por primera vez, pueden contar con unas dependencias acordes con la importancia y tráfico del puerto.

Izquierda. Dársena del puerto de Fornells en 1991, en su día proyectada como pesquera, pero hoy con mayoritaria ocupación por barcos de recreo. (SP)

Derecha. Instalaciones portuarias de Cala Bona en 1991 donde se aprecian las tres fases de construcción: primera concha-varadero con su muro de defensa, primer dique de abrigo y nuevos diques exteriores. (SP)

349. Dique de Botafoc en Eivissa

El dique de Botafoc en el puerto de Eivissa ya se encuentra previsto en el proyecto de Emilio Pou de 1880 pero la idea no resurge hasta 1974 en que Rafael Soler proyecta un dique recto que no prospera. Nuevamente redactado el proyecto con otra tipología y orientación en 1994 y modificado después en repetidas ocasiones se inician las obras en el año 2000 tras superar un dilatado periodo de controversias. Es la primera obra portuaria,

actualmente en ejecución, con participación de fondos europeos en su financiación.

350. Últimas realizaciones más relevantes en Palma

En 1995 se inicia en Palma una importante obra cual es la Prolongación de los Muelles de Poniente, a continuación de la Estación Marítima Nº 1, para dar servicio a los grandes trasatlánticos, con calados de hasta dieciséis metros, desconocidos en el puerto y máximos posibles en función de las limitaciones de la bocana de entrada: se trata de la primera obra realizada en el puerto de Palma mediante grandes cajones flotantes, construidos en Cartagena y remolcados hasta Palma, atravesando el Mediterráneo.

Otra obra de gran relevancia y de muy avanzada ejecución es la del Terminal Mixto ro– ro/lo-lo del Dique del Oeste, que, con la mejora del acceso a dicho dique, habrá de permitir la absorción de gran parte del tráfico de mercancías con sus cinco atraques de buques transbordadores y su gran explanada de más de 70.000 m^2.

351. Rápida evolución del tráfico en los puertos

Por los datos estadísticos del Apéndice, puede apreciarse el gran desarrollo adquirido por el tráfico comercial en los puertos en la segunda mitad del siglo XX; este desarrollo no parece que haya alcanzado todavía su techo o límite y demanda importantes obras e instalaciones que se encuentran en estudio o ejecución. Según se aprecia en el Anexo nº 5 en los principales puertos comerciales el tráfico se duplica entre ocho y trece años.

352. Acelerado aumento de la los recursos propios

La recaudación, crece aceleradamente desde mediados de los años 60, y absorbe buena parte de la actividad de los Servicios, pues ya todas las tarifas y cánones son objeto de aplicación y se presenta una gran variedad de tráficos, alcanzando gran relevancia el comercial con cargas de muy diversa índole, cual corresponde a mercados típicamente consumidores como son los de las Islas, donde el turismo demanda toda clase de bienes de consumo. Este aumento no se debe sólo al del tráfico o a reajustes de tarifas sino también a una substancial mejora de la gestión.

Izquierda. Medios para carga de grandes piedras de la Prolongación del Muelle Nuevo de la cantera en Portopí (ca. 1890). (AM)

Derecha. Cantera de Portopí para la Prolongación del Muelle Nuevo donde hoy se halla un centro comercial (1891). (AM)

Izquierda. Cantera de Punta de sa Creu en Sóller con las obras del nuevo dique en curso (ca. 1934). (AM)

Derecha. Ferrocarril a la cantera de Cala Gat durante la construcción del primer dique de Cala Rajada (ca. 1946). (SP)

Izquierda. Pala a vapor con orugas en la cantera del puerto de Sóller (ca. 1935). (AM)

Derecha, arriba. Cantera de Génova en 1955 con palas a vapor y vagones del tren de transporte al dique del Oeste en Palma. (DS)

Derecha, abajo. Una de las palas a vapor sobre carriles removiendo escollera en la cantera de Génova en 1955 para la construcción del dique del Oeste en Palma. (DS)

353. Ayudas a la navegación y balizamiento de las Islas Baleares en 2000

Las tres luces existentes en 1847 al formarse el Primer Plan de Alumbrado de las Costas han aumentado hasta disponer hoy las Baleares de 243 ayudas a la navegación de diversa índole: faros, balizas, luces de puertos, radiofaros, señales acústicas y reflectores de radar. Aunque las señales luminosas adolecen ya de cierta obsolescencia por la generalización del posicionamiento mediante el G.P.S. se conservan como ayudas redundantes y de fácil observación.

354. Crecimiento del área de los puertos a lo largo del tiempo

Sea por la incorporación de superficies terrestres, generalmente a

expensas del mar, sea por el aumento de la zona abrigada por medio de diques, las superficies de los puertos no han experimentado en general importantes aumentos hasta el siglo XX; desde la Baja Edad Media hasta el siglo XIX el puerto permanece prácticamente igual en Palma y, en los demás puertos, hay que esperar al siglo XX para apreciar aumentos de consideración; sin contar algunas obras de cierta importancia que tuvieron lugar en las instalaciones portuarias en el último tercio del siglo XIX, puede observarse la realización de notables obras de abrigo en los puertos de Pollença, Alcúdia, Cala Rajada, Colònia de Sant Jordi, Palma, Eivissa, Sant Antoni y La Savina donde la configuración de los diques responde prácticamente a la de puertos exteriores, aunque aprovechan en parte el abrigo natural de la costa; en los puertos de Portocristo, Andratx, Sóller, Portopetro y Fornells se cuenta básicamente con el abrigo natural pero

Izquierda. Locomotora sobre el hoy demolido viaducto sobre la carretera de Andratx empujando vagones vacíos de escollera de Génova para el Dique del Oeste de Palma en 1955. (MP)

Derecha. Ferrocarril de transporte de piedra entre la cantera de Alcanada y el nuevo dique de Alcúdia (ca. 1950). (AH)

Izquierda. Cantera de Alcanada hacia 1950 de donde se extrajo piedra y escollera para el dique de Alcúdia. (AH)

Derecha. Ferrocarril para transporte de escollera de Alcanada al nuevo dique de Alcúdia (ca. 1950). (SP)

también se realizan importantes obras de abrigo para mejorarlo; por último en los puertos de Portocolom, Maó, Ciutadella y Cabrera las obras realizadas no tienen relación alguna con el abrigo y sí mucha con la infraestructura interior.

Sólo un puerto, el de Eivissa, experimenta disminución en relación con su área histórica debido básicamente al importante relleno de parte de su espejo de agua terminado por el Ayuntamiento en 1973 en su ribera norte; por lo que concierne a los puertos de interés general y en base a posibles noticias por documentos históricos, resulta que el puerto de Palma es hoy cuarenta y siete veces mayor que en 1372, el de Alcúdia veintinueve veces el de 1864, Maó (parte terrestre) tres veces el de 1836, Eivis-

sa dos tercios del de 1738 y La Savina tres veces el de 1901.

355. Evolución histórica del crecimiento del puerto de Palma

De los antecedentes históricos ya citados resultan unas crecientes superficies ocupadas por el puerto a lo largo de la historia. Tiene en la actualidad cuarenta y siete veces la superficie que tenía en la Edad Media, dieciocho veces la de cuando se creó la Junta de Obras del Puerto y cinco veces la de 1940 al iniciarse el Dique del Oeste.

El «Moll Vell» de Palma, del que se tiene noticia especifica en 1372 pero que seguramente es anterior, se extendía entre la actual calle de Antonio Maura y el Espigón actual de la Consigna y prácticamente durante unos 500 años constituyó la obra principal del puerto; durante estos cinco siglos el puerto no experimenta ampliaciones significativas pues las actuaciones se reducen a reparaciones y a obras militares (murallas, Baluarte del Muelle, Fortificación del morro, puertas de Saura y de Abrines); en la segunda y tercera década del siglo XIX se prolonga el dique con el «Muelle Nuevo» alcanzando el hoy aún llamado «Espigón Exterior» y en las últimas décadas de este siglo prácticamente la longitud actual de este Dique de Levante con la «Prolongación del Muelle Nuevo"; siguen décadas de aprovechamiento de la nueva zona abrigada hasta 1940 en que con la construcción del Dique del Oeste, terminado de hecho en 1962, se da el gran salto en el crecimiento del puerto y correspondientes obras en la espaciosa nueva Dársena de Portopí.

356. Conveniencia de previsión de amplias soluciones

Según el proyecto de Pedro Garau de 1913 para Palma, la solución propuesta, basada en un rendimiento de doscientas setenta toneladas de mercancía por metro lineal de muelle y año (índice hoy ampliamente superado incluso para el tráfico convencional en el cual se adoptan cifras mínimas del orden del triple) implicaba aproximadamente el duplo de tráfico máximo previsto según se deduce de la comparación de las cifras de 687.150 toneladas estimadas posibles por infraestructura con las 361.055 toneladas reputadas previsibles por la economía de la Isla a la sazón.

La realidad puso de manifiesto que esta cifra se quedó muy corta lo cual aconseja prever amplias soluciones para el futuro, la mercancía general movida en Palma en el año 2000 ha sido de 4.109.678 toneladas ¡más de once veces la consideraba posible como techo en 1913!

357. Evolución histórica de la superficie del puerto de Alcúdia

La superficie del puerto ha variado también sustancialmente a lo largo del tiempo. Con los primeros datos fiables disponibles que proceden del anteproyecto de 1864, se puede conocer como el primitivo espejo de agua con las modestas obras del primer dique de abrigo alcanzaba con escaso calado una superficie de casi 2 Ha la cual, unida a la superficie de tierra del dique muelle e incipiente Muelle de Ribera suponía un total de zona portuaria de 20.800 m^2, sólo apta para embarcaciones menores, siendo la actual 29,4 veces la primitiva.

A lo largo del siglo XIX, se producen mejoras, aunque no sustanciales,

en las obras portuarias; se lleva a cabo la urbanización del borde litoral aumentando el Caserío a lo largo del hoy denominado Passeig Marítim, actuaciones que continúan durante el primer tercio del siglo XX y que dan lugar en 1933 a un espejo de agua de unas 7 Ha, y a una superficie terrestre casi de 36 Ha, con un total de zona portuaria de 8,7 Ha; puede pues decirse que en el transcurso de un siglo se cuadriplica el espacio portuario siendo el actual 7,1 veces el de entonces.

Con la gran modificación y ampliación del puerto que tiene lugar entre los años 1948 y 1954 con el nuevo dique de la Punta des Castell, la superficie de agua abrigada experimenta una notabilísima ampliación pasando a ser de casi 38 Ha y la superficie de tierra, compuesta de la anterior más la adición del muelle dique y camino de acceso y muelle de ribera, también aumenta notablemente alcanzando los 8,7 Ha, con un total de superficie portuaria de 42,9 Ha, es decir veinte veces la existente en 1864, sienda la actual 1,4 veces la de entonces.

Las mejoras realizadas hasta 1969, y en especial la actuación de Gas y Electricidad, S.A. iniciada en 1.956 con el relleno de los bajos marítimos, causan, por una parte, una disminución del espejo de agua, y, por otra parte, un aumento de la superficie terrestre, produciéndose en conjunto una disminución de la zona portuaria la cual entre agua y tierra pasa a ser de 408.400 m^2; ello supone sensiblemente también unas veinte veces la de 1864. La disminución fue motivada por la entrega en propiedad condicionada a Gas y Electricidad S.A. de parte de los terrenos ganados al mar.

Las mejoras llevadas a cabo hasta 1998, siempre a expensas del espejo de agua, producen una nueva disminución de éste, con un aumento equivalente de la zona de tierra, sin variar la superficie total. Una nueca expansión hasta alcanzar los valores finales la produce en 1986 Alcudiamar S.A. con sus instalaciones deportivas.

358. Evolución histórica del tráfico en los puertos

Si se recurre a fuentes externas a los servicios pueden conocerse los tráficos de los puertos puntualmente en varios años de siglos anteriores al XX y de un modo más sistematizado desde mediados del siglo XIX. Si se utilizan sólo instrumentos de los servicios únicamente cabe recurrir a las Memorias publicadas, realizadas en Palma desde 1919 y en la CAGP desde su creación en 1939; con todo las memorias no alcanzan cierto grado de sistematización hasta 1962 en que se adopta un modelo general y la ordenación de datos se inicia en 1958.

Desde la normalización de las memorias anuales de la C.A.G.P. pueden conocerse con detalle los distintos tráficos de los puertos del Grupo salvo el de pasajeros, no recogido en las primeras publicaciones.

En los Anexos números cuatro y cinco del Apéndice pueden observarse los gráficos correspondientes a tres tráficos muy significativos durante los últimos años: el de buques, el de pasajeros y el de mercancías.

359. Evolución última del perfil y número y clase de los puertos

Los perfiles más característicos o esenciales que hoy ofrecen los puertos, han sido alcanzados en muy diferentes épocas y básicamente a partir

del siglo XIX; las primeras obras importantes de Palma, tras cinco siglos de estancamiento de las medioevales, datan de mediados del siglo XIX; las de Eivissa y Andratx datan de fines del siglo XIX; las de Sóller, Fornells y Portocolom de los años treinta del siglo XX; las de Alcúdia, Pollença, Portopetro y Maó de los años cuarenta; las de Portocristo, Colònia de Sant Jordi, Cabrera y Sant Antoni Abat de los años cincuenta; las de La Savina y Ciutadella de los años sesenta; por último experimenta una profunda transformación el puerto de Cala Rajada en los años setenta.

Al terminar el siglo XX hay en Baleares cinco puertos de «interés general», de titularidad del Estado: Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y La Savina, doce puertos (antes de «interés local"o de «refugio") de titularidad de la Comunidad Autónoma: Pollença, Cala Rajada, Portocristo, Portocolom, Portopetro, Colònia de Sant Jordi, Cabrera, Andratx, Sóller, Fornells, Ciutadella y Sant Antoni Abat, dieciocho instalaciones portuarias (correspondientes por agregación al anterior concepto de «interés local», además de Canyamel, pero de titularidad de la Comunidad Autónoma), 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) y veinte puertos deportivos en concesión en el litoral que dependen de la Comunidad Autónoma (no se cuentan veintiuna dársenas deportivas en los puertos antes citados).

360. Líneas regulares y navieras del siglo XX

Durante el siglo XX las líneas regulares de pasajeros son atendidas por navieras nacionales o estranjeras (éstas, que no se citan, con líneas con Port

Izquierda. Masiva ocupación de Portocristo con embarcaciones de recreo en 1995. (EM)

Derecha. «Mollet» o varadero de la Colònia de Sant Pere atestado de embarcaciones en 1995. La primitiva instalación tuvo cierre de compuerta. (EM)

Vendres, Sete, Marsella y Argel); preponderantemente por la «Compañía Trasmediterránea» que sólo deja de prestar servicio en las líneas locales de Eivissa-Formentera y las de Sóller donde la naviera «Navegación Sollerense» tiene líneas regulares entre 1923 y 1928; constituida aquella Compañía en 1916 pronto absorbe a la «Isleña Marítima» y a la «Compañía Mahonesa de Vapores» y, en mucho tiempo, es la única naviera nacional en Palma con líneas regulares de pasajeros de cambiante frecuencia y destino con variados itinerarios (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, Sant Antoni-Dénia, las más estables y relevantes). En 1975-1977 «Ibarra» (Palma-Barcelona-Génova). Al finalizar el siglo tienen además líneas de pasajeros «Buquebus España» (Barcelona-Palma), «Eurolíneas Marítimas» (Dénia-Eivissa-Palma), «Umafisa» (Eivissa-La Savina y Barcelona-Eivissa), «Sercomisa» (Eivissa-La Savina), «Balearia» (Eivissa-La Savina), «Forebre» (Eivissa-La Savina), «Pitiusa del Transporte» (Palma-Eivissa-Dénia), Isnasa, Copusa, Pitra, Balearia, Gestión Naviera, «Flebasa» (Dénia-Sant Antoni-Palma), Isnasa y Cape Balear (Cala Rajada-Ciutadella). Son dignas de reseñar las líneas regulares de transporte de sólo mercancías a lo largo del siglo, con itinerarios varios entre puertos baleares y los de Alacant, Dénia, València, Sagunt, Tarragona y Barcelona, de las navieras «Naviera Mallorquina», «Transbalear» (antes Pons), «Iscomar», «Transportes Marítimos Alcudia» (antes Oliver) y «Líneas Marítimas del Cantábrico».

Evolución en el tiempo del tráfico de mercancías per cápita y ratios de mercancía per cápita según las islas en el año 2000.

Dato	Unidad	1785 Mallorca	1859 Baleares	1920 Baleares	1950 Baleares	1975 Baleares	2000 Baleares
Mercancías	t	4.855 (*)	27.874	181.122	522.264	3.098.914	10.414.536
Habitantes	nº	124.593 (*)	269.818	409.600	422.089	633.016	845.630
Estancias turísticas	nº	---	---	---	2.200.000	55.750.000	115.701.000
Habitantes virtuales	nº	124.593	269.818	409.600	428.116	785.756	1.162.619
t/hab. y año		0,0390	0,1033	0,4422	1,2199	3,9439	8,9578

(*) Estimados.

Dato		Mallorca	Menorca	Eivissa-Formentera	Baleares
Mercancías	t	8.057.312	960.787	1.396.437	10.414.536
Habitantes	nº	677.014	72.716	95.900	845.630
Estancias turísticas	nº	81.692.000	13.452.000	20.557.000	115.701.000
Habitantes virtuales	nº	900.828	109.571	152.221	1.162.619
t/hab. y año		8,9443	8,7686	9,1737	8,9578

Año	Superficie	Mercancía	Habitantes	Habitantes/Superficie		Mercancía/Superficie	
	Ha	t	nº	nº/Ha	Veces 2000	t/Ha	Veces 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

* computados los equivalentes a estancias turísticas

Relaciones históricas de la superficie (tierra y agua) del Puerto de Palma con las mercancías movidas y la población de Mallorca.

La proliferación de armadores o navieras individuales que se produjo en el siglo XIX prosigue en el XX, si bien las condiciones comerciales no son propicias para la explotación de barcos de escaso porte; aún sin abandonar la navegación a vela los nuevos barcos son de mayor tonelaje procediéndose al desguace de los menores, tras largo tiempo de estar amarrados a los muelles como muestran las fotografías. Surgen con ello nuevos armadores –algunos de ellos industriales para dedicar los barcos a su propio tráfico– encontrando así, en cada una de las Islas los siguientes; en Mallorca a: José Estela; A. Lupo Gesulfo; José Ripoll; Domingo Picornell; Andrés Oliver; Joaquin Reinés; Salom y Rullan; Dezcallar y Cía; Morey; Segura, Bonnin y Cía; Sebastián

Puerto	Superficie de tierra (*) (m^2)	Nº Orden	Superficie espejo de agua (**) (m^2)	Nº Orden	Superficie total (m^2)	Nº Orden	Ribera natural (m)	Nº Orden	Máximo calado de atraque (m)	Nº Orden
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

(*) Sin la ZMT natural en los puertos de la CAIB. (**) Según Colección de planos anexa. (***) Sin contar islotes.

Ordenación de los puertos de interés general o de refugio según D. de 6 de septiembre de 1961 por las actuales superficies de tierra, de espejo de agua, de superficie total, de longitud de ribera natural o de máximo calado de atraque.

Llompart; Lacy y Cía; Planas Pizá y Cía; Bartolomé Enseñat; Damián y Jaime Ramis; Pieras, Cabrer y Cia; Mayol, Calafat y Cía; Ballester; J.A. Cortés; Miguel Beaus; B. Borras y Joaquin Colom; en Menorca a: Joaquín Reinés; Goñalons y Cía; Gregorio y Jerónimo Femenías; Bernardino Pons; Juan Ferrer y Naviera Ciudadelana; en Eivissa: Abel Matutes continúa en la razón social Hijos de Abel Matutes Torres, S.A. como naviero local más destacado a lo largo del siglo. Mención especial merece la Naviera Mallorquina constituida en 1924 con la aportación de cuatro barcos de Damián Ramis Mut construidos en los puertos de Palma, Andratx y Alcúdia y que llegó a tener gran número de motoveleros y luego motobuques; esta naviera ha protagonizado gran parte del tráfico marítimo de mercancías del siglo XX y se encuentra plenamente activa al terminarlo; fue célebre su flota de los «Calas» durante más de medio siglo y que desaparecieron, al igual que los buques similares de otros armadores, como consecuencia de la revolución tecnológica que supuso la rápida introducción del sistema de transbordadores (roll on– roll off) en el transporte de mercancías hacia 1970. Otra mención especial también merece la ya citada naviera Hijos de Abel Matutes Torres S.A. con antecedentes de dedicación al negocio marítimo ya en el siglo XVIII y que ha contado con una importante flota de veleros y motoveleros con especial dedicación a las líneas de Eivissa.

361. Eventos significativos en el puerto de Palma en el siglo XX

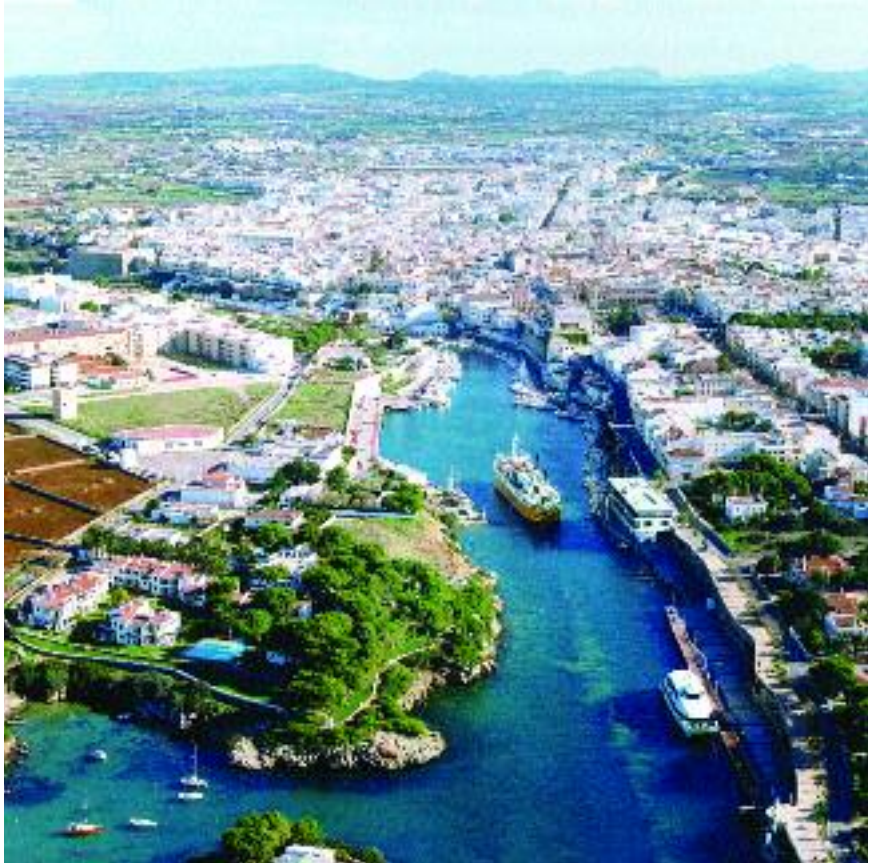
Gran número de eventos concernientes a las obras e instalaciones han sido ya expuestos, siendo en el siglo XX cuando se ha creado casi toda la actual infraestructura portuaria. Seguidamente se hará una breve reseña de aquellos otros eventos relativos a paso de personalidades que han tenido lugar en el puerto de Palma en dicho siglo. En 1904 llega por primera

El puerto de Eivissa en 1996 con frecuentes escalas de cruceros turísticos y posible atraque de los de moderado porte. (AP)

vez el rey Alfonso XIII desde Maó saliendo para Eivissa tras tres días de estancia en Palma; en 1910, y para inaugurar la célebre exposición establecida en los actuales Paseo de Sagrera y Muelle de la Lonja, llega el Ministro de Fomento; en 1913 llega la popular infanta Isabel de Borbón que sale al cabo de doce días para Barcelona; en 1923 llega el infante Don Fernando de Baviera y vuelve el rey Alfonso XIII; en 1929 visitan Palma procedentes de Valencia el infante Don Jaime y el Presidente del Gobierno General Primo de Rivera embarcando tres días después para Maó; en el mismo año llega el rey Alfonso XIII por cuarta vez, acompañado del Ministro de Marina visitando también Maó; en 1932 llega procedente de Eivissa el Presidente de la República Don Niceto Alcalá Zamora; en 1947 llega al puerto, acompañado de varios ministros, el Jefe del Estado Francisco Franco; en 1958 se inaugura el primer Paseo Marítimo realizándose el pertinente acto en el Muelle de la Lonja; en 1960 se produce una segunda visita del Jefe del Estado Francisco Franco al que se le rinde recibimiento en el Muelle de la Lonja; en 1972 amarra en el Dique del Oeste el mayor transatlántico de cuantos habían recalado en el puerto el «Queen Elisabeth II» de sesenta y seis mil toneladas; en 1972, y coincidiendo con la celebración del centenario de la Junta, se inaugura la ampliación del Paseo Marítimo por el Ministro de Obras Públicas, realizándose el pertinente acto en el paraje de s'Aigua Dolça; en el último cuarto de siglo se producen frecuentes visitas primero del Infante Don Juan Carlos y posteriormente Rey, que no se especifican por ser habituales al tener su residencia veraniega en Marivent; esta circunstancia ha propiciado que el Rey haya visitado gran parte de los puertos de las islas, dada su afición náutica, y, en especial, los de Palma y Cabrera. La Reina Isabel de Inglaterra visitó también el puerto de Palma en octubre de 1988.

362. Toponimia en las instalaciones portuarias

Muchos de los topónimos actualmente existentes en las instalaciones portuarias datan de antiguo; en los puertos de Baleares se ha recurrido poco históricamente al «bautizo» de nuevas obras o diques con nombres alusivos a técnicos, políticos, próceres o monarcas coetáneos; se mantienen en cambio, aún hoy día, gran número de nombres propios de los parajes donde se hallan las obras, o a los tráficos. Así, en Maó, se mantienen los nombres de «Andén de Levante» o «Andén de Poniente» (también llamados «muelles"); el «Cos Nou» alusivo a que antiguamente se celebraron carreras de caballos, «Cala Corb»,"Cala Figuera», «Fonduco» alusivo al antiguo establecimiento de las inmediaciones, «Cala's



Buques operando en el puerto de Ciutadella en 1999. (SP)

Fonts» igual al del paraje, «Moll d'en Pons» alusivo a su origen, «Hort Nou»,"Colársega», etc; en el puerto de Palma se encuentran los topónimos de «Contramuelle Mollet», «Moll Vell», «Espigón de la Consigna», «Muelle Nuevo» (era nuevo a principios del siglo XIX cuando se construyó), «Espigón Exterior» (era exterior cuando se terminó el Muelle Nuevo hace más de ciento cincuenta años), «Prolongación del Muelle Nuevo», «Rama Corta del Norte» (curioso topónimo ya que se refiere a una de las dos ramas del «Dique de abrigo del Norte» proyectado por Pou en la segunda mitad del siglo XIX que salía del extremo de la Prolongación del Muelle Nuevo y, dejando una bocana, proseguía con la «Rama larga» del dique frente a Santa Catalina, que no se llevó a término), «Muelle de Paraires» alusivo a la torre próxima y «Muelle de Ribera en San Carlos» alusivo al fuerte de las inmediaciones. La «Consigna» era históricamente

un establecimiento que ha dejado topónimos en Palma y en Eivissa y también existente en Maó; consistía en un inmueble donde se albergaban las dependencias de Capitanía del Puerto y Sanidad al cual debían acudir los capitanes o consignatarios de buques para los despachos correspondientes. En el puerto de Eivissa también se encuentran las tradicionales denominaciones de «Muelle de la Consigna», «Muelle Interior» y «Contramuelle». Tan sólo en el puerto de Palma se ha dado un nombre personal a una obra portuaria: el «Paseo Marítimo Ingeniero Gabriel Roca» (hoy «Gabriel Roca") por acuerdo doble del Ministerio de Obras Públicas y del Ayuntamiento de Palma.

Existen, eso sí, nombres de calles o plazas dados a políticos o ingenieros que se han distinguido en la promoción o ejecución de obras portuarias pero sin hallarse en el propio ámbito portuario.

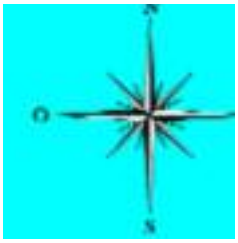
363. Utilización de canteras

Los puertos han sido grandes consumidores de piedra a causa, principalmente, de los rellenos y escolleras necesarios; la moderna preocupación de apertura de canteras por cuestiones ecológicas no existió durante siglos en que la elección de cantera estaba sólo condicionada por la obtención de cantos de suficiente peso y por la economía del transporte sin parar mientes en las consecuencias del deterioro paisajístico. Hasta el último cuarto del siglo XX no aparecen con intensidad estos condicionamientos, hoy primordiales

El puerto de Palma, uno de los más relevantes de España en escalas de cruceros turísticos, en el año 2000. El nuevo terminal mixto para tráfico mercantil del Dique del Oeste en avanzado estado de ejecución. (AP)

COLECCIÓN DE PLANOS

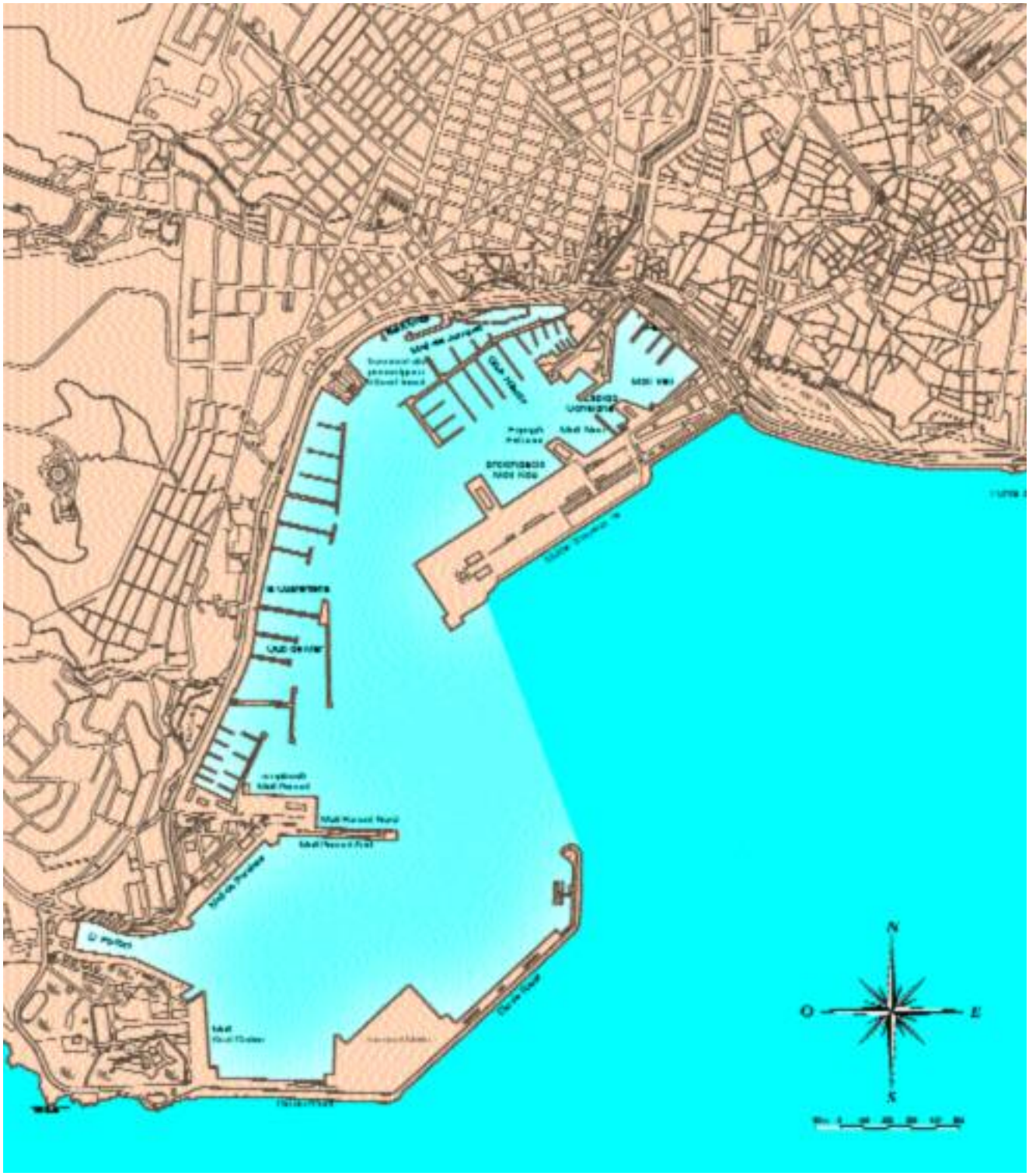
Puertos baleares clasificados de interés general o de refugio según D. de 6 de septiembre de 1961 en su estado actual y donde se reconoció Zona I de espejo de agua, en Palma por O.M. de 12 de dicimebre de 1966 y en los demás puertos por Resolución de la Dirección General de Puertos de 6 de marzo de 1967. No se incluyen las instalaciones portuarias anexas. (AP y SP)



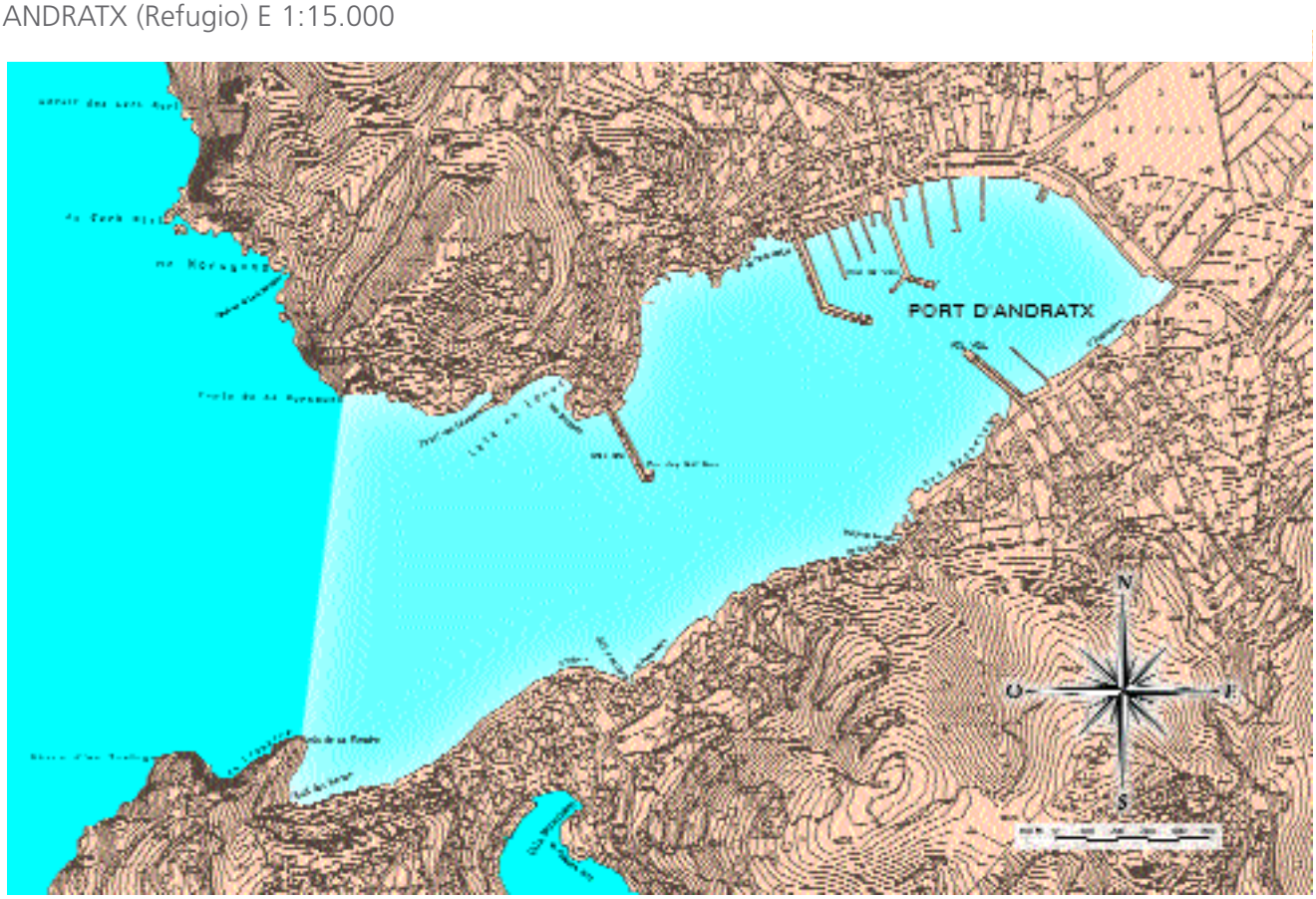
La línea de separación de aguas ha sido fijada convencionalmente para superficiar la zona de espejo de agua total o parcialmente abrigada de modo natural o artificial; pero sin tener que corresponder a zonas I y II de aguas administrativamente señaladas.

Escala	Puertos
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 (Interés general y refugio) E 1:20.000

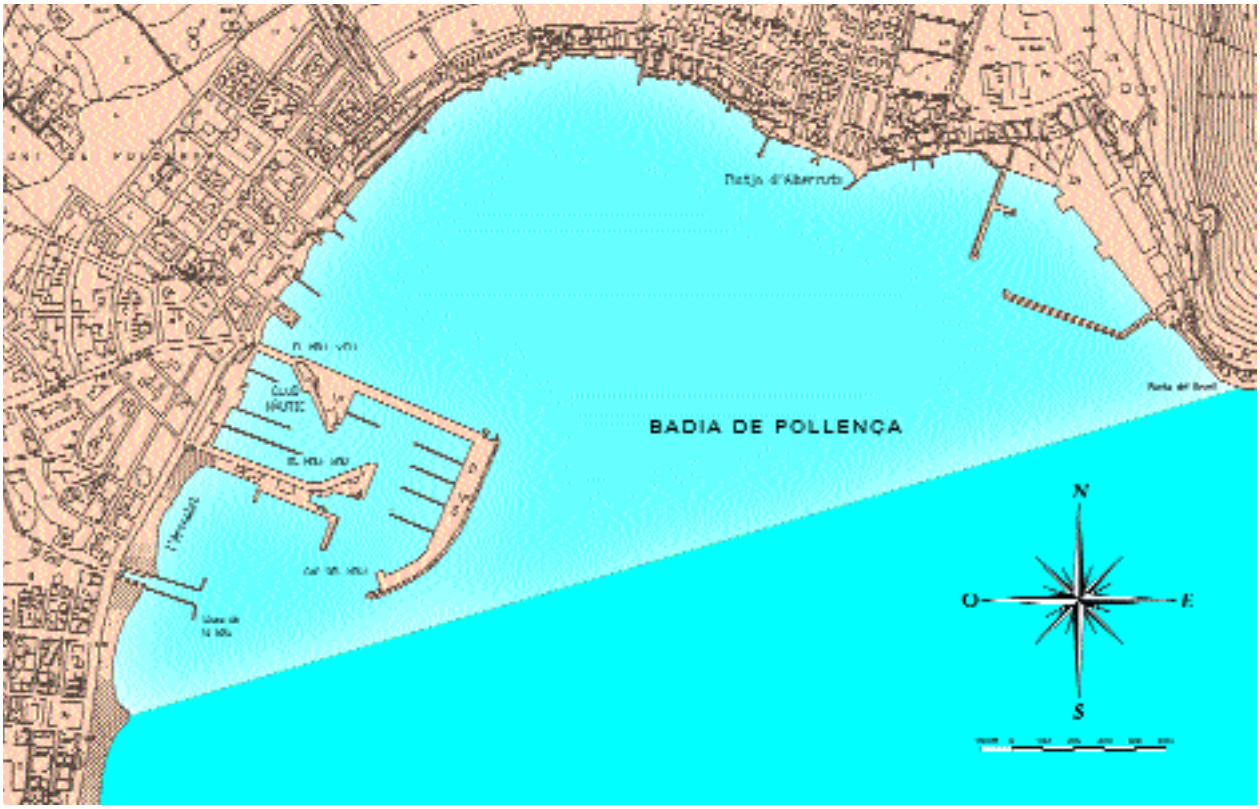


ANDRATX (Refugio) E 1:15.000

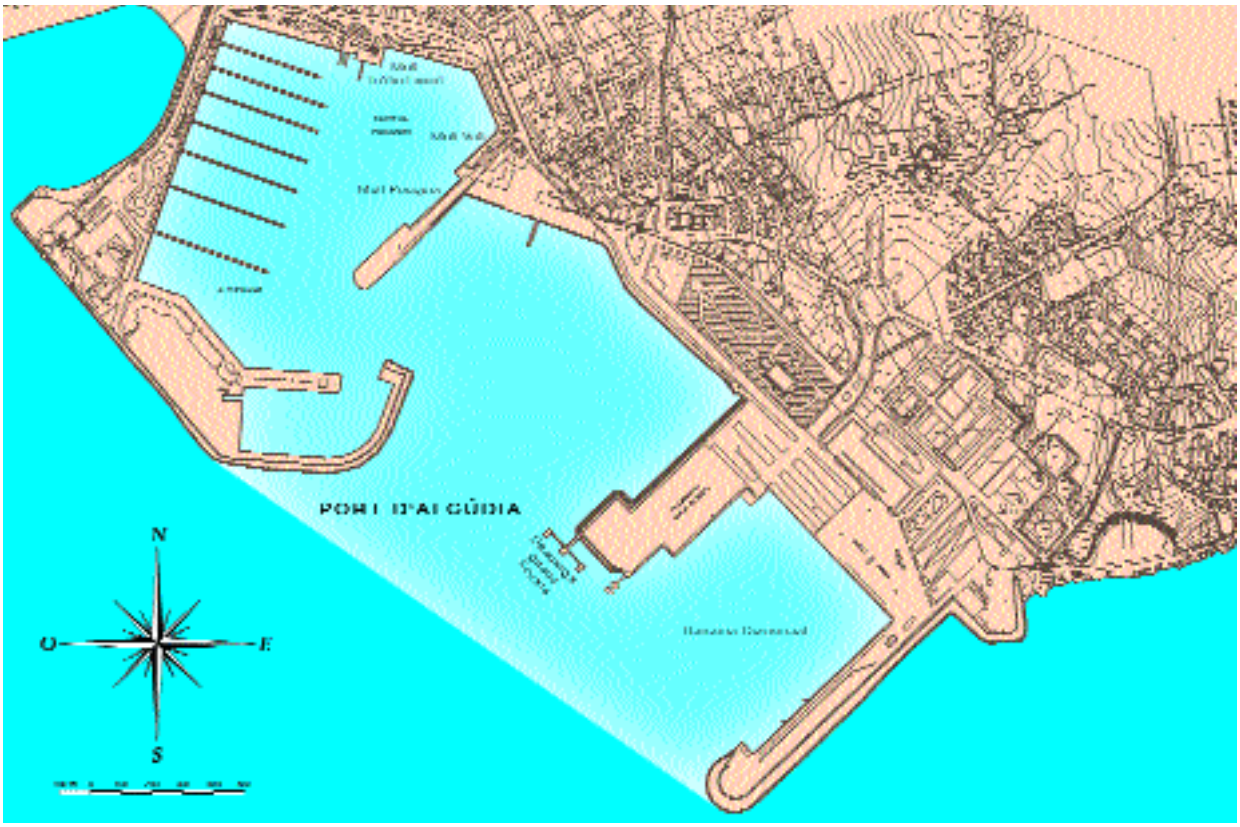


SÓLLER (Interés general) E 1:15.000

POLLENÇA (Refugio) E 1:15.000



ALCÚDIA (Interés general) E 1:10.000



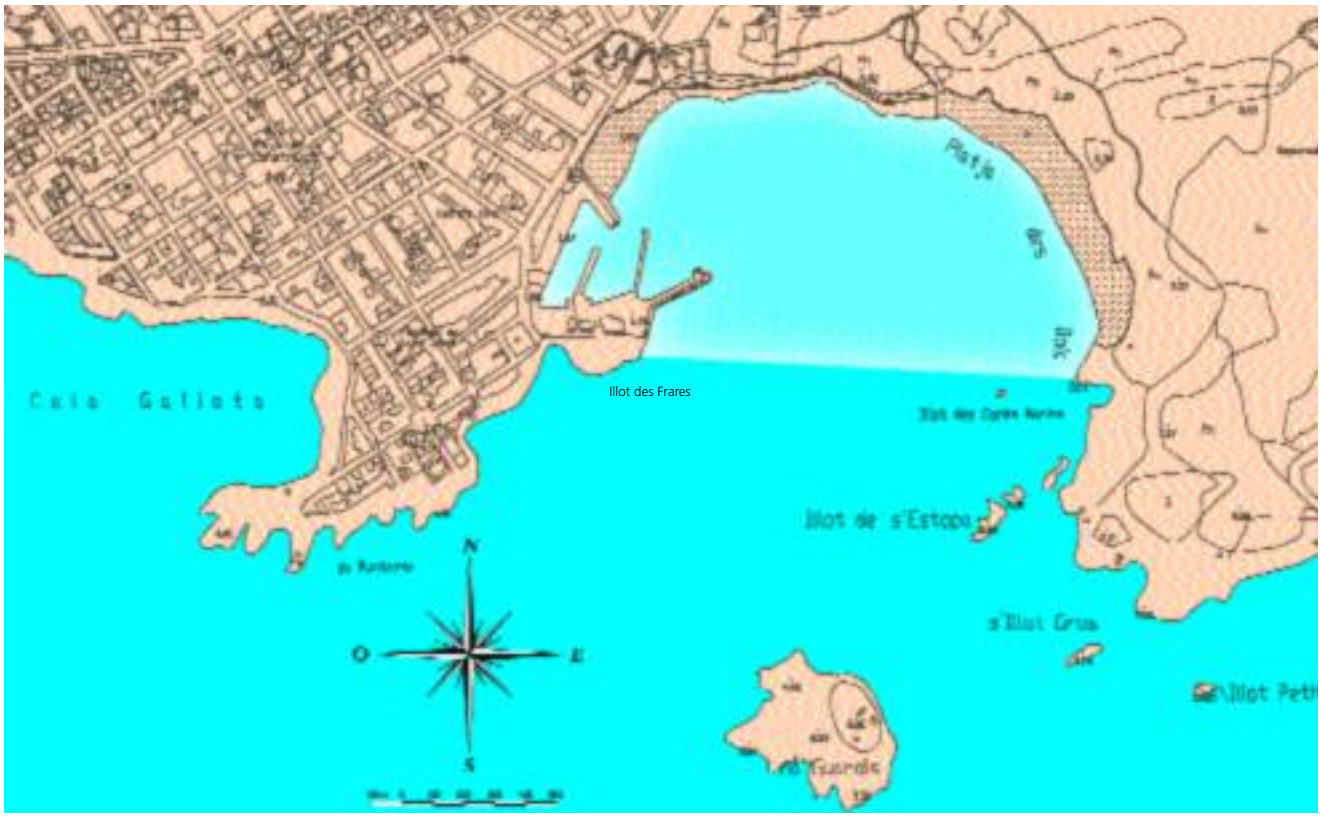
PORTOCRISTO (Refugio) E 1:10.000

PORTOPETRO (Refugio) E 1:15.000

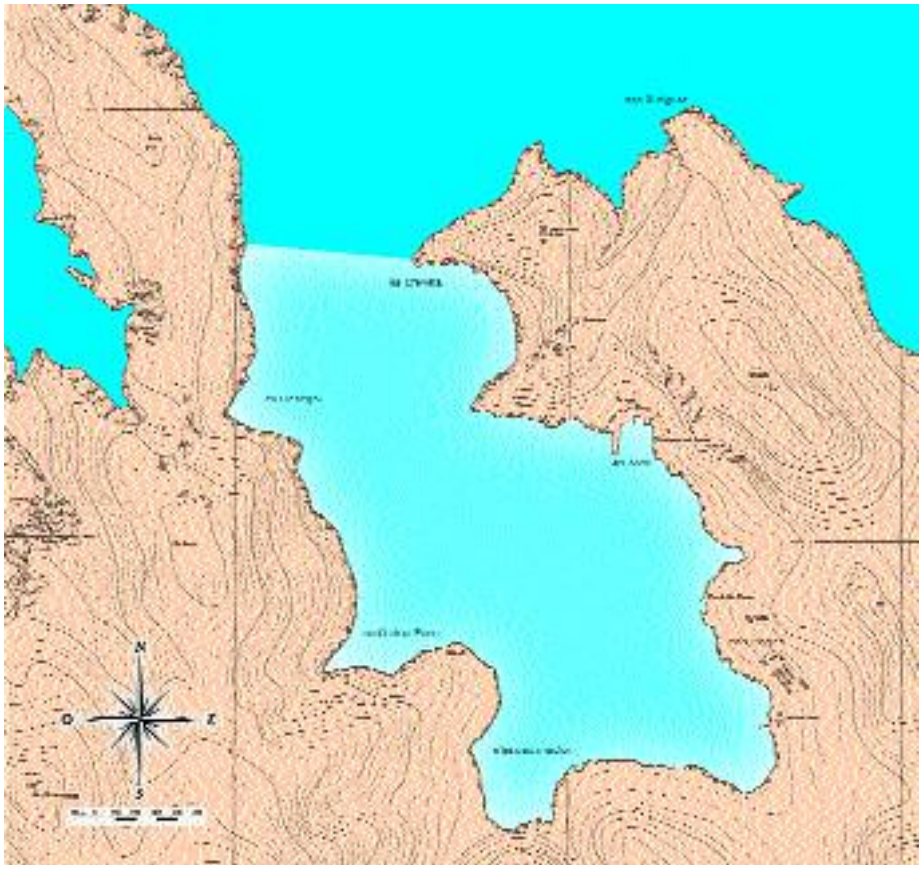
CALA RAJADA (Refugio) E 1:5.000

PORTOCOLOM (Refugio) E 1:15.000

COLÒNIA DE SANT JORDI (Refugio) E 1:10.000

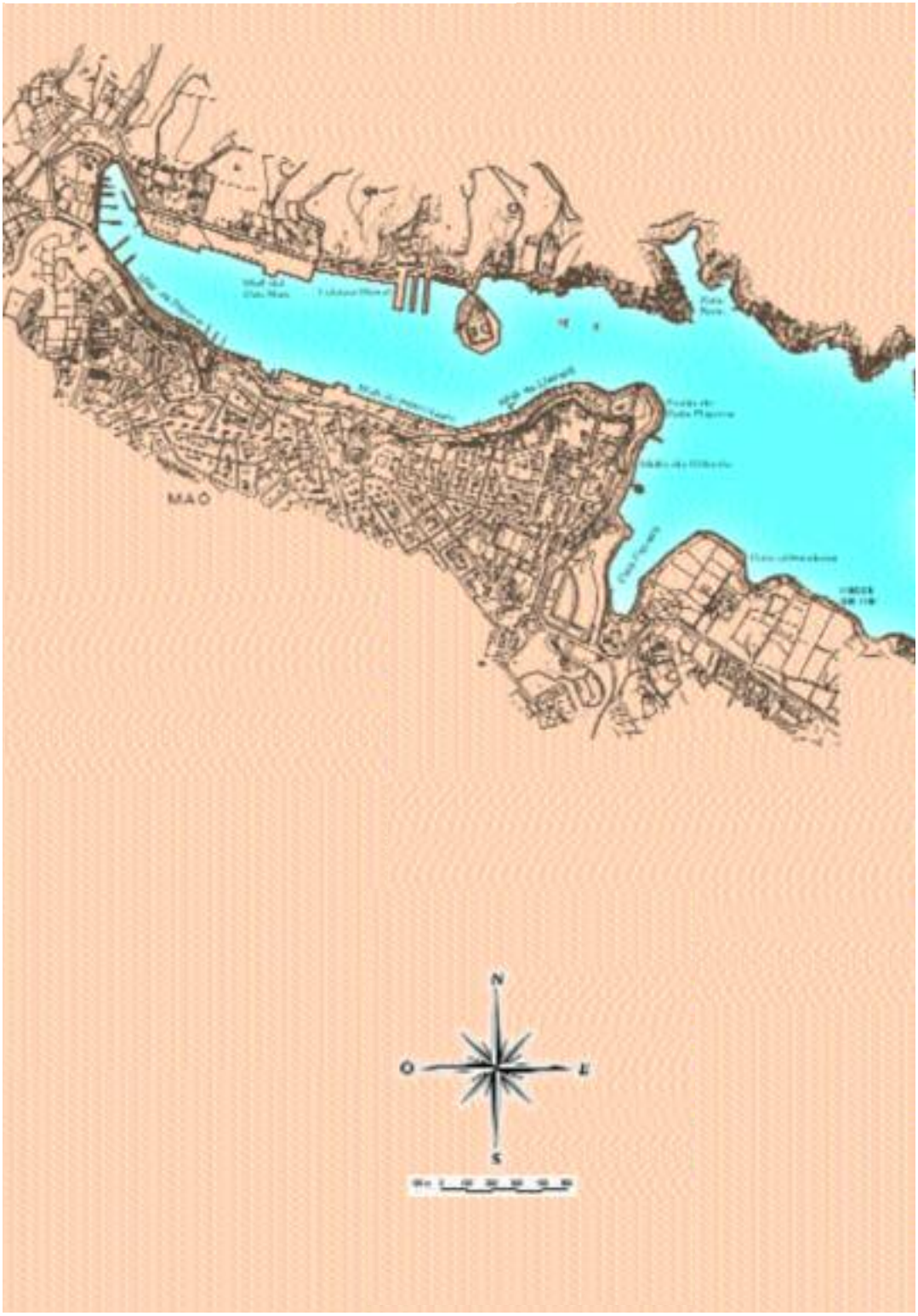


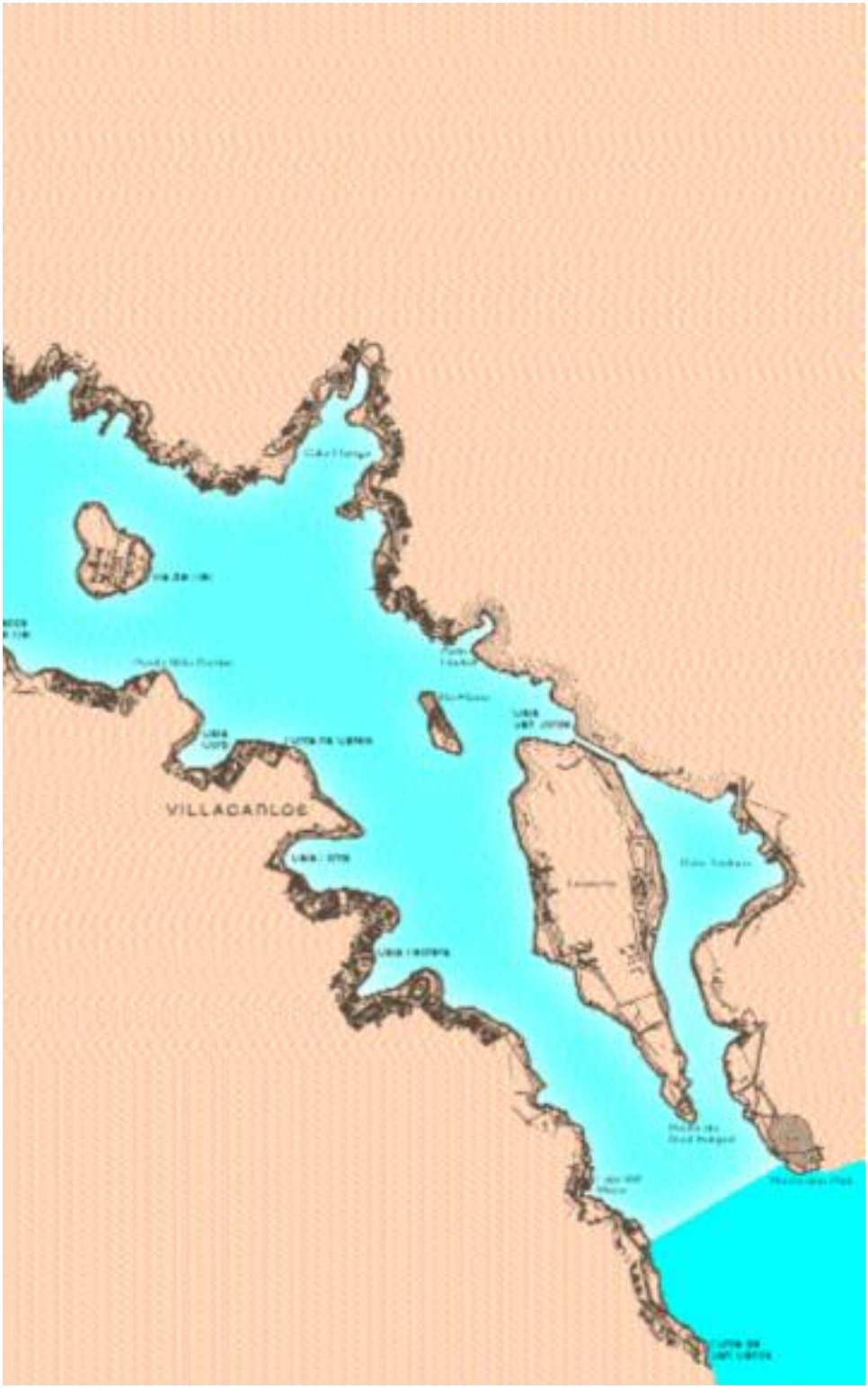
CABRERA (Refugio) E 1:15.000



FORNELLS (Refugio) E 1:20.000

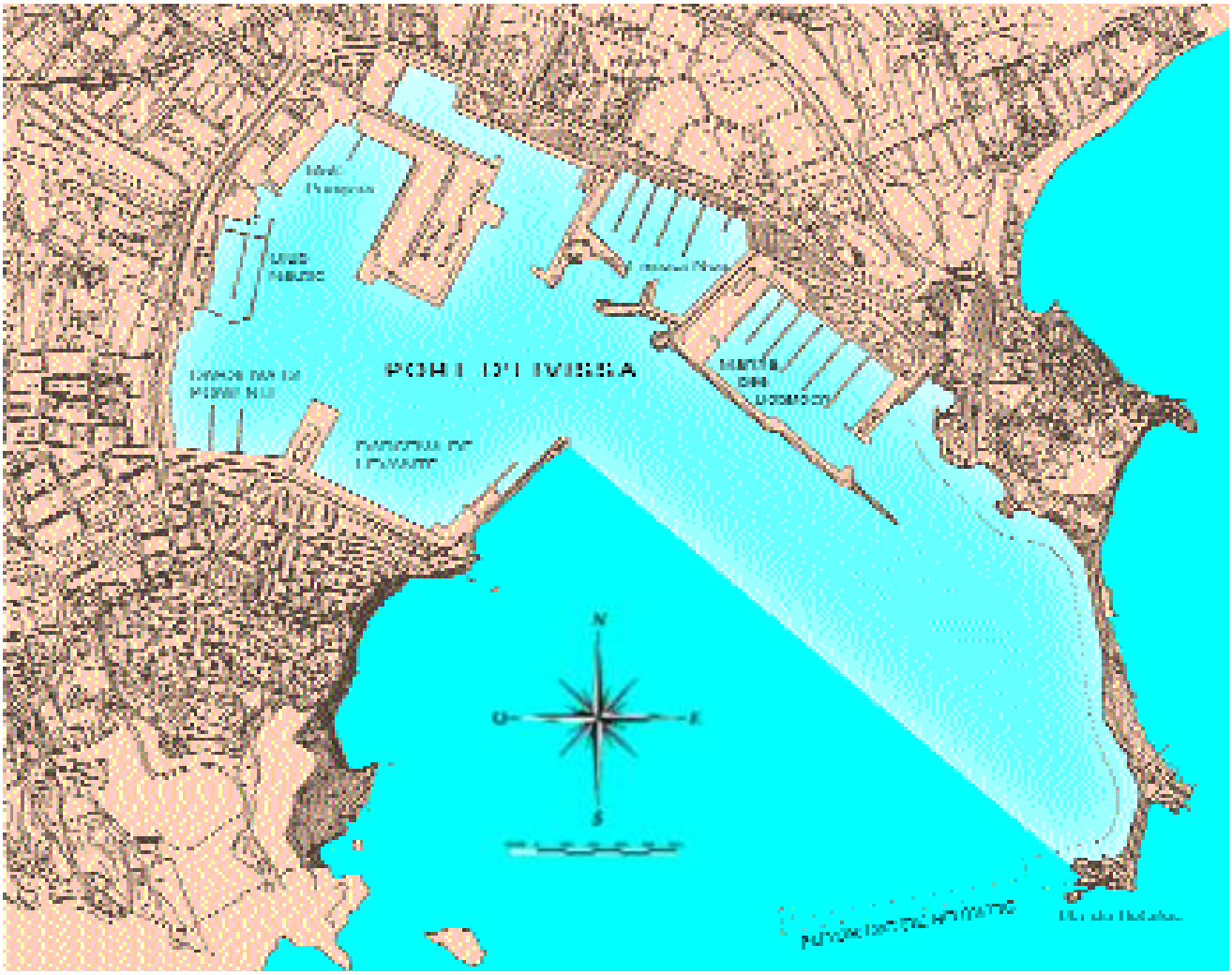
MAÓ (Interés general y refugio) E 1:20.000



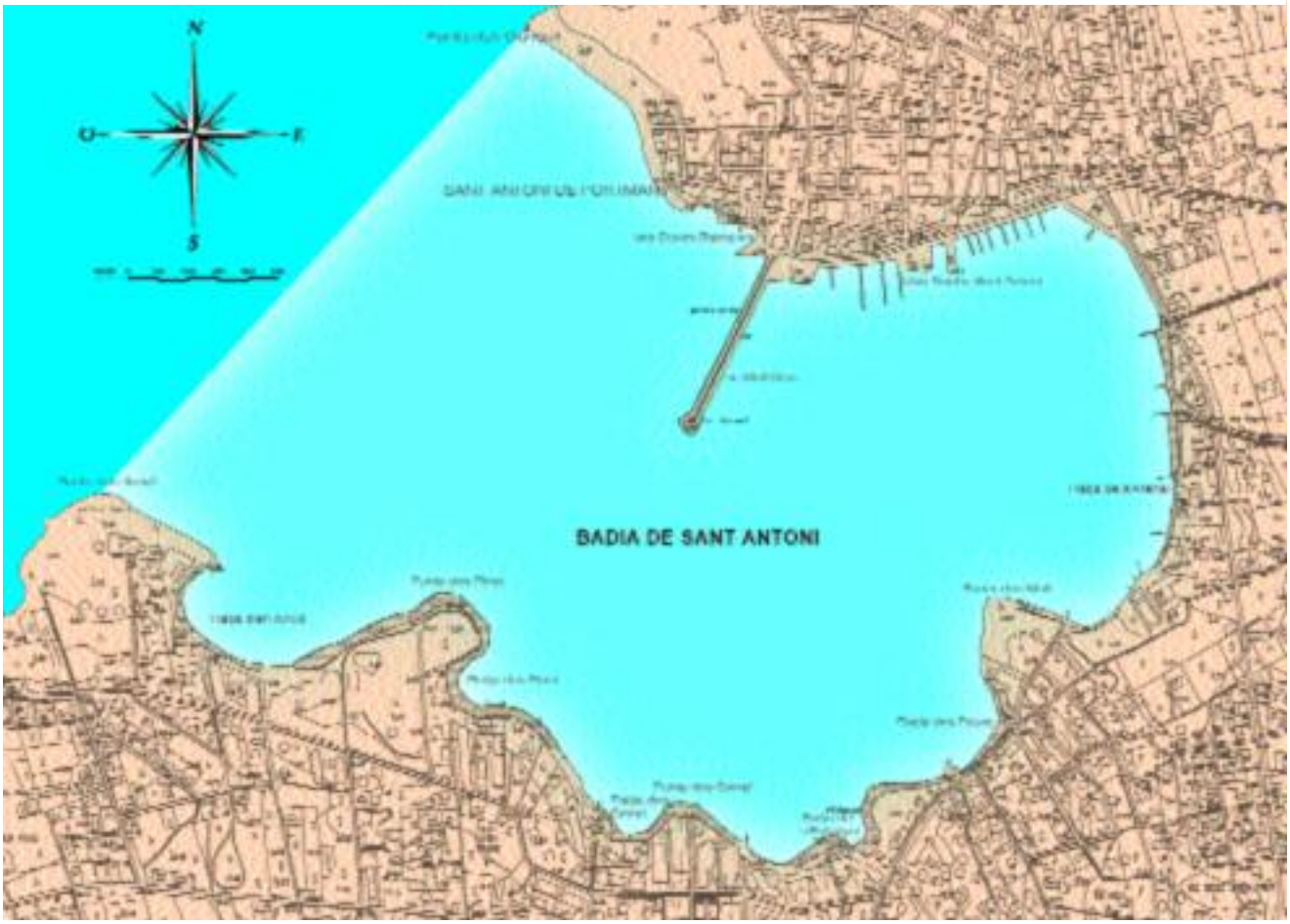

VILLACARLOS

CIUTADELLA (Refugio) E 1:10.000

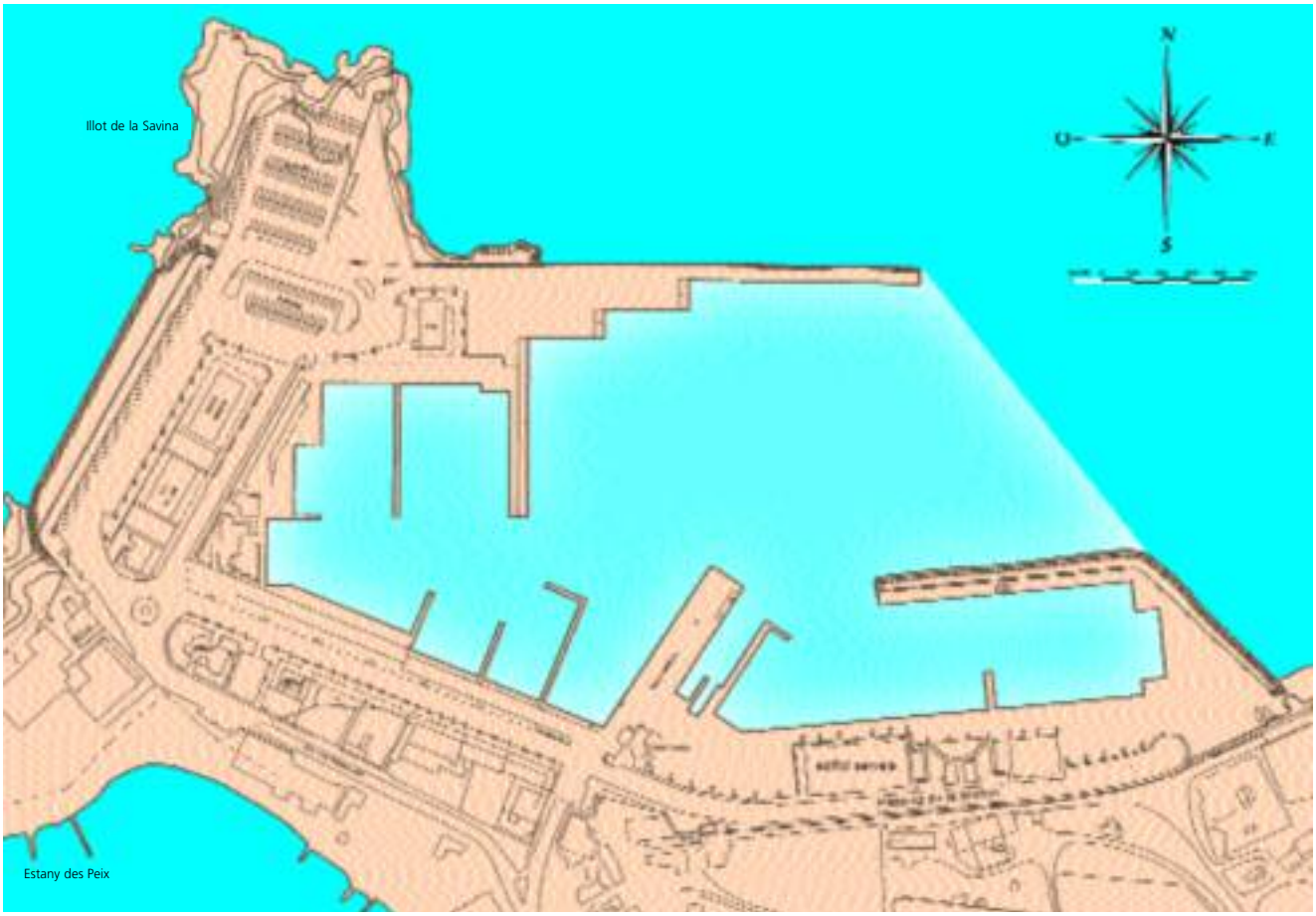
EIVISSA (Interés general y refugio) E 1:15.000



SANT ANTONI ABAT (Refugio) E 1:15.000



LA SAVINA (Refugio) E 1:5.000



APÉNDICE

BIBLIOGRAFÍA

CRÉDITOS DE PLANOS Y FIGURAS

ÍNDICE ANALÍTICO Y ONOMÁSTICO DEL TEXTO

ÍNDICE DE LAS ILUSTRACIONES

APÉNDICE

Formado con material del archivo de los Servicios o información tomada de las publicaciones de la Bibliografía. Las lagunas que aparecen en algunos de los datos de los listados se deben a la pérdida o extravío de carpetas de los archivos o a la interrupción –por cese del tráfico u otras causas– de las series en las Memorias.

ÍNDICE

ANEXO Nº 1 Proyectos redactados desde la institución en Baleares por el Estado de los Servicios de O.P. (1847) hasta la formación de la Junta de Obras del Puerto de Palma (1872) o del Grupo de Puertos de Mallorca o Comisiones Administrativas de Puertos de Maó y Eivissa (1929).

ANEXO Nº 2 Proyectos –salvo de Palma– redactados desde la formación del Grupo de Puertos de Mallorca o de las Comisiones Administrativas de Puertos de Maó y Eivissa (1929) hasta el año 2000.

ANEXO Nº 3 Proyectos del Puerto de Palma redactados desde la institución de la Junta de Obras del Puerto (1872) hasta el año 2000.

ANEXO Nº 4 Tablas y gráficos del movimiento de buques entrados desde 1929/1958 hasta 2000.

ANEXO Nº 5 Tablas y gráficos de mercancías y pasajeros desde 1929/1958 hasta 2000.

ANEXO Nº 6 Tablas y gráficos de recaudación desde 1929 hasta 2000.

ANEXO Nº 7 Actuales vistas aéreas de los puertos e instalaciones portuarias reconocidas de la Administración según clasificación aprobada por D. de 6 de Septiembre de 1961 y O.M. (R.D.G.) de 7 de marzo de 1967.

ANEXO Nº 8 Ingenieros Jefes del Distrito o Jefatura de Obras Públicas de Baleares durante el periodo en que los puertos dependían directamente de dicha Jefatura (Palma 1847-1872) (Resto 1851-1928).

ANEXO Nº 9 Presidentes de la Junta del Puerto de Palma (Autoritat Portuària de Balears) desde su fundación en 1872.

ANEXO Nº 10 Directores del Puerto de Palma (1872-2000), de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (1939-1992), de las Comisiones Administrativas de Maó y de Eivissa y de los Grupos de Puertos desde la aplicación del R.D. de 22 de Julio de 1928 (1929-1988).

ANEXO Nº 11 Puertos y dársenas deportivas o de recreo, que se encuentran en la costa independientemente o en los puertos de las Administraciones, y se gestionan por entidades o particulares en régimen de concesión.

ANEXO Nº 12 Equivalencia en valores del año 2000 de una peseta de cada año desde 1871 hasta 2000 (expresada en pesetas y euros 2000), de aplicación a los Anexos 1, 2, 3 y 6.

ANEXO Nº 1

Proyectos redactados desde la institución en Baleares por el Estado de los Servicios de O.P. (1847) hasta la formación de la Junta de Obras del Puerto de Palma (1872) o del Grupo de Puertos de Mallorca o de las Comisiones Administrativas de Puertos de Maó y de Eivissa (1929). Hay otros proyectos extraviados.

Época de dependencia directa de la Jefatura de Obras Públicas.

Como normal general, y salvo casos excepcionales, se consignan los proyectos y no sus liquidaciones, que en ocasiones, pueden tener substanciales variaciones en su presupuesto. No todos los proyectos de la relación fueron ejecutados. A falta del proyecto en el archivo se consigna su número si se conoce.

Para estimar el valor actualizado puede aplicarse la equivalencia del Anexo nº 12.

Proyecto de	Puerto	Presup. (pts)	Autor	Año
(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
Proyecto de	**Puerto**	**Presup. (pts)**	**Autor**	**Año**
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

* reales de vellón (1 r.v. = 0,25 ptas. 1869)

** escudos (1 escudo = 2,5 ptas 1869)

ANEXO Nº 2

Proyectos –salvo de Palma– redactados desde la formación del Grupo de Puertos de Mallorca o de las Comisiones Administrativas de Puertos de Maó y de Eivissa (1929) (Grupos de puertos de la C.A.P.E. a partir de 1939) hasta el año 2000. Incluye las instalaciones portuarias anexas.

Época de la Junta Central de Puertos y de la C.A.G.P. (C.A.O.S.P.E.; C.A.P.E.), C.A.I.B. y A.P.B. 1929-2000

Como norma general, y salvo casos excepcionales, se consignan los proyectos y no sus liquidaciones que, en ocasiones, pueden tener substanciales variaciones en su presupuesto. No todos los proyectos de la relación fueron ejecutados. A falta del proyecto en el archivo se consigna su número. Las instalaciones portuarias en la costa se afectan al puerto que les corresponde según la Resolución de la Dirección General de 6 de marzo de 1967. Para estimar el valor actualizado puede aplicarse la equivalencia del Anexo nº 12.

Proyecto de	Puerto	Presup. (pts)	Autor	Año
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
Proyecto de	**Puerto**	**Presup. (pts)**	**Autor**	**Año**
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

Proyecto de	Puerto	Presup. (pts)	Autor	Año
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

Proyecto de	Puerto	Presup. (pts)	Autor	Año
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

Proyecto de	Puerto	Presup. (pts)	Autor	Año
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

Proyecto de	Puerto	Presup. (pts)	Autor	Año
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

Proyecto de	Puerto	Presup. (pts)	Autor	Año
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

Proyecto de	Puerto	Presup. (pts)	Autor	Año
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

Proyecto de	Puerto	Presup. (pts)	Autor	Año
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

Proyecto de	Puerto	Presup. (pts)	Autor	Año
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

Proyecto de	Puerto	Presup. (pts)	Autor	Año
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

Proyecto de	Puerto	Presup. (pts)	Autor	Año
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

Proyecto de	Puerto	Presup. (pts)	Autor	Año
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

(*) Arquitecto ajeno al Servicio.

ANEXO Nº 3

Proyectos del Puerto de Palma redactados desde la institución de la Junta de Obras del Puerto (1872) hasta el año 2000.

La autoría es totalmente cierta hasta el segundo tercio del siglo XX pero a partir de entonces puede de hecho corresponder a los ingenieros auxiliares cuya firma estuvo permitida (R.O. de 10-11-1930) o prohibida (R.D.G. de 14-09-1940); la irrupción de las consultorías a partir de los años 1970 puede también distorsionar la autoría, en especial en los proyectos con complejidad, al reseñarse en la lista el Director del Estudio de la Administración y no el o los autores reales del Consultor. Para estimar el valor actualizado puede aplicarse la equivalencia del Anexo nº 12.

Proyecto de	Presup. (pts.)	Autor	Año
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

Proyecto de	Presup. (pts.)	Autor	Año
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

Proyecto de	Presup. (pts.)	Autor	Año
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

Proyecto de	Presup. (pts.)	Autor	Año
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

Proyecto de	Presup. (pts.)	Autor	Año
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

Proyecto de	Presup. (pts.)	Autor	Año
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

Proyecto de	Presup. (pts.)	Autor	Año
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

Proyecto de	Presup. (pts.)	Autor	Año
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

Proyecto de	Presup. (pts.)	Autor	Año
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

Proyecto de	Presup. (pts.)	Autor	Año
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

Proyecto de	Presup. (pts.)	Autor	Año
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

Proyecto de	Presup. (pts.)	Autor	Año
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

Proyecto de	Presup. (pts.)	Autor	Año
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

Proyecto de	Presup. (pts.)	Autor	Año
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

(*) Proyecto del Servicio Central de Faros (Madrid).

ANEXO Nº 4

Tablas y gráficos del movimiento de buques entrados desde 1929/1958 hasta 2000.

Los datos relativos a tráfico de los puertos no se recopilan de un modo homogéneo hasta la formación de las memorias normalizadas en 1962. Se encuentran datos en las no normalizadas (desde 1919 para Palma y desde 1939 en los puertos de la C.A.P.G.); series estadísticas de la Dirección General de Aduanas (desde 1857); series fraccionadas en las memorias de los primeros proyectos; reseñas en la Colección de la Revista de Obras Públicas y, para Palma, diversos datos estadísticos desde 1667 recopilados e interpretados por miembros del «Grup d'Estudis d'Història Econòmica» y recogidos en el trabajo «Els Intercanvis del Port de Palma» en 1986, obrante en el archivo del Puerto de Palma.

Los datos relativos a tonelaje de arqueo experimentan una distorsión durante el segundo quinquenio de los años 1990, y especialmente entre 1994 y 1995, a medida que se introduce el GT (Gros Tonnage) en vez del tradicional T R B (Tonelaje de Registro Bruto) a causa del diferente sistema de medir el arqueo de un buque; así como en graneleros y buques convencionales no existen grandes diferencias en el sistema no sucede igual con los transbordadores, tan frecuentes en los puertos de Baleares; salvo en graneleros y algunos transbordadores una GT puede corresponder, en muchos casos, a 0,71 TRB. La reconversión real es dificultosa pues no se dispone de estadística por separado de los tipos de buques y de su TRB. Algunas series estadísticas recogidas se inician después de 1929 o se interrumpen algunos años por haberse extraviado documentación en los Servicios; puede en parte recuperarse acudiendo a los archivos de la C.A.G.P. en Madrid, hoy en Puertos del Estado (Alcobendas).

Para la regresión exponencial se han mantenido las fluctuaciones de valores ocasionados por la guerra civil; no así las ocasionadas por pérdida de datos de los archivos –con segura existencia de tráfico– o por lbruscas interrupciones debidas a singulares condiciones de mercado, en cuyos años se ha dispuesto el valor del año normal anterior (barra en amarillo) por entender que así resultan más fiables las tendencias que muestran las líneas de regresión.

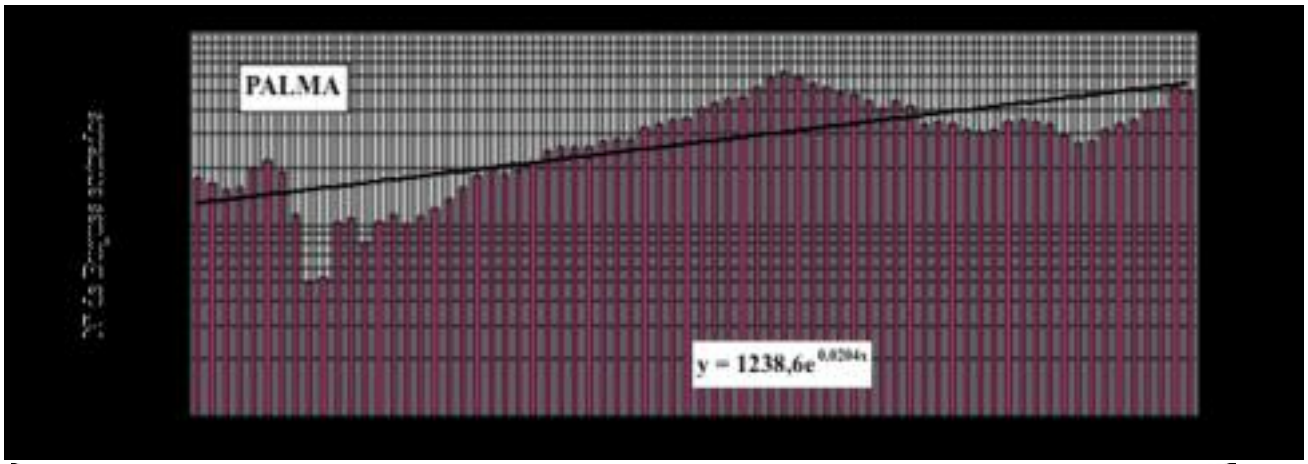
Nº DE BUQUES ENTRADOS

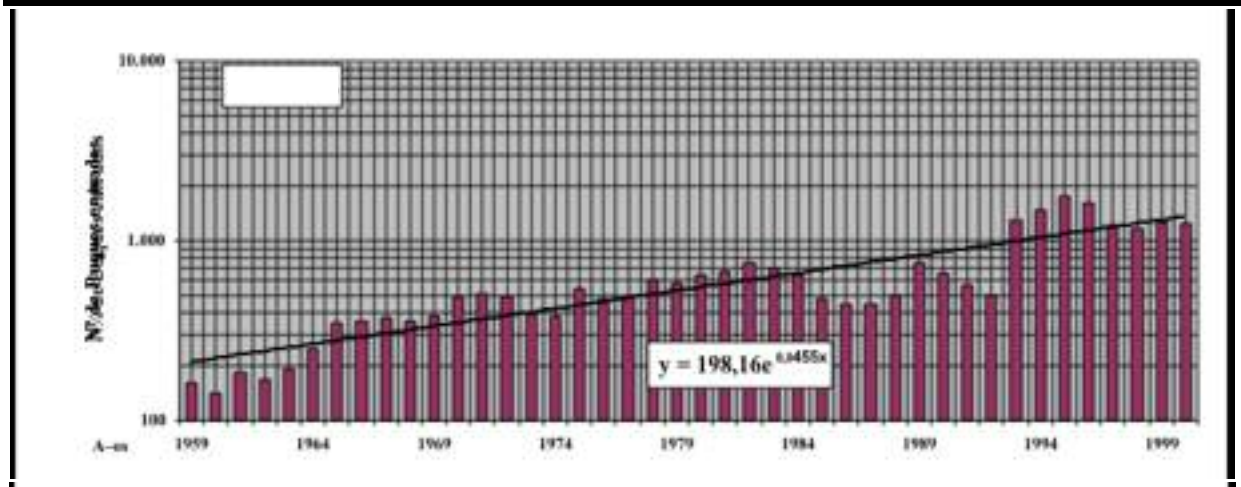
Años	Palma	Años	Palma	Años	Palma	Años	Palma	Años	Palma	Años	Palma
1929	1.747	1934	2.147	1939	1.029	1944	1.001	1949	1.803	1954	2.436
1930	1.644	1935	1.869	1940	1.080	1945	1.114	1950	1.959	1955	2.530
1931	1.532	1936	1.130	1941	795	1946	1.228	1951	1.831	1956	2.560
1932	1.580	1937	504	1942	1.047	1947	1.370	1952	1.942	1957	2.568
1933	1.972	1938	532	1943	1.140	1948	1.580	1953	2.129	1958	2.778

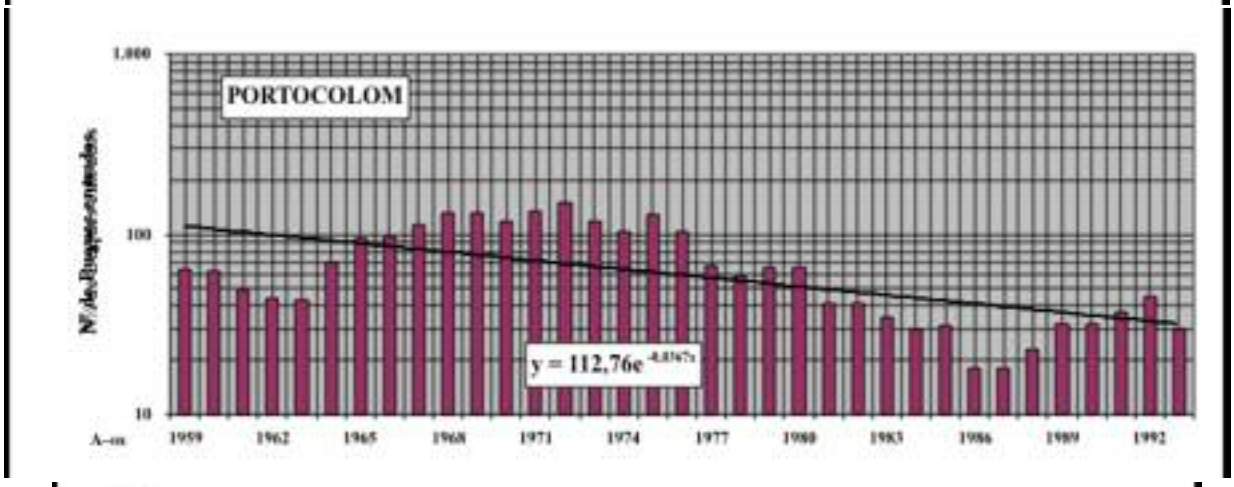
Años	Palma	Andratx	Sóller	Alcúdia	C. Rajada	Portocol.	Sant Jordi	Cabrera	Maó	Ciutadella	Eivissa	Sant Ant.	La Savina
1958	2.728								331	196	1.204	54	394
1959	2.778		6	163		64		94	320	202	1.910	8	874
1960	2.770		9	142		63		94	297	198	1.919	19	436
1961	3.224	10	12	183		49		94	363	245	1.759	82	410
1962	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

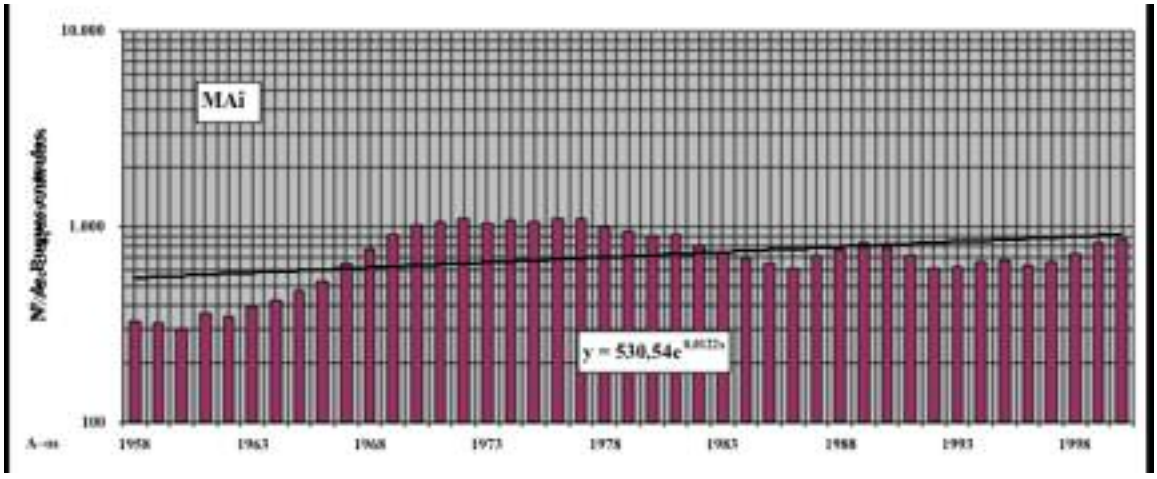
ARQUEO (TRB o GT)

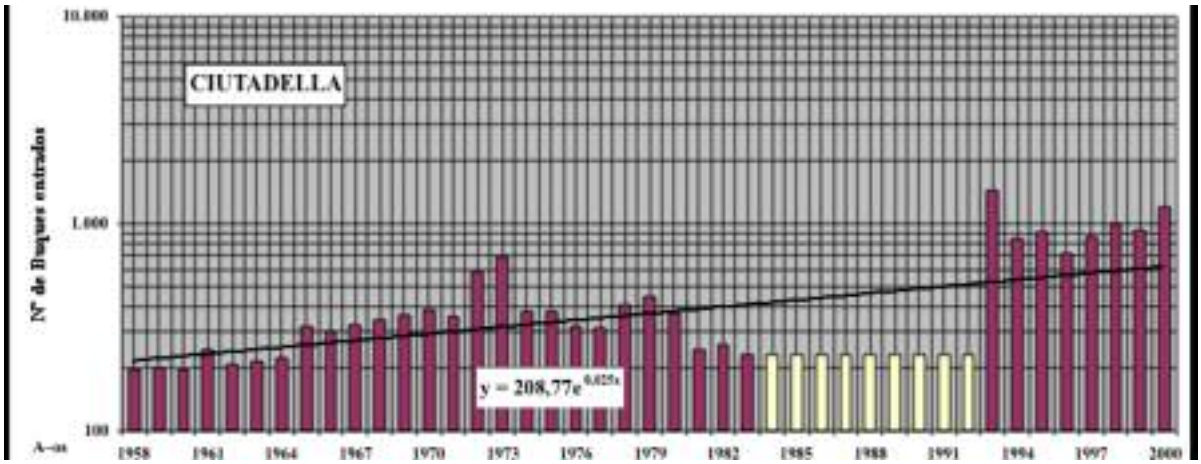
Años	Palma	Años	Palma	Años	Palma	Años	Palma	Años	Palma	Años	Palma

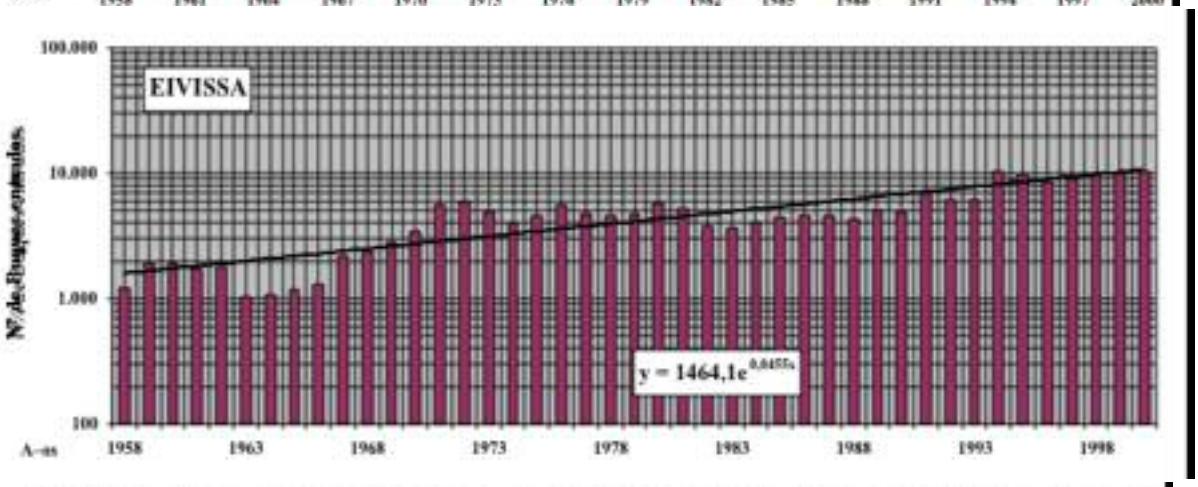

PALMA
y = 1238,6e^0,0204x

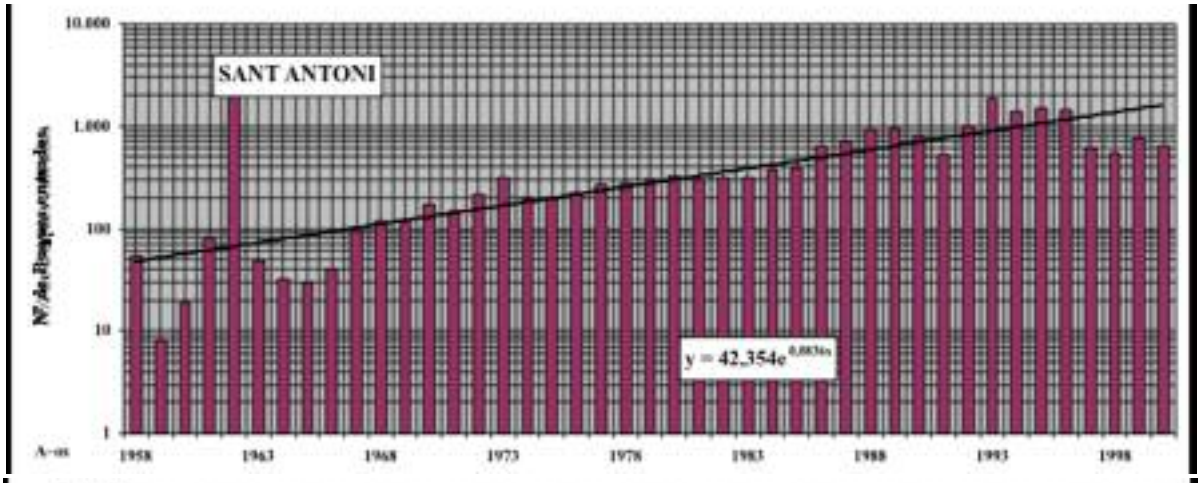

10.000
1.000
100
N° de Buques entrados
y = 198,16e^0,0455x
A-m
1959
1964
1969
1974
1979
1984
1989
1994
1999

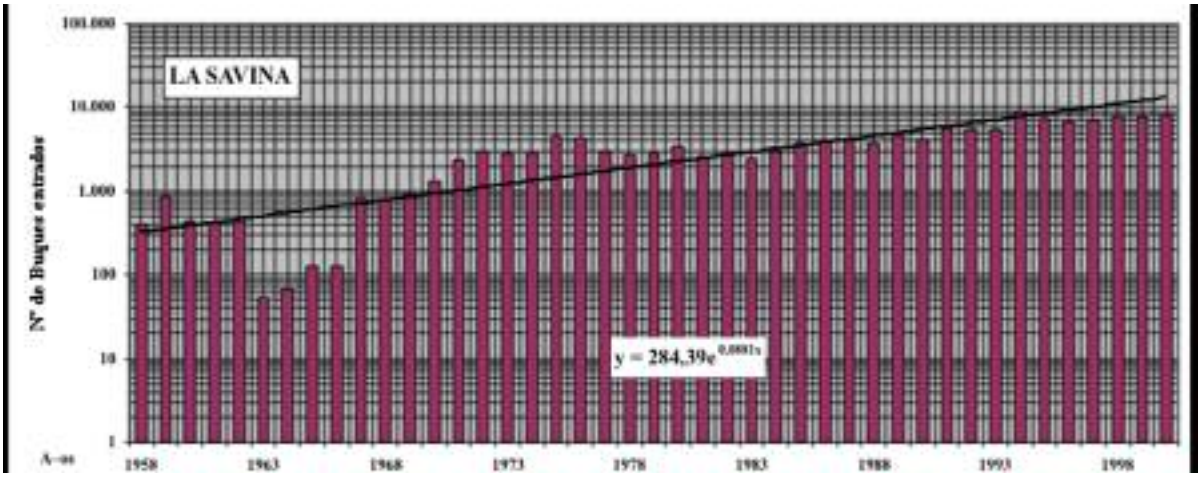

1.000
100
10
N° de Buques entrados
PORTOCOLOM
y = 112,76e^-0,0367x
A-m
1959
1962
1965
1968
1971
1974
1977
1980
1983
1986
1989
1992

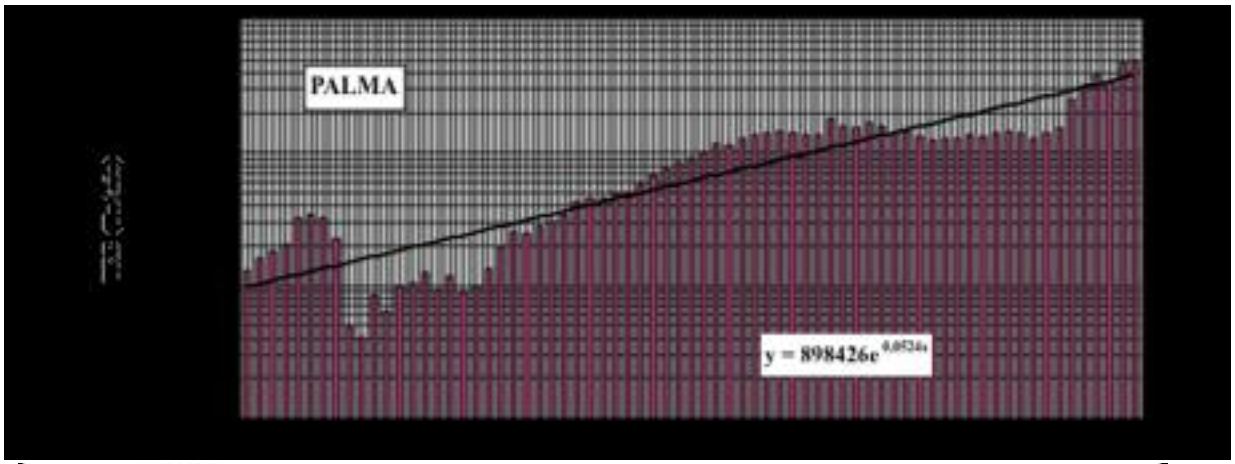

10.000
1.000
100
N° de Buques entrados
MAi
y = 530,54e^0,0122x
A-m
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998

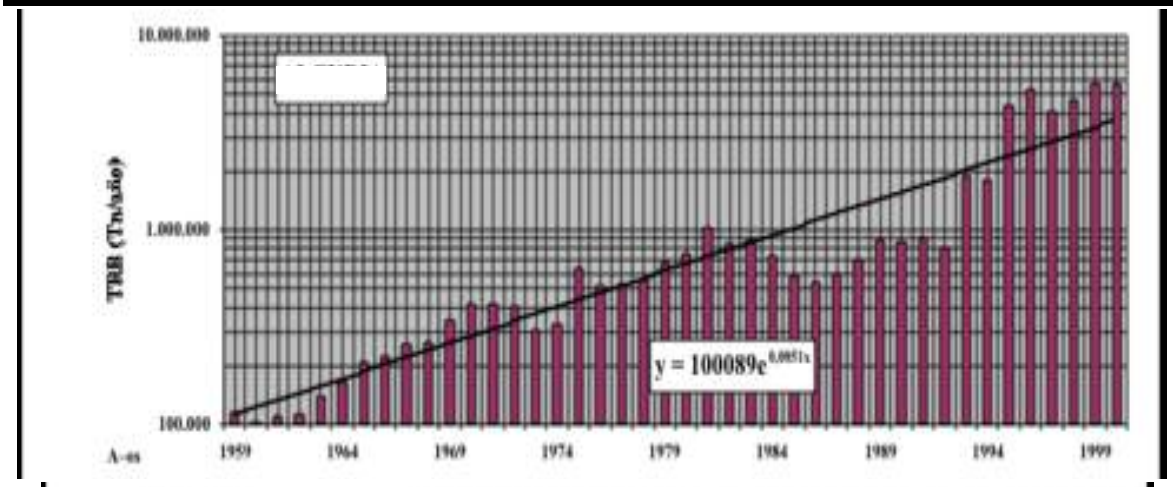

CIUTADELLA
Nº de Buques entrados
y = 208,77e^0,025x
10.000
1.000
100
Años
1958
1961
1964
1967
1970
1973
1976
1979
1982
1985
1988
1991
1994
1997
2000

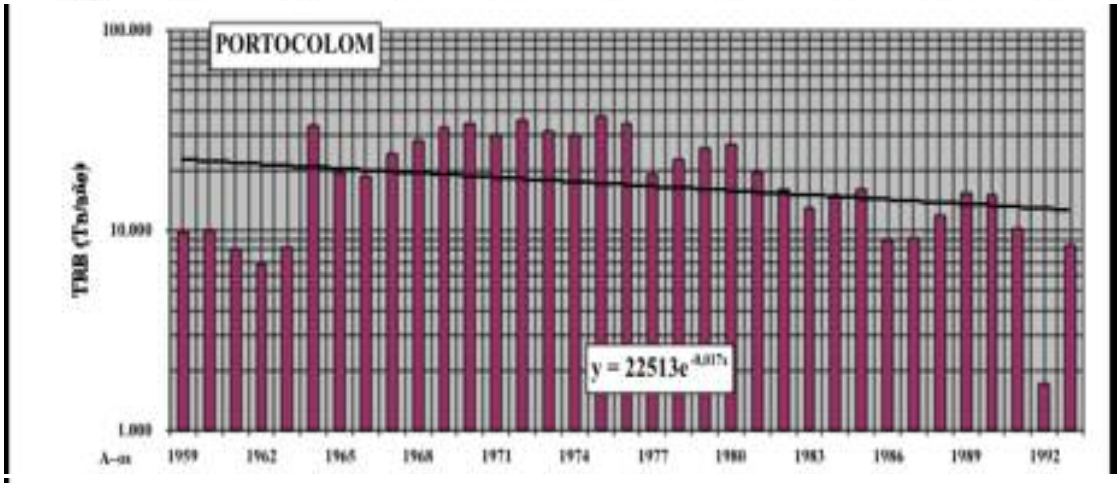

EIVISSA
Nº de Buques entrados
y = 1464,1e^0,0455x
100.000
10.000
1.000
100
Años
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998

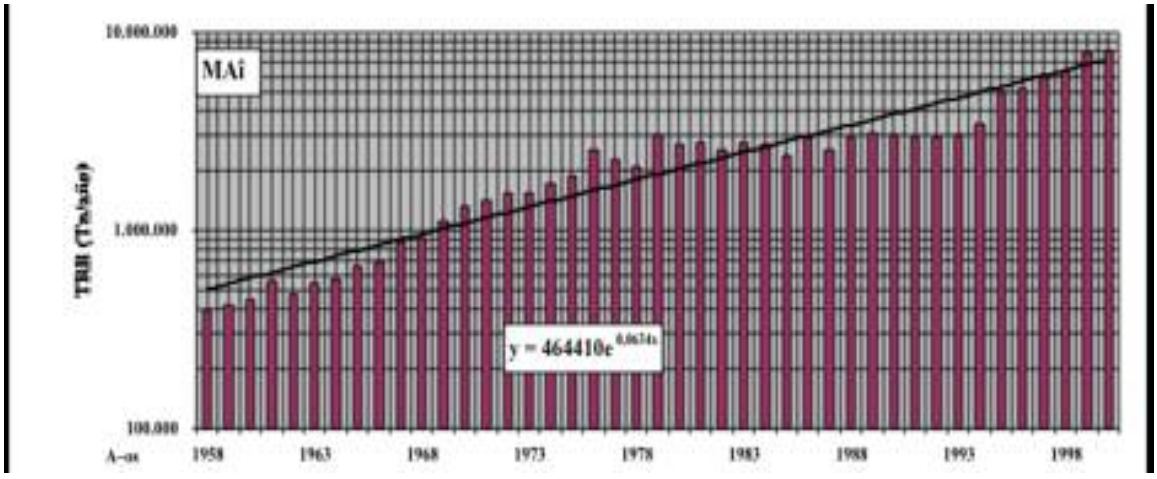

SANT ANTONI
Nº de Buques entrados
y = 42,354e^0,0836x
10.000
1.000
100
10
1
Años
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998

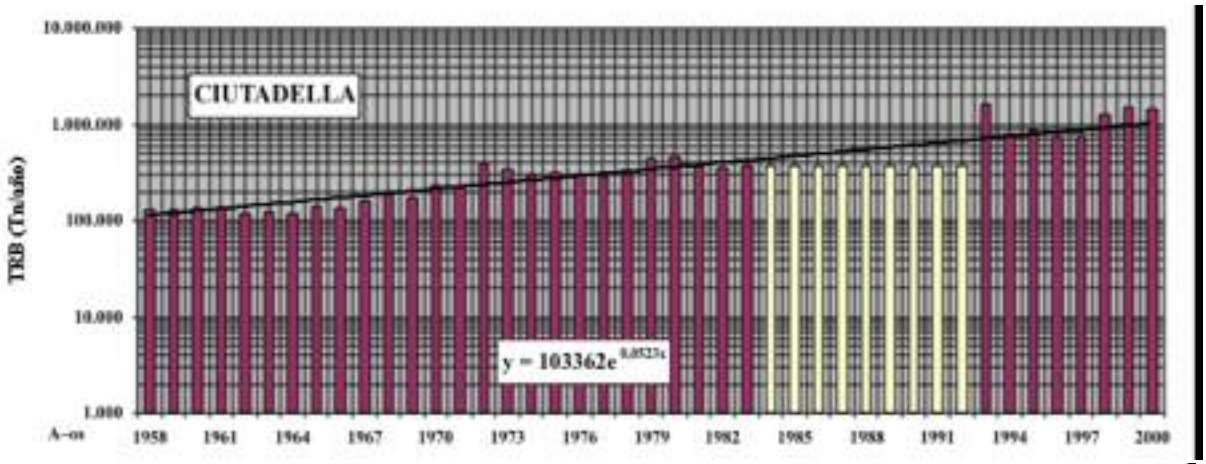

LA SAVINA
Nº de Buques entrados
y = 284,39e^0,0881x
100.000
10.000
1.000
100
10
1
Años
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998

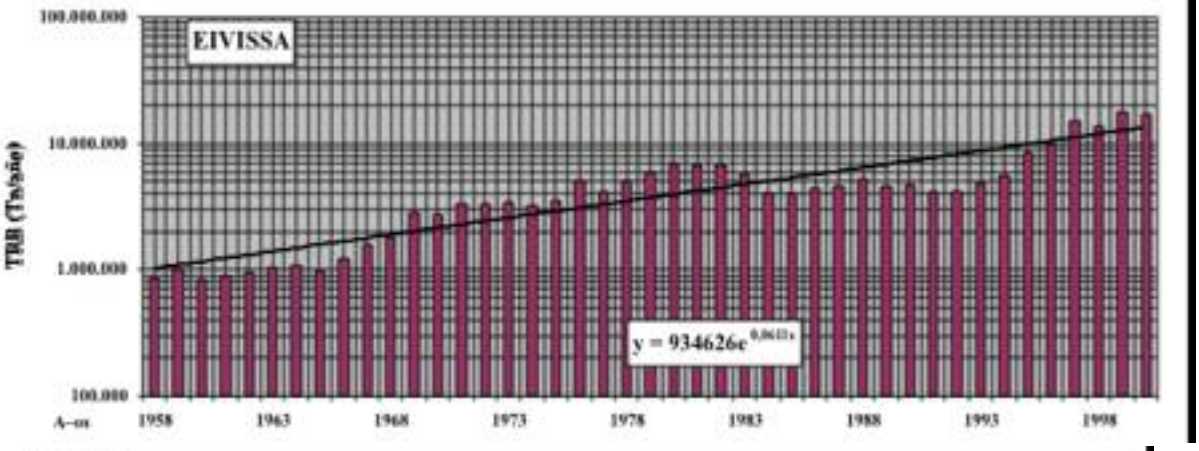

PALMA
y = 898426e

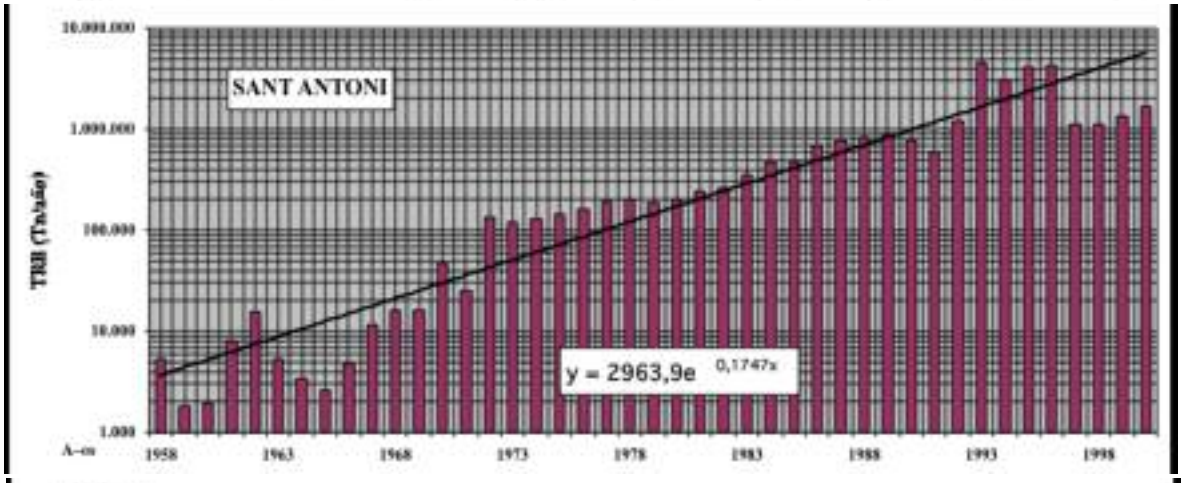

10.000.000
1.000.000
100.000
TRB (Tn/año)
y = 100089e
A-os
1959
1964
1969
1974
1979
1984
1989
1994
1999

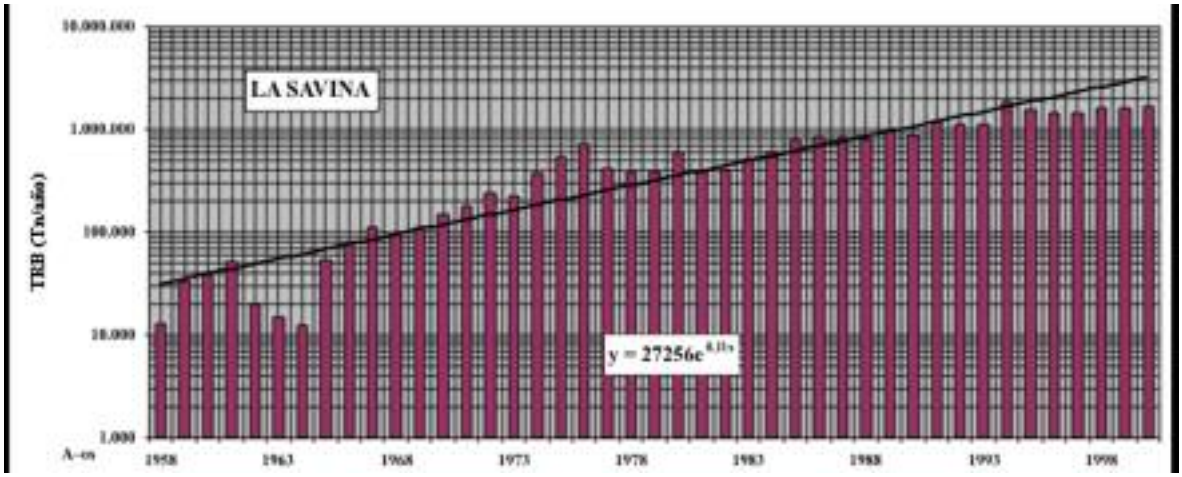

100.000
10.000
1.000
PORTOCOLOM
TRB (Tn/año)
y = 22513e
A-os
1959
1962
1965
1968
1971
1974
1977
1980
1983
1986
1989
1992


10.000.000
1.000.000
100.000
MAÍ
TRB (Tn/año)
y = 464410e
A-os
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998


CIUTADELLA
TRB (Tn/año)
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
y = 103362e^0,0523x
A-os
1958 1961 1964 1967 1970 1973 1976 1979 1982 1985 1988 1991 1994 1997 2000


EIVISSA
TRB (Tn/año)
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
y = 934626e^0,0613x
A-os
1958 1963 1968 1973 1978 1983 1988 1993 1998


SANT ANTONI
TRB (Tn/año)
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
y = 2963,9e^0,1747x
A-os
1958 1963 1968 1973 1978 1983 1988 1993 1998


LA SAVINA
TRB (Tn/año)
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
y = 27256e^0,11x
A-os
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

Años	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

TANTO POR UNO DE AUMENTO VIRTUAL ANUAL DE NÚMERO DE BUQUES Y DE TONELAJE DE ARQUEO Y NÚMERO MEDIO DE AÑOS EN QUE EL VALOR SE DUPLICA

PUERTO	Nº DE BUQUES					TRB/GT ARQUEO BRUTO				
	PERIODO 1930-1958					PERIODO 1930-1958				
	1930	1958	Tanto por uno anual medio[1]	Nº medio de años se duplica[2]		1930	1958	Tanto por uno anual medio[1]	Nº medio de años se 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
	PERIODO 1958-2000					PERIODO 1958-2000				
	1958	2000	Tanto por uno anual medio[1]	Nº medio de años se duplica[2]		1958	2000	Tanto por uno anual medio[1]	Nº medio de años se 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: En los puertos de Andratx, Sóller, Portocolom y Colònia de Sant Jordi se interrumpe el tráfico en los años finales indicados tras una larga tradición de movimiento mercantil, discreto pero continuado. En Cabrera deja de prestar servicio el buque correo y el tráfico posterior con la Colònia de Sant Jordi se considera local y no se registra.
1. Deducido de los valores extremos.
2. Deducido de la columna anterior (izquierda) y de la regresión exponencial (derecha).

ANEXO Nº 5

Tablas y gráficos de mercancías y pasajeros desde 1929/1958 hasta 2000.

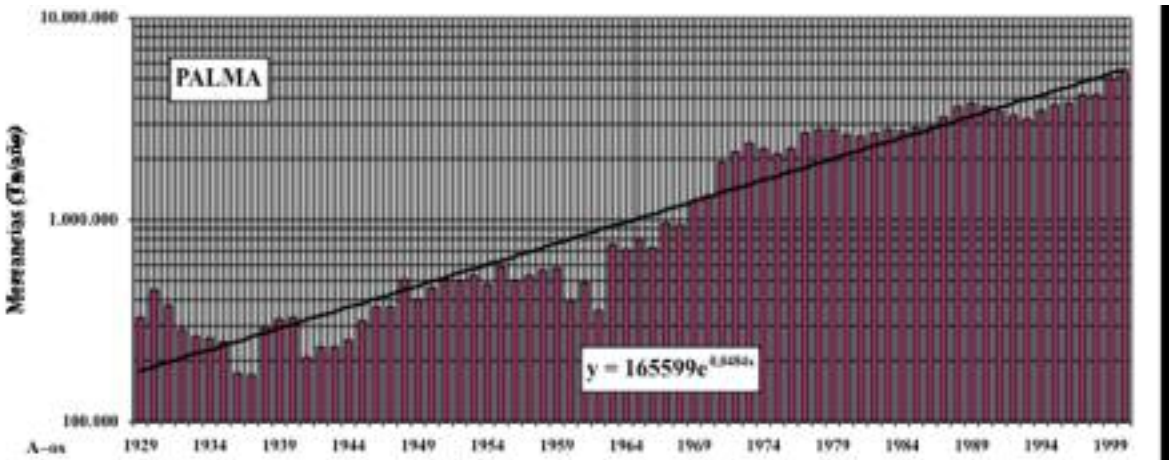
Los datos relativos a tráfico de los puertos no se recopilan de un modo homogéneo hasta la formación de las memorias normalizadas en 1962; se encuentran datos en las no normalizadas (desde 1919 para Palma y desde 1939 en los puertos de la CAPG); series estadísticas de la Dirección General de Aduanas (desde 1857); series fraccionadas en las memorias de los primeros proyectos; reseñas en la Colección de la Revista de Obras Públicas y, para Palma, diversos datos estadísticos desde 1667 recopilados e interpretados por miembros del «Grup d'Estudis d'Història Econòmica» y recogidos en «Els Intercanvis del Port de Palma» en 1986, trabajo obrante en el archivo del Puerto de Palma. Algunas series estadísticas recogidas se interrumpen algunos años por haberse extraviado documentación en los Servicios; puede en parte recuperarse acudiendo a los archivos de la CAGP en Madrid (archivo de Alcobendas de Puertos del Estado). Salvo en Palma los años iniciales corresponden a los del comienzo del control de la explotación; la interrupción de datos finales corresponde a los años en que cesó el tráfico respectivo.

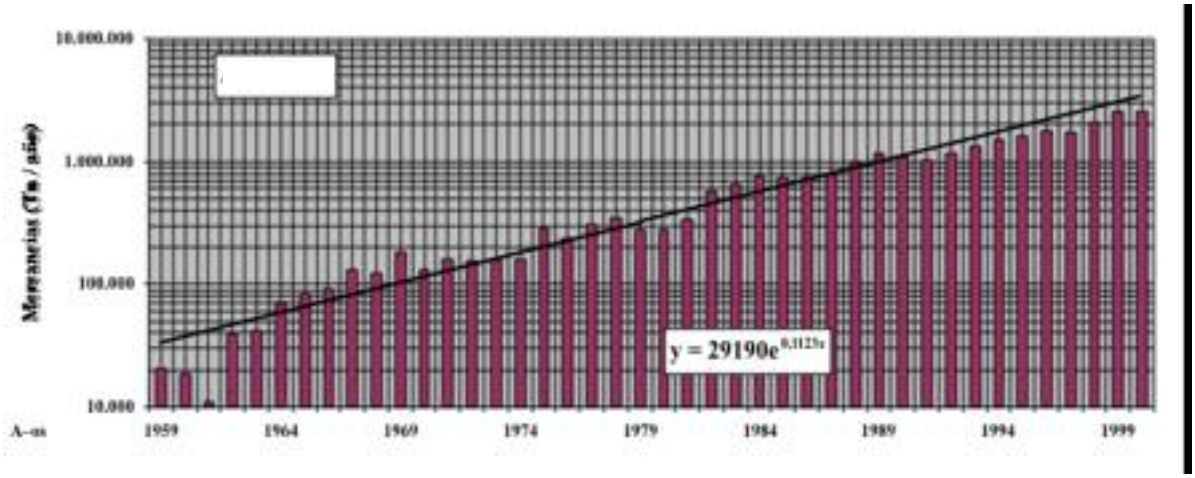
Para la regresión exponencial se han mantenido las fluctuaciones de valores ocasionados por la guerra civil; no así las ocasionadas por pérdida de datos de los archivos –con segura existencia de tráfico– o por lbruscas interrupciones debidas a singulares condiciones de mercado, en cuyos años se ha dispuesto el valor del año normal anterior (barra en amarillo) por entender que así resultan más fiables las tendencias que muestran las líneas de regresión.

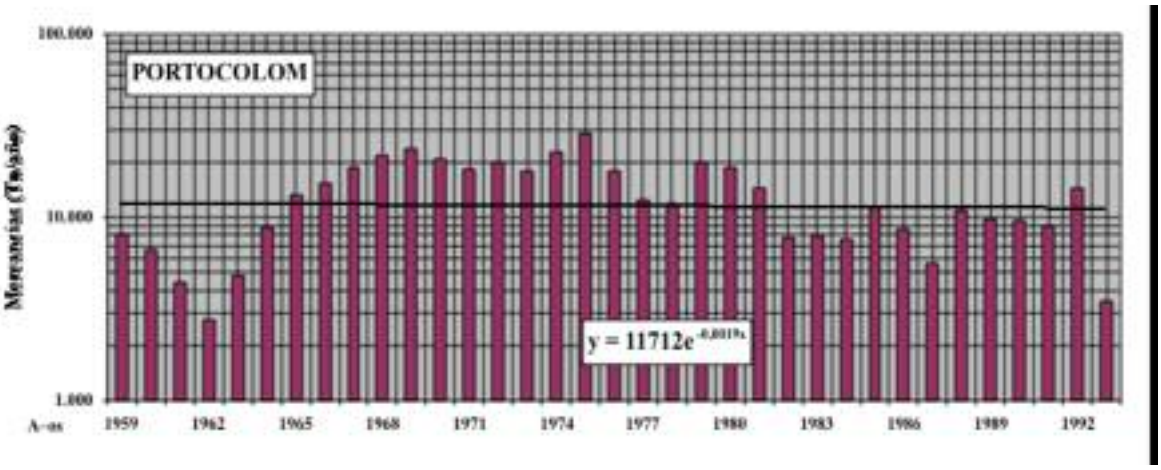
MERCANCÍAS (tn/año)

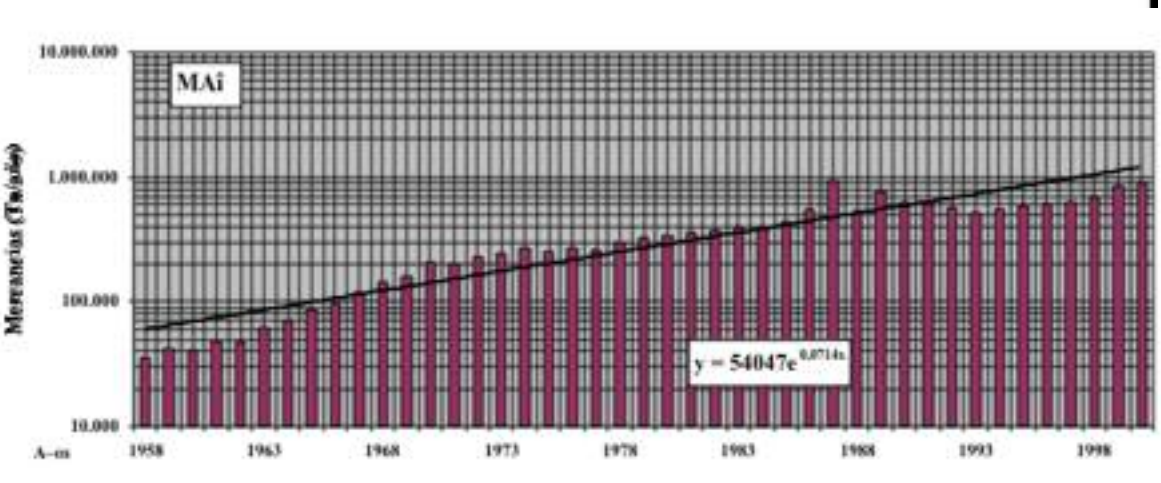
Años	Palma	Años	Palma	Años	Palma	Años	Palma	Años	Palma	Años	Palma
1929	329.017	1934	258.420	1939	324.884	1944	255.971	1949	400.195	1954	483.023
1930	448.772	1935	251.125	1940	325.798	1945	315.320	1950	461.899	1955	579.469
1931	381.457	1936	175.325	1941	210.132	1946	367.309	1951	497.110	1956	501.333
1932	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

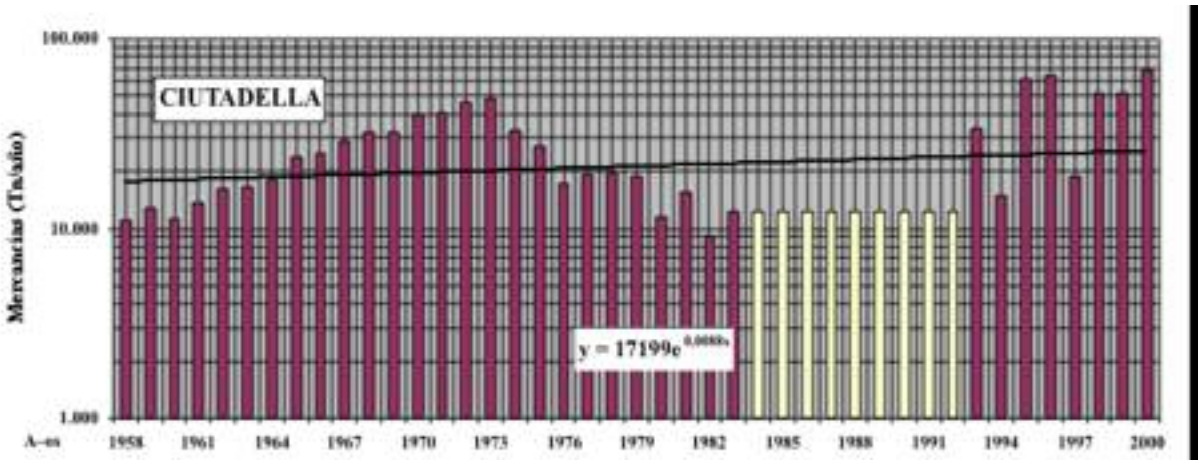
Años	Palma	Andratx	Sóller	Alcúdia	Portocolom	St. Jordi	Cabrera	Maó	Ciutadella	Eivissa	St. Antoni	La Savina
1958	563.386							35.963	10.970	64.296	5.640	14.664
1959	574.366		400	20.420	8.035		65	42.502	12.825	115.755	790	16.891
1960	389.631		1.296	18.664	6.584			40.828	11.261	57.385	1.350	39.654
1961	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

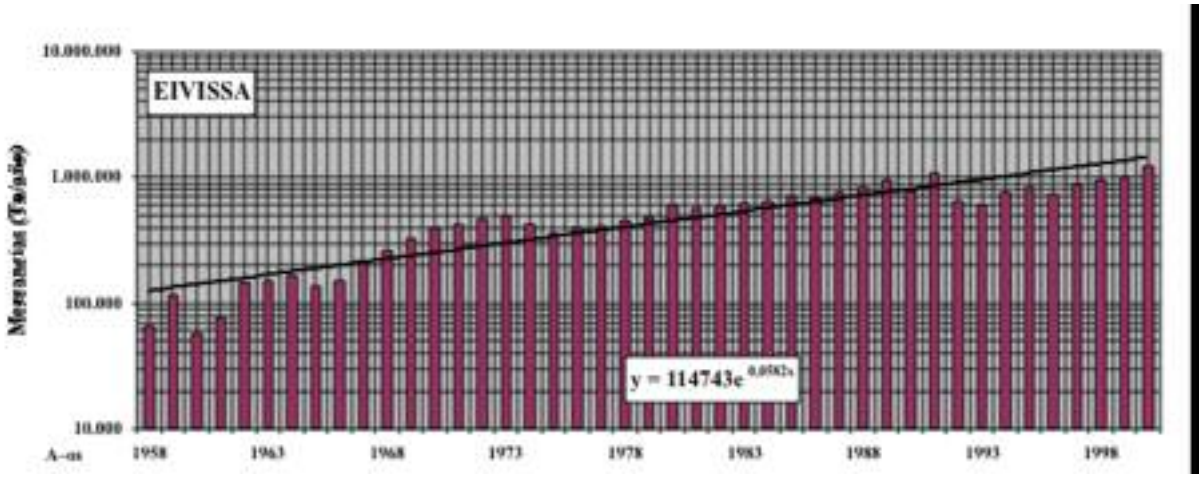

PALMA
Mercancías (Tm/año)
10.000.000
1.000.000
100.000
y = 165599e
A-os
1929 1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994 1999

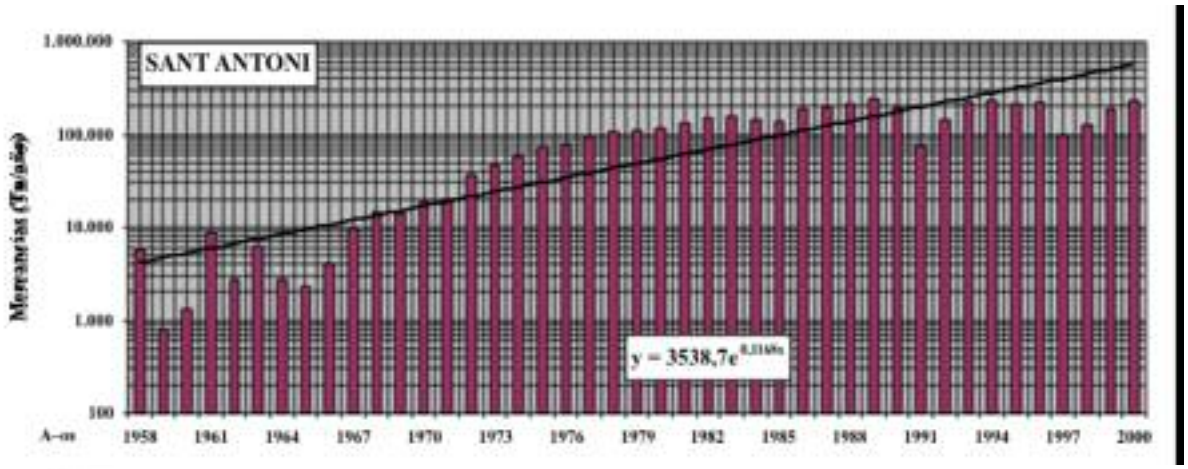

Mercancías (Tm / año)
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
y = 29190e^0,1125x
A-os
1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994 1999

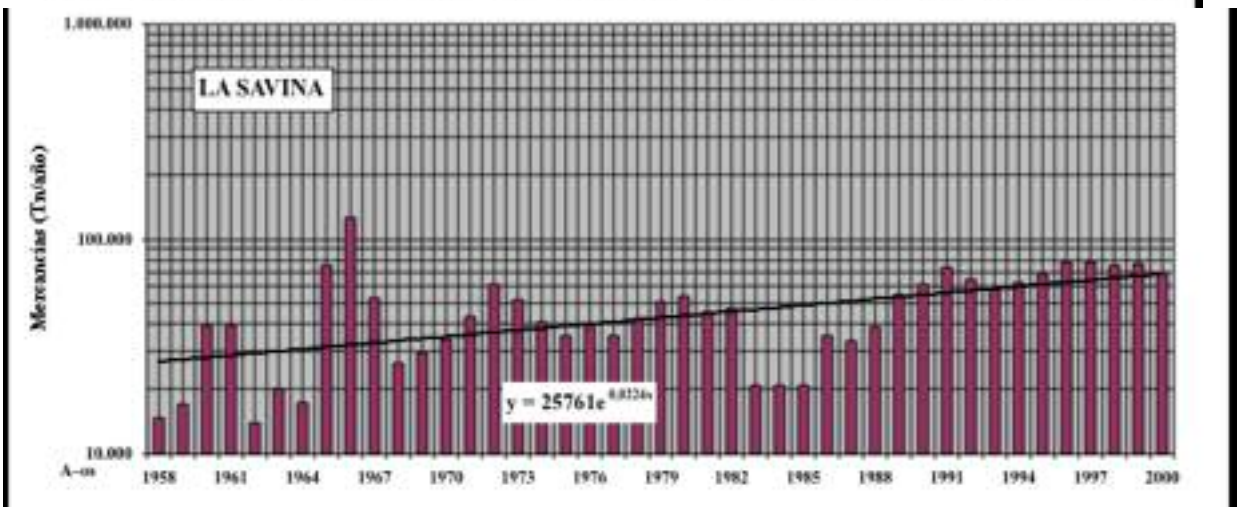

PORTOCOLOM
Mercancías (Tm/año)
100.000
10.000
1.000
y = 11712e^-0,0019x
A-os
1959 1962 1965 1968 1971 1974 1977 1980 1983 1986 1989 1992

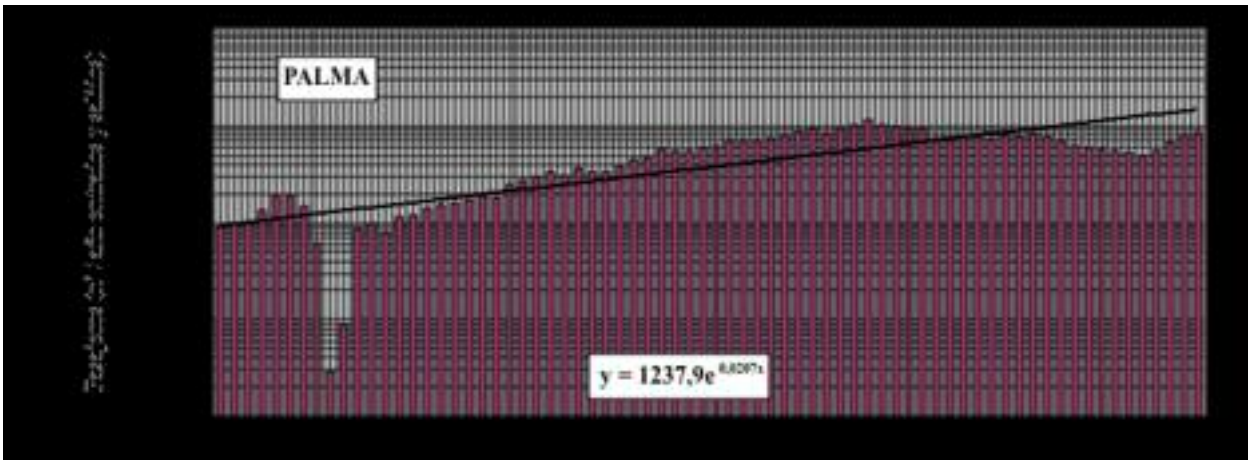

MAi
Mercancías (Tm/año)
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
y = 54047e^0,0714x
A-os
1958 1963 1968 1973 1978 1983 1988 1993 1998

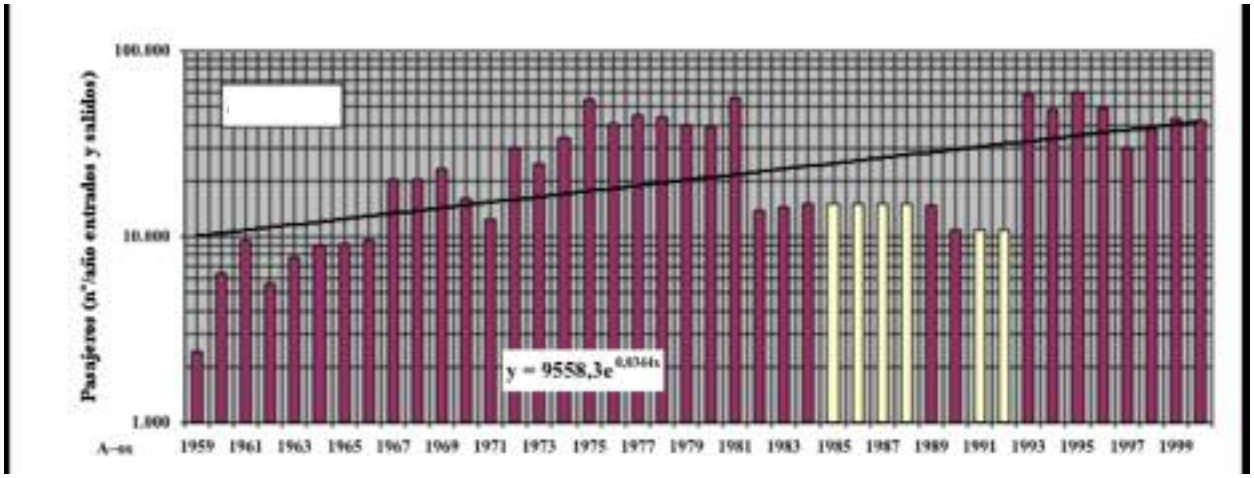

CIUTADELLA
Mercancías (Tn/año)
100.000
10.000
1.000
y = 17199e
Años
1958
1961
1964
1967
1970
1973
1976
1979
1982
1985
1988
1991
1994
1997
2000

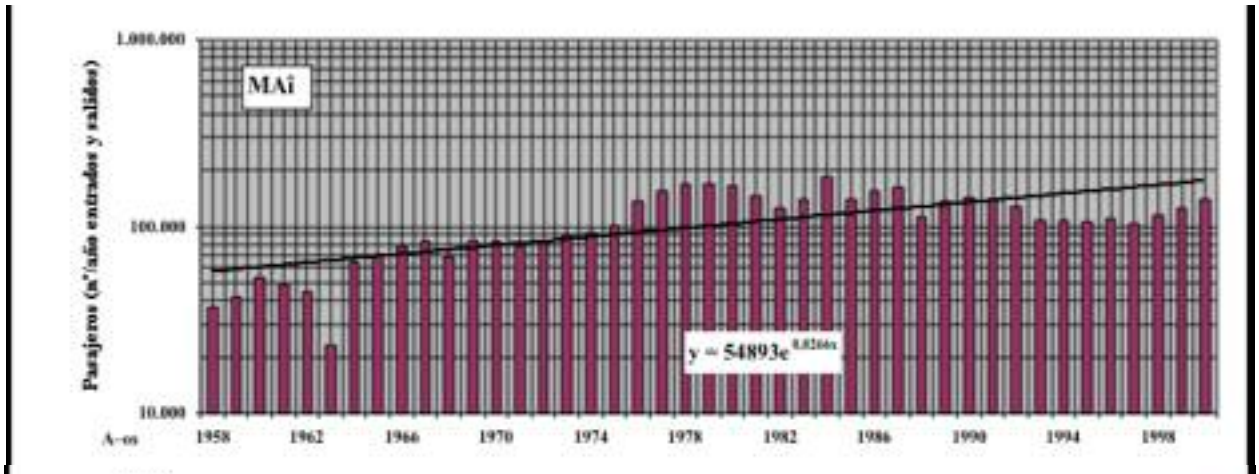

EIVISSA
Mercancías (Tn/año)
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
y = 114743e
Años
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998

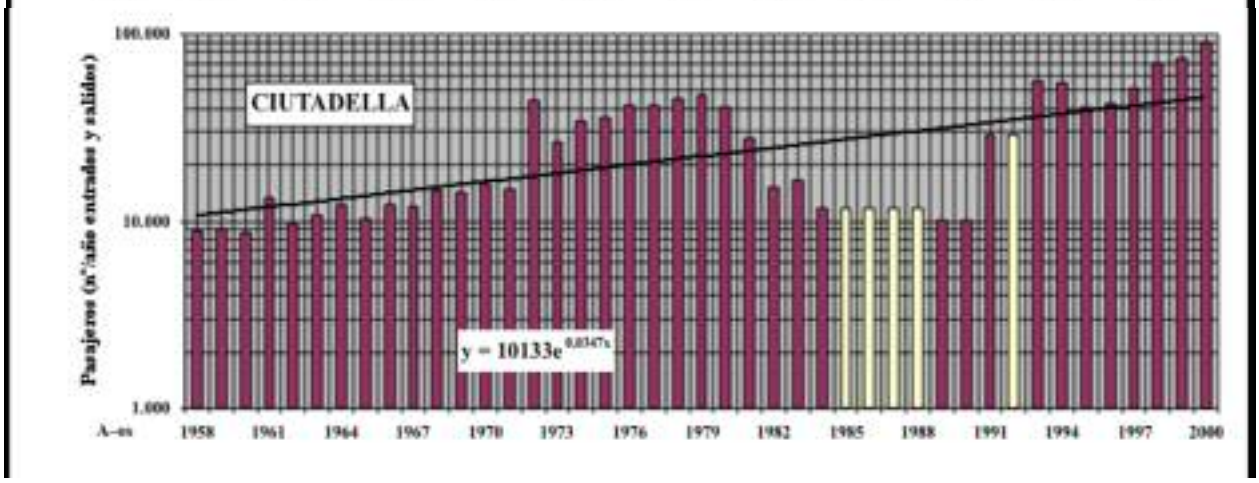

SANT ANTONI
Mercancías (Tn/año)
1.000.000
100.000
10.000
1.000
100
y = 3538,7e
Años
1958
1961
1964
1967
1970
1973
1976
1979
1982
1985
1988
1991
1994
1997
2000

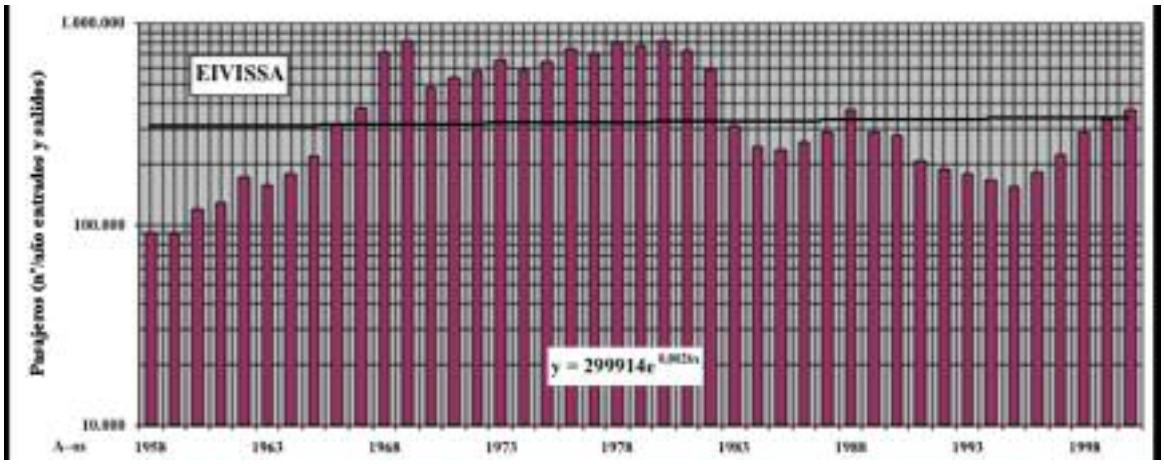

LA SAVINA
Mercancías (Tn/año)
1.000.000
100.000
10.000
y = 25761e
Años
1958
1961
1964
1967
1970
1973
1976
1979
1982
1985
1988
1991
1994
1997
2000

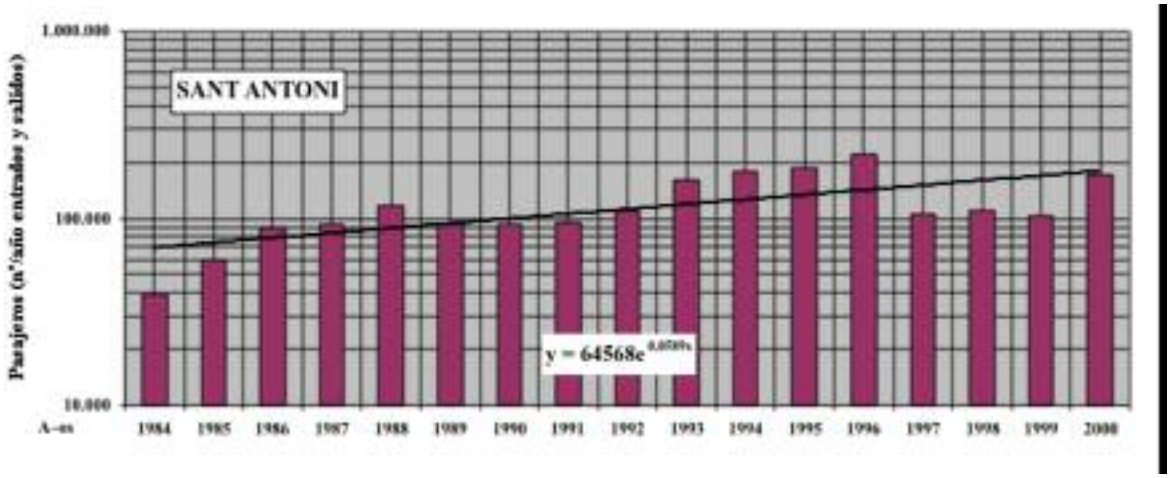

PALMA
y = 1237,9e

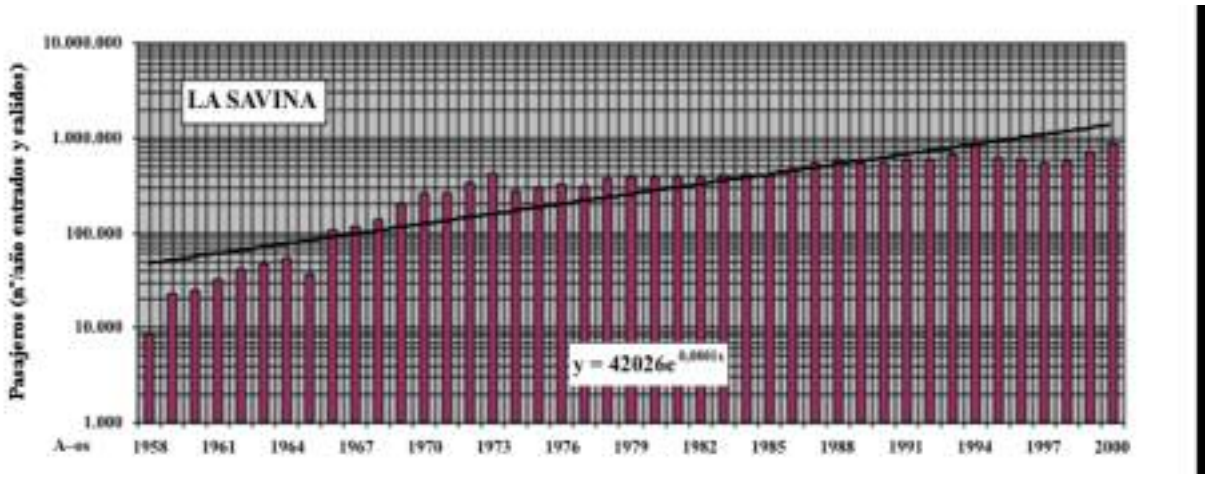

100.000
10.000
1.000
Pasajeros (n°/año entrados y salidos)
y = 9558,3e
A-os
1959 1961 1963 1965 1967 1969 1971 1973 1975 1977 1979 1981 1983 1985 1987 1989 1991 1993 1995 1997 1999


1.000.000
100.000
10.000
Pasajeros (n°/año entrados y salidos)
MAÎ
y = 54893e
A-os
1958 1962 1966 1970 1974 1978 1982 1986 1990 1994 1998


100.000
10.000
1.000
Pasajeros (n°/año entrados y salidos)
CIUTADELLA
y = 10133e
A-os
1958 1961 1964 1967 1970 1973 1976 1979 1982 1985 1988 1991 1994 1997 2000


EIVISSA
Pasajeros (n°/año entrados y salidos)
1.000.000
100.000
10.000
y = 299914e
A-os
1958
1963
1968
1973
1978
1983
1988
1993
1998


SANT ANTONI
Pasajeros (n°/año entrados y salidos)
1.000.000
100.000
10.000
y = 64568e
A-os
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000


LA SAVINA
Pasajeros (n°/año entrados y salidos)
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
y = 42026e
A-os
1958
1961
1964
1967
1970
1973
1976
1979
1982
1985
1988
1991
1994
1997
2000

PASAJEROS (nº/año entrados y salidos)

Años	Palma	Años	Palma	Años	Palma	Años	Palma	Años	Palma	Años	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

Años	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

TANTO POR UNO DE AUMENTO VIRTUAL ANUAL DE MERCANCÍAS TOTALES Y NÚMERO MEDIO DE AÑOS EN QUE EL VALOR SE DUPLICA

PERIODO 1930-1958	1930 Tn	1958 Tn	Tanto por uno anual medio[1]	Nº medio de años se duplica[2]	
Palma	448.772	563.386	0,0082	85,3	14,3

PERIODO 1958-2000	1958 Tn	2000 Tn	Tanto por uno anual medio[1]	Nº medio de años se 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. Los datos de Eivissa y La Savina a partir de 1983 se encuentran afectados por la declaración de unidad portuaria y considerar como tráfico local o interior el que se produce entre puertos. En los puertos de Andratx, Sóller, Portocolom y Colònia de Sant Jordi se interrumpe el tráfico en los años finales indicados tras una larga tradición de movimiento mercantil, discreto pero continuado. En Cabrera deja de prestar servicio el buque correo y el tráfico posterior con la Colònia de Sant Jordi se considera local y no se registra.

1. Deducido de los valores extremos.
2. Deducido de la columna anterior (izquierda) y de la regresión exponencial (derecha).

ANEXO Nº 6

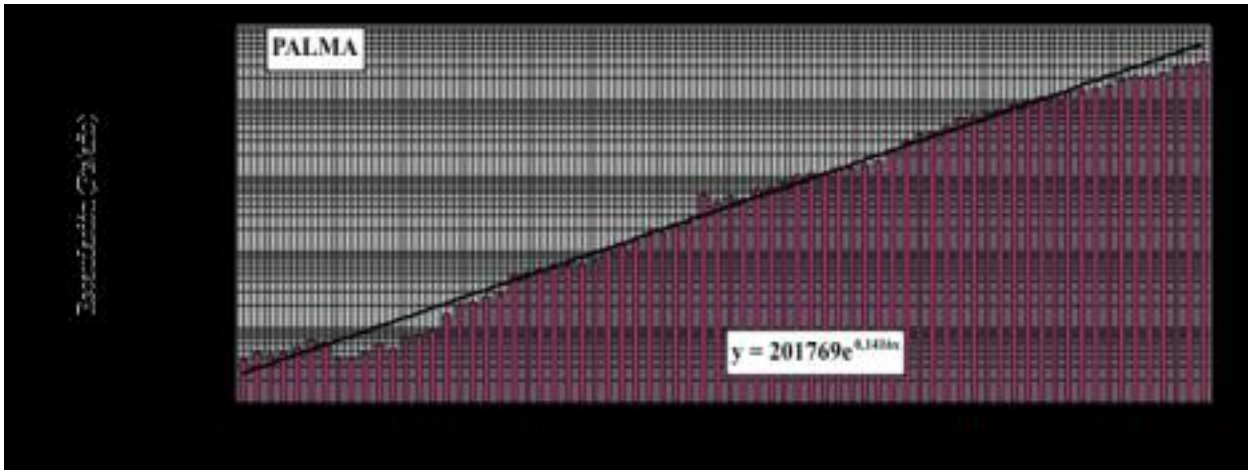
Tablas y gráficos de recaudación desde 1929 hasta 2000.

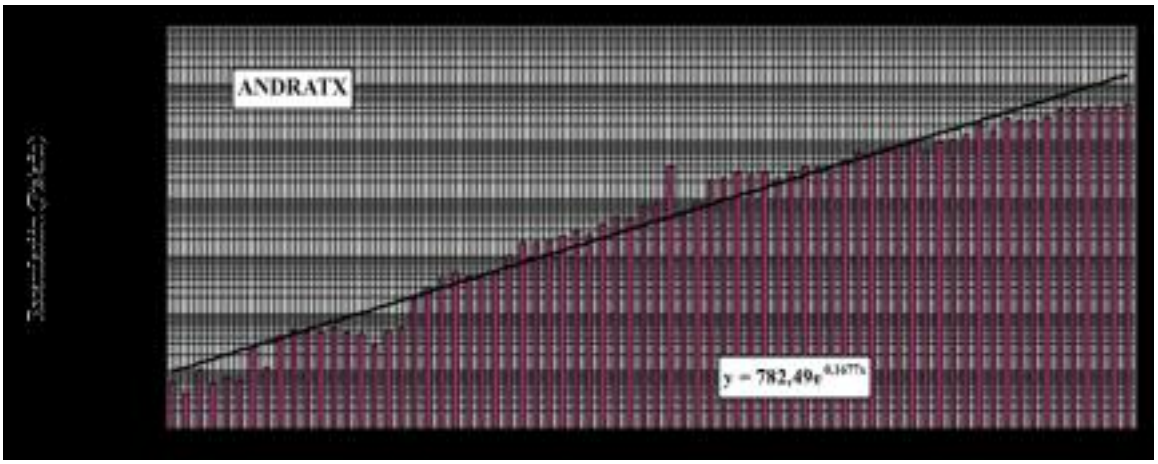
Formados con datos de archivo y de las memorias del Puerto de Palma y de la C.A.G.P. Algunas series estadísticas recogidas se interrumpen algunos años por haberse extraviado documentación en los Servicios; puede en parte recuperarse acudiendo a los archivos de la CAGP en Madrid hoy en Puertos del Estado (Alcobendas). Para estimar el valor actualizado puede aplicarse la equivalencia del Anexo nº 12.

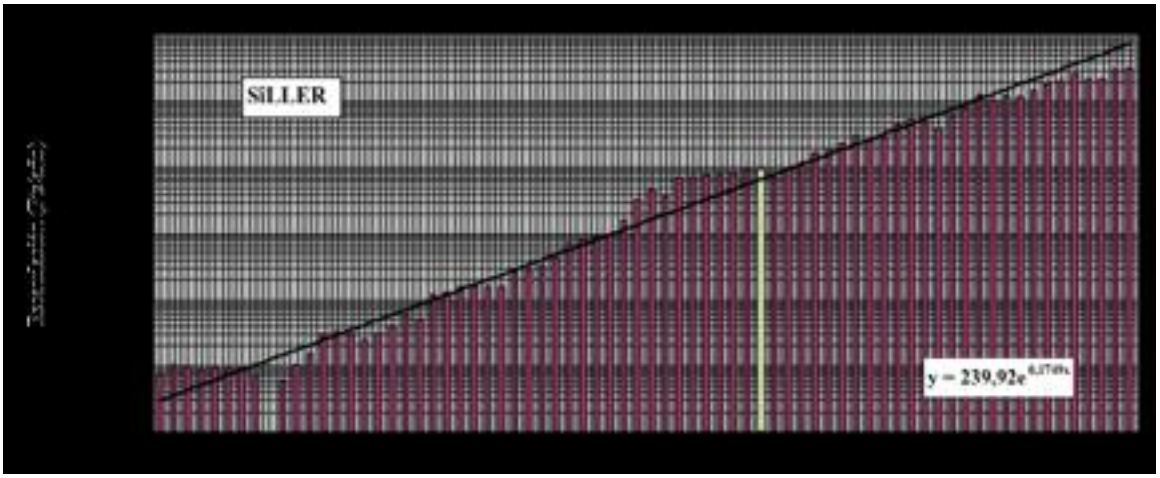
Para la regresión exponencial se han mantenido las fluctuaciones de valores ocasionados por la guerra civil; no así las ocasionadas por pérdida de datos de los archivos –con segura existencia de tráfico– o por Ibruscas interrupciones debidas a singulares condiciones de mercado, en cuyos años se ha dispuesto el valor del año normal anterior (barra en amarillo) por entender que así resultan más fiables las tendencias que muestran las líneas de regresión.

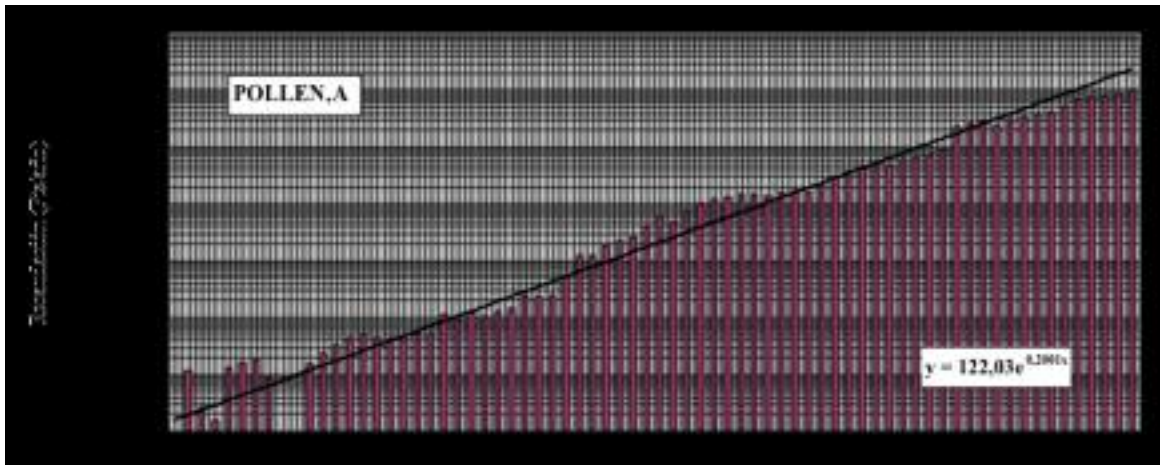
RECAUDACIÓN (pts/año)

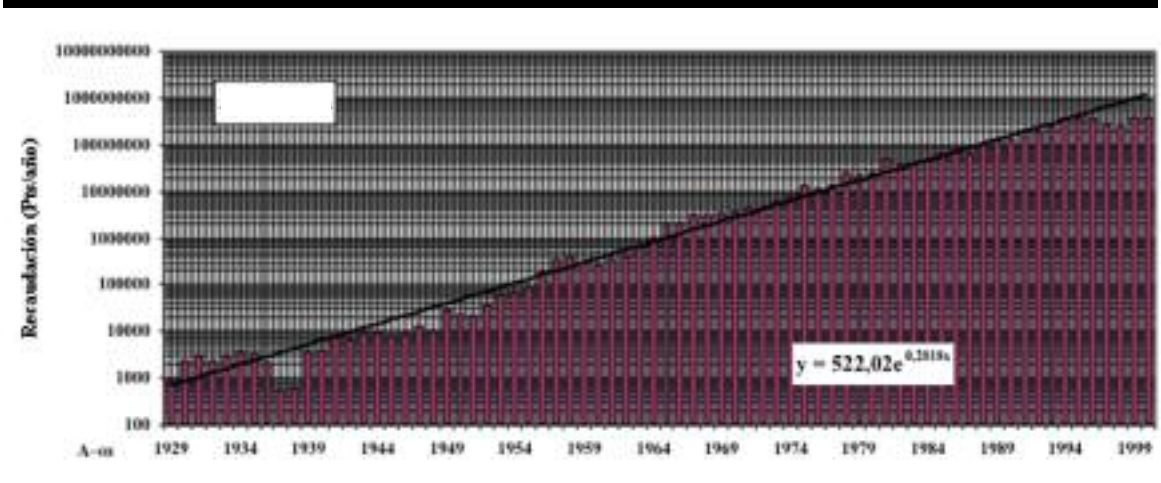
Años	Palma	Andratx	Sóller	Pollença	Alcúdia	Cala Rajada	Portocristo	Portocolom
1929	373.749	660	738	57	943		738	157
1930	467.057	419	1.029	1.201	2.344		522	1.075
1931	441.994	1.073	991	260	3.027		332	920
1932	476.725	600	909	161	2.339		0	869
1933	536.036	768	922	1.335	2.994		0	1.258
1934	687.450	707	962	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

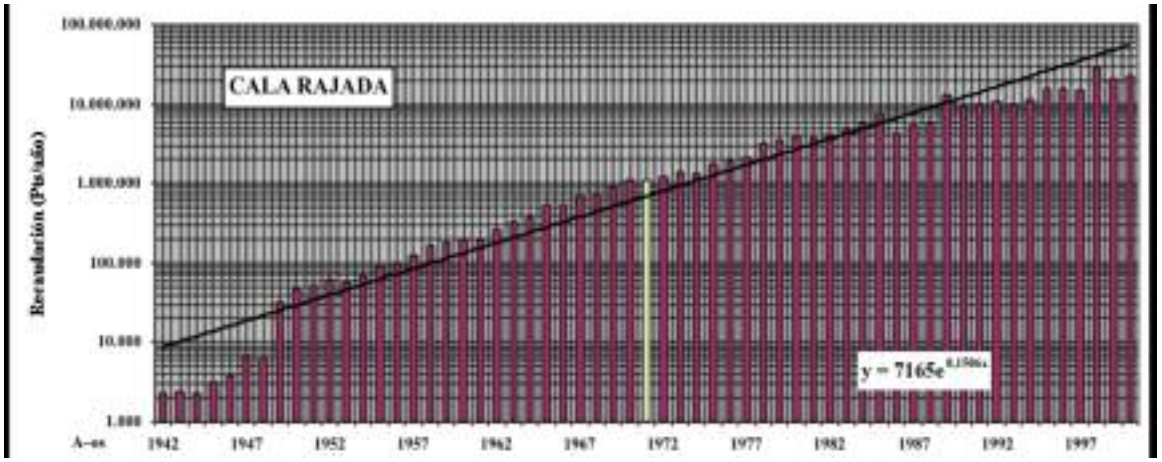


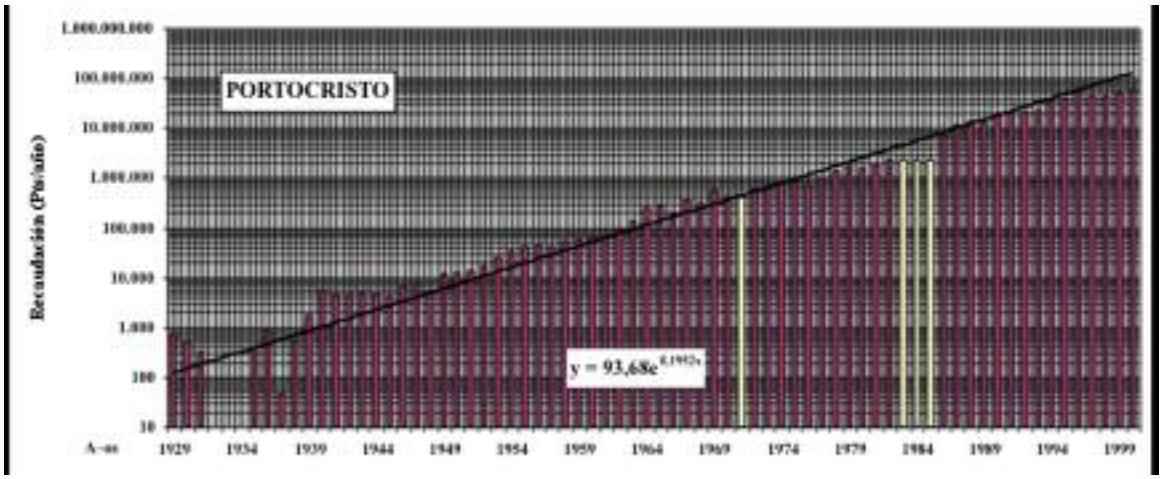

ANDRATX
y = 782,49e

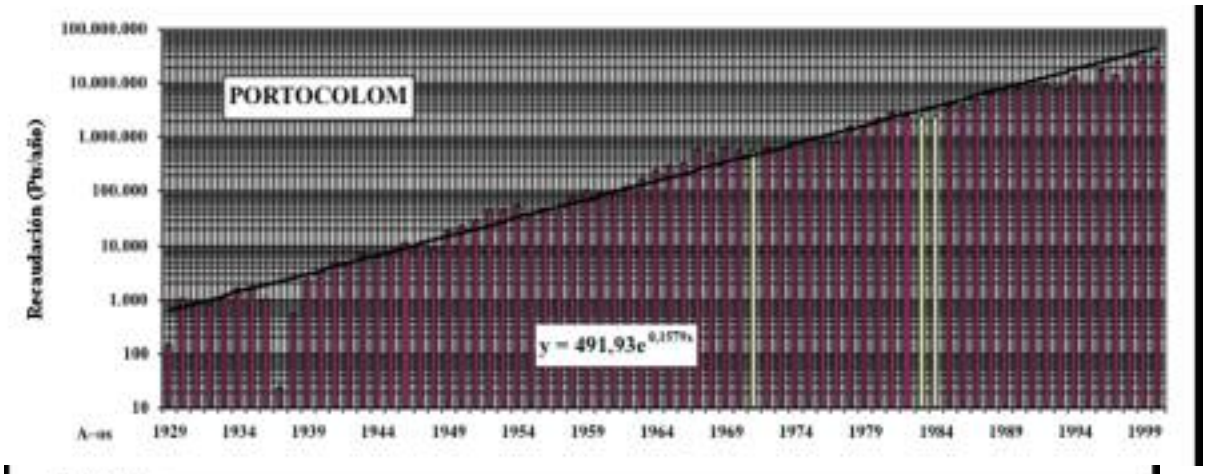

SILLER

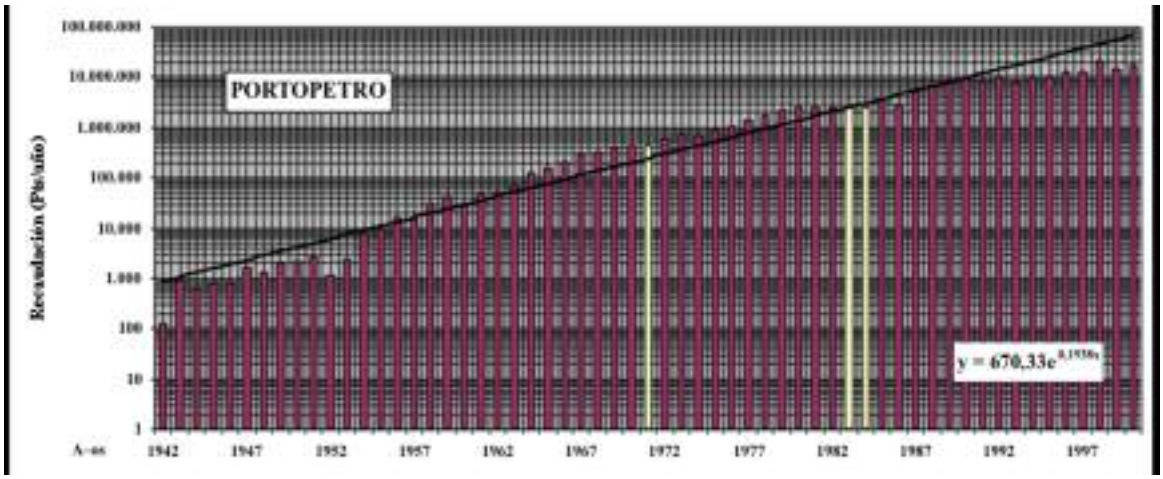

POLLEN,A

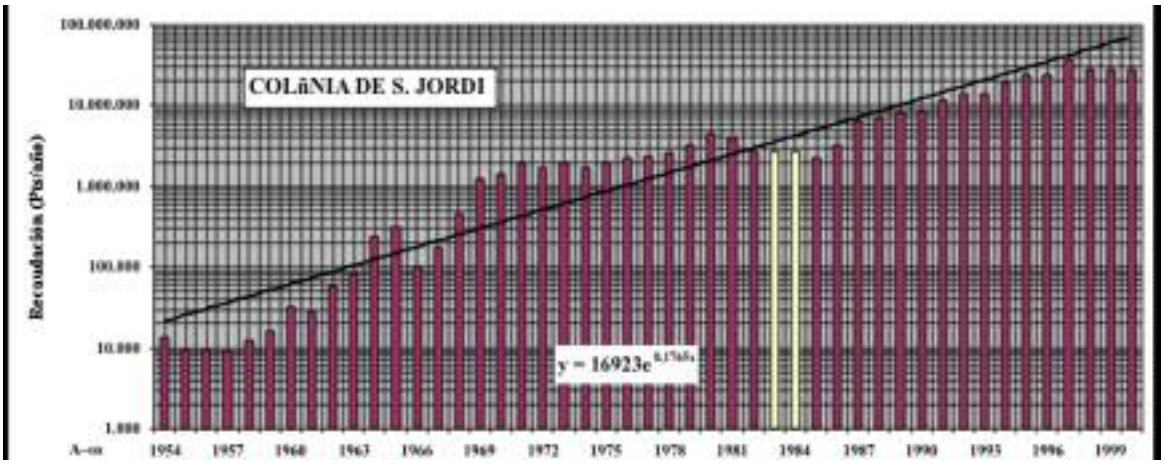

Recaudación (Pts/año)
1000000000
100000000
10000000
1000000
100000
10000
1000
100
1929
1934
1939
1944
1949
1954
1959
1964
1969
1974
1979
1984
1989
1994
1999
y = 522,02e

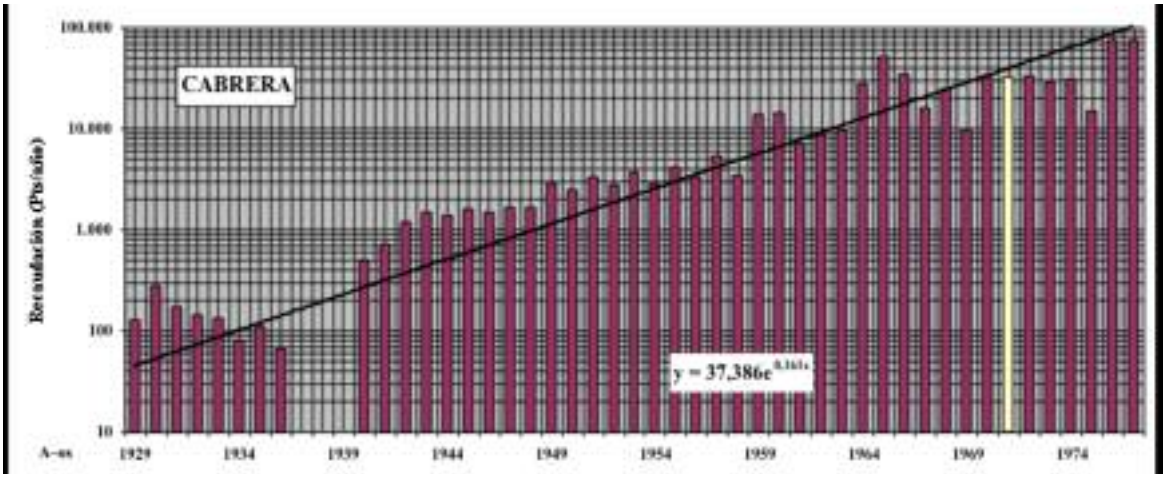

CALA RAJADA
Recaudación (Pts/año)
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
y = 7165e^0,150x
A-os
1942 1947 1952 1957 1962 1967 1972 1977 1982 1987 1992 1997

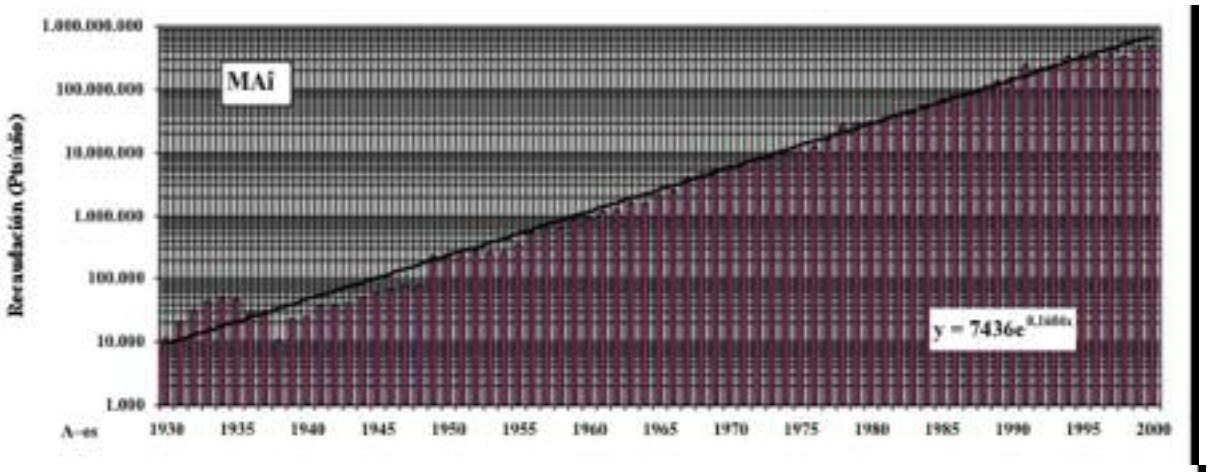

PORTOCRISTO
Recaudación (Pts/año)
1.000.000.000
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
100
10
y = 93,68e^0,1952x
A-os
1929 1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994 1999

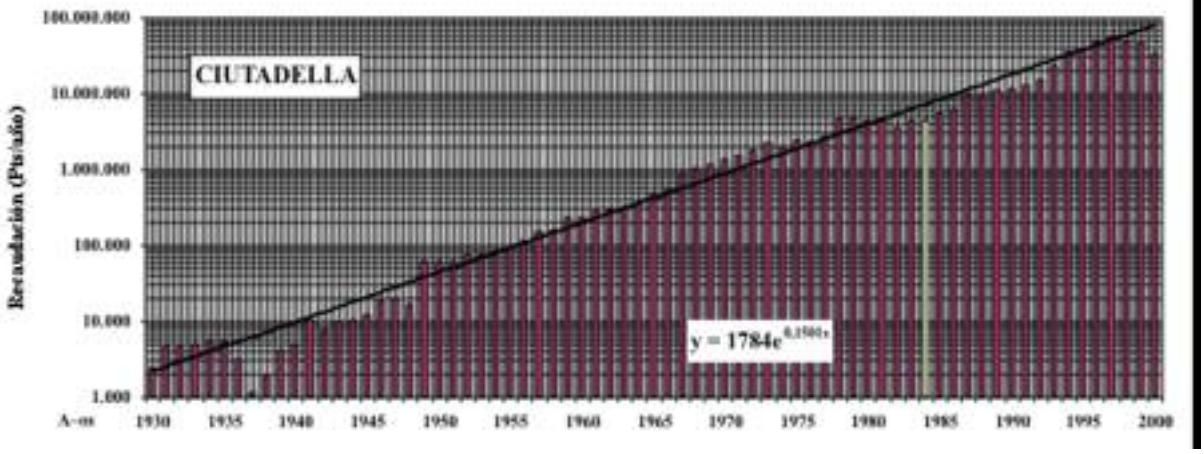

PORTOCOLOM
Recaudación (Pts/año)
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
100
10
y = 491,93e^0,1578x
A-os
1929 1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994 1999

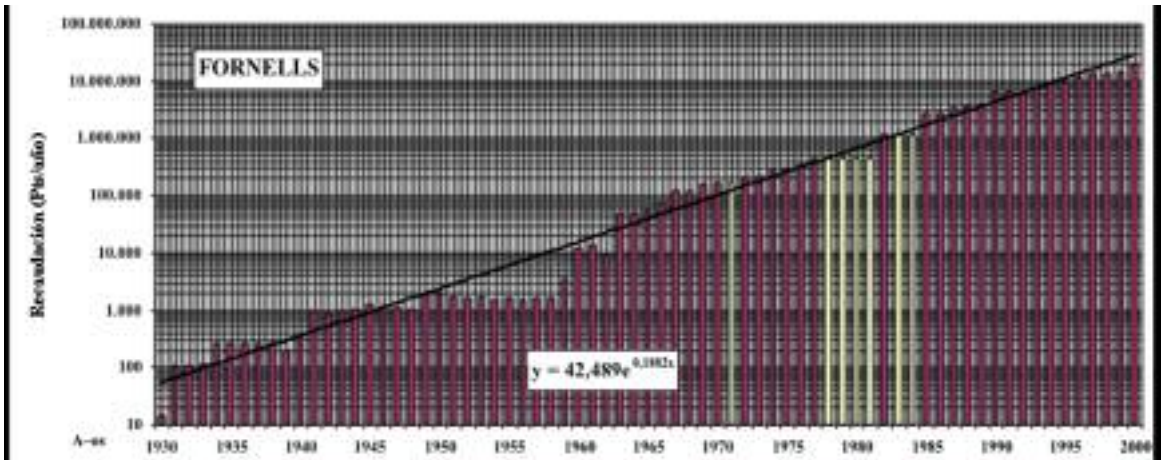

PORTOPETRO
Recaudación (Pts/año)
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
100
10
1
y = 670,33e^0,1938x
A-os
1942 1947 1952 1957 1962 1967 1972 1977 1982 1987 1992 1997

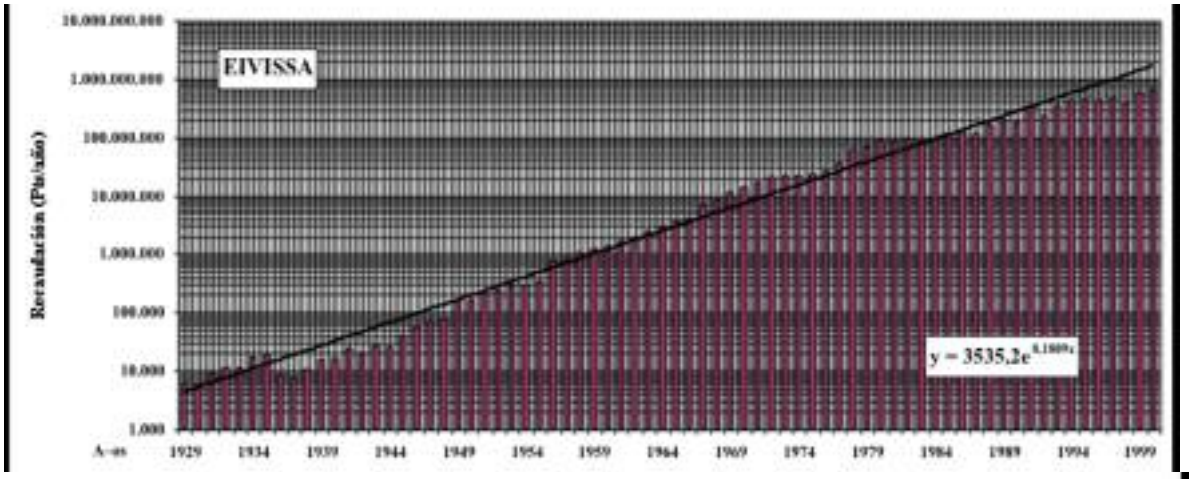

COLóNIA DE S. JORDI
Recaudación (Pts/año)
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
A-os
1954 1957 1960 1963 1966 1969 1972 1975 1978 1981 1984 1987 1990 1993 1996 1999

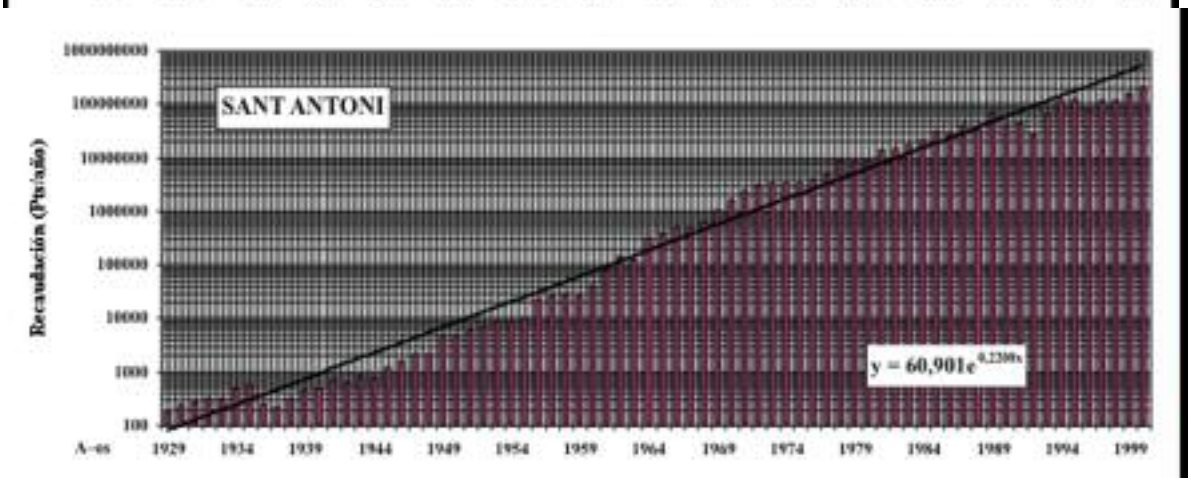

CABRERA
Recaudación (Pts/año)
100.000
10.000
1.000
100
10
A-os
1929 1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974

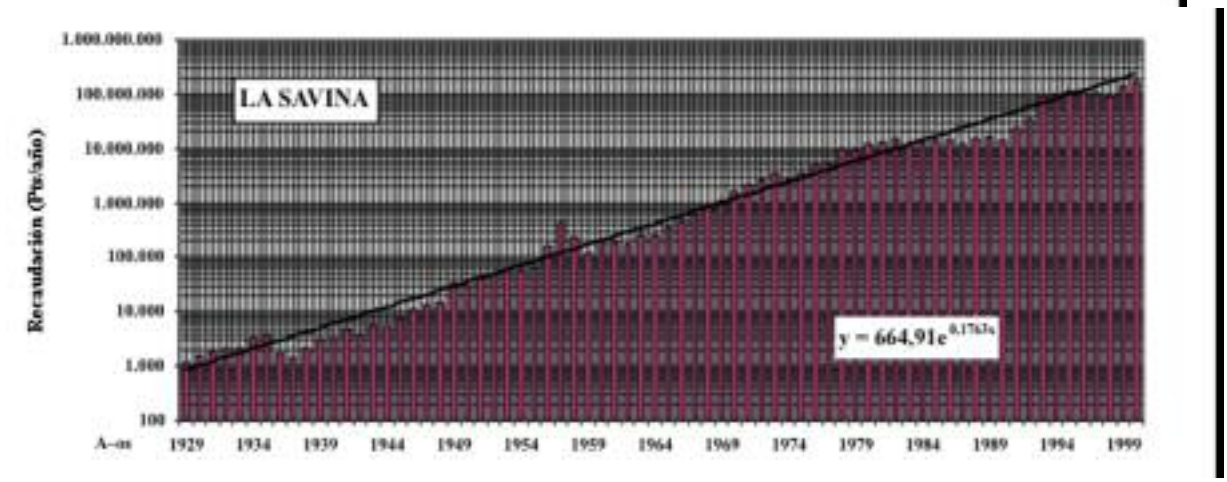

MAÍ
Recaudación (Pts/año)
1.000.000.000
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
A-os
1930 1935 1940 1945 1950 1955 1960 1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000


CIUTADELLA
Recaudación (Pts/año)
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
A-os
1930 1935 1940 1945 1950 1955 1960 1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000


FORNELLS
Recaudación (Pts/año)
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
100
10
y = 42,489e^0,1082x
A-os
1930 1935 1940 1945 1950 1955 1960 1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000


EIVISSA
Recaudación (Pts/año)
10.000.000.000
1.000.000.000
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
y = 3535,2e^0,1809x
A-os
1929 1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994 1999


SANT ANTONI
Recaudación (Pts/año)
1000000000
100000000
10000000
1000000
100000
10000
1000
100
y = 60,901e^0,2208x
A-os
1929 1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994 1999


LA SAVINA
Recaudación (Pts/año)
1.000.000.000
100.000.000
10.000.000
1.000.000
100.000
10.000
1.000
100
y = 664,91e^0,1763x
A-os
1929 1934 1939 1944 1949 1954 1959 1964 1969 1974 1979 1984 1989 1994 1999

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

Puerto de Palma. (APB)

1933	64
1934	69
1935	87
1936	22
1937	05
1938	85
1939	02
1940	49
1941	73
1942	14
1943	53
1944	78
1945	64
1946	27
1947	42
1948	16
1949	38
1950	27
1951	21
1952	62
1953	99
1954	28
1955	73
1956	65
1957	04
1958	25
1959	07

Puerto de Andratx. (CAIB)

Instalación portuaria de Sant Elm. (CAIB)

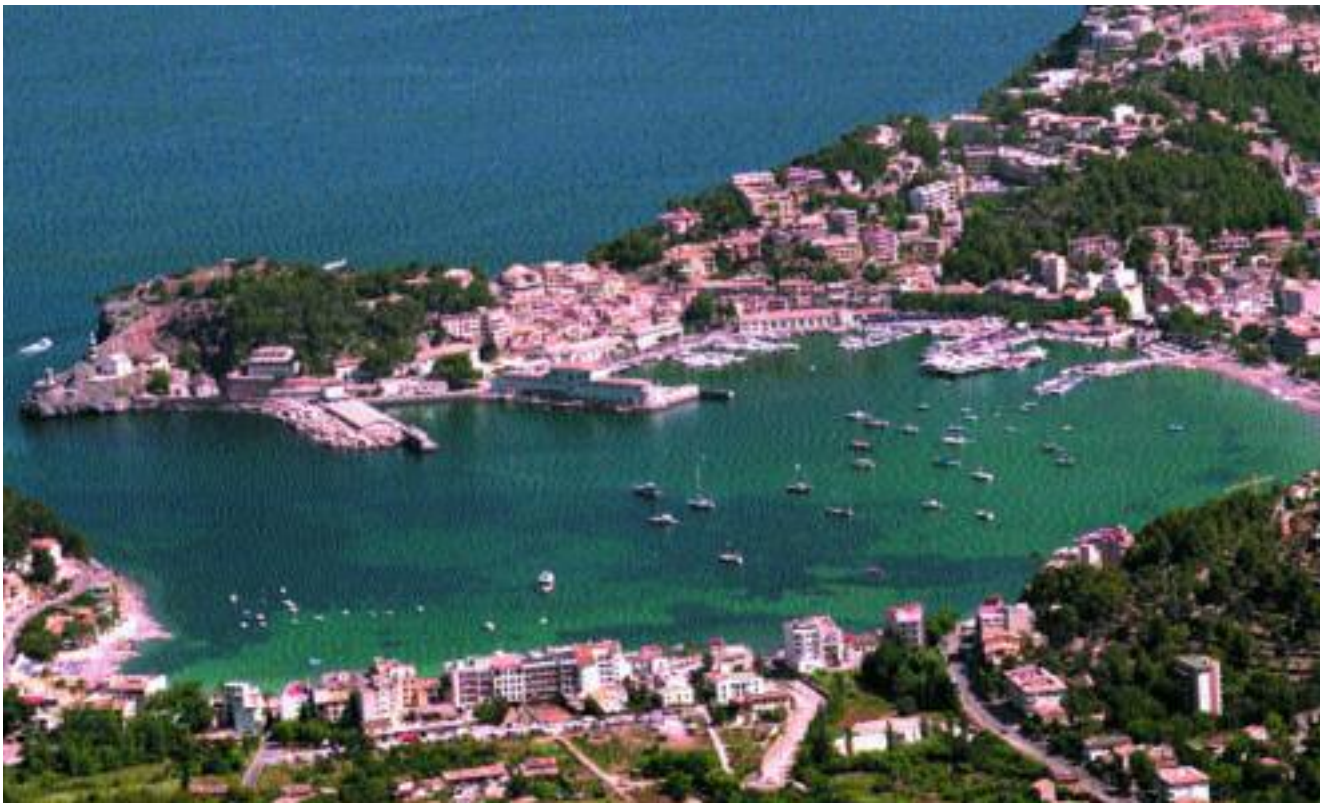
Instalación portuaria de Cala Lledó (Dragonera). (CAIB)

Instalación portuaria de es Port (Estellencs). (CAIB)

Instalación portuaria de sa Pedra de s'Ase (Banyalbufar). (CAIB)

Instalación portuaria de es Port (Valldemossa). (CAIB)

Instalación portuaria de sa Calobra. (CAIB)



Puerto de Sóller. (CAIB)

Puerto de Pollença. (CAIB)

Instalación portuaria de Formentor. (CAIB)

Instalación portuaria de es Barcarès. (CAIB)

Instalación portuaria de Can Picafort. (CAIB)

Instalación portuaria de la Colònia de Sant Pere. (CAIB)

Instalación portuaria de es Caló (Ferrutx). (CAIB)

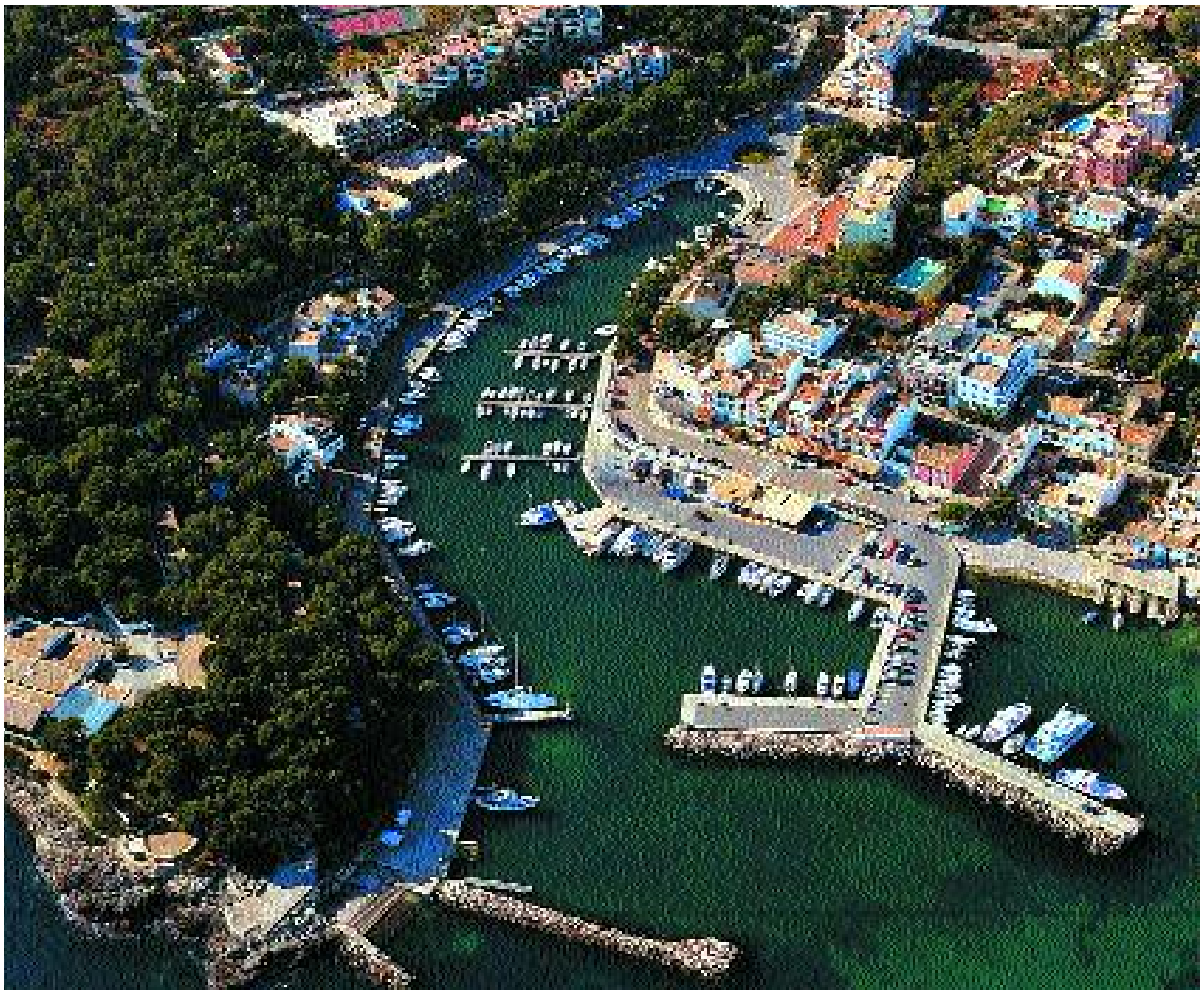
Instalación portuaria de Cala Bona. (CAIB)

Puerto de Alcúdia. (APB)

Puerto de Cala Rajada. (CAIB)

Puerto de Portocristo. (CAIB)

Puerto de Portocolom. (CAIB)



Puerto de Portopetro. (CAIB)

Puerto de la Colònia de Sant Jordi. (CAIB)

Instalación portuaria de Cala Figuera. (CAIB)

Instalación portuaria de es Coto (simulación del aspecto que ofrecería hoy sin la construcción adosada). (CAIB)

Instalación portuaria de sa Ràpita. (CAIB)

Instalación portuaria de s'Estanyol I. (CAIB)

Instalación portuaria de s'Estanyol II. (CAIB)

Instalación portuaria de s'Arenal. (CAIB)

Puerto de Cabrera. (CAIB)

Puerto de Maó. (APB)

Puerto de Ciutadella. (CAIB)

Puerto de Fornells. (CAIB)

Puerto de Eivissa. (APB)

Puerto de Sant Antoni Abat. (CAIB)

Puerto de La Savina. (APB)

Instalación portuaria de es 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
Años	**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

TANTO POR UNO DE AUMENTO VIRTUAL ANUAL DE RECAUDACIÓN REAL Y NÚMERO MEDIO DE AÑOS EN QUE EL VALOR SE DUPLICA

PUERTO	**PERIODO 1930-1958**					**PERIODO 1958-2000**				
	1930 (pts.)	**1958 (pts.)**	**Tanto por uno anual medio[1]**	**Nº medio de años se duplica[2]**		**1958 (pts.)**	**2000 (pts.)**	**Tanto por uno anual medio[1]**	**Nº medio de años se duplica[2]**	
Inflación	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

Notas:
1. Deducido de los valores extremos.
2. Deducido de la columna anterior (izquierda) y de la regresión exponencial del periodo 1930-2000 en su caso (derecha).

3. Los primeros años se recaudaban conjuntamente las tarifas de Eivissa, Sant Antoni Abad y La Savina, habiéndose consignado las cifras proporcionalmente a las que resultan en los primeros años subsiguientes. La recaudación de Porto Petro fue conjunta con la de Porto Colom en los años 1934-1941 no habiéndose procedido análogamente por ser la transformación de escasa fiabilidad. Las cifras consignadas pueden corresponder a facturación en vez de recaudación siendo, en todo caso, poco relevante la diferencia que se debe sólo a morosidad o periodificación. Salvo Palma los años iniciales corresponden a los del comienzo del control de la explotación; las lagunas de datos se producen por extravío o pérdida de las carpetas de los archivos; la interrupción de datos finales corresponde a los años en que cesó el tráfico respectivo.
4. Los datos de La Savina y de Eivissa a partir de 1983 se hallan perturbados por la declaración de unidad portuaria e incidir el tráfico local o interior.

ANEXO Nº 7

Actuales vistas aéreas de los puertos e instalaciones portuarias reconocidas de la Administración según clasificación aprobada por Decreto de 6 de septiembre de 1961 y Orden Ministerial (RDG) de 7 de marzo de 1967.

Algunas de las instalaciones portuarias se encuentran hoy profundamente modificadas por concesiones a Clubs Náuticos; tal sucede en Can Picafort, Colònia de Sant Pere, s'Estanyol I y s'Arenal donde las primitivas instalaciones portuarias constituyen una parte mínima y muy alterada de las actualmente existentes.

ANEXO Nº 8

Ingenieros Jefes del Distrito o Jefatura de Obras Públicas de Baleares durante el periodo en que los puertos dependían directamente de dicha Jefatura (Palma 1847-1872) (Resto 1851-1928).

Desde el R.D. de 17 de Diciembre de 1851 (con régimen anticipado en Palma) hasta la R.O. de 16 de agosto de 1872 en Palma y hasta el R.D. de 22 de julio de 1928 en el resto de los puertos.

Nombre y Apellidos
Nombramiento
Nombre y Apellidos
Nombramiento

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

(*) Curiosamente en Baleares el régimen que había de regular el Real Decreto de 12 de Diciembre de 1851 se adelantó más de cinco años. Ya desde 1835 tuvo el Estado atribuciones en el Servicio de Puertos. La letra (I) significa que ocuparon el cargo interinamente.

ANEXO Nº 9 (*)

Presidentes de la Junta del Puerto de Palma (Autoritat Portuària de Balears) desde su fundación en 1872 (**) hasta el año 2000.

Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca (1)
Junta de Obras y Servicios del Puerto de Palma de Mallorca (2)
Junta del Puerto de Palma de Mallorca (3)
Junta de los Puertos del Estado en Baleares (4)
Autoridad Portuaria de Baleares (5)

Nombres
Nombramiento
Nombres
Nombramiento

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

(*) Los presidentes de la CAPE, CAOSPE o CAGP no eran objeto de nombramiento específico; la presidencia de dicho organismo autónomo recaía institucionalmente en el Director General de Puertos.
(**) La denominación del organismo no fue constante sino que experimentó varios cambios: «Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca» de 1872 a 1928; «Junta de Obras y Servicios del Puerto de Palma de Mallorca» de 1928 a 1968; «Junta del Puerto de Palma de Mallorca» de 1968 a1988; «Junta de los Puertos del Estado de Baleares» de 1988 a 1993 y «Autoridad Portuaria de Baleares» desde 1993.
(***) Por R.D. de 23.12.1989 se integran todos los puertos del Estado en Baleares.
(****) Entre la redacción del presente libro y su publicación ha sido nombrado presidente Juan Verger Pocoví en 02-07-2003.

(1) Primera denominación de la Junta creada por R.O. de 16 de agosto de 1872. (2) El Título del Reglamento General para la Organización y Régimen de Juntas aprobado por R.D. de 19 de enero de 1928 recoge el nuevo nombre que se aplica paulatinamente después. (3) Un nuevo nombre fue establecido por Ley de 20 de junio de 1968. (4) Nuevo cambio de nombre por R.D. de 9 de marzo de 1990. (5) El nombre actual resulta de la Ley de 24 de noviembre de 1992.

ANEXO Nº 10

BIBLIOGRAFÍA

La presente Crónica se ha escrito tras la consulta de las diversas publicaciones que a continuación se reseñan, tomando material de las mismas, en su caso, si corresponden al autor de esta Crónica; algunas de las conjeturas o hipótesis consignadas en estas publicaciones se han recogido si se ha entendido, con una opinión muy personal, que resultan convincentes y pueden responder verosímilmente a la realidad.

Autor y título	Año
Juan Binimelis García. *Nueva Historia de la Isla de Mallorca y de otras Islas a ella adyacentes* (edición 1927)	1601
Real Consulado de Mar y Tierra. *Estracto de las principales operaciones*	1816-1821
Antonio Furió Sastre. *Panorama de las Islas Baleares* (reed. facsímil 1975)	1840
José Buenaventura Laurens. *Recuerdos de Un Viaje Artístico a la Isla de Mallorca* (traducción de 1921)	1840
Revistas de Obras Públicas (*). 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 Publicas 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
Ministerio de Fomento. *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España*	1856
Depósito Hidrográfico de la Marina. *Faros de las costas del Mediterráneo*	1864
Sin autor expreso (Biblioteca de la F. M.). *Nomenclator de la Provincia de las Baleares (1860)*	1864
Luis Salvador de Habsburgo-Lorena (Archiduque). *Die Balearen un Wort und Bild geschildert*	1869-91
Nicolás Cheli y Giménez. *Anteproyectos de Puerto en la Bahía de Palma de Mallorca*	1870
José Rullán y Mir. *Historia de Sóller en sus relaciones con la general de Mallorca*	1876
Alejandro Rosselló y Pastors. *Docks en el puerto de Palma*	1879
Álvaro Campaner y Fuertes. *Cronicón Mayoricense*	1881-1894
Gaston Vuillier. *Les illes oubliées* (versión catalana de1973)	1883
Enrique Fajarnés y Tur. *El Puerto de Ibiza*	1887
Pedro Riudavets Tuduri. *Historia de la Isla de Menorca*	1885
Álvaro Campaner y Fuertes. *Bosquejo histórico de la dominación islamita en las Islas Baleares*	1888
Agustín Frau (B. de la S.A.L. feb. 1888). *Puerto-Pi y sus torres*	1888
Charles W. Wood. *Letters from Majorca* (edición castellana de 1968)	1888
Diego Grille Álvarez. *Colección legislativa de Obras Públicas*	1892
Enrique Fajarnés y Tur. *Bosquejo histórico del correo en la isla de Ibiza*	1896
Autores diversos. *Revista de Obras Públicas*. Número extraordinario del Centenario de la Fundación del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos	1899
Mateo Rotger y Capllonch. *Historia de Pollensa* (reed. 1969)	1906
Ángel Rapallo y Orts. *Compendio de legislación de Obras Públicas*	1917
Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca / Junta de Obras y Servicios del Puerto de Palma de Mallorca / Junta del Puerto de Palma de Mallorca / Junta de los Puertos del Estado en Baleares / Autoridad Portuaria de Baleares / Memorias relativas a los años 1919 hasta 2000	1919-2000
Juan Bautista Enseñat. *Historia de la Baronia de los Sres. Obispos de Barcelona en Mallorca*	1920
Dirección General de Obras Públicas. *Libro de Puertos*	1926
Marcelo Martínez Alcubilla. *Administración Española* (Compilaciones 1925-1926-1927-1928)	1928
Pedro Ventanyol Suau. *Historia de Alcudia* (ed. facsimil de 1982)	1928
Enrique Fajarnés y Tur. *La atarazana de Ibiza*	1929
Manuel Cases Lamolla. *El nuevo puerto de Palma* (art. de *La Almudaina*)	1937
C.A.P.E./C.A.O.S.P.E./C.A.G.P. *Memorias relativas a los años de 1939 a 1988*	1939-1988
Antonio Mulet. *Noticias, traslado y restitución al culto de la iglesia de Sant Elm*	1947
Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Ley de Puertos. Ley de Juntas de Obras y Puertos. Disposiciones complementarias	1950
Miguel Alcover Sureda. *El hombre primitivo en Mallorca*	1951
Guillermo Carbonell Vadell. *Los faros de Baleares*	1955
Jaime Lladó y Ferragut. *Catálogo de los libros y documentos del Colegio de la Mercadería y del Consulado de Mar y Tierra de Mallorca*	1955
Juan Llabrés Bernal. *Noticias y relaciones históricas de Mallorca (siglo XIX)*	1958
José María Quadrado. *Historia de la Conquista de Mallorca* (Biblioteca Balear, reimpresión)	1958
José Sureda Blanes. *La creació científica*	1963
Elviro Sans Rosselló. *Grandeza y decadencia de los almorávides mallorquines*	1964
Bartomeu Barceló i Pons. *El segle XIX a Mallorca*	1964
Pedro Xamena Fiol. *Resumen de la Historia de Mallorca*	1965
Enric Moreu Rey. *Els noms de lloc*	1965
Guillem Rosselló-Bordoy i Gabriel Llompart. *Prehistòria i protohistòria de Mallorca*	1965
Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Legislación vigente el primero de enero de 1967. Disposiciones publicadas	1967
Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Legislación vigente el primero de enero de 1967. Disposiciones no publicadas	1967
José Mascaró Pasarius. *Corpus de Toponimia de Mallorca*	1967
Fernando Weyler Laviña. *Historia orgánica de las fuerzas militares de Mallorca*	1968

José Mascaró Pasarius. *Prehistoria de las Baleares* 1968
Libraerie Générale Francaise. *Atlas Historique* 1968
Guillem Rosselló Bordoy. *L'Islam a les Illes Balears* 1968
Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Legislación vigente el primero de enero de 1968. Disposiciones publicadas 1968
Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Legislación vigente el primero de enero de 1968. Disposiciones no publicadas 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 y Juan 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
José Mascaró Pasarius (coordinador) et altri. *Historia de Mallorca* 1978
Jaime 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)*. Volumen I. Catálogos del Archico de Simancas 1980
Colegio de Arquitectos de Baleares. *Introducción al análisis histórico de la Ciudad de Ibiza* 1980
J.M. Vidal Hernàndez et altri. *Imatges del Port de Maó* 1981
Dirección del Puerto de Palma de Mallorca. *Índice de Disposiciones*. Inédito (**) 1982
Antoni Picó. *Ciudadela marítima* (separatas 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 nº 18. Setembre 1985 (Mahón) 1985
Román Piña Homs. *El Consolat de Mar. Mallorca 1326-1800* 1985
Miquel Alenyar et altri (Estudis Baleàrics). *30 Anys de Turisme a Balears* (num. 37-38), 1960- 1985 1986
Juan 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 Económica). *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)*. Volumen II. Catálogos del Archico 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 de los Puertos del Estado en 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
Juan 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 y G. Rosselló Bordoy. *Naves Andalusíes en Cerámicas Mallorquinas* 1993
Víctor Guerrero. *Navíos y navegantes en la Antiguedad* 1993
Rafael Soler Gayá. *Curiositats del Port de Palma de Mallorca* (reed. en 1998) 1994
Varios autores y entradas. *Enciclopedia 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 Juan Pou Muntaner. *Siglo y medio del tráfico marítimo en Baleares*. Inédito (*) 1996
Rafael Soler Gayà. *Segle i mig dels Fars a les Balears* (parte de *150 anys d'Obres Públiques a les Illes Balears*) 1996
Agustín Guimerá y Dolores Romero (editores). *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*. Actas del Coloquio 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*. Septiembre 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. E*ivissa antiga* 1999
Andreu Muntaner Darder. *Ayer y hoy en Mallorca. 100 años de fotografía* (*Diario de Mallorca*) 1999
Mallorca gòtica. Catálogo de la exposición 1999
Antoni Sella, Javier Pastor i Jordi Sebastian. *Història de la Marina Catalana* 2000
Ramón M. Lorenzo. *Cartografía, Urbanismo y Desarrollo Inmobiliario* 2000
José 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*. Septiembre de 2001) 2001

(*) Biblioteca del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. C/ Almagro nº 42 MADRID; C/ Convent de St Francesc nº10 PALMA.
(**) Biblioteca de la Autoritat Portuària de Balears. Moll Vell nº 3 PALMA.

CRÉDITOS DE PLANOS Y FIGURAS

Procedencia inmediata aún cuando puede no ser la fuente original.

AH	*Algo de Historia sobre los puertos de Balear*es (inédito) del autor. Fondos documentales del antiguo Grupo de Puertos de Baleares (*)
AM	Arxiu fotogràfic de A. Muntaner Darder
AP	Archivo de la Autoritat Portuària de Balears (**)
AS	Archivo de Simancas
AY	Ayuntamiento de Palma de Mallorca
CC	Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
CM	*Ciudadela Marítima*. Separatas *Menorca*. 1982-1983. Antoni Picó
CP	*Curiositats del Port* de la A.P.B. (***)
DB	*Die Balearen*. Edición en alemán de 1897
DS	Aportaciones directas por el autor
EA	*Eivissa antiga*. Elena Barceló de Matutes et altri
EM	*Enciclopèdia de Mallorca*
FP	Colección particular de Ferran Pujalte
FR	Fototeca Raymar de Eivissa
HB	*Historia de las Baleares* coordinada por J. Quiroga
IB	*Islas Baleares* de Piferrer y 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	Fondos del Museo Naval (Madrid)
MP	Memorias de los Puertos de la A.P.B. y de la C.A.G.P.
MV	*Menorca* de varios autores (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 J.P.E.B. (****)
PM	*Port de Maó a principis de segle*. Amics des Port
SP	Fondos del Servei de Ports
VA	*Recuerdo de un Viaje Artístico* de J.B. Laurens
APB	Autoritat Portuària de Balears.
JPEB	Junta de los Puertos del Estado en Baleares.
CAGP	Comisión Administrativa de Grupos de Puertos.

(*) Hoy integrados en los de la Autoridad Portuaria (AP).
(**) De muy diversas fuentes y documentos de origen en parte ignorados.
(***) Con fuentes diversas, en parte de la exposición del centenario de la Junta de Obras del Puerto en 1972.
(****) La propia publicación señala la fuente de cada una de las piezas recogidas, en gran parte AS.

ÍNDICE ANALÍTICO Y ONOMÁSTICO DEL TEXTO

(sólo se reseñan los nombres más significativos; los números indican epígrafes; no recoge los nombres de ilustraciones o de pies de planos)

Abd-Allâh 32
Abrines, Lorenzo 187, 355
Abû Yahya 34
Aduana 66, 105, 151, 152, 153, 169, 202, 212, 213, 219, 227, 228, 231, 267, 276, 282, 304, 364
Agrupaciones 266, 267
Aguada 2, 17, 116, 168, 299
Aguado, Justo 347
Aguiló, Bernardo 186
Aigua Dolça, s' 104
Al-Mowaffak 29
Alameda 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
Alfonso III 52, 60, 70, 114
Alfonso XII 245
Almirante Byng 157
Almirante Galissonnière 157
Alomar, Gabriel 337
Alonso, Enrique 298
Alzamora y Ginard 186
Andrea Doria 111
Amarraje 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
Anónimo de Nápoles 75
Apolinario 25
Arbitrio 83, 88, 133, 151, 152, 202, 222, 223, 228, 263, 267, 275, 276, 277, 283, 294, 297, 319
Archiduque Luis Salvador 227, 245, 260
Arenal, s' 247, 292, 293, 320, 337, 360, 373
Argel 252
Argyll, Duque de 153
Ariete, Antonio 134, 185, 196
Armengol 27
Arrays Sala 95
Asdrubal 11
Atarazana 36, 79, 81, 97, 112, 119, 130, 150, 153, 154, 184, 208
Atlas Catalá 43, 69, 74
Austria, Juan de 95, 110, 111
Autoría de los proyectos 365
Autoritat Portuària de Balears 195, 224, 227, 344, 346, 347, 348, 368, 369, 371
Avieno, Rufo Festo 8
Ayudas a la navegación 346, 353

Baixamar 28, 112, 154, 172, 221
Baldés, Antonio 145
Baleares 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
Balizamiento 195, 213, 353
Ballester 360
Ballester, Juan 37, 88, 126, 130
Bânû Gâniya 33, 38
Banyalbufar 3, 95, 293, 320, 360
Barbarroja 95
Barcarets 320, 360
Barceló, Andrés 186
Barcelona 252
Barqueo 20, 43, 79
Barrientos, Pedro 145
Base Naval de Baleares 291
Beaus, Miguel 360
Belisario 24, 25
Bellpuig y Martín, Marqués de 186
Benito, Pedro de 282
Beranger, Carlos 126, 130
Berard, Jeroni 104, 147
Bertran, Jaime 75
Bócchoris 1, 2, 12, 15, 42
Bokenrau 1
Borrás, B. 360
Bosch y Ferrer 186
Buquebus España 360
Burgos, Javier de 190

C.A.G.P. 285, 294, 297, 300, 310, 311, 318, 320, 321, 327, 332, 340, 343, 358
C.A.I.B. 337, 338, 342, 353, 372
C.A.O.S.P.E. 306, 310
C.A.P.E. 259, 260, 264, 283, 285, 286, 292, 301, 306, 318
Can Barbará 289, 329
Can Picafort 320, 360
Cabo Farruch 320
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
Cala Bona 293, 320, 337, 359
Cala Corb 159, 169, 233, 362
Cala de Manacor 44
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
Cala's Fonts 159, 169, 233, 362
Caló, es 95, 320, 337, 359
Calobra, la 96, 293, 320, 359
Calvet, Bernardo 234, 258, 259
Calvi, Juan Bautista 70, 97
Camino de la Escollera 310, 323
Canal, la 320, 321
Cánaves, Antonio 186
Cantera 185, 363
Cape Balear 360

Capilla de Sant Elm 104, 105
Capilla de Sant Nicolauet 105
Capilla de San Pedro 105
Capilla de Santa Bàrbara 105
Capitán de Puerto 127, 207
Capitanía del Puerto 137, 145, 148, 182, 185, 213, 215, 282, 348, 362
Capitanía Marítima 137, 145, 182, 213, 282, 348
Capraria 15
Carlo Magno 27
Carlos II 116
Carlos III 133, 183, 189
Carlos IV 137
Carlos V 70, 71, 95
Carlos de Viana 86
Carta 16, 17, 53, 74, 75, 109, 164, 244
Cartaginés 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 54
Cartografía 74, 164, 216, 244, 372
Casa de Austria 104, 123, 138
Casa de Borbón 119, 138
Casanova, Juan Antonio 166
Caseres, Gabriel de 73
Cáseres, José de 134, 184, 185
Castell, es 159, 169, 233
Castillo de San Carlos 104
Cateura, Pau 92
Cautsir 29
Cecilio Metelo 43
Celtas 1, 13
Cesar 12, 19, 180, 185
Cifuentes, Conde 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
Clasificación de barcos 14
Clasificación de puertos 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, Jacinto 152
Coello, Francisco 184, 216
Colársega 49, 50, 51, 52, 154, 173, 212, 221, 239, 271, 362
Colom, Joaquín 360
Colegio de la Mercadería 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
Comandante General 124, 139, 141, 162
Comisión Administrativa de Grupos de Puertos 310, 313, 339, 340
Comisiones Administrativas 228, 231, 265, 266, 267, 268, 273, 276, 277, 284, 285, 287, 364, 365
Comisiones Periféricas de Puertos 332
Compañía Aeromarítima Mallorquina 256
Compañía de Ferrocarriles de Mallorca 229
Compañía Mahonesa de Vapores 360
Compañía Trasmediterránea 360
Comunidad Autónoma 123, 294, 328, 337, 343, 345, 346, 360
Concesión 73, 112, 155, 179, 207, 267, 278, 284, 287, 294, 295, 303, 316, 320, 328, 343, 360, 367
Conillera 48, 211, 326
Consejo Superior de Aeronáutica 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
Consulado de Mar y Tierra 77, 78, 184, 363
Consulados de Mallorca 65
Contramuelle 78, 88, 97, 105, 108, 109, 136, 182, 185, 205, 208, 232, 234, 249, 251, 261, 298, 335, 362
Contramuelle Mollet 105, 108, 208, 251, 362
Copusa 360
Correo 99, 105, 125, 143, 214, 226, 243, 331
Cortés, Baltasar 186
Cortés, J.A. 360
Cos Nou 173, 330, 362
Costa, José 186
Coto, el 320
Coves Blanques 342
Crame, Felipe de 126
Crecimiento 327, 347, 354, 355, 368, 369, 370, 373
Cresques, Abraham y Jafuda 43, 74, 75
Crillon, Duque de 161
Cuarentena 104, 137, 139, 145, 147, 158, 180, 185, 203, 215, 363

Dársena de Portopí 289, 355
Datos estadísticos 261, 267, 351, 364
Defenedors de la Mercaderia 77
Derechos 62, 73, 77, 83, 89, 98, 119, 123, 131, 142, 151, 152, 158, 202, 203, 204, 228, 231, 267, 276, 294
Derelictos 13, 15, 57
Descarga de combustibles 341, 367
Deslindes 210, 287, 295, 303, 316
Despuig, Cardenal 104
Dezcallar y Cía 360
Dicenta, Antonio 272
Diner de la Mercaderia 77
Diner del Moll 77
Diner per lliure 89
Dineret del moll 88
Diodoro Sículo 8, 9
Diputación Provincial 88
Dique de Botafoc 236, 334, 349
Dique de Levante 251, 282, 289, 314, 323, 331, 333
Dique del Oeste 235, 282, 289, 297, 304, 314, 323, 329, 336, 341, 350, 355, 361, 363
Dirección General de Aduanas 373
Dirección General de Puertos 274, 277, 295, 313, 316, 325, 343
Domenech Arnal 75
Doria Andrea 111
Dragado 3, 40, 45, 54, 182, 185, 218, 223, 226, 232, 236, 238, 249, 250, 251, 259, 267, 282, 298, 299, 312
Dragut 95
Dressane 112
Dret d'ancoratge 98
Dret d'entrada i eixida de navilis 98
Dret dels quatre diners 98
Dulcert, Angelino 75

Egipcios 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
Embarcaciones de recreo 267, 294, 299, 322, 327, 333, 335, 367
Embarcaciones menores 95, 171, 208, 257, 305, 313, 328, 329, 336, 348, 357
Enseñat, Bartolomé 360
Erastóstenes 74
Escipión 11
Escuela Mallorquina 74, 75
Espejo de agua 40, 45, 49, 52, 57, 81, 184, 257, 289, 319, 322, 323, 354, 357, 370, 372
Espigón de la Consigna 79, 145, 185, 282, 355, 355, 362
Espigón Exterior 355
Estació 18
Estada Eusebio 213, 229
Estado en Baleares 339, 344, 347
Estany del Peix 56, 256, 257, 259
Estanyol 320
Estatuto 225, 300, 301, 310, 317, 324, 337, 345
Estela, José 360
Eurolíneas Marítimas 360
Eventos significativos 245, 361
Evolución del tráfico en el tiempo 373
Explanada Sur 323, 331, 333, 336
Explotación 129, 183, 204, 213, 215, 222, 223, 230, 231, 238, 273, 276, 295, 301, 305, 311, 327, 332, 363

Facultativos de la Armada 126, 129, 132, 134, 135
Fanal 195, 202
Fanal de Tarifa 131
Faro 15, 60, 96, 109, 137, 192, 195, 203, 211, 222, 227, 246, 272, 303, 304, 316, 320, 325, 326, 353, 363
Faro de Portopí 73, 78, 83, 104, 184, 185
Feixes 236, 322
Felipe III 106, 108
Felipe V 121, 122, 126, 139
Femenías, Gregorio y Jerónimo 360
Fenicios 1, 2, 4, 7, 13
Ferragut, Antonio 251
Ferragut, Mateo y José 186
Ferrer, Juan 360
Ferrer Simón 134, 185
Ferrocarril del puerto de Palma 229
Ferrocaril del Puerto de Sóller 229
Ferrocarriles en los puertos 229
Financiación 127, 247, 297, 317, 349, 371
Flebasa 360
Focios 3, 4
Fomento 132, 191, 192, 198, 200, 210, 217, 221, 222, 223, 230, 267, 274, 277, 297, 343, 361
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 (ingeniero) 37, 81, 97, 103, 108
Frontera, Juan 185, 234, 251, 272
Fuente de la Lonja 104
Fuente del Moll Vell 104
Fuster y Forteza 186

Garau, Antonio 88, 104
Garau, Pedro 234, 251, 356
Generales 67, 83, 127, 129, 132, 133, 187, 192, 197, 198, 203, 223, 228, 242, 275, 276, 294, 300, 312, 313, 319, 320, 323
Ger, Miguel 182
Gestión Naviera 360
Gil de Gainza, Martín 126
Giscafré, Jaime 186
Gobernación 185, 191, 192, 198
Gobernador Civil 183, 197, 223
Gobernador Fox 180
Gobernador Murray 161, 180
Gomila, Onofre 134, 151
Goñalons y Cía 186, 360
Grande y General Consejo 123, 125
Gremio de mareantes 62, 104, 105, 146
Griegos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 12, 13, 18, 40, 56, 100, 141, 156, 179
Gross Ton 14
Grupo de Puertos 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
Guiaje 119

Herrero, Miguel 213
Hidroaviones en los puertos 252
Hijos de Abel Matutes Torres, S.A. 360
Hiparco 74
Honderos 5, 12
Hort Nou, s' 162, 168, 170
Humbert e Hijos 186

Ibarra 360
Impuesto sobre la pesca 263
Indirectos 83, 284, 294, 319
Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos 132, 134, 189
Ingenieros Militares 126, 129, 132
Instituto Oceanográfico 329
Intendente 124, 152, 183
Interés 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
Interés local 129, 191, 199, 200, 201, 233, 247, 260, 269, 286, 292, 293, 309, 320, 321, 338, 343, 360
Interpretación de los presupuestos 366
Isabel II 71, 137, 245
Isleña Marítima 360
Isam al Jawlânî 29
Iscomar 360
Isnasa 360

Jacome de Malhorca 75
Jaime I 3, 37, 52, 58, 66, 71, 73, 81, 104, 186, 255
Jaime II 60, 61, 62, 63, 64, 71, 73, 186
Jaime III 63, 64, 67, 71, 80
Jamma 5, 16, 27, 49, 52
Jefatura de Costas 278, 316, 325
Jefatura de Obras Públicas 227, 238, 239, 259, 264, 287, 303, 365
Jefatura de Puertos 303

Jefatura Nacional de Puertos 281
Jehuda ben Zara 75
Jiménez, José 134, 185
Jonhston, James 159
Jonquet, es 252
Juan II 85
Juan, José 186
Junta Central de Puertos 261, 264, 266, 267, 272, 274, 275, 276, 277, 310, 312
Junta de Comercio 78, 185, 197, 223
Junta de los Puertos del Estado en Baleares 339, 344, 347
Junta de Obras del Puerto de Palma 78, 81, 105, 187, 223, 224, 228, 242, 245, 273, 355, 364, 365
Junta del Puerto de Palma 92, 310, 329, 339
Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio 78, 197, 223
Juntas de Obras 195, 227, 210, 222, 225, 231, 247, 266, 267, 273 297, 303
Juntas de Puertos 225, 247, 267, 273, 297, 312, 313, 317, 318, 324, 343
Jurados de la Ciudad 77

Kane, Richard 154, 158

Lacy y Cía 360
Lazaretos 104, 137, 145, 149, 152, 154, 158, 161, 165, 166, 176, 180, 203, 214, 221, 233, 272
Leuda 66, 98
Lezda 66
Líneas Marítimas del Cantábrico 360
Linterna 185, 202
Llibre del Consolat de Mar 65
Llompart, Sebastián 360
Lloret, Rafael 75
Lonja de Palma 104
Lonja de la Mercaderia 88
Lope, Ramón 126
López, Antonio 196
Ludovico Pio 52
Lupo Gesulfo, A. 360

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, Honorato 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, Juan 75
Marsella 252
Martel 44, 58
Martí 73
Marí, Antonio 186
Marí, Juan 186
Martín el Humano 71, 76, 83, 84
Massanet, Miguel 213, 250
Matutes, Abel 186, 360
Mayol Calafat y Cía 360
Mayol, Martín 186
Mayurqa 32
Medina Mayurqa 32
Mela 27, 52
Memoria 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
Mercancías 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
Mercancías por superficie 373
Ministerio de Fomento 191, 192, 200, 210, 217, 221, 222, 223, 274, 277, 343
Ministerio de Marina 222, 314
Ministerio de Obras Públicas 198, 274, 277, 279, 281, 325, 346, 362
Ministerio del Interior 192
Miró-Granada 186
Mochehid 32
Moll Vell (Muelle viejo) 37, 81, 224, 247, 261, 323, 333, 336, 355, 362
Mollet 78, 105, 108, 208, 251, 336, 362
Monells, Rafael 75
Montoro, Conde de 104
Morey 360
Morete, Manuel 184
Morey y Sacarés 186
Moscardó, Fernando 299, 330, 335
Mostassaf 67, 124
Moyá, Pedro 186
Mubâxir 32
Muâhid 29
Muelle Adosado 59, 289, 331, 336, 342
Muelle Comercial 137, 272, 291, 305, 330
Muelle de la Consigna 215, 226, 232, 308, 323, 335, 362
Muelle de Paraires 323, 331, 336, 362
Muelle de Poniente 154, 162, 289, 323, 331
Muelle de Portopí 336
Muelle de Ribera 130, 165, 239, 289, 291, 299, 329, 335, 347, 357, 362
Muelle Interior 232, 234, 308, 362
Muelle Nuevo 78, 81, 184, 185, 235, 261, 282, 336, 355, 362
Muelle Pesquero 299, 322, 335
Muelle Viejo 37, 81, 224, 247, 261, 323, 333, 336, 355, 362
Muelles Comerciales 28, 250, 289, 298, 323, 331, 333, 335, 336, 347
Muelles de Poniente 289, 304, 323, 329, 331, 350
Muelles de Ribera 59, 112, 153, 154, 162, 172, 212, 233, 239, 271, 282, 323
Mulet y Alemany 186
Muntaner 184
Muñoz de Guzmán, Luis 105
Mut, Vicente 104

Naviera Mallorquina 360
Naviera Navegación Sollerense 360
Niçart, Pere 73, 88, 92
Ninfeo 4, 17, 168
Nirou Khani 1
Nueva Planta 67, 78, 122, 123, 163, 215

Obras Públicas 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
Obras realizadas 47, 235, 342, 354, 367
Oliver, Andrés 360
Ordenanzas del puerto de Palma 77

Paleazzo, Giacomo y 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 3, 40, 57, 58, 62, 75, 82, 95, 102
Palumbaria 3
Panón, Esteban de 126
Parietti, Antonio 251
Pasajeros 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
Paseo Marítimo 289, 314, 323, 329, 361, 362
Pastor, Javier 14
Pedrera 185, 314
Pedro IV el Ceremonioso 64, 69, 70, 71, 72, 73, 76, 77 79
Peña, Javier 298
Personal 137, 165, 220, 242, 267, 275, 287, 295, 300, 301, 310, 362
Picornell, Domingo 360
Picafort, Can 320, 359
Pieras, Bartolomé 186
Pieras Cabrer y Cía 360
Piernas, Álvaro 259
Pineda, José 186
Piris Anthoninus 75
Pitiusa del Tranporte 360
Pitra 360
Plan de Faros 195, 246
Plan de Puertos Deportivos 343
Planas, Pizá y Cía 360
Plinio el Viejo 9, 15, 18, 27, 48, 52, 56
Prats, José 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
Pollentia 15, 42, 43
Pomar, Rafael 186
Pons, Benito 251
Pons, Bernardino 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, Emilio 182, 187, 206, 218, 226, 227, 232, 236, 245, 349
Poulet, Simón 126
Presupuestos 366
Prieto y Caules, Francisco 213
Primer orden 233, 241
Primo de Rivera 237, 270, 277, 361
Prolongación de los Muelles de Poniente 350
Prolongación del Muelle Nuevo 355, 362
Próxida, Olfo de 73
Ptolomeo 27, 52, 74
PUAS 290, 348
Pueblos del mar 1
Puente de las Islas 1
Puerta nueva 184
Puerto de Santanyí 46, 90, 260
Puertos agregados 242, 264, 268
Puertos deportivos 327, 328, 343, 353, 360
Pueyo, Manuel 166
Punta de la Ballesteria 82, 95, 363

Rama Corta del Norte 362
Ramis Mut, Damián y Jaime 360
Ratios de mercancía per cápita 373
Ratios históricos de Palma 373
Real Consulado de Mar y Tierra 73, 77, 78, 183, 184
Real Junta de Comercio 73
Recaudación 83, 89, 152, 228, 277, 281, 284, 285, 295, 297, 311, 334, 342, 352, 364, 371
Recursos generados 371
Refugio 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
Reglamento 96, 131, 189, 197, 200, 201, 210, 223, 225, 247, 248, 266, 267, 273, 277, 285, 292, 306, 312, 315, 324, 328
Reglamento de Servicio 242, 311, 313, 321
Reglamentos de Servicio y Policía 77
Reinés, Joaquín 360
Reino de Mallorca 14, 63, 64, 73, 104, 122, 123, 125, 138
Revista de Obras Públicas 373
Rey Católico 70
Reyes de Aragón 123, 138
Riba, la 323, 331, 336
Riba Alta 310, 323
Riba Baja 323, 336
Ribes, Jaime 75
Río de Oro 69
Ripoll, Berenguer 75
Ripoll, José 360
Roca, Gabriel 219, 282, 289, 290, 295, 314, 323, 329, 362
Roig, José 186

Rocamora, Tomás de 104
Romanos 3, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 23, 35, 36, 42, 43, 44, 47, 48, 49, 55, 58
Rosell, Pedro 75
Rosich y Frau 186
Rosselló, Alejandro 227

Sagrera, Guillem 88
Sagrera, Miguel 88
Salas, Manuel 186
Salma 14, 77
Salom y Rullán 360
San Felipe 70, 112, 120, 157, 159, 162
San Pedro 108, 146, 267, 320
Sancho 62, 63, 71
Sanidad 130, 137, 145, 147, 149, 182, 203, 215, 224, 304, 336, 362
Sanidad 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
Santander, Ramón 126
Sastre, Antonio 206, 232, 272
Saura, Antonio 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, Juan 250
Segundo orden 19, 201, 241, 248, 258
Segura, Bonnín y Cía 360
Señales de banderas 73
Señales de bolas 73
Sercomisa 360
Serra, Juan 337, 342
Servei de Ports 227, 342
Servicio de Faros 303, 325
Servicio Nacional de Puertos 281, 287
Servicios 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
Servicios directos 204, 276, 284, 294, 307, 319
Servicios específicos 182, 188, 204, 276, 294, 307, 319
Servicios generales 83, 203, 228, 276, 319, 320
Servicios indirectos 83, 284, 294, 319
Soler, José 166
Soler, Guillermo 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 Oms 35, 39
Superficie 40, 184, 258, 276, 335, 347, 354, 355, 357, 370, 372

T.E.U. 14
Tales de Mileto 74
Tarifas 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 y Forteza 186
Timeo 8, 9
Tito Livio 9, 11
Tlepólemo 2, 4
Tofiño, Vicente 164, 216, 244
Tonelada de arqueo 14
Tonelaje de Registro Bruto 14
Toponimia 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, José y Vicente 186
Tráfico 1, 2, 4, 8, 13, 14, 15, 18, 19, 21, 22, 23, 25, 26, 29, 31, 33, 34, 37, 54, 56, 57, 60, 63, 68, 72, 76, 77, 78, 84, 85, 98, 102, 104, 106, 110, 111, 115, 116, 117, 118, 125, 139, 145, 147, 150, 151, 154, 156, 160, 165, 166, 167, 168, 171, 172, 173, 175, 180, 193, 199, 214, 219, 227, 233, 238, 241, 242, 255, 256, 282, 284, 308, 319, 329, 330, 333, 334, 342, 345, 347, 348, 351, 352, 356, 358, 364, 371
Tráfico corsario 12, 32, 86
Tráfico de buques 368
Tráfico de mercancías 350, 369, 373
Tráfico de pasajeros 80, 81, 99, 141, 296, 327, 336, 370
Tráfico local 299, 331, 335, 370
Tráfico pesquero 61, 144, 260, 263, 267
Tráficos de pasajeros 138
Transbalear 360
Transportes Marítimos Alcudia (Oliver) 360
Trasmediterránea 360

Umafisa 360
Unidad portuaria de Eivissa 334

Valldemossa 95, 245, 292, 293, 320, 359
Vallseca, Gabriel de 75
Vándalos 22, 23, 24, 28, 42, 44
Vectigal 83
Verboom, Jorge Próspero de 126
Verdera, Manuel 186
Verger, Antonio 103, 108
Victigal de la mercadería 98
Victigal del Mar 77, 98
Viladestés, Marcial y Juan 75
Vilesclars, Guillem de 88
Viñas, José 186
Visión retrospectiva 294, 367, 368, 369, 370, 371

Wallis y Cía 186

Zona de servicio 187, 200, 210, 213, 242, 249, 295, 299, 310, 313, 314, 315, 323, 336, 337, 372
Zona I 319, 320
Zona II 320
Zonas I y II 319, 320, 321, 337

ÍNDICE DE LAS ILUSTRACIONES DEL TEXTO

Leyenda de pie extractada **pág.**

Embarcación a vela de alrededor de 3.200 a.d. J.C. 23
Bajorrelieve de navío de los «pueblos del mar» 23
«Puente de las islas» de la ruta de los focios (550 a.d. J.C.) 24
Reconstrucción de las naves de los «pueblos del mar» 25
Una de las primeras representaciones de naves en Baleares 25
Otra de las primeras representaciones de naves en Baleares 26
Grafito de una galera griega 26
Vasos de vidrio de la cultura cartaginesa 27
Ánfora «Dressel» romana 28
Ánfora vinaria del siglo I 29
Ninfeo de época romana de Maó 30
«Dolium» romano o medieval 31
Nave latina generalizada en los siglos IX y X 32
Bacinos de factura mallorquina de época islámica 33
Embarcación de vela latina del siglo XIII 34
Barcos de finales del siglo XIII según retablo 35
Jarra para líquidos islámica 36
Torre de Paraires o «Sarrahinesca» de Palma 37
Arco almorávide 37
Coca mallorquina en 1343 39
Coca de Mataró de hacia 1450 41
«Uixer» según Monleón 43
Dibujo de «uixer» de la cita de Jaime Ferrer en el Atlas Catalá . . . 44
Reproducción del «uixer» del Atlas Catalá en Palma 45
Red de consulados del Reino de Mallorca 46
Maqueta de «uixer» del Museo de Manacor 49
El antiguo puerto de Portopí en Palma en 1468-1470 50
Antiguo faro de Portopí según cuadro de Pere Niçard 51
Torre de se ñales de Portopí con bolas 51
Código de señales de Portopí del siglo XVIII 52
Nuevo cuadro de señales de Portopí de 1820 53
Cuadro de señales de Portopí más elaborado 54
Cuadro de señales después de 1834 55
Otro modelo de cuadro de señales recogidas en 1869 56
Faro de Portopí en 1893 57
Tablas del «Atlas Catalá» de 1375 58
Notable portulano de la Escuela Mallorquina de 1439 59
Detalle de los puertos baleares que recoge el «Atlas Catalá» . . . 60
Archipiélago Balear según el «Atlas Catalá» de 1375 61
Primera reseña gráfica del puerto de Palma (1468-1470) 63
Detalle del cuadro de Pere Niçard con el Moll Vell 64
»Lo moll o pont de fusta de la mercaderia» 66
Tripulación de una galera según dibujo de 1537 67
Plano de Antonio Verger de 1596 68
Plano de Antonio Saura de 1613 69
Embarcadero de madera construido en Palma en 1541 70
Representación de instalaciones de Eivissa en 1656 72
Torre de senyals de Portopí, faro desde 1617 73
Capilla de Sant Elm del puerto de Palma de 1617 74
Antigua puerta manierista del muelle de Palma de 1620 74
Claves de la bóveda gótica de la Capilla de Sant Elm 75
Nuevos vitrales de la Capilla de Sant Elm de 1947 76
Nuevos vitrales de la Capilla de Sant Elm de 1947 77
Regatones en Portopetro datables en el siglo XII 78
El puerto de Palma según el plano de A. Garau de 1644 79
Cuarentena de Palma iniciada en 1656 80
Tramo final del acueducto para aguada de buques de 1650 81
Sede del Consolat de Mar concluso en 1669 81

Leyenda de pie extractada **pág.**

Siluetas de algunos barcos de vela tradicionales 82
Mapa de Mallorca de Vicente Mut de 1683 83
Plano de la Plaza y Arrabal de Eivissa de J. Castellón de 1687 . . . 84
Puerto de Maó según plano de Chigi de 1690 85
Dos bricbarcas en azulejos (Capilla de Sant Elm) 86
Otro bricbarca en azulejos (Capilla de Sant Elm) 87
Maqueta de jabeque de siglos XVII y XIX 87
Puerto de Maó en 1745 88
Entalladura en la isla del Lazareto de Maó (siglo XVIII) 89
Amarradero tallado en roca para amarre en el puerto de Maó . . 89
Uno de los cañones empotrados en la ribera del puerto de Maó 89
Estado y proyecto de obras del puerto de Eivissa de 1752 90
Puerto de Palma según plano de Juan Ballester de 1760 91
Una de las ediciones de la Real Cédula de 1786 92
Tráfico al pie del Castillo de San Felipe en 1756 93
Puerto de Cabrera con sondas en 1770 94
Planos de los puertos de Ciutadella y Fornells en 1782 95
Lápida de la Capitanía de Puerto de Palma de 1786 96
Puerto de Maó con los escenarios de la guerra de 1782 96
Portopí con sus actividades en 1785 97
Planos insertos en la carta esférica de Mallorca de 1786 98
Plano del puerto de Maó publicado en 1786 99
Lazareto de Alcúdia según plano de 1786 101
Detalles del lazareto de Alcúdia 101
Puerto de Eivissa en 1787 102
Plano del Estany Pudent en 1787 103
Puerto de Andratx hacia 1790 104
Mapa de zona de Formentera en 1797 105
Plano del lazareto de Maó construido en 1807 107
Detalles de lazareto de Maó 107
Plano geómetro del puerto de Maó de 1829 108
Estado de las obras del «Muelle Nuevo» de Palma en 1813 . . . 109
Barqueo y actividades en el puerto de Maó en 1825 110
Estado que acompaña a la Memoria de la R.J.C. de 1829 111
Puerto de Eivissa en 1835 112
Escudo de la nueva puerta del Muelle de L. Abrines de 1835 . . 113
Plano de Lorenzo M. Muntaner de Palma de 1831 114
Ribera del puerto de Sóller hacia 1839 115
Ribera del puerto de Palma hacia 1839 116
Vista de Palma según Francisco Montaner hacia 1840 117
La Portella de Palma hacia 1840 118
La Lonja de Palma hacia 1840 118
Vista del Jonquet de Palma hacia 1840 119
La nueva Puerta del Muelle de Palma de L. Abrines en 1840 . . 121
Puerto de Palma según dibujo de Parcerisa en 1842 122
Puerto de Sóller según Parcerisa en 1842 122
La rada y el faro de Portopí según Parcerisa en 1842 123
Muelle nuevo de Palma y literna en 1846 123
Primitivas ópticas de perfil Fresnel de 1847 127
Membrete y sello de Obras Públicas después de 1847 127
El Muelle Nuevo en 1848 128
Primer proyecto de ampliación del puerto de Palma de 1847 . . 129
Puerto de Maó en la primera mitad del siglo XIX 129
Puerto de Pollença con las sondas existentes hacia 1850 130
Puerto de Sóller con su primitivo dique y lazareto hacia 1850 . . 130
Plano de Palma de Francisco Coello de 1852 131
Emilio Pou Bonet (promoción de 1854) 131
Puerto de Eivissa en 1853 132

Leyenda de pie extractada **pág.**

Puerto de Sóller en 1859 132
Puerto de Portocolom en 1859 133
Sondas en pies del puerto de Ciutadella en 1860 133
Puerto de Andratx en 1860 134
Segundo proyecto de ampliación del puerto de Palma 134
Explanada del «Moll Vell» de Palma en 1860 135
Arrabal de la Marina de Eivissa en 1865 135
El puerto de Palma con el Muelle Nuevo hacia 1868 136
Planos de ampliación del puerto de Palma de 1870 137
El puerto de Sant Antoni Abat después de 1869 138
Ocupaciones de la explanada del «Moll Vell» ca. 1875 138
Murallas de Palma desde el «Moll Vell» antes de 1873 138
Puerto de Palma al constituirse la Junta en 1872 139
Puerto de Palma con ocupaciones en 1873 141
Visible relleno producido en Palma entre 1873 y 1903 142
Celebrada demolición de la muralla en 1873 142
Primera demolición de la muralla en 1873 142
Faro de Portopí ca. de 1873 143
Ribera del puerto de Palma entre 1873 y 1879 143
Explanada del «Moll Vell» de Palma ca. 1877 143
Puerto de Maó entre 1869 y 1893 143
Estado de implantación del Plan de Faros en 1883 144
Portocolom en 1885 146
Muelles empedrados de Baixamar de Maó entre 1869 y 1891 . 147
Puerta del Muelle de Palma, Lonja y Consulado ca. 1890 147
Torre de defensa del puerto de Andratx entre 1869 y 1891 . . . 147
El pequeño puerto natural de Estellencs entre 1869 y 1891 . . . 147
Portocolom desde el faro entre 1869 y 1891 148
Puerto de Andratx desde La Mola entre 1869 y 1891 148
El Moll Vell de Palma según dibujo de Vuillier de 1889 148
Botafoc en el puerto de Eivissa de 1889 148
Baixamar de Maó según dibujo de Vuillier de 1889 149
Ciutadella, según dibujo de Vuillier de 1889 149
Cabrera con su incipiente espigón en 1889 149
Dique de abrigo de Eivissa en construcción ca. 1890 149
Morro del dique de Eivissa en construcción (final siglo XIX) 150
Dique exterior del puerto de Andratx después de 1890 150
Muelle de Poniente y Baixamar de Maó ca. 1890 150
Puerto de Ciutadella antes del ensanche ca. 1890 150
El espigón de Cabrera en 1891 151
El «Mollet» de la casa del payés de Cabrera en 1891 151
Muelles de Maó con la antigua Capitanía ca. 1890 152
Puente de la Riera de Palma ca. 1890 152
Mercancías en el Espigón de la Consigna de Palma ca. 1890 . . . 152
Tranvía de mulas en el primitivo Andén de la Lonja en 1892 . . . 152
Muelle de Pollença con tráfico de carros ca. 1892 153
Varando un barco en el Contramuelle de Palma ca. 1892 153
Carros esperando carga en el «Moll Vell» de Palma ca. 1892 . . 153
Tráfico en el Muelle Nuevo de Palma en 1892 153
Primitivo Muelle de la Lonja con el Club de Regatas en 1893 . . 154
Caseta de salvamento de náufragos de Palma ca. 1894 154
Puente de piedra de la Riera de Eusebio Estada en 1893 154
Muelles de Levante de Maó ca. 1894 154
Puerto de Soller con la cruz en el faro de sa Creu en 1894 155
Explanada del «Moll Vell» y La Riba en 1894 155
Primera carta náutica moderna del puerto de Palma en 1893 . . 156
Portopetro, con Cala Llonga en 1893 157
El primitivo Muelle de la Lonja de Palma en 1894 157
Antiguos muelles de ribera de Eivissa en 1894 158
Antiguo muelle de ribera del puerto de Sóller en 1895 158
Ribera interior del puerto de Eivissa en 1896 159
El puerto de Fornells según edición de 1897 159

Leyenda de pie extractada **pág.**

Imagen de la primera postal de Palma (1894) 160
El Portitxol de Palma y sa Roqueta ca. 1900 161
Ribera de sa Capella de Portocolom hacia 1900 161
Carenado de un buque a flote en Palma hacia 1900 162
Carenando un casco en el Muelle de Palma ca. 1900 162
Antiguo muelle de ribera de Sóller ca. 1900 163
Antiguos muelles de poniente de Ciutadella en 1903 163
Muelle de Poniente de Ciutadella ca. 1900 164
Espigón Exterior de Palma en 1904 164
Tren en el «Moll Vell» de Palma ca. 1908 165
Muelle de Levante de Maó en 1905 165
Ribera del puerto de Sant Antoni Abat en 1908 166
Dársena de la Consigna de Eivissa en 1907 166
Antigo puente de La Colársega del puerto de Maó ca. 1910 . . 167
Pabellón de la Exposición de productos de Baleares en 1910 . . 167
Ribera Oeste del puerto de Eivissa ca. 1910 167
Puerto de Ciutadella en 1910 167
Fuente del Moll Vell de 1862 en 1911 168
Muelle Interior de Eivissa antes de 1911 168
Tráfico de pasajeros en el Muelle Nuevo de Palma (1912/1914) . . 169
Cala Figuera de Maó en 1915 169
Muelle de ribera del puerto de Andratx en 1915 169
Puerto de Ciutadella maniobrando el «Ciudadela» ca. 1915 . 169
Puerto de Fornells con el primitivo dique en 1915 170
Contramuele y Muelle de la Lonja de Palma ca. 1915 170
Antiguo Muelle de Ribera del puerto de Sóller ca. 1915 171
La explanada del Moll Vell ya con la nueva acera ca. 1915 171
El puerto de Sóller con el «Villa de Sóller» antes de 1918 171
El quiosco Miramar al final de la antigua Riba baja ca. 1915 . . . 171
Astilleros en la explanada del Moll Vell ca. 1920 172
El Contramuelle Mollet de Palma hacia 1920 172
Muelle de ribera de la Aduana de Portocolom ca. 1920 172
Muelle y edificio de la aduana del Puerto de Pollença ca. 1920 . . 172
Muelle adosado a la «Prolongación del Muelle Nuevo» ca. 1920 . 173
Tráfico de pasajeros en el Muelle Nuevo en Palma ca. 1920 174
Secando velas atracados en el «Moll Vell» de Palma ca. 1920 . . 174
Contramuelle Mollet de Palma en 1920 174
Trituradora Atlas en el puerto de Palma en 1920 174
Draga de rosario «La Plata» en el puerto de Palma en 1924 . . . 175
Tinglado de Barcelona en el Muelle Nuevo de Palma en 1925 . 175
Tráfico de sal en La Canal (Eivissa) ca. 1925 175
Rampa varadero de Eivissa hacia 1925 175
Antiguo muelle empedrado del puerto de Pollença ca. 1925 . . 177
Mollet y Baluarte de Chacón de Palma ca. 1925 177
Puerto de Sóller con el primer dique ca. 1925 177
Tren en la hoy Vía Alemanía de Palma ca. 1925 177
Desembocadura de la Riera ca. 1925 178
Antiguo muelle de ribera del puerto de Sóller ca. 1925 178
Carenando un barco a flote en el puerto de Sóller ca. 1925 . . . 178
Tráfico en el puerto de Sóller ca. 1925 178
Antigua Capitanía Marítima de Palma antes de 1927 179
Frente a la Lonja de Palma entre 1925 y 1934 179
Ensanchando el Muelle de la Lonja de Palma en 1928 180
Primer dique del puerto de Sant Antoni Abat ca. 1929 180
Ribera del puerto de Sant Antoni Abat ca. 1929 180
El «Moll Vell» de Palma ca. 1930 181
Antiguo muelle de ribera oeste de Ciutadella ca. 1930 181
Puerto de Sóller con el antiguo Lazareto ca. 1930 181
Idílica estampa de la ribera del Puerto de Pollença ca. 1930 . . . 181
Muelle adosado al primer dique del puerto de Alcúdia ca. 1930 . . 182
Antigua ribera del puerto de Sóller ca. 1930 182
Coches en el Espigón de la Consigna de Palma ca. 1930 182

Leyenda de pie extractada **pág.**

Pasarela de acceso a las cuevas en Portocristo ca. 1930 182
Ribera de Portocristo ca. 1930 183
Muelle de ribera y muelle pesquero de Pollença ca. 1930 183
Antiguo muelle empedrado de Pollença ca. 1930 184
El Jonquet de Palma en 1933 184
Espaldón del dique de abrigo de Eivissa antes de 1935 185
Eivissa según postal de 1935 185
Un inicio de ensanche del puerto de Ciutadella en 1935 186
Muelle de San Pedro de Palma en 1935 186
Martillo del Muelle de San Pedro en construcción ca. 1935 . . . 187
Edificios de Palma en 1935 187
Ribera del puerto de Sóller ca. 1935 188
Puerto de Sóller con las obras en los diques ca. 1935 188
Desmonte y dragado de la Isla de las Ratas en 1935 189
Isla de las Ratas en el puerto de Maó en 1935 189
La rada de Portopí de Palma hacia 1936 189
Ribera del puerto de Pollença ca. 1935 189
Proceso histórico de las obras del puerto de Palma en 1935 . . . 190
Nuevos muelles de Portocristo ca. 1935 191
Puerto de Sóller con los diques conclusos ca. 1940 191
Primitivo puerto de Cala Figuera hacia 1940 192
Muelle pesquero de Pollença ca. 1940 192
Gabriel Roca Garcías (promoción de 1920) 192
Anteproyecto de puerto militar-comercial de Palma en 1940 . . 193
Plano y fotografía de Palma según Memoria de la C.A.P.E. 194
Planos y fotografías de puertos según Memoria de la C.A.P.E. . . 196
Ribera de sa Capella de Portocolom ca. 1940 202
Primitivas instalaciones de Portocristo ca. 1940 202
Escars en es Rivetó de Portocolom ca. 1940 202
Interior del puerto de Cala Rajada ca. 1945 202
Puerto de Andratx ca. 1945 203
Antiguo muelle de ribera de Andratx ca. 1945 203
Puerto de Ciutadella en 1945 203
Vista de Baixamar de Maó en 1945 203
Andenes y rampas decimonónicos de Portocolom ca. 1945 . . . 204
Puerto de Eivissa en 1945 204
Cala Rajada hacia 1945 205
Obras de ensanche del puerto de Ciutadella en 1950 205
Muelle de Pollença ca. 1947 206
Primer dique de Cala Rajada averiado (1946) 206
Muelle y varadero de Portocristo ca. 1947 207
Construcción de espaldón en Portopetro ca. 1947 207
Rampa varadero de Banyalbufar en 1948 208
Muelle de ribera y Lonja de Cala Rajada ca. 1950 208
Cap d'es Toll de Portocristo sin muelles ca. 1950 209
El primer dique de Cala Rajada ca. 1950 209
Espigón-dique de Portopetro ca. 1950 210
Típicos «escars» en el Rivetó de Portocolom ca. 1950 210
Varadero y embarcadero en La Rápita ca. 1953 211
Espigón del puerto de Cabrera ca. 1953 211
Dársena pesquera de Fornells ca. 1954 212
Embarcadero y varadero de s'Estanyol en 1954 212
Muelle Comercial de Maó en Baixamar ca. 1954 213
Puerto de Palma en la Memoria de 1955 213
Puerto de Alcúdia con nuevo dique en 1955 214
Muelle de ribera y dársena interior de Alcúdia ca. 1955 215
Puerto de Sóller y murallas civiles en 1955 215
Paseo Marítimo de Palma en 1955 216
Muelle de ribera en San Carlos en 1955 216
Puerto de Pollença en 1955 217
Puerto de Cala Rajada en 1955 218
Pollença tras las mejoras de 1955 219

Leyenda de pie extractada **pág.**

Sa Roqueta del Portitxol de Palma en 1955 220
Puerto de Andratx en 1955 220
Antiguo andén de ribera de Portocolom en 1955 221
Portocristo con dique completo en 1955 221
Espigón del puerto de Cabrera antes de 1955 222
Portopetro con espaldón en 1955 222
Tráfico en Prolongación del Muelle Nuevo en 1955 223
Operación con puntales en el puerto de Palma en 1955 223
Portocristo tras construir el dique ca. 1955 224
Pimera alineación del dique del Oeste en 1955 224
Grúa Titan en el Dique del Oeste de Palma en 1955 225
Cabrera ya recrecido el espigón en 1955 225
Dique interior histórico del puerto de Andratx ca. 1955 226
Tráfico en el único muelle de La Savina en 1956 226
Eivissa con el Contramuelle prolongado ca. 1956 227
Proceso de relleno del puerto de Alcúdia en 1957 227
Primitivas instalaciones de Cala Bona ca. 1958 228
Finalización del ensanche del Puerto de Ciutadella (1958) 229
Muelle de Cala Lladó (Dragonera) en 1959 229
Dique de Cala Figuera ca. 1959 230
Dique de Fornells en 1959 antes de su reparación 230
Tráfico en el antiguo muelle de La Savina en 1960 231
Dársena de La Savina en 1960 231
Muelle y varadero de Portocristo en 1961 232
Primitivo dique de s'Arenal en 1961 232
Final de la reparación del dique Fornells en 1961 233
Antiguo «guafe» para carga de sal en La Savina en 1963 233
Tráfico en el muelle o embarcadero de La Savina en 1963 234
Prolongación del espigón de Colònia de Sant Jordi ca. 1963 . . 234
Logotipo de la Junta de Obras del puerto de Palma 235
Puerto de Fornells en 1964 235
Plan de señales marítimas (1967-1985) 236
Ribera natural de la dársena de La Savina en 1964 238
Instalaciones para carga de sal de La Savina en 1964 238
Puerto de Colònia de Sant Jordi en 1967 239
Motonave en el Muelle de Portocolom ca. 1964 239
Construcción de pantalanes en puertos en 1967 240
Puerto de Cala Rajada en 1991 240
Puerto de Ciutadella en 1991 241
Comparación de la ribera del antiguo puerto de Palma 242
Comparación de la ribera del antiguo puerto de Eivissa 243
Evolución del puerto de Palma de 1372 a 2000 246
Portopetro en 1991 249
Colònia de Sant Jordi en 1991 249
Dársena del puerto de Fornells en 1991 251
Instalaciones portuarias de Cala Bona en 1991 251
Medios para carga de grandes piedras ca. 1890 252
Cantera de Portopí en 1891 252
Cantera de Punta de sa Creu en Sóller ca. 1934 253
Ferrocarril a la cantera de Cala Gat ca. 1946 253
Pala a vapor en la cantera del puerto de Sóller ca. 1935 253
Cantera de Génova en 1955 253
Pala a vapor en la cantera de Génova en 1955 253
Tren sobre el viaducto de la carretera de Andratx en 1955 . . . 254
Ferrocarril de transporte de piedra de Alcanada ca. 1950 254
Cantera de Alcanada ca. 1950 254
Ferrocarril para transporte de escollera de Alcanada ca. 1950 . . 254
Masiva ocupación de Portocristo en 1995 257
«Mollet» o varadero de la Colònia de Sant Pere en 1995 257
Puerto de Eivissa con cruceros en 1996 260
Buques operando en el puerto de Ciutadella en 1999 261
Puerto de Palma con cruceros en 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