

REVISTA DE MENORCA

FUNDADA EN 1888

Publicación del Ateneo Científico, Literario y Artístico

AÑO LXI — SÉPTIMA ÉPOCA



MAHÓN
PRIMER SEMESTRE
1970

R/ 2630

CONSEJO DE REDACCION Y ADMINISTRACION

DIRECTOR HONORARIO: † **FRANCISCO HERNANDEZ SANZ**

DIRECTOR: **GUILLERMO DE OLIVES PONS**, Presidente del Ateneo.

SUBDIRECTOR: **ANDRES CASASNOVAS MARQUES**, Vocal de Literatura y Publicaciones

REDACTOR JEFE: **JUAN GUTIERREZ PONS**, Pbro., Vocal de Historia y Arqueología.

VOCALÉS NATOS. (Presidentes de Sección del Ateneo):

ALBERTO GOMILA SIREROL, de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales.

JOSE MARIA CARDONA MERCADAL, de Música.

PEDRO MORENO MONCADA, de Artes Plásticas.

LORENZO LAFUENTE HERNANDEZ, de Ciencias Sociales y Económicas.

MATEO SEGUI MERCADAL, de Ciencias Médicas.

VICENTE MACIAN COLERA, Pbro., de Ciencias Morales y Filosóficas.

MIGUEL VANRELL MULET, de Cine.

EMILIO BALANZO, de Teatro.

JUAN CARDONA MERCADAL, de Filatelia.

ANDRES MURILLO TUDURI, de Filología

JUAN GORDILLO CAULES, del Club Minorca.

JUAN VAYA MENENDEZ, de Estudios Turísticos.

VOCALÉS ELECTOS:

JUAN HERNANDEZ MORA, Abogado y Catedrático del Instituto Nacional de Enseñanza Media de Mahón.

GERMAN COLL MESQUIDA, Profesor del Centro de Enseñanza Media y Profesional de Ciudadela.

FERNANDO MARTI CAMPS, Pbro., Archivero de la Diócesis de Menorca.

GUILLERMO FLORIT PIEDRABUENA, Director del Museo de Ciudadela.

ADMINISTRADOR: **LORENZO PONS CAPELLA**.

S U M A R I O

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Gabriel Seguí Mercadal

EL AGUA EN MENORCA

Eusebio Lafuente Hernández

ACTIVIDAD DEL ATENEO

ENSAYO DE BIBLIOGRAFIA MENORQUINA

M. Barber Barceló

Depósito Legal: MH. 31 - 1958

Redacción y Administración: Conde de Cifuentes. 25

Comp. mecánica: Editorial Menorca — Clichés: A. Comas — Editorial Menorca

TALLERES GRAFICOS COLL — San Fernando, 13. — Tel. 35 20 40 — MAHON

Transportes y comunicaciones ⁽¹⁾

GABRIEL SEGUI MERCADAL

GENERALIDADES

El menorquín ha vivido siempre ante la disyuntiva de un dilema: por un lado su orgullo por su condición de isleño que le reconcentra y aferra íntimamente a su «roqueta», y por otro lado su preocupación por las naturales ansias de relaciones exteriores, de comunicación con el mundo, que le obligan a salvar la dificultad de su propia condición.

El aislamiento en el verdadero sentido de la palabra influye en la sicología de los isleños y les ocasiona tal vez cierto complejo. Este fenómeno, alguien lo ha descrito gráficamente presentando a los isleños como portadores de un turbante de agua alrededor de su mente. Este simil no es exagerado ya que el hombre siente terror por la soledad y este sentimiento le ocasiona honda preocupación y desasosegada inquietud por cuanto entorpece o dificulta sus relaciones, sus comunicaciones, sus suministros, etc., etc, aparte del afán de progreso y desarrollo.

(1) Ponencia número 3 del "I Consejo Económico Sindical de Menorca".

El fenómeno humano de incomunicación en una isla posee un símbolo clásico en el personaje Robinson Crusoe, del inglés Daniel de Foe. En fin, el horror a la soledad, el escapismo a las barreras naturales hallan vehículos en la fantasía de túneles submarinos y puentes aéreos.

El conocimiento del progreso de la técnica del transporte, de la navegación marítima y aérea, a la par que nos ilusiona grandemente a los isleños, nos deprime al contrastarlo con la realidad del atraso de algunos de nuestros servicios y se convierte en una ambición, en una pesadilla.

Ante este complejo se alza la necesidad insoslayable de tratar y de reclamar, si es necesario, unas comunicaciones y transportes como Entidad geográfica, económica y social que es la isla de Menorca con aceptación de todas las peculiaridades y características especiales que lleva inherente esta fisonomía propia, dentro del marco general de Unidad que representa la Patria.

Presentado este doble aspecto que acusa la insularidad a los efectos de relación y ambiente, fijémonos en lo que representa Menorca dentro del Mediterráneo Occidental, cuyo centro geográfico ocupa, situación que ha sido considerada como de gran valor estratégico por los navegantes de todos los tiempos.

El anhelo de relación y curiosidad es el que incita al hombre a navegar y siendo el Mediterraneo el mar más antiguo de la civilización y hallándose Menorca en su punto crucial, nada de extraño resulta el que en las remotísimas singladuras de la navegación primitiva, los rudimentarios transportes y la calidad de nuestros puertos naturales fuera lógicamente la determinante indiscutible de que nacieran nuestros pueblos en los lejanos y primeros tiempos de la Historia. Sin ninguna duda nuestros orígenes se identifican con los de la navegación y transporte por el viejo Mare Nostrum.

La historia misma ha confirmado en el transcurso de los siglos a los puertos menorquines y a la isla como paso obligado

de muchas líneas, bien sea de escala, bien simplemente como guía y faro de los navegantes, sin contar los numerosos casos, antiguos y recientes, en que buques y aviones hallaron su salvación en Menorca al encontrarse en trances difíciles en estas latitudes. Testimonio patente de la situación crucial aludida nos la proporciona la propia Naturaleza en la gran cantidad de «aves de paso» que hacen escala en su vuelo desde el Continente europeo al africano o viceversa. Y a mayor abundamiento, la situación estratégica de Menorca ha sido revalidada por la Ciencia como de gran importancia al conferirle categoría de eslabón preferente en la cadena de comunicaciones humanas con la instalación de las estaciones de Radio dirigida de Biniancolla y las de Radar de la Enclusa, que conecta con otras islas del Mediterráneo.

En suma, que si bien es verdad que el mar separa, no es menos cierto que desde que se inventó e inició la navegación, más bien une y comunica, y que el hombre con sus progresos técnicos, contribuye día a día a formentar esta comunicación.

Ahora bien, esta unión y esta comunicación depende de que se cuente con los medios adecuados y que se desarrollen estos en función de sus necesidades. A escala muy superior podría servirnos de estímulo la corroboración que nos proporcionan Inglaterra y Japón, cuya condición insular no ha sido obstáculo para su expansión mundial, a través de una poderosa flota. A nuestro modo de ver, por tanto, el desarrollo de una isla depende de los medios de que disponga, activándolos y urgiéndolos sin dejarse amilanar por el cerco del mar ni permitir que arraigue el pesimismo y el abandono.

Los medios por los cuales Menorca se relaciona son los servicios aéreos y marítimos, y las comunicaciones humanas, como telégrafo, teléfono, televisión, etc. Un examen conjunto de estos medios y la consiguiente auscultación de la opinión pública coinciden en reconocer que ni la calidad ni el funcionamiento satisfacen a los menorquines, al extremo además de calificarlos de anticuados, deficientes y, en ciertos aspectos, ca-

ros, temiendo que su desfase ocasione muchos perjuicios y trabas al deseado desarrollo económico social. En el estudio y programación de este desarrollo económico y social de la isla consideramos básico y fundamental el tratar de una manera real, en todos sus sentidos, el tema de la comunicación como transporte.

Los servicios marítimos y aéreos son vitales para una isla y precisamente de su normal y eficiente funcionamiento depende tanto su economía como su vida social, en la que aquella inexorablemente repercute. Por todo lo cual, el problema de los transportes es, sin ningún género de duda, el mayor que tiene planteado la isla, al extremo que el hallarse una solución es condición imprescindible para que sobreviva y prospere.

Por otra parte, las islas por su circunstancia de separación física del núcleo nacional, no pueden beneficiarse de la Red de Ferrocarriles ni de las grandes carreteras, viéndose obligadas a disponer como únicos medios de transporte de las Vías marítimas y aéreas, limitación por la que, en justicia y como compensación, estas líneas deberían considerarse de particular interés y dándoles trato especial, distinguido y preferente en los Planes Nacionales de obras portuarias y de aeropuertos.

Se comprenderá, por tanto fácilmente que haya causado un sentimiento común de insatisfacción entre los menorquines el no figurar en el primer cuatrienio del Plan de Desarrollo las necesarias obras portuarias ni la construcción de un nuevo aeropuerto, tanto más cuanto los cálculos y previsiones de las próximas futuras necesidades de transporte y comunicaciones evidencian que no podrán ser atendidas con las instalaciones y servicios actuales.

Todo ello infunde serios temores a la Industria, al Comercio y al Turismo, y repercute en una natural retracción en las inversiones, en la promoción y en el desarrollo, por falta de confianza en un pronto establecimiento de mejores y capaces transportes. Y es lógico que para superar esta crisis se aspire a que teniendo en cuenta las necesidades de la isla, se concreten en

unos puntos y se planifiquen las correspondientes soluciones con un compromiso mínimo de realización y que sirva de base y esperanza a la iniciativa privada para programar el futuro.

Bajo este punto de vista y más concretamente en el administrativo, se considera obligación inherente a la soberanía nacional el establecimiento y mantenimiento de unos servicios regulares de transportes y comunicaciones para Menorca, de acuerdo con la técnica de los tiempos actuales y necesidades previsibles del futuro, las cuales, por su condición de servicio deben considerarse en su función vital, independientemente del volumen y de su rentabilidad.

Paralelamente la iniciativa privada debe sentirse obligada en sus posibilidades a aportar los servicios complementarios necesarios.

Por más que lo dicho haga referencia en particular al transporte marítimo, del que hemos podido estudiar y admirar un glorioso pasado, alcanza a la vez el transporte aéreo al que auguramos un glorioso futuro. Hacemos esta mención por cuanto si el volumen mayor de mercancías sigue entrando y saliendo por la tradicional vía marítima, en cambio, el transporte de viajeros está evolucionando progresivamente e incrementándose en la vía aérea, aunque no haya alcanzado todavía la proporción de las otras islas Mallorca e Ibiza, en las que ya supera el número de pasajeros transportados en avión al transportado en barcos.

Dentro de las razones que veníamos exponiendo referidas casi exclusivamente a las que dimanaban de la condición insular de una manera general, añadamos ahora las peculiares de Menorca en cada una de las ramas de la producción y veremos la importancia y la necesidad de unos transportes eficientes de una manera específica. Las que podemos considerar concretamente en cuatro apartados:

a) — La producción agrícola no coincide con el consumo y necesidades de la población, sino que cada día, al especializarse más, su producción se polariza en lo pecuario de una mane-

ra independiente de los abastecimientos. Así nos encontramos con unos excelentes estacionales de carne y una gran producción de queso que hay que exportar. Al mismo tiempo y viceversa, aumentan las necesidades de la ganadería en piensos y abonos que hay que importar. Todo ello supone unos transportes que en muchos casos deberían ser especiales para el debido traslado con garantía de animales vivos como para la de sus canales refrigerados.

b)— La industria bisutera, electrónica, zapatera, etc; no disponen de materia prima alguna en la isla, lo que supone su total importación y asimismo la exportación consiguiente de sus manufacturas a las plazas consumidoras.

c)— El turismo es la industria del transporte por excelencia. Turista y pasajero casi son sinónimos. A mayor abundamiento debe significarse que el problema no se reduce simplemente al traslado de personal, sino que hay que contar con toda la impedimenta que presupone el movimiento de la masa de gente, la instalación de una industria hotelera con todos los materiales de construcción y, luego, el aprovisionamiento para su sostén, sus coches, carburantes, etc.

d)— Los abastecimientos de la población actualmente en su sesenta por ciento son de importación, debiendo de preverse con toda seguridad que este tanto por ciento aumentará a medida que crezca el desarrollo de la industria y el turismo.

Expuestas ya las necesidades y problemas que con carácter general se encuentra Menorca en orden a comunicaciones con el exterior, es decir, transportes marítimos y aéreos, se debe entrar al detalle de cada uno de ellos, para cuyo estudio consideramos separadamente:

a)— Puertos y Aeropuertos con sus condiciones, instalaciones y servicios.

b)— Los vehículos: buques y aviones.

c)— Operaciones complementarias de carga y descarga.

d)— Sistemas de explotación e intermediarios.

I TRANSPORTES MARITIMOS

ANTECEDENTES

«El estudio histórico de un problema, es la mejor introducción a su planteamiento. Y un problema bien planteado, no es un problema resuelto, pero sí con las puertas abiertas a una justa solución».

Remontándonos a la más remota antigüedad, vemos que la característica más acusada de las comunicaciones marítimas cuando la navegación a vela hasta la implantación de los vapores, fue la irregularidad, no teniéndose noticias de líneas establecidas con una periodicidad constante.

En nuestros puertos han comerciado barcos fenicios, griegos, cartagineses, romanos y también vándalos y bizantinos lo cual testimonia el rango alcanzado en otros tiempos por las comunicaciones marítimas de nuestra isla.

Sin embargo fue indiscutible en el siglo XVIII, cuando Menorca entra de lleno en el engranaje de la política internacional, en que se registra el auge más notable en las comunicaciones marítimas, pues Inglaterra convirtió a nuestra isla en su principal base del Mediterraneo y, al amparo de esta circunstancia, se situaron aquí gran número de comerciantes cuyas flotas se sumaban a la menorquina, muy nutrida ya en aquellos tiempos en que se gozaba de la ventaja del Puerto Franco.

Por diversas circunstancias bélicas del momento se otorgaba entonces a Menorca la autorización para armarse en corso y así vemos como en 1.781 Mahón contaba con 52 naves corsarias con dotación de 2.947 hombres y otras tres naves tenían su apostadero en Ciudadela.

Después, con la reconquista de Menorca por España, cesó el movimiento corsario obligando a un cambio de enfoque de nuestra marina y gracias a ello el interés de nuestro Gobernador el Conde de Cifuentes, lejos de señalar esta circunstancia una

época de decaimiento en el movimiento portuario de Mahón, se convirtió esta etapa en una de las más esplendorosas de su historia que se reflejó en la habilitación y ampliación del arsenal y el establecimiento de un floreciente comercio de granos con Levante al que se dedicó nuestra flota que luego consiguió incluso que se abrieran a Menorca los Puertos de las Antillas.

Buena prueba de este florecimiento es el hecho de que del Arsenal se botaran desde 1.797 a 1.820 más de sesenta buques, entre ellos nueve fragatas y doce bergantines y esta animación no decayó con la tercera dominación inglesa, antes bien se sostuvo a la altura de las otras épocas.

El declive vino en 1.820 al publicarse un Decreto prohibiendo la importación de trigo extranjero en España, lo que acabó con la actividad de nuestra floreciente marina mercante, la cual tuvo que reducir sus actividades a la navegación de cabotaje hasta recibir el golpe de gracia que le propinó la navegación a vapor.

A pesar de esto todavía en 1.821 Menorca poseía 147 buques, con 1.811 hombres, pero poco después, en 1.884, el número de buques quedaba reducido a 34.

A partir de aquí, Menorca entra en la segunda etapa de sus comunicaciones marítimas: la era de la navegación a vapor.

MENORCA Y LA NAVEGACION A VAPOR

Menorca se incorporaba al trascendente avatar de la navegación a vapor en 1.834, con la llegada a Mahón del vapor «El Balear», de la Compañía Catalana de Vapores que había de transportar correo, pasaje y carga, en línea regular establecida por Real Orden, enlazando con Mallorca y Barcelona.

Pero no fue hasta 1.852 que los menorquines decidieron lanzarse de pleno a la empresa naviera por cuanto sus comunicaciones no eran adecuadas al momento debido a que sólo contaban con buques de propulsión a ruedas laterales dependien-

tes de empresarios forasteros y así los señores Tudurí y Talta-vull iniciaron en este año las gestiones para adquirir un buque de hierro movido por máquinas de vapor y hélices y el día 26 de agosto se abría la suscripción para la fundación de una sociedad destinada al establecimiento de un servicio marítimo entre Mahón —Alcudia —Barcelona, cubriéndose el capital de 12.000 duros, iniciándose la legalización de la «SOCIEDAD DE NAVEGACION Y FOMENTO», la cual debía ser anónima y con un capital de 40.000 duros. Este primer intento de creación de una Compañía Naviera abortó al parecer por ciertas contrariedades en la tramitación ocurridas en la Diputación Provincial.

Pero el problema continuaba sin resolver y Menorca necesitaba barcos modernos y propios y el 31 de enero de 1.854, se reemplazó la primitiva idea por la fundación de una Sociedad Colectiva de 2.000 duros, adquiriéndose en Grenek un buque en construcción, que llevaría el nombre de «Mahonés», inaugurándose el servicio marítimo el 29 de junio del mismo año, quedando así establecida la primera línea regular de la «Sociedad del Vapor MAHONES».

La isla había solucionado una necesidad urgente y la empresa cuajó hasta el punto de que en 1.856 se acuerda elevar el capital, y en vista de la buena marcha del servicio marítimo y de la Sociedad, en 1.859 y mediante una nueva ampliación de capital, se adquiere en Glasgow el vapor «Menorca», buque ya de mayores dimensiones y con más comodidad para el pasaje.

Nuevas compañías aparecen en el horizonte y en 1.876 se establece un servicio de competencia prestado por el vapor «Rápido» que cubre la línea Palma —Pollensa —Ciudadela, pero la línea tiene escaso éxito.

La sociedad del Vapor «Mahonés», va a más y en 1.877 adquiere el «Puerto Mahón», para tres años después incorpora a su flota al «Nuevo Mahonés» y se vende el antiguo «Mahonés»

Ha desaparecido la competencia y la Compañía florece para en 1893 iniciar de nuevo la lucha al entrar en liza la Com-

pañía de Barcelona con el «Santiga», la Compañía de Navegación de Ciudadela, con el «Ciudad de Ciudadela» y luego la Compañía de Navegación de Sóller con el «León de Oro». En 1893 se establecía en Mahón otra nueva compañía naviera denominada «La Menorquina», con los buques «Menorquín», «Ciudad de Mahón» y «Comercio», la cual el mismo año consigue la adjudicación por el Estado del transporte de la correspondencia.

Una competencia mal entendida entre las dos Compañías Mahonesas está a punto de acabar con ellas, haciendo ruinosas la explotación pero en 1.895 se dan cuenta del peligro y llegan a la unificación, acordando con sus capitales y barcos formar una nueva sociedad, quedando constituida «La Marítima Compañía Mahonesa de Vapores», con las unidades «Menorquín», «Puerto Mahón» y «Nuevo Mahonés», flota que se ampliaría en 1.908 con la adquisición del «Monte Toro» y en 1.911 con el «Mahón» y el «Ciudadela».

Y aquí llegamos a nuestra época de oro de las comunicaciones marítimas, consiguiendo Menorca estar enlazada con un número de líneas superior a la actualidad, con un servicio esmerado y económico que permitió a la industria su desarrollo de aquel tiempo.

Como resultado de un nuevo contrato obtenido con el Gobierno para el Servicio de Comunicaciones Marítimas, quedan establecidas en 1.911 las siguientes líneas:

DOS viajes redondos entre Mahón—Palma y viceversa.

UN Viaje redondo entre Mahón—Alcudia—Barcelona y viceversa.

DOS viajes redondos entre Mahón—Barcelona y viceversa.

UN viaje redondo entre Ciudadela—Palma y viceversa.

CUATRO viajes redondos entre Ciudadela—Alcudia y viceversa.

Prestaban servicio los buques «Mahón», «Isia Menorca», «Monte Toro», «Ciudadela» y «Menorquín», este último como buque reserva.

Llama poderosamente la atención que en aquellas fechas

el número de servicios fuera superior que el actual y se recuerda con añoranza el esmero, limpieza, simpatía, honradez y economía con que se prestaban.

Esta óptima situación de nuestras comunicaciones marítimas había de variar a consecuencia de la Guerra Europea de 1.914, en que surgieron serias dificultades para la adquisición de carbón y en 1.915 se implantaron reducciones en los servicios, a fin de destinar el «Isla de Menorca» y luego también «El Menorquín», al transporte de combustible para el consumo quedando en 1.917 reducido el servicio de itinerario semanal a:

UN viaje redondo Mahón—Palma y viceversa.

DOS viajes redondos Mahón—Barcelona y viceversa.

UN viaje redondo Mahón—Alcudia—Barcelona y viceversa

UN viaje Ciudadela—Palma y viceversa.

UN viaje Ciudadela—Alcudia y viceversa.

Por circunstancias que habían de influir en nuestro futuro desarrollo y había de privar a Menorca de unas comunicaciones marítimas propias, frecuentes y eficientes, en 1.917 y 1.918 son adquiridas las acciones de «La Marítima» por la Compañía Transmediterránea, la cual se apresura a liquidarla incorporando a su flota todos los buques de «La Marítima» y se dedica a explotar su contrato de comunicaciones.

Aquí podríamos con toda nostalgia, poner punto final a la historia de las flotas mercantes menorquinas, restando únicamente por decir que las últimas unidades que llevaron el pabellón del Puerto de Mahón fueron, el «Júpiter» del armador Sr. Huguet, que fue vendido a la Naviera Mallorquina, el «Pons Martí» que fue hundido en el Puerto de Barcelona en 1939 al ser alcanzado en un bombardeo y el «Anita» de los señores Mercadal.

A) — P U E R T O S

La circunstancia geográfica que determina la insularidad de Menorca, obliga a considerar y estudiar detenidamente sus

puertos, término y origen de sus vías de comunicación por el mar, cuando del tema del transporte se trata.

Bajo un punto de vista funcional se puede definir como Puerto: el punto de enlace entre el transporte marítimo y el terrestre con toda una organización e instalaciones que hagan posible el trasbordo de la mercancía.

Aquí es frecuente confundir o identificar el concepto geográfico o marítimo de Puerto con el de Servicio.

Bajo un punto de vista de Servicio, el Puerto hay que estudiarlo de dentro hacia fuera. Primero hay que estudiar a quien va a servir, las circunstancias que concurren para ver después las instalaciones y el utillaje que se necesitan para servirlo y luego las obras de abrigo y balización y accesos necesarios para la fácil maniobra de los buques así como las previsiones futuras.

En un puerto es tan importante el usuario marítimo, como el terrestre, y la misión del puerto es facilitar un cómodo, rápido, seguro y barato enlace entre ambos.

De una manera general podemos afirmar que la explotación de nuestros puertos no se ha ajustado a estos conceptos básicos y las necesarias previsiones para la mejor ordenación del Servicio. Siendo de interés y de obligación tenerlos presentes en las futuras programaciones.

También registra la Historia la construcción de los muelles del Cos Nou en una crisis laboral

En la actualidad nuestros Puertos se encuentran bajo la tutela y administración del «Grupo de Puertos de Baleares».

Como es sabido, tres son los puertos de nuestra isla: MAHON, CIUDADELA y FORNELLS y su clasificación, según Decreto de 6 de septiembre de 1.961 es el siguiente:

MAHON: Puerto de INTERES GENERAL y al propio tiempo de refugio.

CIUDADELA Y FORNELLS, puertos de refugio; según los artículos 1º y 3º respectivamente del citado Decreto.

En lo que se refiere al tráfico comercial sólo debemos considerar en activo a los de Mahón y Ciudadela.

a) PUERTO DE MAHON

Este puerto, de fama mundial que no ha menguado en la actualidad, reúne condiciones óptimas en cuanto a seguridad amplitud y calado, pero es de lamentar la pobreza y en algunos casos total carencia de medios, servicios, muelles en que se encuentra, que evidencia el hecho de que no se ha prestado la atención debida al que durante siglos ha sido el mejor puerto del Mediterráneo.

Concretamente las necesidades urgentes del puerto de Mahón, son las siguientes:

a)— Carece de útiles mecánicos de carga y descarga para mercancías y vehículos.

b)— Carece de los indispensables servicios de suministro de agua, energía eléctrica, teléfono, etc.

c)— Es notablemente insuficiente la línea de muelles de atraque.

d)— Falta de acceso y comunicación por tierra.

e)— Carece de una Junta u Organismo coordinador de las diversas actividades y obras del Puerto

CARGA Y DESCARGA

Para la carga y descarga de los buques comerciales que regularmente arriban al puerto, no se dispone en Mahón de mecanismo auxiliar alguno.

La carencia de tales medios crea una dificultad muy considerable para el transporte, por cuanto las operaciones de carga y descarga tienen que llevarse a cabo utilizando los medios propios del buque y en el caso muy frecuente de que este carez-

ca de ellos, no hay más solución que realizar la operación por medio único y exclusivo del elemento humano, lo que la dificulta y eleva considerablemente el coste.

Dentro del coste total del transporte de una mercancía por mar el flete o importe exclusivo del servicio del buque, representa un porcentaje muy pequeño, muy inferior al correspondiente a las manipulaciones en Puerto. Esta diferencia, notable en casi todos los puertos, en los nuestros es mucho más exagerada, llegándose a porcentajes del 300 por 100.

Después de todo lo expuesto, resulta evidente que para llevar a cabo la manipulación de las mercancías con cierto rendimiento, es imprescindible disponer entre otros elementos mecánicos motorizados de un par de grúas automóviles de 3 a 6 toneladas así como otra para mover grandes pesos, cuya utilización si bien no sería muy frecuente si es necesaria si consideramos el carácter insular de Menorca y el hecho consiguiente de que los caminos del mar son los únicos que pueden utilizarse para que nos lleguen máquinas pesadas para la industria, la construcción, la agricultura, la Marina y el Ejército.

En casos como éste, la Nación no puede mirar en la rentabilidad de unas máquinas sino en la necesidad agobiante que de ellas tienen un puñado de españoles que hoy por hoy se encuentran con que el mar les separa del resto de la Patria en vez de servir para unirles a ella.

SERVICIO DE AGUA Y ELECTRICIDAD

Buena prueba del abandono de nuestro puerto a que nos referimos anteriormente, es el hecho de la carencia total de servicios tan elementales como el suministro de agua para los buques, energía eléctrica y teléfono, todo lo cual ocasiona serias dificultades exteriores y dificultades impropias del siglo en que vivimos y que, naturalmente, redundan en perjuicio y correspondiente encarecimiento en el transporte marítimo.

En el mundillo del deporte náutico internacional es bien conocido el puerto de Mahón por las espléndidas condiciones que reúne y sin embargo, su explotación en este sentido, que resultaría altamente rentable para la nación no puede llevarse a cabo por las dificultades que presenta esta falta de servicios a que nos referimos anteriormente.

MUELLES

Es significativo el hecho de que el Puerto de Mahón sólo disponga actualmente de una línea de atraque en buenas condiciones de 217 metros lineales.

Para demostrar la insuficiente capacidad de este muelle comercial basta con decir que hoy por hoy sólo tiene capacidad para atender a los buques que oficialmente cubren nuestras líneas regulares y a ellos está reservado.

Nuestros buques correos habituales son del tipo «Jaime I» y «Mallorca» cuya eslora es de un centenar de metros cada uno, siendo de carácter mixto para pasaje y carga con una frecuencia anual de unos 204 servicios, efectuando su salida a hora de itinerario, a pesar de que la carga transportada es poca, del orden de 1/4 a 1/6 de la capacidad de sus bodegas para el tiempo de permanencia en puerto, lo que significa muchas horas muertas de atraque y la ocupación de una extensión de muelle sin ninguna relación con el volumen de carga transportada.

Estos hechos evidencian claramente que las determinantes de las necesidades de longitud del muelle, en el caso particular de una isla, no puede basarse en un frío índice calculado únicamente por medio de la relación tonelada de tráfico por metro lineal de muelle y año.

Por otro lado hay que contar también con la entrada de otros 200 buques dedicados al tráfico de cabotaje, unos 12 petroleros y carboneros y cerca de 200 yates, a todos los cuales hay que proporcionar un atraque adecuado.

Todo lo anteriormente citado, demuestra la insuficiencia de muelle agravada por las dificultades con que se tropieza en los demás servicios portuarios ya citados y que se irán haciendo más patentes a medida que vaya aumentando el tráfico del puerto como se prevé.

Al parecer, el estudio de necesidades en los servicios portuarios y en especial por lo que se refiere a muelles, para la redacción del correspondiente capítulo del Plan de Desarrollo, se llevó a cabo sobre la base de unas normas generales para toda la nación, sin tener en cuenta las características especiales que concurren en el tráfico marítimo de las islas. Así, se aplicaron a nuestro puerto las mismas normas que a los peninsulares, es decir, el índice determinado por «toneladas de tráfico por metro lineal de muelle y año» creyéndose así obtener por resultado las necesidades reales en «líneas de atraque» y la realidad ha demostrado la improcedencia de aplicación de fórmulas generales en los casos especiales de las islas.

Es posible que este equivocado sistema de calcular las necesidades portuarias, sea la causa de que no hayamos sido incluidos en la primera fase del Plan de Desarrollo, para un necesario e imprescindible proyecto especial de acondicionamiento de nuestro primer puerto.

Percatados del error en que se ha incurrido, y con el mejor ánimo e intención de reparación, se ha puesto la cuestión en evidencia a fin de que pueda subsanarse y para ello se han efectuado las correspondientes gestiones.

De una forma elogiosa y responsable y a fin de subsanar omisiones, el «Grupo de Puertos de Baleares», teniendo en cuenta las necesidades reales, actuales y futuras, interpretando las peticiones municipales según los modernos criterios de ordenación de la rada y el documento informe de la Comandancia de Marina y de la Subsecretaría de la Marina Mercante, está procediendo al estudio técnico, redacción y tramitación del «Proyecto de la Zona de Servicios del Puerto de Mahón», a fin de lograr

su aprobación e inclusión entre las obras a llevar a cabo por el Ministerio de Obras Públicas.

Después del preceptivo trámite informativo, parece que los criterios se han polarizado en el siguiente esquema:

a) —. Prolongación del muelle comercial hacia Poniente, en una longitud de 480 metros, una superficie de 14.400 metros cuadrados, con un calado de 9'5 metros de sonda.

b) —. Construcción de un nuevo muelle en el Cos Nou para el tráfico industrial, con una longitud de 510 metros, una superficie de 12.800 metros y un calado mínimo de 9'5. En este lugar ya radica la central eléctrica de G.E.S.A. y es donde deberían trasladarse las instalaciones de carburantes líquidos de C.A.M.P S.A. fábrica de gas, depósitos de butano, silo para cemento, etc. Esta zona del Cos Nou está resguardada de los vientos del primer cuadrante y marinera y maniobrablemente está considerada como muy segura.

c) —. Construcción de un espigón o muelle hacia Levante para yates, desde las proximidades del Club Marítimo con servicio de agua, teléfono, energía eléctrica, suministros de carburante, etc; todo ello justificado por la permanencia en puerto de este tipo de buques.

d) —. Debe descartarse definitivamente el primitivo proyecto de prolongación del muelle comercial Levante, ya que la canal entre la isla de Pinto y dicho muelle quedaría muy reducida y sería siempre un obstáculo para la maniobra de buques comerciales y de la Armada.

e) —. Traladar en su día las actuales instalaciones de C.A.M.P.S.A., actualmente en Cala Figuera, a los nuevos muelles de tráfico industrial del Cos Nou, cosa justificada por la insuficiencia de espacio, incompatibilidad con la zona residencial y deportiva, peligro de incendio, dificultad de maniobra y atraque de los buques cisterna.

f) —. Mejorar el balizamiento de la rada para la navegación nocturna, según informe del Ilmo. Sr. Comandante de Marina de Menorca, a fin de habilitar con toda seguridad para esta na-

vegación nocturna los canales Norte y Sur de la isla del Rey, con objeto de poder dirigir y regular el tráfico en caso necesario. Para ello se propuso: una luz fija verde en la Punta des Dragó (muy próxima al Cementerio de los Ingleses). Una luz roja fija en Punta Sa Cova, en el extremo norte de la isla del Rey.

Con estas nuevas luces, a cualquier buque, para entrar en puerto, le bastaría una vez situado en la canal de entrada, entre las balizas verdes y rojas, poner proa a la nueva luz verde situada en la Punta Des Dragó y así navegaría a rumbo directo por el centro de la canal, con muy buen fondo y completamente libre, continuando a este rumbo se encontraría en la boca de la canal norte de la isla del Rey, sin tener que tomar el menor turno, ni realizar cambio de rumbo alguno. Una vez hecho el paso de esta canal, entre la luz verde citada y la nueva luz roja instalada en Punta de Sa Cova, en el extremo norte de la isla del Rey, no tendría más que gobernar a la voz para pasar entre la isla Pinto y el muelle comercial.

JUNTA DEL PUERTO

La carencia de una Junta y organismo coordinador de todas las actividades del Puerto y que integrase a los diversos Servicios e intereses portuarios y en donde se pudiese colaborar, de batir y canalizar las diversas cuestiones y problemas que se susciten, plantea una verdadera necesidad por cuanto su inexistencia es uno de los motivos del estado de inactividad a que se ha llegado en la modernización y actualización de este puerto.

Es necesario solicitar la constitución de una Junta del Puerto de Mahón, formada por los representantes de todos los organismos que tienen intereses en el puerto: Municipio, Marina, Industria, Comercio, Obras Públicas, Sindicatos, etc; con lo cual sus aspiraciones y necesidades hallarían un cauce natural para ser elevadas a la superioridad y buscar la solución posible y más efectiva.

ACCESO Y COMUNICACION POR TIERRA

Interesa en un puerto que sea tan fácil la entrada y salida por mar como por tierra, pues en el caso contrario se produce lo que podemos llamar un cuello de botella.

El puerto de Mahón enlaza muy difícilmente con la carretera general de la isla a través de las estrechas calles de la ciudad ocasionando grandes dificultades al tráfico y circulación de ésta.

En la actualidad, percatados de esta necesidad y a petición del Ayuntamiento, por Obras Públicas se está procediendo al estudio de una rampa de enlace entre el puerto y la carretera general.

El lograr la realización de esta obra es muy importante a fin de ordenar y facilitar la circulación y tráfico rodado cada día de mayor volumen, que llega en los meses de verano a constituir un verdadero problema.

LAS COMUNICACIONES MARITIMAS MENORQUINAS EN LA ACTUALIDAD

Actualmente es la Compañía Transmediterránea la que cubre nuestras líneas marítimas y tiene suscrito con el Estado el contrato denominado «Servicios de Comunicaciones Marítimas de Soberanía», aprobado por Decreto de 22 de febrero de 1952, aparecido en el B.O.E. número 70, del 10 de marzo de 1952 y modificado por Decreto de 24 de mayo de 1962, publicado en el Boletín Oficial del Estado, núm. 125, de 25 de mayo del mismo año.

El objeto de este contrato es el mantenimiento de unas comunicaciones marítimas RAPIDAS y regulares de Soberanía, determinadas en unas tablas anexas así como los de Servicios de carácter comercial, postal, de transporte para el Estado, auxiliares de la Armada y extraordinarios de guerra.

Este contrato al parecer, no concede monopolio alguno y la Compañía Transmediterránea recibe por la prestación del servicio una subvención.

Posiblemente para la mejor y más provechosa explotación de estas líneas de Soberanía, han surgido en concomitancia o en buena relación con la Transmediterránea, la Compañía Aucona y unas cuantas empresas en los diversos puertos, que contratan la carga y descarga, resultando de difícil explicación su cometido y utilidad.

MATERIAL ANTIGUO Y DEFICIENTE

El material que esta Compañía tiene destinado para cubrir el servicio en las líneas de Menorca, son unos vetustos buques mixtos de pasaje y carga, siendo necesario insistir por estar archidemostrado, que prestan un mal servicio para el tráfico de cabotaje y pésimo para el de viajeros, siendo seguramente, desastroso el rendimiento y rentabilidad de estos cascos útiles sólo para el desguace. Para no caer en un exceso de detalles que podrían parecer crítica demagógica o pesimista, sólo nos limitaremos a decir que tales buques fueron construidos antes de la República, algunos prestaban servicios en el tiempo de nuestros abuelos: «Jaime I» 1911; «Sister» 1896; «Ciudad Algeciras» 1928; «Ciudad de Ceuta» 1928; «Ciudad de Ibiza» 1929; y «Ciudad de Palma» 1930.

Por circunstancias indeterminadas, la Compañía no ha renovado suficientemente la flota y nos encontramos mal servidos por unos barcos antiguos y consiguientemente viejos y aún podemos decir más al señalar que las normas y sistemas de explotación, de las tripulaciones, la administración y casi el espíritu de la Compañía, coinciden plenamente con las características de los barcos, formando en conjunto un complejo anacrónico desfasado totalmente con los tiempos actuales.

Estos hechos inducen a pensar si no será cierta la idea ro-

mántica, tantas veces explotada en la literatura, sobre la existencia del espíritu de cada buque que les imprime una fisonomía propia, espíritu que debe reflejarse en la misma marcha de la Compañía cuyos derroteros continúan en un plano que lleva medio siglo de retraso.

Todo esto forma un cúmulo de circunstancias muy difíciles de destruir, a pesar de los meritorios y nunca agradecidos esfuerzos que realizan algunos miembros de la Transmediterránea para adaptar a nuestros tiempos la Empresa, proceso que hoy por hoy debería ser radical por no haber seguido en el transcurso de los años la evolución lógica y normal.

Como es natural todas estas cuestiones tienen sin cuidado al usuario que no se para en analizarlas sino que, con toda razón, ve únicamente la deficiencia del servicio y la inutilidad de sus quejas que venimos obligados a recoger, exponer y elevar a quien concierne a fin de remediar tan insostenible situación en todo lo posible.

MAHON PUERTO FRANCO

Jamás ha tenido nuestra isla una época tan boyante como durante el siglo XVIII y los dos primeros decenios del XIX en que Mahón tenía la categoría de Puerto Franco, época en la cual si bien no podía alardear de una agricultura floreciente ni de una alta representación industrial disfrutó de un apogeo difícil de superar gracias al gran movimiento de su Puerto, pero desde que fue dictada por el Contador General de Aduanas la orden de 1816 que inhabilita nuestro puerto para el libre comercio, comenzó una alarmante decadencia de este puerto hasta el punto de que de los 131 buques matriculados entonces en Mahón fueron poquísimos los que quedaron con la subsiguiente emigración de los marinos y especialistas en construcción y reparación de barcos.

La isla, avanzada oriental de España en el Mediterráneo se

encuentra en posición óptima por su situación geográfica, para desempeñar un importante papel en el Comercio Internacional con los consiguientes beneficios no sólo para sus habitantes sino para la balanza de pagos de la nación puesto que su enclave se halla ubicado en gran número de rutas de los buques que cruzan este mar.

Por todas estas causas vale la pena considerar muy seriamente el restablecimiento del Puerto Franco en Mahón, máxime teniendo en cuenta que sus magníficas condiciones naturales permiten que con una relativamente escasa dotación económica, pueda recibir a grandes buques cargueros o mixtos para su avituallamiento, depósito de mercancías, repaso y limpieza, etc es decir, el tráfico normal de cualquier puerto de este tipo, que es nuestra industria natural.

Estas razones obligan a incluir en el conjunto de exposiciones sobre las diversas aspiraciones menorquinas en materia de comunicaciones marítimas esta importante faceta de las mismas que no puede dejarse de lado cuando se trata de explotar al máximo las posibilidades insulares para la elevación de su nivel de vida y contribución a las fuentes de riqueza de la España marinera, porque no podemos olvidar que jamás nuestra Patria ha pesado tanto en el concierto mundial como en las épocas en que ha vivido de cara al mar.

b) PUERTO DE CIUDADELA

Terminadas las obras de ensanche del puerto de Ciudadela, queda sin resolver el importante problema de su dragado general. Se precisa con toda urgencia proceder al dragado de su dársena interior y canal de acceso.

El paulatino corrimiento de los fangos y arenas existentes en el extremo interior del puerto o colársega, constituye una grave amenaza para la conservación de calados en los muelles comerciales donde ya existe una capa de fango de unos 40 centímetros de espesor, procedente de estos corrimientos.

Se nota a faltar una estación marítima y almacenes de mercancías así como una adecuada iluminación de muelles.

También es necesario dotar a este puerto de los servicios de tomas de agua, electricidad, teléfono, suministro de carburantes, pues es muy frecuentado por yates durante la época veraniega, habiendo entrado en número de 140 durante el estio de 1964.

Para la comunicación de la dársena con el muelle comercial, se cifra la necesidad de un camino-muelle, de ribera.

La situación geográfica hace que sea el enlace más próximo entre Mallorca y Menorca, por lo que es importante para el tráfico turístico la puesta en marcha de enlaces diarios, cómodos y rápidos, al menos de abril a octubre entre Ciudadela y Alcudia. Esta línea podría servirla la Compañía Transmediterránea con una unidad tipo X para 250 pasajeros en butacas para navegación corta y velocidad de 21 nudos, unidad que la citada Compañía propuso construir para la renovación de su flota en un plan quincenal a partir de 1963, o en su defecto una unidad tipo Y, de características análogas pero más reducidas.

Si la Compañía Transmediterránea no pudiera satisfacer con urgencia tal aspiración, se recomienda la creación de una Sociedad Privada, que con la ayuda del Crédito Naval pueda poner en servicio y explotar unidades tipo «Hidrofoil».

Se considera insuficiente un sólo servicio semanal con Palma y otro con Alcudia y se considera también necesario el restablecimiento de un servicio semanal directo con Barcelona.

Este puerto, con las obras de ensanche recientemente realizadas, queda preparado para el tráfico normal de buques con una eslora de 55—60 metros y calado máximo de 3'5 metros.

c) PUERTO DE FORNELLS

Si bien el tráfico comercial es nulo en este puerto, merece ser también considerado por la importancia que tiene en relación al tráfico pesquero y embarcaciones de recreo.

Habiendo cesado la amenaza de ruina de su dique, después de las recientes obras de consolidación y mejora, queda pendiente la realización de los dragados necesarios para alcanzar sondas de 3 y 2 metros, según los lugares, para permitir su plena utilización para embarcaciones tipo «bou» y «yates», ya que la belleza natural de este puerto constituiría un motivo de atracción para estas últimas embarcaciones.

Otro problema importante con que se enfrenta Fornells en sus comunicaciones es la carencia de teléfono, siendo el único pueblo de Menorca que aún no está comunicado telefónicamente con los consiguientes perjuicios a que esto da lugar, por lo que es absolutamente necesario el instalar el servicio telefónico sin tener en cuenta consideraciones de tipo económico que en este caso particular han de quedar supeditados al bien común.

B) — EMBARCADEROS Y REFUGIOS EN LA COSTA

La enorme longitud de costa que representa el dilatado perímetro de la isla que aproximadamente es de 20 kilómetros lineales y encontrándose en ella diversos puntos singulares a los que interesa un cómodo acceso por mar con fines de servicio costero, de seguridad para embarcaciones menores, pesca, yachting, etc; obliga a evidenciar la necesidad de un estudio y planificación para habilitar embarcaderos y refugios y llevar a cabo las necesarias obras, para lo cual se podrían encontrar posiblemente fórmulas de financiación coordinada que permitirán la realización de tan importantes instalaciones de suma trascendencia para el desarrollo turístico de tanta importancia para la economía nacional.

C) — TRAFICO DE CABOTAJE

En el tráfico de mercancías de la isla de Menorca, carga seca, caben resaltar los siguientes puntos:

a)— El volumen de las importaciones, muy superior al de las exportaciones, siendo estas últimas alrededor del 20% del volumen total de importación.

b)— Del volumen total de mercancías entradas en la isla corresponden aproximadamente el 80% al puerto de Mahón y el 20% al puerto de Ciudadela.

c)— En la mayor parte de las mercancías, la distribución a lo largo del año es muy desigual, experimentando la mayor parte de las mismas grandes incrementos en los meses de junio, julio, agosto y septiembre.

d)— La evolución del volumen de importaciones permite prever para los próximos años un fuerte incremento, sobre las estadísticas del tráfico en los últimos siete años, motivado principalmente por las razones siguientes:

— Enorme aumento de la construcción, consecuencia del auge y desarrollo de instalaciones hoteleras y turísticas en general (cemento, material férreo, de construcción, etc.)

— Gran aumento en las importaciones de productos alimenticios para el abastecimiento motivado por:

*aumento del nivel de vida

*aumento del turismo (julio, agosto y spt.)

*creación de mercado de productos congelados actualmente inexistentes.

*por disminución en la producción agrícola insular (cereales, fruta, tubérculo, legumbres, etc.)

*por orientación hacia la especialización ganadera.

— Gran incremento en el transporte de vehículos motivado por el gran crecimiento de nuestro parque motorizado de automóviles y maquinaria así como por el desarrollo turístico

— Incremento en la importación de piensos y abonos motivado por la notable especialización ganadera.

e)— Enorme aumento en la importación de hidrocarburos (combustible, aceite lubricante, y butano). Este aumen-

to es consecuencia del natural crecimiento del consumo de energía eléctrica (central térmica) y aumento en el número de vehículos a motor.

Al no cubrir todas las necesidades los buques correos, varias agencias consignatarias tienen fletados a diversas compañías navieras el servicio de pequeños cargueros y motoveleros de matrícula de otros puertos para el tráfico de cabotaje, gracias a los cuales y con todas sus deficiencias se cubre el servicio

Generalmente y salvo raras excepciones se trata de buques que tienen bastante que desear y con poco interés, cosa comprensible al no radicar aquí la dirección de estas empresas navieras y tener fundamentalmente otros objetivos que cubrir.

El movimiento de este tráfico es del orden de 103 viajes anuales y su volumen del orden de 33.000Tm.

También llegan a nuestros puertos buques con cargamento único y específico: carbón, abonos, cemento, madera, etc; que generalmente tienen que combinar el itinerario con otros puertos, dando lugar a demoras y con el consiguiente desabastecimiento en demasiadas ocasiones.

Los carburantes nos llegan por los buques cisterna propios de la C.A.M.P.S.A. y representan más de 14.000Tm.

D) — T A R I F A S

Era propósito de esta Ponencia, ofrecer un escandallo del costo por tonelada importada, acompañado de cifras, estadísticas, controles y precios, así como su estudio comparativo con los de los puertos Peninsulares y Baleáricos de más tráfico con el nuestro.

Sin embargo, después de muchos intentos hemos llegado a la conclusión de que resulta indescifrable desglosar el importe de las facturas en las partidas que integran el coste de los transportes, con el resultante que nadie sabe exactamente lo qué paga, ni los conceptos por qué paga.

En las facturas de los transportes marítimos, vienen siempre por un total, sin reflejar el desglose de los conceptos que lo forman.

Ahora bien,, el obstáculo que presenta su determinación, y que así como están las cosas parece insoluble y sometido a un círculo cerrado, obedece a tres motivos:

a)— El no exigir todos los usuarios el desglose de las facturas.

b)— Entrar a formar parte de dicho total, derechos o tasas en muelle de origen y de destino.

c)— Estar incluido en dicho total que se satisface, epígrafes que corresponden a diferentes Organismos e incluso a Ministerios diferentes.

Nuestra crisis naviera total hace más difícil el contacto directo con la dirección de las Empresas Navieras no menorquinas ni ligadas a esta isla por vínculo alguno que nos prestan los servicios

La inhibición hoy no está justificada, actualmente estamos obligados a romper con la pasividad y la comodidad, pues esta resulta cara.

No se corre ningún riesgo al enterarse y exigir correctamente el detalle de la facturación. El enterarnos conduce muchas veces a la aclaración de conceptos equivocados y sin duda alguna el exacto conocimiento de causa estimulará a una perfección, economía y mejora de los transportes. Esto no es una labor aislada sino de todos y cada uno de los usuarios y de una manera constante a fin de crear un ambiente de estímulo y colaboración que redundará en el conocimiento y posible abaratamiento evitando algunos abusos.

El ir cargando los gastos de los transportes de una manera ilimitada sobre los precios de los productos es un mal sistema y no está justificado. Se tiene el deber de tratar de evitarlos en lo posible.

Como dato aproximado y sólo con carácter indicativo, como ya apuntamos en otro lugar, podemos decir que el total de

los distintos conceptos, que no son fletes, en la manipulación de la mercancía resultan en Menorca unas tres veces mayores que los propios fletes.

Estos conocimientos y trámites burocráticos que para el despacho de cualquier mercancía necesita la intervención de un agente, son sólo un engorroso trámite que representa hoy día; pudieron tener su explicación en la época intervencionista ya que el tráfico marítimo era así perfectamente controlable. Desaparecidas las circunstancias que en una época dada fueron necesarias, hoy de cara a precios competitivos y a suprimir trabas innecesarias en el desarrollo del comercio, hemos de solicitar la supresión de las formalidades burocráticas y aduaneras que a ningún fin práctico conducen y que aligeran en la medida que su supresión lo permite el costo de los transportes marítimos ya que los mismos trámites creemos debe sufrir el tráfico del cabotaje entre puertos nacionales y el que exista entre provincias peninsulares limítrofes.

E) — PROMOCION DE EMPRESAS NAVIERAS

Por lo que se puede deducir de todo lo anteriormente expuesto Menorca gozó de unos excelentes transportes, basados en su propia flota y en un esplendoroso comercio. Cuando así era, se llevó a cabo la gran expansión de Mahón y se ingresaron respetables caudales.

Por políticas equivocadas o por distintas circunstancias se liquidaron las empresas navieras, cesó el comercio y nos entregamos en manos de servicios extraños.

El anhelado resurgimiento económico y social de nuestra isla, para asegurar su éxito, tendría que coincidir con el resurgimiento de la actividad naviera menorquina.

Creemos no es pecar de optimismo el estar convencidos de que tenemos suficiente capacidad para llevar adelante otra vez lo que antaño ya poseíamos. Es necesario recuperar la confian-

za en nosotros mismos y creemos que ha llegado el momento de decidir.

Continuar lamentando o esperando, sin saber cuándo nos van a resolver nuestros problemas es cómodo pero no resolutivo y como necesitamos vivir de resoluciones definitivas, ha llegado el momento de afrontar el problema de acuerdo con nuestras necesidades, que ineludiblemente nos llevarán a la creación de nuestra propia flota, ya que éstas nos son perfectamente conocidas y las estimamos vitales para el desarrollo de la industria, el comercio y la elevación del nivel de vida. Hay que evitar a todo trance un posible estrangulamiento de las importaciones que podría significar el hundimiento de las posibilidades que se nos abren y que se abatiera la ruina sobre la isla.

Con nuestro propio esfuerzo y la ayuda estatal podemos evitar el colapso a que nos referíamos, creando las empresas navieras necesarias.

F) — Y A C H T I N G

Uno de los elementos básicos del desarrollo de las relaciones humanas propias y específicas de esta isla son las frecuentes visitas de yates extranjeros y nacionales con finalidades de portivas y de yachting, atraídos por las condiciones naturales e inmejorables del Puerto de Mahón para la práctica de los deportes.

El incremento de estas visitas cara al futuro es prácticamente imprevisible ya que de 20 a 30 embarcaciones se han pasado a 200 en la actualidad.

Las regatas crucero desde la Península a Mahón, suspendidas desde hace más de quince años, han vuelto a realizarse, siendo la última la efectuada en el mes de junio último, organizada por el Real Club Náutico de Barcelona en combinación con el de esta ciudad, con la concurrencia de quince yates.

Para 1965 está prevista una regata internacional desde un

puerto francés a Mahón, con la probable participación de unas cuarenta y cinco embarcaciones, lo que ha despertado enorme interés en la población de esta isla.

Siendo el marco ideal, el puerto de Mahón, para la práctica de toda clase de deportes marítimos, contando con el almacén central, cual es el Club Marítimo de la solera y prestigio de esta ciudad, se tropieza con la dificultad de no contar con un malecón de defensa que proteja las embarcaciones menores de los vientos dominantes.

Creemos innecesario pretender demostrar el gran interés económico que puede ofrecer el fomento de los deportes marítimos en todos sus estilos, más si deseamos resaltar que es imprescindible dotar la rada de los servicios necesarios, al igual que tienen los de la Riviére. Haciéndolo así, poniéndonos a su altura, contando con las bellezas y condiciones naturales del puerto, se obtendrán con seguridad elevados beneficios, pero sobre todo se reforzará, porque entendemos va en ello, el prestigio nacional.

II SERVICIO AEREO

GENERALIDADES

De la importancia del servicio aéreo basta decir sin ninguna duda, que en la actualidad es el asunto que más ha preocupado y apasionado a todo el pueblo, y que le ha dado la impresión de haber acortado distancias y superado el complejo de aislamiento. Así además de la gran importancia económica, pesa enormemente en la isla, en lo social y en lo político, la presencia constante del servicio aéreo.

Desde 15 de mayo de 1963, la isla dispone de una modesta pista de 1.500 metros de longitud, características que limitan su uso a unos pocos modelos de aviones tipo D.C.—4, actualmente ya en desuso.

Las líneas aéreas regulares están cubiertas por la Compañía Aviaco.

Además del indiscutible éxito en el transporte de pasaje y correspondencia, se va imponiendo como una necesidad en el transporte de mercancías ligeras, por las ventajas que presenta la rapidez, buen trato, e igualdad de economía que el transporte marítimo.

Es seguramente la máxima aspiración de todos los sectores de la isla el disponer de un moderno y completo Aeropuerto internacional que le una con todo el mundo, por lo que se pide con la mayor solemnidad ser atendida esta pretensión con la máxima urgencia. Además, evidentemente, la consecución de esta aspiración supone una gestación de varios años.

Mientras se logra el gran aeropuerto de Menorca, se debería acondicionar el actual con la prolongación de la pista hasta 2.000 metros y el repaso del firme, a fin de mantener con cierta seguridad el servicio aéreo.

Es aspiración el disponer normalmente de dos servicios, mañana y tarde, cubiertos con aparatos tipo CONVAIR, además de todos los servicios extraordinarios necesarios para este verano.

Y se suplica sea permitido el aterrizaje de aviones CHARTERS extranjeros.

ANTECEDENTES

Las primicias de la aviación en Menorca corrieron a cargo de los hidroaviones que amerizaban en los puertos de Mahón y Fornells.

Podemos recordar el hidro del Dédalo, primitivo portaaviones de nuestra armada, y luego posteriormente nos visitaban algún Dornier, hasta que fue destinada a nuestra Base Naval una escuadrilla de Saboyas que se encontraba aquí cuando el Movimiento.

La Aeronáutica Naval va unida al nombre de un ilustre mahonés, el Excmo. Sr. D. Pedro María Cardona, constructor del «Dédalo», fundador de la Aeronáutica Naval de Barcelona y considerado actualmente uno de los padres de la aviación española.

Creemos que la primera construcción en la isla que se registró para la aviación fueron los hangares en la Base Naval para la susodicha escuadrilla.

Queremos aprovechar la ocasión para dedicar un recuerdo a los tripulantes del hidro-avión, D. Vicente Cervera y Jimenez Alfaro, piloto y D. Juan R. Suárez de Tangil y de Angulo, tripulante, (hermano del fallecido Ministro de Obras Públicas Excmo. Sr. Conde de Vallengano), víctimas del accidente de aviación ocurrido en 20 de junio de 1.923, a las diez y media de la mañana, en el lugar conocido por Es Freus.

La primera línea aérea regular que ha tenido Menorca, fue durante nuestra guerra. La compañía francesa Air France estableció un servicio con hidroaviones que amerizaban en Fornells Este vuelo regular cubria la línea Marsella-Menorca-Argel y viceversa aprovechando las escalas en nuestra isla para repostar.

Esta línea fue la única comunicación exterior que tuvo la isla durante el último periodo de la guerra. Indiscutiblemente la bahía de Fornells presenta unas condiciones estupendas para el amerizaje de aviones y nuestra aviación militar la ha venido usando como base con cierta frecuencia.

Siendo así los hechos naturalmente los criterios aéreos que se formaron en la isla se fueron forjando con mentalidad de hidro por lo tanto no surgía en el ambiente la necesidad de un campo de aviación.

Tal vez era una determinante que a ello contribuía el poseer dos espléndidos puertos para amarar los aparatos, pero lamentablemente no teníamos conciencia que esto no ocurría en otros puntos marítimos, que no estaban tan bien dotados por la naturaleza, todo ello además limitaba los servicios a las zonas costeras.

Con los avances de la técnica, los aparatos fueron adquiriendo seguridad y más radio de acción y aumentaban las posibilidades de enlazar con el interior de los continentes por lo que era necesario aterrizar en tierra firme. A mayor abundamiento por diversos motivos se ha venido imponiendo el desarrollo aéreo en el sentido de la aviación terrestre y como es lógico ha repercutido en un perfeccionamiento en las pistas de aterrizajes terrestres e incluso flotantes como los portaaviones.

Es muy posible que estos sean los motivos que expliquen el por qué en un principio, ni militar ni civilmente, se sintiera la necesidad de la construcción de un aeropuerto y se crease el ambiente necesario.

Fue el año 1.937 y con fines bélicos que se inició la construcción del actual aeropuerto de San Luis, en lo que era el predio Malbouger Nou.

Los aparatos de caza Fiat biplanos nacionales inauguraron en febrero del año 1939, nuestro aeropuerto.

Acabada la guerra, nuestro aerodromo quedó en estado de reserva para estados de emergencia, prestando un buen servicio para este menester durante la última guerra europea.

Civilmente, se fue ambientando la necesidad de disponer la población de un servicio aéreo. Después de laboriosas gestiones patrocinadas por el Ayuntamiento de Mahón el 4 de agosto de 1949 se inauguró el servicio aéreo en Menorca por la Compañía AVIACO, entonces radicada en Bilbao, con aparatos Britol. Es decir, que hace ya quince años que nuestra isla cuenta en todo y para todo con esta comunicación.

Desde aquella fecha se han venido prestando estos servicios aunque con bastantes irregularidades.

Este Aeropuerto, al inaugurarse el servicio, tenía su pista solamente 850 metros.

En 1950 se alargó hasta 950 metros.

En 1954 con carácter de urgencia se expropiaron o adquirieron unos terrenos por valor de algo más de un millón con el fin de prolongar la pista unos 300 metros más. A pesar de su

carácter de urgencia, después de dicha compra nada se hizo hasta el año 1959 en que se alargó solamente unos 100 metros.

En 1961 se reanudó los trabajos de prolongación cerrándose el tráfico para abrirse en diciembre con 1.250 metros.

El 3 de noviembre de 1962, hay un cierre injustificado, que motiva la correspondiente indignación y protesta general que da lugar a la apertura. Se debe señalar este momento, por ser tal vez crucial, en que se dispuso el cese en el servicio de los aviones Bristol, que eran los únicos aptos para las características exigidas que había alcanzado nuestro aeropuerto, 1.250 metros con piso terrero.

Después de unas afortunadas gestiones para salvar la crítica situación el Gobierno en el último Consejo del año, aprobó un pequeño crédito de unos tres millones, con el cual y con la ayuda y colaboración general se llevó a cabo la obra de prolongación hasta 1.500 metros necesarios y el asfalto de la pista. La obra se llevó a cabo en tiempo record relativo, si se tiene en cuenta los escasos medios con que se contaban y que todos los pronósticos eran desfavorables.

Como dato anecdótico debemos consignar que en el último momento se tuvieron que derribar tres casas en la cabecera Sur que nadie tenía previsto.

Se tuvieron que vencer un sin número de obstáculos.

Hay que consignar diversas y valiosas aportaciones de los municipios y particulares en dinero para las obras y para la adquisición de nuevos terrenos necesarios para alcanzar los 1.500 metros y las correspondientes zonas de seguridad en las cabeceras; son muy de agradecer las aportaciones personales civiles y del Ejército.

Dando gracias a Dios el 13 de mayo, día de la Virgen de Fátima, aterrizó un avión Gruman en servicio de inspección y el 15 se reinauguraba oficialmente con gran alegría el servicio aéreo con aviones tipo D.C.-4 iniciándose esta última, modesta pero eficiente etapa, de nuestro servicio aéreo que si bien en un principio ha cubierto admirablemente las necesidades y ha

representado un gran avance en las comunicaciones aéreas que ha sido aprovechado por todos los sectores de la economía de una manera incalculable habiéndose sacado el máximo rendimiento a las últimas obras.

Pero en estos momentos ya se han agotado las posibilidades de nuestra pista y es necesario volver cansinamente a plantear de nuevo y otra vez el problema que se concreta de la siguiente manera: actualmente nuestro avión bastante gastado se ha ido relevando del servicio de las líneas nacionales y sólo quedan unos dos o tres aparatos de pasajeros de este tipo en activo, por haber sido sustituidos por el tipo Convair que poseen nuestras compañías una numerosa escuadrilla, pero se da la triste circunstancia que Menorca no puede gozar como los demás aeropuertos españoles de este modelo de avión por cuanto necesitan más longitud de pista de la que disponemos y un firme asfáltico de mejor calidad, por llevar estos aparatos hélices reversibles.

Y así las cosas se corre el riesgo, que por si cualquier eventualidad no se puede disponer en un momento dado de los D.C.—4 que subsisten, quedaría automáticamente suspendido el servicio aéreo en nuestra isla al no poderse destinar a nuestras líneas los mismos aparatos que actualmente cubren las demás rutas nacionales.

Es lamentable ver como siempre se ha tenido que operar a remolque de los acontecimientos, no habiéndose nunca previsto las necesidades mínimas a cubrir.

Bien mirado el problema no es de aviones, sino de aeropuertos.

La pista de aterrizaje axiomáticamente se puede considerar como el factor esencial básico de un aeropuerto e indiscutiblemente debe tener derecho de prioridad en las inversiones.

Vistas así las cosas resulta incomprensible como en las inversiones a realizar en nuestro aeropuerto que alcanzan un importe de unos 40 millones, según se ha informado, inicialmente

no figura específicamente ninguna partida para la imprescindible prolongación de la pista y el necesario repaso de firme.

Nos consta que se está reconsiderando con todo interés el asunto por la Dirección General correspondiente, a fin de subsanar la omisión de proyectos y ejecutar la urgente prolongación de la pista.

Al mismo tiempo es necesario que sin más demora ni dilaciones la Diputación de Baleares en colaboración con los Municipios de Menorca adquieran los terrenos necesarios para la citada prolongación y los pongan a la disposición de la Subsecretaría de Aviación Civil, así como lo han hecho ya Gerona y Alicante. El importe de estos terrenos no debe suponer ningún obstáculo por la escasa cifra que puede alcanzar en comparación con los enormes beneficios que de ella se pueden derivar.

El tráfico registrado en el Aeropuerto de Mahón en el año 1962 fue de:

Pasajeros	Mercancias	Correo
19.458	162.144 Kg.	17.470 Kg.

realizado por pequeños aviones y una longitud de pista de 1250 metros.

En el año 1963 se alargó la pista de aterrizaje en 250 metros quedando dicha pista con una longitud total de 1.500 metros, estando cerrado el tráfico desde el 1 de marzo al 15 de mayo siguiente, lo que permitió el aterrizaje de aviones de mayor potencia, tonelaje y cabida.

Pasajeros	Mercancias	Correo
26.454	291.494 Kg.	17.977 Kg.

Del 1 de enero al 30 de julio del presente año de 1964 el tráfico registrado es de:

Pasajeros	Mercancias	Correos
20.546	337.608 Kg.	15.736 Kg.

Estos datos son los que registra el Boletín mensual de Estadística de la Dirección General de Aviación Civil.

En 30 de julio del corriente año según el mencionado Boletín el Aeropuerto de Mahón, figura en décimo lugar entre los treinta y un aeropuertos nacionales.

De los datos expuestos se deduce que a consecuencia del aumento de la longitud de la pista efectuado en 1963 en dos meses y medio, representa un 25% más de longitud de pista y por un coste de unos tres millones de pesetas, supuso un aumento sobre 1962 de un 35% en el tráfico de pasajeros y en el de mercancías de un 79'65%, y a mayor abundamiento a tener en cuenta que estos tantos por cientos son absolutos, es decir sobre total de pasajeros y carga transportada en 1962 y 1963, y que este último año sólo tuvo nueve meses y medio útiles. Está fuera de toda duda, por tanto, que dicha inversión era imprescindible, y además rentable.

En los siete meses —enero a julio— de 1964, se llevan transportados más viajeros que en 1962, cifra que será ampliamente rebasada en 1964 pues sólo en el mes de Agosto pasado fueron transportados 7.700 pasajeros.

En cuanto a mercancías transportadas en los siete meses de 1964 representan un aumento de 101'79% sobre el total de 1962, y de un 46'73% sobre 1963.

En 1964 el tanto por ciento de aumento del tráfico de mercancías era ya en el mes de julio de este año de 101'76 sobre el total de 1962. El de pasajeros superará con toda seguridad a fin de año el 100 por 100 de los transportados en 1962.

Es interesante hacer aquí una observación, no es que se especule sólo con probabilidades de un mayor tráfico aéreo, de verse prolongada la pista a 2.000 metros.

Se dá el caso concreto de que tres centros turísticos de esta isla, Cala'n Porter, Canutells y Villa Carlos, con temporadas cubiertas para turistas extranjeros, viajes y estancias concertadas, han tenido que depositar a éstos en Barcelona o Palma, por falta de posibilidades de aterrizaje en este aeródromo de

Mahón, por cortedad de pista y no estar abierto al tráfico internacional. De estar en condiciones habría supuesto seguros 90 vuelos más en los meses de veraneo con más de 5.000 pasajeros.

Es concluyente que la necesidad de alargar la pista, balizar y abrirla al tráfico internacional, no se basa en posibilidades ni presunciones de un mayor desarrollo en el futuro, sino de pérdidas ocasionadas a los intereses generales y particulares de la isla por no haber estado en condiciones en los pasados meses.

JUNTA AEROPUERTO

Después de abrirse al tráfico aéreo el Aeropuerto de Mahón se creó una Junta Local de Aeropuertos, de lánguida y corta vida, pues inexplicablemente al poco tiempo de estar constituida dejó de funcionar.

En el pasado año pareció iba a crearse o reconstituirse de nuevo, pero nada se ha resuelto.

Desde la apertura al tráfico del Aeropuerto se ha considerado, por todos los Organismos directa o indirectamente relacionados con las actividades del Aeropuerto, la necesidad ineludible de la existencia de una Junta Local de Aeropuerto, que canalizaría y coordinaría las relaciones y necesidades, entre el Servicio del Aeropuerto, los usuarios, control y administración del mismo evitando la dispersión y en ocasiones la duplicidad del esfuerzo.

Esta Junta del Aeropuerto, como organismo coordinador lo estimamos de ineludible e imperiosa necesidad.

CALMAS NOCTURNAS — BALIZAMIENTO

Dentro de las características propias del clima mediterráneo, Menorca preseta dos rasgos particulares: la Tramontana y las Calmas Nocturnas. Creemos que por su clima insular en

las hora de mayor insolación son las que se producen las más fuertes brisas marinas.

El fenómeno de las calmas nocturnas llama poderosamente la atención por su frecuencia y duración.

Computando como calma las velocidades inferiores a 5 Km/h; se han registrado un promedio anual de 137 días con una duración media de 8 horas 10 minutos.

Comparativamente hay que destacar que Mahón es el punto del archipiélago Balear donde el fenómeno del encalmamiento nocturno se manifiesta de forma más notable:

Mahón	8 horas 10 m.
Palma	3 horas 44 m.
Alcudia	7 horas 12 m.
Formentera	5 horas 10 m.

De una manera constante nocturnamente baja la intensidad del viento.

La fluctuación diurna de la duración del viento registrada da como hora punta de mayor fuerza las 13 horas.

No hay duda que el "balizamiento" del campo haciendo posible los aterrizajes nocturnos mejoraría las condiciones del aeropuerto de Mahón, a la par que aumentaría la posibilidad de servicio.

NUEVO EMPLAZAMIENTO DEL AEROPUERTO

Para la construcción de un gran aeropuerto de tipo internacional se ha dicho, se tiene que buscar un sitio distinto al del actual Aeropuerto de San Luis.

Ello se basa, en un informe técnico no favorable al actual que sin saber por qué no se ha hecho público, el cual tal vez sería discutible.

La determinación de un nuevo emplazamiento distinto del actual, supone unos trastornos que obligan a sospechar todas

las razones que lo puedan aconsejar y luego buscar minuciosamente y honradamente el lugar de mayor interés general.

A nuestro parecer hay dos zonas que ofrecen bastantes posibilidades:

I— En Mahón, zona próxima a San Clemente, en la línea Norte-Sur (Turó, Cap d'en Font).

II— En Ciudadela, zona Son Saura-Son Vey.

Para su elección creemos tiene que tenerse en cuenta, entre muchos, los siguientes factores:

a)— Proximidad a la mayoría de los núcleos urbanos y nuevas urbanizaciones.

b)— Proximidad al actual aeropuerto que puede prestar indudablemente, siempre un buen servicio auxiliar, servicios de emergencia, estacionamiento, aviación deportiva, etc.

c)— Tener en cuenta la capacidad administrativa, pues es donde residen las autoridades y servicios: Correos, Telégrafos, Teléfonos, Hacienda, Aduanas, Obras Públicas, Centro Meteorológico, Orden Público; además del Ejército y la Marina con su Estación Naval.

d)— Proximidad al puerto de Mahón donde existen los depósitos de Carburantes y Central Eléctrica a fin de tener un aprovisionamiento a la más corta distancia posible.

e)— Facilidad de acceso para la mayoría usuaria en evitación de posibles problemas de tráfico.

f)— Facilidad y economía en la adquisición de terrenos, debiendo recomendarse los terrenos de menos producción (secano) a fin de causar el menor perjuicio agrícola posible.

g)— Características geológicas, prefiriéndose el que ofrezca mayor consistencia su suelo.

h)— Facilidad de drenaje, a ser posible, a dos vertientes laterales.

i)— Cota preferente, la más alta (dentro de lo bajas que son en la isla).

j)— Topografía del terreno que ofrezca un aceptable movimiento de materiales (que dentro del presupuesto general de

la construcción de un aeropuerto suponemos es una partida relativamente baja).

Política y socialmente se debe recomendar se evite suscitar cualquier apasionamiento.

III TELEVISION

Uno de los más poderosos medios de difusión y a la vez uno de los avances técnicos más considerables es, sin duda alguna, la televisión. En el terreno informativo, cultural, político, recreativo, etc. representa una fuerza de posibilidades todavía incalculables. Por lo tanto, su influencia en la masa humana y en su formación y orientación puede ser de unos efectos y una trascendencia importantísima.

Se ha dicho que la Televisión tiene la triple misión de «formar, informar y recrear». Así, por este orden jerárquico la Televisión viene a cumplir ante todo una función formativa, es decir de educación. De ahí que los centros de formación, la primera y la segunda enseñanza; la laboral y la profesional, necesiten de la Televisión y se valgan de ella para ampliar su campo de acción y penetrar en la intimidad de las escuelas, de los colegios, de los centros de trabajo y de industria y, sobre todo, en los hogares para administrar el pan del espíritu en dosis y métodos idóneos al ambiente familiar.

En el terreno informativo el valor de la noticia suministrada en el momento preciso que se produce o pocos minutos después, resulta de una impresión excelente. Y si de ello pasamos al aspecto de solaz y esparcimiento, no cabe duda que cumple admirablemente sus fines en una honesta recreación indispensable para el alivio del cansancio del trabajo.

Difícil es calcular los efectos totales de estas funciones, apenas apuntadas, en relación a España que se incorporó al nuevo medio con algún retraso, pero mucho más difícil es todavía refiriéndonos a Menorca, donde hasta el momento pre-

sente la recepción es desigual y deficiente, pues mientras en la parte occidental de la isla se benefician de una regularidad, la oriental tiene una recepción prácticamente mala.

Técnicamente, no era posible la recepción en Menorca ni del Centro Emisor de Barcelona, ni de un repetidor instalado en las cercanías de la Capital de la Provincia. Sin embargo, por fenómenos de retracción y difracción de la atmósfera, dándose ciertas condiciones de humedad, presión y temperatura, permitirían recibir Barcelona, aún cuando más corrientemente Italia.

Para resolver esta situación se instaló un repetidor en Monte Toro, centro geográfico de la isla y punto más elevado de la misma, el cual permitió captar Barcelona con más frecuencia, pero no con la calidad necesaria, por deficiencia de montaje e instalación, potencia y recepción. A todo ello debe agregarse que, incomprensiblemente, transmite por el canal número 5, que es el mismo por el que llega la RAI Italiana y cuya consecuencia es que, de ser buenas las condiciones climatológicas lo son para los dos T.V., que se interfieren mutuamente.

El establecimiento de la Estación de Alfabia, en Mallorca, determinó una considerable ventaja para el sector occidental de la Isla, el cual, por cercano, recibe con bastante perfección. En cambio, el sector oriental tiene que suministrarse por el enlace del repetidor indicado, cuya señal del emisor de Barcelona llega muy débil y que al ser amplificadas incrementa sus propios defectos de recepción.

La lógica, por tanto, aconseja la necesidad de estudiar la instalación de un poste repetidor de calidad garantizada que merezca la aprobación de los Servicios Técnicos de T.V.E. que, recibiendo de la indicada Estación de Alfabia una señal suficientemente fuerte, la transmitiera para toda la isla y en especial consiguiendo una fuerte concentración de la señal hacia el sector oriental. La fórmula que parece más conveniente sería la instalación de dicho repetidor en Monte Toro, donde se encuentra el actual, de eficacia deficiente, y al que sustituiría.

Debe al propio tiempo tenerse muy presente a las emisoras extranjeras que por su potencia y apoyándose en condiciones climatológicas favorables pueden ocasionar interferencias de donde se infiere la necesidad de un estudio concienzudo del mejor canal de salida para evitarlas.

Por otra parte, vistos los resultados obtenidos con el repetidor de Monte Toro, se impone asimismo adoptar en el nuevo que pueda instalarse, las medidas técnicas convenientes para eliminar dos aspectos que perjudican la instalación. El actual se encuentra encendido permanentemente con el consiguiente desgaste de los elementos que lo componen. Para remediarlo debería aplicarse el encendido y cierre automático en conexión con la señal que se reciba del centro emisor o repetidor con que se enlacen, y al propio tiempo la instalación de un estabilizador de corriente para lograr una constante en la misma.

IV TELEFONOS

Dentro de los medios de comunicación humana, probablemente el teléfono ocupa uno de los puestos más importantes y preferentes, cuyos efectos se dejan sentir muy especialmente en los medios industriales y comerciales, sobre todo en una isla como Menorca que por sus condiciones y su orientación en ambos aspectos se ve precisada a mantener rápidas relaciones que solucionen los problemas dimanados de la importación o exportación de productos o primeras materias.

En escala distinta, pero con no menor importancia, hay que recoger su acción decisiva en las relaciones sociales y familiares, por lo cual el teléfono se ha convertido hoy en un elemento, sí necesario en cualquier localidad, esencialmente imprescindible en las circunstancias de Menorca en su urgente contacto con el exterior, sea la Península o el extranjero. Esto que está referido de cara a los límites insulares, podríamos repetirlo en cuanto a lo que afecta a las relaciones interiores, sean industriales, sociales o familiares.

Esta necesidad hace que Menorca aspire, creemos que con toda justicia, a que el servicio telefónico que disfrute se halle en las mínimas condiciones de extensión y calidad que demandan las variadas facetas en que la afectan y cuya mejora puede resolver muchas de las dificultades con que tropieza.

Una de las anomalías lo constituye el que San Luis se halla separado del automático de Mahón, lo que obliga a solicitar conferencia, y que Villa Carlos está unido por una sola línea, y que sean normalizadas las tarifas de instalación que se aplican a San Clemente.

Ambos núcleos urbanos no sólo se hallan muy cercanos a Mahón, sino que están ligados con estrechas relaciones ciudadanas, laborales y sociales, implicando todo ello que la solución práctica es que sean englobados en el automático de Mahón.

Otro aspecto que requiere solución rápida es el aumento de la red para atender la demanda actual de teléfonos y la que incuestionablemente, se produciría de aumentarse la capacidad de la misma.

Por otra parte, Ciudadela, teniendo en cuenta su significación industrial y su expansión comercial, merece ser dotada del servicio automático, con lo cual indudablemente se extendería la red actual.

Ahora bien, el caso de mayor impopularidad, más lamentable y hasta diríamos más doloroso, es que Fornells, magnífica estación estival, con tal preferencia elegida por el turismo se encuentra en el año 1964 del siglo XX sin teléfono, causando la natural extorsión a sus habitantes, pero provocando sobre todo la sorpresa y el disgusto en los visitantes nacionales y extranjeros, que no conciben esta incalificable falta.

Es pues urgente que se remedie esta omisión, totalmente injusta y se dote a Fornells de la línea que necesita.

Inconveniente con que tropieza Menorca en su comunicación con el exterior es la excesiva demora de las conferencias en determinadas horas. Sería deseable se pusieran en servicio

mayor número de canales, especialmente en las llamadas horas punta.

Al perjuicio ocasionado por las demoras, hay que añadir en todo momento el elevado precio a que se cotizan las conferencias.

Aún basándose el importe en relación de la distancia, ello no impide que para Menorca, aislada y lejana, le resulten las tarifas excesivamente gravosas.

Se sugiere un estudio detenido a fin de conseguir una reducción, bajo la doble razón del necesario uso a que obligan las circunstancias geográficas y del volumen de las conferencias.

Es necesario extender las líneas telefónicas a la ruralía a fin de comunicar la payesía residente en predios, con los núcleos urbanos.

Atender estas aspiraciones no solamente lo consideramos de estricta justicia, sino esencial para un buen desenvolvimiento de la vida insular en todos los órdenes, facilitándole así los medios para su incorporación al Plan Nacional de Desarrollo.

V CORREOS

ESTADISTICA DE LOS SERVICIOS POSTALES REALIZADOS POR LA ADMINISTRACION CENTRO DE CORREOS DE MAHON Y SUS ESTAFETAS DURANTE EL AÑO 1963:

CORRESPONDENCIA NACIDA.—

Oficinas	Ordinaria	Certificada	P.P.	P.M.	Asegurad.
MAHON	1.788.276	49.571	18.258	10.207	1.552
ALAYOR	323.640	3.356	2.370	1.332	182
CIUDADELA	890.184	14.717	4.500	9.184	3.159
MERCADAL	86.124	1.463	122	79	69
	3.088.224	69.107	25.250	20.802	4.962

CORRESPONDENCIA DISTRIBUIDA.—

Oficinas	Ordinaria	Certificada	Reembolso	Asegurad.
MAHON	3.499.392	60.314	10.870	4.246
ALAYOR	583.992	6.426	1.637	424
CIUDADELA	1.107.756	30.369	7.252	2.053
MERCADAL	176.484	2.536	1.188	176
	5.367.624	99.645	20.947	6.899

CAJA POSTAL DE AHORROS.—

Oficinas	Imposiciones	Pesetas	Reintegros	Pesetas
MAHON	2.294	2.448.559	1.206	4.310.003
ALAYOR	1.014	523.626	123	321.855
CIUDADELA	1.777	2.725.896	410	3.015.738
MERCADAL	398	1.026.478	138	770.483
	5.483	9.724.559	1.877	8.418.079

GIRO POSTAL.—

Oficinas	Impuestos	Pagados
MAHON	22.263	14.232
ALAYOR	2.820	1.241
CIUDADELA	12.473	4.262
MERCADAL	1.828	698
	39.384	20.433

VI CARRETERAS

Las comunicaciones interiores se basan en los viales siguientes:

LOCALES

P.M. 701 C/	Mahón—Villacarlos	2,8
P.M. 702 C/	Mahón—Cala Alcaufar	9,1
P.M. 703 —/acceso	P.M. 702—Aeropuerto	0,1
P.M. 704 C/	Mahón—Cala En Porter	1,2
P.M. 710 —/ramal	Mahón a C —723	22,6
P.M. 711 C/	Mercadal a Cala S. Adeodato	10,9
P.M. 712 —/enlace	C—721 con P.M. 711	6
P.M. 713 C/	Ferrerías a San Cristóbal	6,5
P.M. 714 C/	Ferrerías a Cala Sta. Galdana	7,5

COMARCALES

C — 721	Mahón—Ciudadela	44,5
C — 723	Mercadal a Fornells	8,4

DIPUTACION

Carretera de Villacarlos a San Luis	5 km
Carretera de Villacarlos a Biniatap (distancia mínima)	100 ms
Carretera de Villacarlos a Biniatap (distancia máxima)	1000 ms

Debe hacerse constar la existencia de buen número de caminos vecinales, así como particulares.

Los vehículos que discurren por ellos ya están casi completamente motorizados, va desapareciendo rápidamente la tracción animal.

El parque móvil local puede considerarse, relativamente, uno de los más altos de la nación.

En los meses de verano sufre un aumento considerable

por el número de turistas que nos visitan. Es de preveer que el número de coches de esta clase en los años sucesivos aumente enormemente.

La red de carreteras actuales estaba planificada con unos conceptos y servidumbres distintos de las necesidades actuales.

Por el tráfico actual todas las carreteras necesitan rectificaciones y actualizaciones por lo que se refiere a anchos, curvas, rasantes, etc; a fin de ofrecer un mínimo de seguridades para el tráfico actual.

El interés turístico por nuestros 220 km. de costa con numerosas playas y calas, el considerable incremento de las plusvalías que van adquiriendo los terrenos costeros a medida que se les abren accesos, obliga a una necesaria revisión de conceptos para determinar los trazados más convenientes y rentables así como estudiar y habilitar las fórmulas y créditos necesarios a fin de llevarlos a cabo de una manera racional y financiarlos de la manera más justa posible.

Por todo lo cual es necesario un estudio y planificación complejo abarcando todas las necesidades y aspectos de todos los sectores de la economía insular.

No se deben olvidar las necesidades agrícolas en lo que se refiere a comunicaciones.

Las travesías por dentro los cascos urbanos ocasionan verdaderos problemas. El aumento de tráfico dentro de la Capital, la ciudad de Mahón, preocupa seriamente a su Municipio que estudia soluciones para la descongestión del centro y la deslización del tráfico portuario. Todo ello necesita de la correspondiente ayuda estatal, pues no es posible se cargue sobre los vecinos.

CONCLUSIONES

1.º—Los servicios marítimos y aéreos son vitales para una isla, y de su normal y eficiente funcionamiento, depende su economía y su vida social. Por lo que afecta a dicho funcionamiento y al estado actual de las instalaciones y servicios de transportes de Menorca, éstas no cubren las necesidades de los menorquines y evidentemente deben calificarse de anticuadas, deficientes y, en ciertos aspectos, caras, ocasionando su desfase notables perjuicios y trabas al deseado desarrollo económico-social.

2.º—Por su condición de insularidad, al no poder beneficiarse Menorca de la Red Nacional de Ferrocarriles y de la de carreteras y siendo sus únicos medios de transportes las vías marítimas y aéreas, se cree que en justicia y compensación deberían considerarse dichas líneas, por el referido carácter insular de una manera especial y distinguida en los Planes Nacionales de Obras Portuarias y de Aeropuertos.

3.º—Se considera obligado e inherente a la Soberanía Nacional el establecimiento y mantenimiento de unos servicios regulares de transportes y comunicaciones para Menorca de acuerdo con los tiempos actuales y las necesidades previsibles del futuro, independientemente de su volumen y rentabilidad.

Todo ello sin perjuicio de que la iniciativa privada, dentro de sus posibilidades, colabore aportando los servicios complementarios necesarios.

4.º—Los cálculos y previsiones de las futuras necesidades de transporte y comunicaciones evidencian que, con las instalaciones y servicios actuales, no será posible atenderlas. Ello infunde serios temores a la Industria, Comercio y Turismo, ocasionando una natural retracción en las inversiones, en la promoción y en el desarrollo por falta de confianza en un pronto restablecimiento de mejores y capaces transportes.

A este temor contribuye el hecho de no figurar en el primer cuatrienio del Plan de Desarrollo las necesarias «Obras portuarias» ni la construcción de un nuevo Aeropuerto, por lo que se pide al Estado que, teniendo en cuenta el interés y la urgente necesidad de solución de ambos asuntos, se reconsidere y se disponga, si se reconoce su conveniencia y necesidad, su inclusión inmediata, dando así con su completo conocimiento de causa, unas esperanzas y una base para el futuro.

Para que estas mejoras sean eficientes es imprescindible:

a).—Dotación de eficientes instalaciones portuarias y construcción de un aeropuerto capaz.

b).—Reemplazamiento de los antiguos buques y aviones actualmente en servicio.

c).—Revisión de los actuales contratos del Estado con la Compañía Trasmediterránea y Aviaco, teniendo en cuenta, cuando la nueva redacción, la voz de los organismos representativos de los usuarios.

d).—Programación de travesías y vuelos teniendo en cuenta también los intereses y opiniones de los usuarios.

5.^a—Para el sostenimiento del actual servicio aéreo y mientras no se disponga de nuevas instalaciones, se deberá mantener y mejorar el actual aeropuerto, prolongando su pista hasta 2.000 metros, dotándolo de balizamiento para vuelos nocturnos y permitiendo el aterrizaje de aviones «charter» extranjeros.

6.^o—A fin de que los servicios marítimos resulten más eficaces en su función es necesario, además de la modernización de los buques y de las instalaciones portuarias, se proceda a una revisión para el abaratamiento de los transportes, mediante supresión de intermediarios, racionalización de los sistemas de trabajo en las empresas consignatarias y de estibadores renovando las instalaciones y utillaje necesario de carga para obtener un mayor rendimiento en los trabajos portuarios, y establecimiento de competencia.

El problema de los transportes está agravando por las quejas que ocasionan las mermas y deterioros que sufren las mercancías y que redundan en el encarecimiento de portes, por lo que se cree necesario responsabilizar la vigilancia y sancionar duramente a los autores.

7.º—Con objeto de abreviar el tiempo de travesía y dar mayor agilidad al desplazamiento, interesa el estudio del posible establecimiento y promoción de un servicio de pasajeros con «hidrofoil».

8.º—Se recomienda a la iniciativa y capital privado la promoción de empresas navieras de transportes que sirvan con interés propio y creando una noble competencia, para lo cual es necesario conseguir que por el Estado sean apoyadas mediante la concesión de Crédito Naval.

9.º—Se conceda asimismo el Crédito Naval a las Empresas Navieras que presenten servicio de transportes con la Isla de Menorca.

10.º—Se pide la supresión de la incomprensible intervención Aduanera en las líneas entre puertos nacionales y la simplificación del trámite e intermediarios en el despacho de mercancías, y la posibilidad de declaración de Puerto Franco para Mahón y Zona Franca para la Isla.

11.º—Que el Gobierno de la Nación conceda tarifas reducidas en favor de los residentes en las Islas Baleares como usuarios de los servicios marítimos y aéreos, a semejanza de lo establecido para el Archipiélago Canario.

Igualmente se solicita que en la época estival se mantengan, para los residentes en Menorca, las mismas tarifas de pasajes que rigen en invierno.

12.º—Por lo que se refiere a las comunicaciones interiores por caminos y carreteras interesa que conjuntamente los organismos del Estado, Provinciales y Locales lleven a cabo un estudio amplio y sereno de la Red Viaria necesaria para cubrir prácticamente toda la Isla y que se redacte un Plan General Insular, previniéndose para su ejecución fórmulas pre-

supuestarias que coordinen las distintas administraciones e incluso prevean la cooperación particular voluntaria o con reparto forzoso.

13.º—Es necesario que los lugares más interesantes de nuestra costa dispongan de embarcaderos e instalaciones pertinentes para lo que debe interesarse el estudio, proyecto y financiación coordinada.

14.º—Las comunicaciones humanas por los medios modernos de teléfono, telégrafos, radio y televisión contribuyen a superar el complejo de aislamiento que se padece en las Islas, resultando ser instrumentos imprescindibles en la vida actual por lo que es necesario disponer de amplio y complejo servicio, concretándose las aspiraciones en los apartados siguientes:

1.º—Se estima que la Compañía telefónica, debería:

- a).—Montar un servicio de conferencias interurbanas con la Península y la Capital de la Provincia, sin demoras.
- b).—Aplicar a Menorca una tarifa especial reducida.
- c).—Dotar a Fornells de servicio telefónico.

Se considera conveniente la extensión del servicio automático telefónico, en toda la Isla.

2).—Poste repetidor enlazado con la estación de T. V. E. en Alfabia (Mallorca) que permita cubrir la Isla.

3.º—Instalación de Servicio de Télex.

El Agua en Menorca (1)

EUSEBIO LAFUENTE HERNANDEZ

I.-GENERALIDADES

I-1.- Aumento del consumo mundial del agua

El gasto de agua por habitante y año crece rápidamente en los países más desarrollados. Los expertos del mundo entero, desde hace unos años han dado el grito de alarma. Los países que marchan en cabeza han iniciado serios estudios a largo plazo para desarrollar las técnicas convenientes y encontrar soluciones adecuadas.

Nótese que no hablamos aquí del incremento de consumo debido al aumento de población, sino a otro efecto que se superpone a éste, con lo cual la demanda total se ve incrementada por dos razones:

- 1 — porque somos más.
- 2 — porque cada uno consume más.

Dejando aparte el crecimiento del número mundial de habitantes, bastante bien conocido y considerando solo el aumento del consumo *por habitante*, que conocemos mucho menos, encontramos hoy las siguientes cifras: (Informe del Ingeniero

(1) Lección inaugural del Curso Académico del Ateneo. Octubre 1967.

de Caminos Sr. Compte sobre el abastecimiento futuro de agua en Barcelona 1967). (fig. 1).

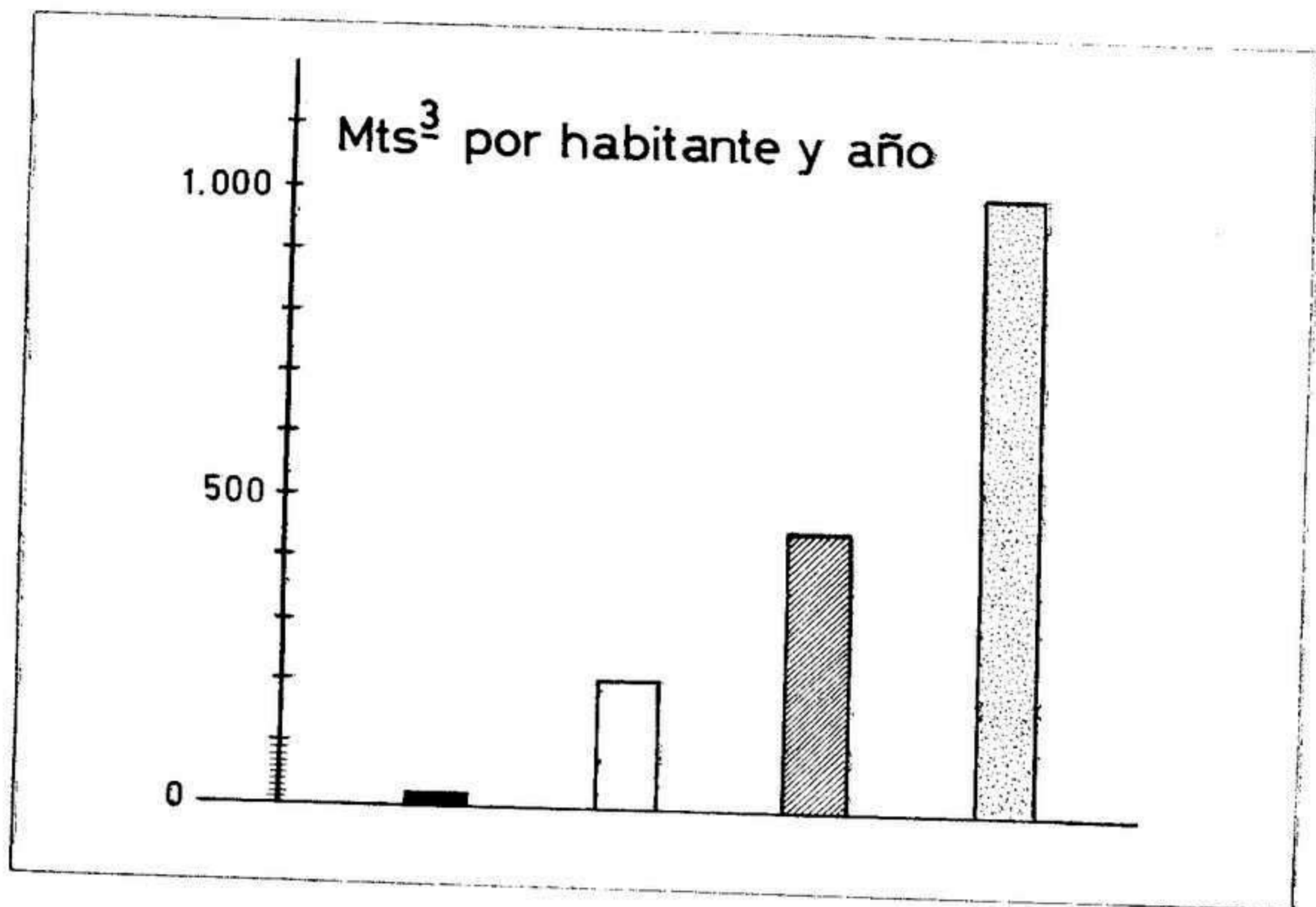


Fig. 1.—Consumos por habitante y año (En ms³).

Podemos asegurar que, a un ritmo relativamente rápido, que dependerá de la velocidad a la que sepamos y podamos desarrollarnos, crecerá nuestro consumo de agua, para alcanzar las cifras actuales de Europa Occidental, que mientras tanto, habra evolucionado hacia las que hoy tiene Norteamérica, la cual, por su parte, se encontrará ya a otro nivel superior.

¿Qué pasará a quien se retrase en esta carrera de consumo?

Si la disponibilidad de agua es imprescindible para el crecimiento de la industria, la agricultura y los servicios, aquel que no disponga de agua suficiente no podrá establecer determinadas instalaciones en un momento determinado, es decir, no podrá desarrollarse.

Y si llega a obtenerla, pero con retraso, habrá frenado en la misma medida los plazos de su crecimiento técnico-económico.

Pero además, no basta encontrar más agua. Ha de producirse a un precio tal que no suponga encarecimiento de los costes, o lo suponga sólo en una proporción aceptable, si no queremos provocar un encarecimiento general.

En resumen, queda así dibujado un gran problema mundial que se resume en:

1-2.- Necesidad absoluta de aumentar las disponibilidades.

I—2—1 — Encontrar más agua.

I—2—2— — Conseguirla en los plazos fijados por el crecimiento.

I—2—3 — Obtenerla a precio conveniente.

Problema de la mayor importancia, nada fácil de resolver, cuyo estudio y realización necesita del concurso de las técnicas físicas, geológicas, meteorológicas, hidráulicas, agronómicas, industriales y económicas.

En todo el mundo se han creado rápidamente centros de estudio para este problema, que es tan general, que en países como Bélgica, que goza de un clima marítimo con lluvias relativamente abundantes y bastantes bien repartidas a lo largo del año, el centro Belga de Estudio y Documentación de aguas califica la situación de «preocupante». (Su informe de Octubre de 1966).

Ahora bien:

¿Porqué hablamos hoy aquí de este problema?

Porque, aparte del interés general que esto tiene, este problema es vital para Menorca, orientada hacia el turismo y necesitada del desarrollo de su agricultura. Solo podrá desarrollarse en la medida en que sea capaz de resolverlo.

I-3.-Diversos caminos para la obtención del agua.

En realidad, en el mundo no hay problema para obtener agua, en cantidades muy superiores a las actuales. El verdadero problema, repetimos, está en el *precio* de la obtención, para que éste no afecte a la industria, a la agricultura, a los servicios, y como consecuencia, se convierta en un factor peligrosísimo de inflación.

Los medios para captar agua se pueden agrupar simplificando en:

I—3—1 — Agua superficial.

I—3—2— Agua subterránea.

I—3—3 — Agua desalinizada.

I-3-1.-Capacitación del agua superficial.

La captación del agua superficial, ha sido la primera que abordó el hombre, porque era la más fácil, la que menos técnica exigía.

Posteriormente, su utilización se ha ido complicando y encareciendo al quererla ampliar.

Se crearon primero acequias derivando de pequeñas presas, luego grandes canales que se nutren de los embalses, y hoy estamos en la época de los trasvases de cuencas, para aprovechar el sobrante hidráulico de las mejor dotadas en favor de las deficitarias.

Estos trasvases ya no se hacen solamente por medio de túneles sino que gracias al bajo coste actual de la electricidad favorecido por el régimen de carga con sus puntas y valles, ha permitido desarrollar la técnica de los bombeos, sobre la que aquí por falta de tiempo, no podemos entrar.

Un ejemplo de cuenca rica en agua, es el caso del Ebro que, en año medio, vierte al mar 14.500 millones de ms³.

Este volumen de agua, basta por sí solo para cubrir las necesidades actuales de 70 millones de españoles.

Por eso se pretende llevar una parte del sobrante hasta Barcelona (que consume diariamente 700.000 ms³ y hoy ya recibe agua del Ter), mejorando al pasar el abastecimiento de todas las poblaciones de la cornisa litoral, fuertemente influenciadas por el turismo, y regando grandes extensiones de terrenos de excelente calidad hoy prácticamente de secano que sólo en primera parte superarán las:

40.000 Has.

En España existen muchos otros proyectos de trasvase. Llevar las aguas del Tajo, captadas en Entrepeñas y Buendía a las fértiles tierras del S.E. español es otra posibilidad de envergadura.

En general, las cuencas de la vertiente atlántica española tienen exceso de agua y se pretende trasvasar una parte hacia las cuencas de la vertiente mediterránea, sobre todo, la costa del S.E.

Todas estas ideas se están recogiendo hoy en un Plan Hidráulico Nacional que establecerá la necesaria coordinación entre las necesidades y las disponibilidades, y no considerará sólo las aguas de superficie, sino también las otras que ahora vamos a ver.

Hoy por hoy, la Hidrología superficial continua siendo para la humanidad entera, la fuente principal de abastecimiento de agua.

Ahora bien, a medida que vamos «estirando» el campo de aplicación del agua superficial, vamos encareciendo ésta. Como por otra parte, ya se vé que pronto será dentro de los límites económicos, insuficiente, hay que buscar otras posibilidades.

I-3-2.- Agua subterránea.

Si, como en la superficial, se empezó por lo más fácil, (haciendo pozos en lugares donde se presumía fácilmente poder

encontrar agua), hoy en cambio la necesidad de incrementar las captaciones nos ha hecho evolucionar rápidamente creando una técnica nueva: La Hidrología Subterránea.

Se apoya esta técnica evidentemente en la Geología, y no sólo en la Geología clásica, es decir, en la predominantemente estratigráfica, sino, en la cada vez más importante Geología estructural, que estudia la tectónica, la morfología de los terrenos y nos dice lo que la estratigrafía por sí sola no podría explicar.

Comprende los estudios geofísicos de prospección del terreno (por resistividad, reflexión de ondas, etc.).

Se apoya también en la Hidráulica en sus campos de Meteorología, Pluviometría, y en los estudios de la escorrentía, la evapotranspiración, etc. etc.

No deja de considerar y utilizar la radiestesia, de la que luego hablaremos más.

Y, en resumen, se crea un campo de estudio cada vez mayor del subsuelo y sus posibilidades hídricas.

El curso recientemente celebrado en 1966 en Barcelona de Hidrología Subterránea en una muestra de la inquietud que se siente por el desarrollo de esta técnica.

También en Barcelona, viene desarrollando sus trabajos desde 1963 el Centro de Estudios, Investigación y Aplicaciones del Agua.

Es importante señalar que una de las decisiones salidas de estos trabajos es la necesidad y urgencia de formar expertos en hidrología subterránea.

En 1966 se celebró en Barcelona el VII Congreso de la Asociación Internacional de Abastecimiento de Agua en el que participaron 42 países, presidido por el Ingeniero de Caminos D. Florentino Briones.

Hasta hace pocos años, en casi todos los países del mundo, los estudios de las aguas superficiales se habían llevado por separado.

Para el conjunto mundial, el volumen existente de agua subterránea respecto a la de superficie es enormemente importante.

Hablando en billones españoles (es decir en millones de millones), el agua total, incluida la de los mares es:

1.342.000 billones de ms^3 .

De ellos, sobre la superficie de los continentes, hay sólo:
24.900

Y como de éstos, 24.600 están en forma de hielos polares y de glaciares, vamos a considerar como agua en la superficie terrestre:

$300 \times 10^{12} \text{ ms}^3$.

En cambio debajo de la superficie hay:

$10.200 \times 10^{12} \text{ ms}^3$.

Es decir:

1)— El agua dulce existente en el mundo es el 2,6% del agua total. El resto es marina.

2)— En el subsuelo de los continentes hay 34 veces más agua que en su superficie (descontando hielos polares y glaciares).

3)— El agua de superficie, principal fuente hoy del abastecimiento de la humanidad, representa menos del 1% del agua total del mundo.

Sin embargo la idea de los volúmenes no puede dar por sí sola la de las disponibilidades. Es preciso agregar la de la velocidad de circulación, pues un volumen que no recibe aportaciones o que las reciba en escala menor que las extracciones está en condiciones muy distintas que una reserva de volumen inferior, pero fuertemente alimentada.

En otras palabras, siguiendo la feliz expresión de mi distinguido compañero Sr. Llamas Madurga, (Documentos de Investigación Hidrológica, 1967), no debe confundirse el capital con los intereses.

Sobre este punto, las ideas de los no iniciados, son aún muy confusas.

Basta decir que el tiempo medio del ciclo hidrológico mundial se estima hoy que es del orden de:

3.000 años.

Ello hace ver que hay volúmenes de agua cuya incorporación al ciclo es lentísima, y pobre del que cuente con estos volúmenes en la misma forma, por ejemplo, con que se cuenta con los que proporciona un manantial.

Menos grave es consumir el capital cuando se sabe que se está consumiendo, pero se ha calculado que antes de que se agote se dispondrá de nueva aportación suficiente para regenerarlo. Este es el caso, citado por Llamas, de Israel, que para no frenar su ritmo de desarrollo ha bombeado con exceso las aguas subterráneas de su llanura costera, pero sabiendo que, en un plazo determinado, la aportación de las aguas del Jordán permitiría regenerar el nivel freático.

Personalmente he vivido una experiencia similar en África:

Como consecuencia del rápido incremento de la población de Tánger en los años del «boom» se produjo el correspondiente aumento del consumo de agua que el abastecimiento, constituido por la masa caliza, que además estaba muy próxima al mar.

Yo era entonces representante de España en la Asamblea Internacional de Tanger y miembro de su Comisión de Obras Públicas, y tuvimos que arrostrar la responsabilidad de ir bajando el nivel del agua dulce mientras desviábamos por medio de una presa el río Tahardar para lanzarlo a una masiva inhibición de la formación caliza ya citada.

Llegamos a estar con el agua dulce, mas de 14 metros por debajo del nivel del mar, sin que la población entonces de 200.000 habitantes, supiera exactamente el peligro de infiltración salina que estábamos corriendo.

Teníamos instalados una serie de pozos-centinela que nos iban avisando de los progresos que hacía el agua del mar hacia el interior.

Llegó a tiempo el caudal del Tahardar y se regeneró el manto de agua equilibrando la aportación al mismo con el bombeo.

Si de las cifras mundiales pasamos a las españolas, encontramos una precipitación media de:

$$600 \text{ mm/m}^2$$

Como la aportación total de los ríos españoles al mar es de unos

$$1.500 \text{ ms}^3/\text{seg.}$$

Y la extensión de España es de

$$583.500 \text{ kms}^2$$

Resulta que el caudal vaciante es el

$$13'5 \%$$

del agua caída.

En términos generales, la precipitación de 600 m.m. se distribuye (Véase fig. 2) en:

De ríos a mar	80 m/m.
Evotranspiración	255 »
Infiltración	265 »
Devuelta por el mar	345 »

(Compensando ifiltración más rios)

Fig. 2.—Cifras básicas del ciclo hidrológico de España.

Esto nos hace ver, por otro camino, la importancia del agua subterránea respecto a la superficial.

Del estudio del Doctor Ingeniero de Caminos, y Doctor en Ciencias Geológicas, Sr. Llamas Madurga ya citado, se deducen, para el conjunto de España unos datos que difieren de los anteriores. Son los siguientes:

	<u>Hms.³</u>	<u>m/m por m.²</u>
Escorrentía superficial media anual	77.900	160
Precipitación media anual	354.374	720
Evapotranspiración media anual	257.600	520
Flujo anual subterráneo al mar	4.300	10
Flujo de embalses subterráneos a ríos	15.200	30

Como se ve, el Sr. Llamas da mayor valor a la evaporación que en las cifras antes citadas, y en consecuencia le resultan valores menores para la infiltración.

Aún así el Sr. Llamas estima que, solamente en las profundidades comprendidas entre 10 y 60 ms. las reservas de aguas subterráneas ascienden a

358.000 Hms³.

Es decir, prácticamente toda la precipitación de un año medio.

La diferencia de cifras se explica por tratarse de estudios que en realidad llevan pocos años haciéndose, lo que obliga a trabajar con menos datos de lo necesario.

Otras fuentes francesas, que no citamos por brevedad, dan mayor importancia a los caudales subterráneos.

En conclusión, el agua subterránea será sometida a una investigación cada vez mayor y su contribución al abastecimiento de aguas irá creciendo en importancia al compás del desarrollo de esta nueva ciencia que es la Hidrología Subterránea y al ritmo a que se perfeccionen los medios de perforación y captación.

En aquellas comarcas en que existan ríos, el agua subte-

rránea ofrecerá menor interés. Pero en zonas, como Menorca de hidrología superficial tan escasa, es evidente la importancia de un buen estudio de la hidrología subterránea.

I-3-3. Agua desalinizada.

Servirse del agua del mar es la más joven de las tres técnicas para obtener agua dulce. Es hoy la que menos volumen de agua proporciona al hombre.

Pero es también la que evoluciona con mayor rapidez.

Y, para su progreso, cuenta con un factor que se moderniza y desarrolla constantemente: la energía nuclear.

De esta forma resulta que el precio del agua desalinizada se va abaratando gradualmente, mientras que la captación clásica de agua dulce, sea superficial o subterránea, se va encareciendo, como ya hemos dicho.

Se llega así al siguiente gráfico establecido por los franceses, (Paris—Match 12 Agosto, 1967).

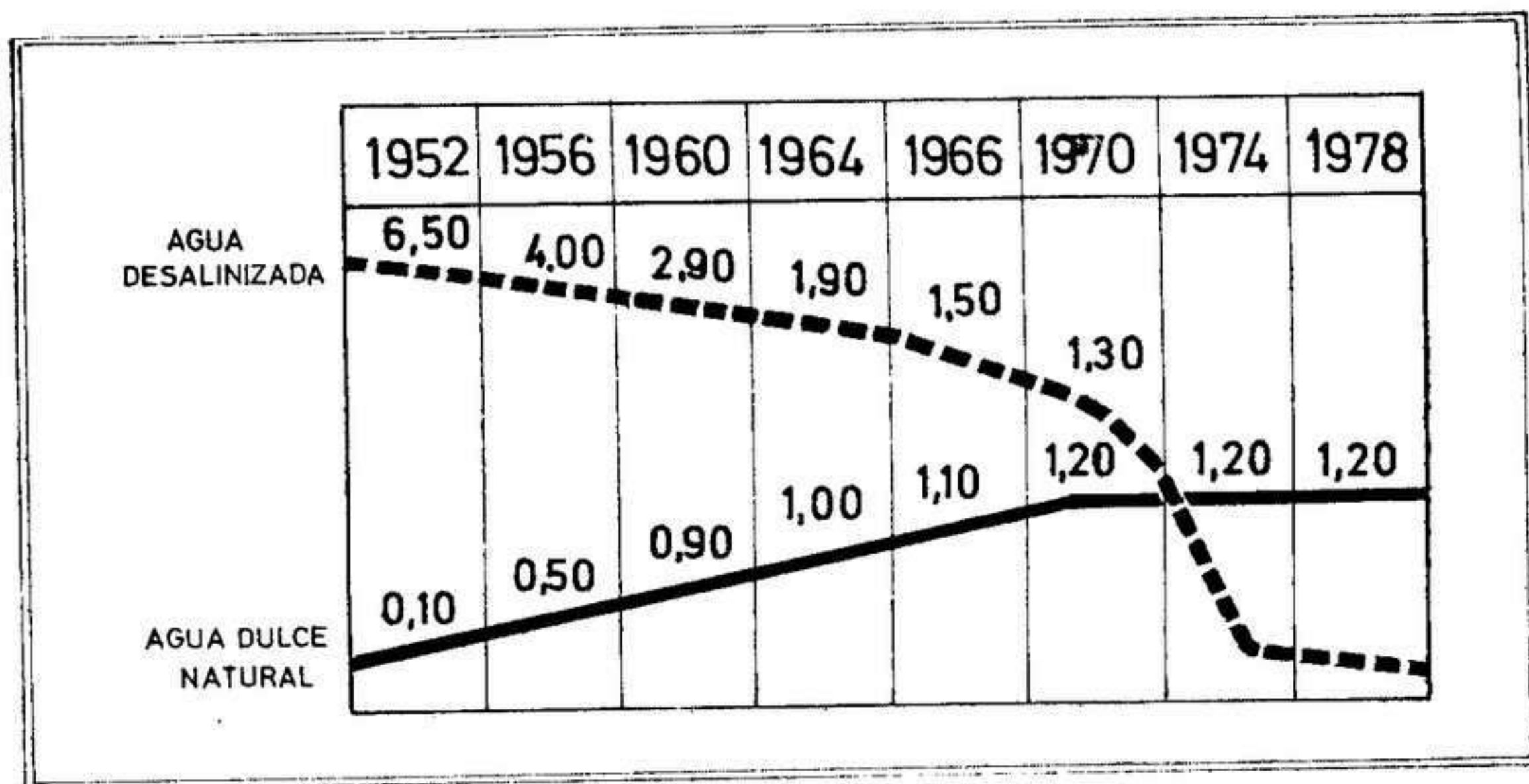


Fig. 3.—Comparación de precios entre el agua dulce natural y la desalinizada.

En él se ve que, en términos generales, se espera que pronto el agua desalinizada sea más barata que la clásica.

Claro está que para casos determinados (como los ejemplos recientes de Ceuta, de la Costa Brava y de las Islas Canarias) el agua desalinizada aún tratándose de instalaciones pequeñas (más caras que las grandes) ha resultado la más barata por las circunstancias especiales que concurren en estos puntos.

¿Por qué se va abaratando el proceso de desalinización. En el fondo, básicamente, por dos razones.

1—En primer lugar, porque el coste de la energía eléctrica, comparativamente al de otros factores, va siendo cada vez más barato, al aumentar el tamaño de las nuevas centrales térmicas y al irse perfeccionando la tecnología de su producción. En este mismo sentido, la aparición de la energía nuclear no introduce otra modificación que una nueva baja en el precio, y un aumento en el tamaño de los grupos, unido a la esperanza de bajas aún mayores en un futuro no lejano.

Esta baja de los precios, gracias a la técnica, (baja respecto a la evolución de los precios en otros sectores.) se ve favorecida en España con el mantenimiento forzado de unas tarifas eléctricas más reducidas de lo normal.

2— La otra causa es la posibilidad de utilizar grandes cantidades de vapor «degradado» que las térmicas producen en grandes cantidades y que es utilizado para la desalinización.

No olvidemos que el procedimiento más generalizado para desalinizar no es más que el antiquísimo de la evaporación y que todo el problema, como antes hemos dicho, no está en encontrar agua, sino en hallar el sistema económico de desalinizarla.

El mérito de la técnica ha sido conseguir que se puedan obtener grandes masas a precios reducidos, como es el caso de la planta cuya construcción se ha iniciado en Los Angeles, que tratará diariamente

600.000 ms³.

de agua de mar.

Van en vanguardia en esta nueva técnica:

EE. UU.

Rusia

Japón

Francia

Israel

Con estas perspectivas, es fácil suponer la cantidad de esfuerzo que se está concentrando sobre este problema, en el cual coinciden dos objetivos básicos para la humanidad:

I—3—3—1 — Abaratar el precio de la electricidad.

I—3—3—2— Reducir el precio del agua.

No puede extrañarnos que, en 1965, al celebrarse el Primer Symposium Internacional sobre Desalinización del Agua, estuvieran representadas sesenta naciones con más de 300 delegados y observadores oficiales.

I-4-.Resumen de las técnicas de desalinización.

No tenemos tiempo de extendernos sobre este tema, que, por sí solo, justificaría una conferencia. Haremos pues un resumen.

I-4-1-.Procedimientos de desalinización.

I-4-1-1-.Los que consumen energía eléctrica o mecánica.

Son hoy los menos importantes. Citaremos los de congelación, ósmosis inversa, electrodiálisis, termocompresión, etc.

Son los más adecuados para tratamiento de aguas salobres más bien que para las del mar.

Se comprende que, para estos procedimientos, el precio del KWh es fundamental.

Son procedimientos poco interesantes para nuestro caso.

I-4-1-2-.Procedimientos por destilación.

Hoy se consideran los más aptos para el tratamiento de agua de mar.

Exigen alimentación de energía térmica a baja temperatura.

Son los procedimientos «Flash» a etapas múltiples, destilación en tubos verticales, etc.

La característica común a este grupo es la de encajar muy bien en la producción combinada de agua y electricidad por la utilización de dos ciclos termodinámicos uno «alto» especialmente apto para generar electricidad, y otro «bajo» (25—125^oc) que tendría muy escaso valor como generador eléctrico y que en cambio es el más favorable para desalinizar.

Esta especie de «simbiosis» de los dos procesos ha permitido llegar rápidamente a grandes resultados.

I-4-2-.Evolución de la técnica de producción de electricidad.

En resumen, las instalaciones de destilación (o sea, las que nos interesan) deben ir asociadas a una central térmica si queremos obtener costos bajos.

La ventaja de la asociación con las centrales nucleares (que no son en definitiva más que un caso particular de las térmicas) está en el costo más bajo en éstas del precio del KW y del vapor, a partir de potencias de 500 a 600 MW y a la esperanza de que esos costos sean todavía más bajos en el futuro (fig. 4).

Esta es la razón por la que se asocia cada vez más la técnica de la desalinización con la de la energía nuclear.

No podemos hablar aquí de energía nuclear, por falta de tiempo.

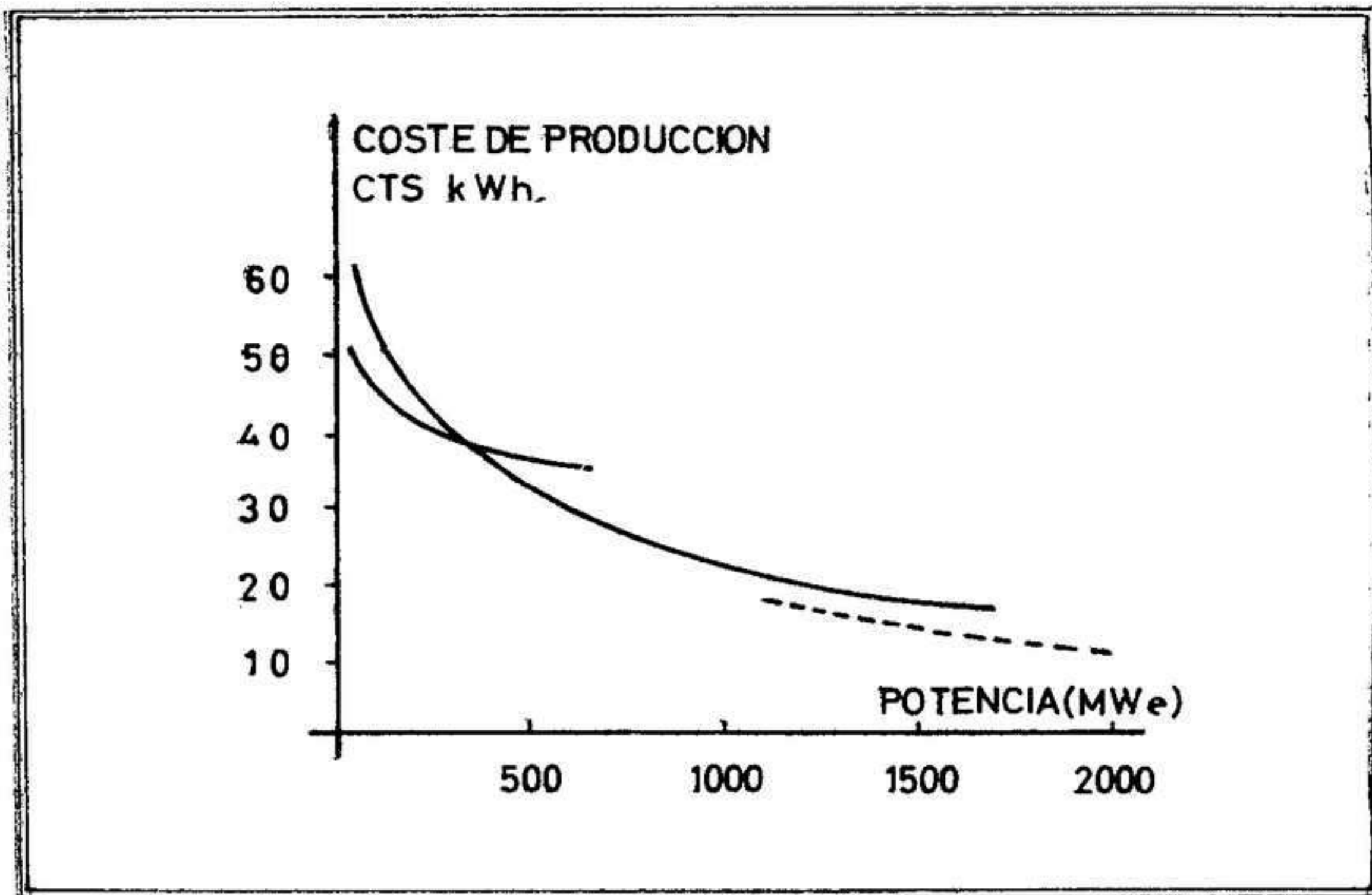


Fig. 4.—Costos de producción de energía en función de la potencia.

Nos limitaremos a decir simplificando mucho que hasta ahora los procedimientos de fabricación de energía nuclear se agrupan en:

I—4—2—1 — Generadores con neutrones frenados por agua y refrigerados por agua, con un rendimiento de un 30%

I—4—2—2—Generadores con neutrones frenados, por grafito y refrigerados por gas, con un rendimiento del 40%.

I—4—2—3 — Autogeneradores (Breeders), o generadores rápidos, en los que no hay moderador, refrigerados por metales líquidos (sodio). El bombardeo de los neutrones del núcleo (que es de plutonio) sobre una pantalla o envolvente de uranio genera otra vez plutonio, cuyo balance es positivo, es decir, generan más plutonio del que consumen.

Para potencias de 1.000 a 2.000 MW se cree son los mejores. Se espera que a escala industrial empezaran o producir en

1980. En el año 2.000 se cree darán el 50% de la potencia *total* de la C.E.E.

La evolución de la técnica ha permitido pues pasar a procesos que requieren cada vez menos energía como puede verse en el cuadro siguiente (fig. 5):

Destilación simple	.	.	200	Kwh. m.³
Destilación flash.	.	.	20	»
Producción combinada agua				
electricidad	.	.	10	«
Mínimo teórico (agua de mar)			0'78	»

Fig. 5.—Energía necesaria para la producción de agua dulce por destilación.

I-4-3. Evolución de los precios.

A su vez, el costo ha ido reduciéndose como se observa en el cuadro siguiente fig. 6):

Capacidad 10 ³ - m ³ d.	1970 - 75 Total F. B. / m. ³	1980 - 85 Total F. B. m. ³
20	9'0	5'8
40	7'7	4'8
100	6'7	4'1
250	6'0	3'4
500	5'5	3'1
1.000	5'1	2'8

Fig. 6.—Costo estimado por la producción de agua desalada

Hemos demostrado pues la rápida evolución de esta técnica y el impresionante abaratamiento conseguido, así como las amplias perspectivas que aún tiene por delante.

I.-4-4- Campos de aplicación de la desalinización.

¿Cuál es el campo de aplicación de esta técnica?

I—4—4—1 — Las regiones fuertemente industrializadas son las zonas óptimas para la misma, porque permiten instalar grandes centrales eléctricas, cuya enorme producción puede ser absorbida por la fuerte demanda, al mismo tiempo que las grandes cantidades de agua producidas son consumidas también.

En este caso, el precio de obtención, tanto del KW, como del agua, es el más favorable.

I—4—4—2 — Las zonas pequeñas en casos particulares p.e. las islas son otro caso de posible aplicación. Evidentemente, no hay que pensar en grandes centrales. La energía eléctrica se producirá por lo menos durante algunos años, mediante térmicas convencionales y de potencia limitada. Por lo tanto, el precio por m³ será más alto que el de las regiones muy industrializadas.

Pero en cambio las islas son zonas en que el agua suele ser escasa y su aprovechamiento, al querer llevarlo al límite, se hace caro, y a veces no sólo es caro, sino absolutamente deficitario. Por consiguiente, el agua desalinizada encuentra en ellas su aplicación.

I—4—4—3 — Por último, las regiones exclusivamente agrícolas, de bajo consumo de electricidad no parece que hoy por hoy, puedan obtener a precio interesante el agua desalinizada.

Pero este no es el caso que nos ocupa.

I-5.- La explotación en círculo cerrado.

En las zonas en que la densidad de población es grande, así como en las fuertemente industrializadas, se produce un enorme volumen de aguas residuales, ligeramente inferior al del consumo (hay evaporación, pérdidas, etc.)

Este es, por ejemplo, el caso de Barcelona, cuyo consumo diario de 700.000ms^3 ya mencionado permite decir que el río más caudaloso de su provincia lo constituye la suma de sus colectores de alcantarillado.

Se plantea pues, la posibilidad de utilizar nuevamente estas aguas que lanzamos al mar.

Como en los casos anteriores nos encontramos ante una cuestión de costo. En la medida en que, para cada caso concreto, sean caras o baratas las otras soluciones que ya hemos descrito, será más o menos interesante esta solución que, técnicamente, no ofrece problema, y permite obtener un agua limpia de gérmenes nocivos y de perfectas condiciones sanitarias y físicas.

II.-MENORCA.

II.-1- Plan.

En esta segunda parte, vamos a intentar la aplicación a nuestra isla de las diversas ideas que con carácter de generalidades y muy brevemente hemos tratado en la primera.

Para ello, necesitamos hablar un poco de cómo es Menorca desde el punto de vista geológico e hidrológico.

El primero, si lo dominásemos bien, nos diría como es el recipiente sobre el que cae el agua. El segundo determinaría, cuánta agua cae, cómo cae, qué parte se va por la superficie al mar y en qué régimen, y qué parte se infiltra, dónde y cómo se almacena en nuestro subsuelo, y por dónde desagüa al mar.

Pero los menorquines no conocemos bien ni la geología ni la hidrología de Menorca. No sé si nos servira de consuelo saber que en muchos otros sitios pasa igual.

Por ello esta segunda parte está llena de incógnitas.

Luego pasaremos a una tercera parte donde intentaremos sacar conclusiones.

II.-2- Geología.

II.-2-1- Necesidad de la Geología.

Para muchos, la geología es una disciplina bastante árida, cuya utilidad en la práctica no se ve clara.

La realidad es que hoy constituye una rama imprescindible de la técnica, para muchas actividades.

Y, además, ya no es tan árida como antes, porque hoy no se centra en el estudio de la estratigrafía como en las obras clásicas, sino que se da cada vez más importancia a la geología estructural, es decir a la tectónica, a la morfología, porque el es-

tudio de los plegamientos, de las fallas, de las condiciones en que se han producido los sedimentos, nos dicen muchas cosas que hoy necesitamos saber.

No puede buscarse petróleo sin dominar la geología.

No se habrían invertido las sumas que se gastaron en Mallorca buscando lignitos en las formaciones del Burdigaliense marino, (Mioceno inferior), donde no podía haberlo, si quien mandaba los trabajos hubiera sabido distinguir esas formaciones de las lacustres del Eoceno y Oligoceno, a primera vista iguales y tan distintas en edad, que era donde podía haberlo y donde se halló.

En el caso del agua, que es el que aquí nos interesa, la geología constituye una de las bases más serias tanto para su captación como para su almacenamiento posterior (embalses, etc)

Por eso queremos hablar un poco de ella, aunque sea muy brevemente porque no tenemos tiempo para más.

En realidad, la geología, como la energía nuclear y como las técnicas de la desalinización, son temas que, cada uno por sí solo, merece una conferencia.

Antes de hablar de Menorca, quisiera citar al eminente Colom, que dedica el Capítulo I de su obra «Más allá de la Prehistoria» (Madrid, 1950) a «La intuición de los poetas». Cita a Verdaguer, a Ronsard, a Espronceda y los Salmos de David, para demostrar que los poetas, en sus sueños, al hilvanar sus fantasías, intuyeron algo de la realidad geológica.

No le falta a Menorca su caso particular, porque Mario Verdaguer en «Piedras y Viento» intuye lo que luego veremos que ha sido realidad y puede volver a serlo.

II.-2-2- Origen de Menorca.

Menorca, como las otras islas Baleares nace del choque repetido entre dos bloques continentales, que, al aproximarse, pliegan los sedimentos del geosinclinal situado entre ellos.

II.-2-2-1- Las traslaciones continentales.

El hecho de que existieron y siguen existiendo traslaciones continentales es conocido de todos.

En lo que ya no todos están de acuerdo es en la explicación de las causas.

Siguiendo la exposición que hace el brillante Ingeniero de Caminos y Geólogo prestigioso Don Fernando Reig en su obra sobre la cuenca del Ebro, las últimas investigaciones de la sísmología, y sobre todo los trabajos del Instituto de Geofísica de la Universidad de Columbia, permiten suponer que la estructura de la corteza terrestre es distinta según sea de tipo continental u oceánico (fig. 7).

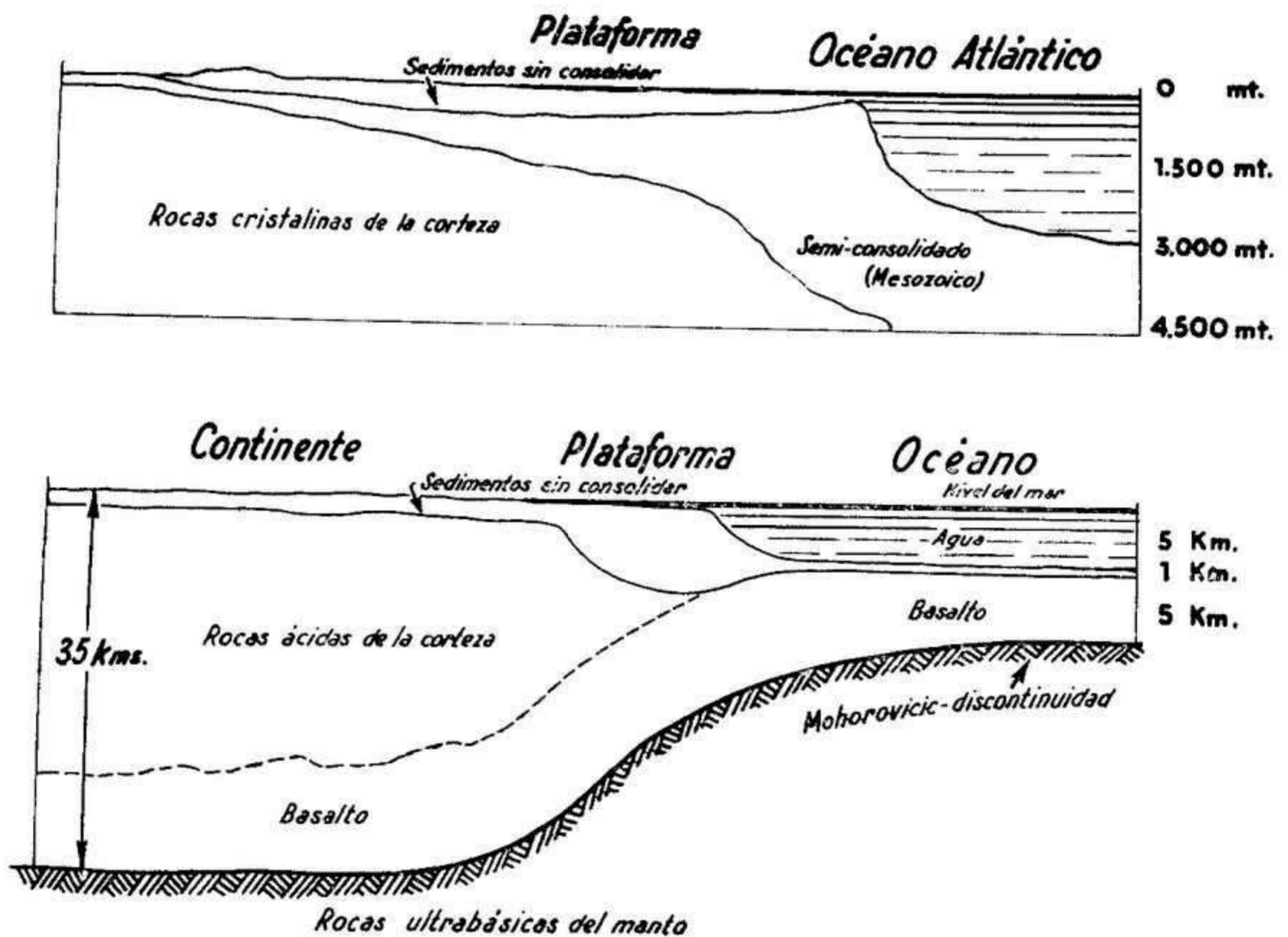


Fig. 7.—Estructura de la corteza terrestre.

En el primer caso, consta de un espesor variable de sedimentos, del orden de 5 Kms., que descansan sobre un bloque de granito de unos 25 Kms., bajo el cual hay una capa de basalto de 5 Kms., lo que dá 35 Kms. de espesor total hasta la discontinuidad de Mahorovicic, a partir de la cual empiezan las rocas ultrabásicas (peridotita).

En el segundo caso, bajo 5 Kms. de agua hay 1 Km. de sedimentos y luego los 5 Kms. de basalto, descansando bajo las peridotitas del manto.

En resumen, los continentes son bloques que flotan sobre la peridotita la cual ofrece viscosidad y fluidez ante esfuerzos prolongados. Modernamente se supone que hay corrientes en esa masa de peridotita, y esas corrientes harían desplazar a los bloques continentales, unas veces alejándolos, como pasa hoy con Sudamerica, y Africa, y otros acercándolos e incluso haciéndolos chocar, constituyendo su aproximación, una de las causas de la orogenia.

II.- 2-2-2- La formación del bloque ibérico.

Por lo que a España se refiere, la orogénesis herniciana del Carbonífero se produce como consecuencia de los empujes tangenciales que se desarrollan entre el continente de la Gondwana (Africa + Sudamérica) y el de Laurasia (Europa + Asia + Norteamérica).

Al retroceder Gondwana, la futura Península Ibérica fue arrastrada y doblada formando el amplio golfo del Eoceno inferior. (fig. 8).

Al avanzar de nuevo Gondwana en el Eoceno superior para la fase pirenaica de la orogénesis alpina, rompe la base del bloque ibérico y éste queda comprimido entre ambos continentes y luego se distiende en el Oligoceno para repetir el ciclo en la fase principal hasta que se separen en el Mioceno las Baleares de Córcega y Cerdeña y se rompe por falla el arco de Gibraltar. (fig. 9).

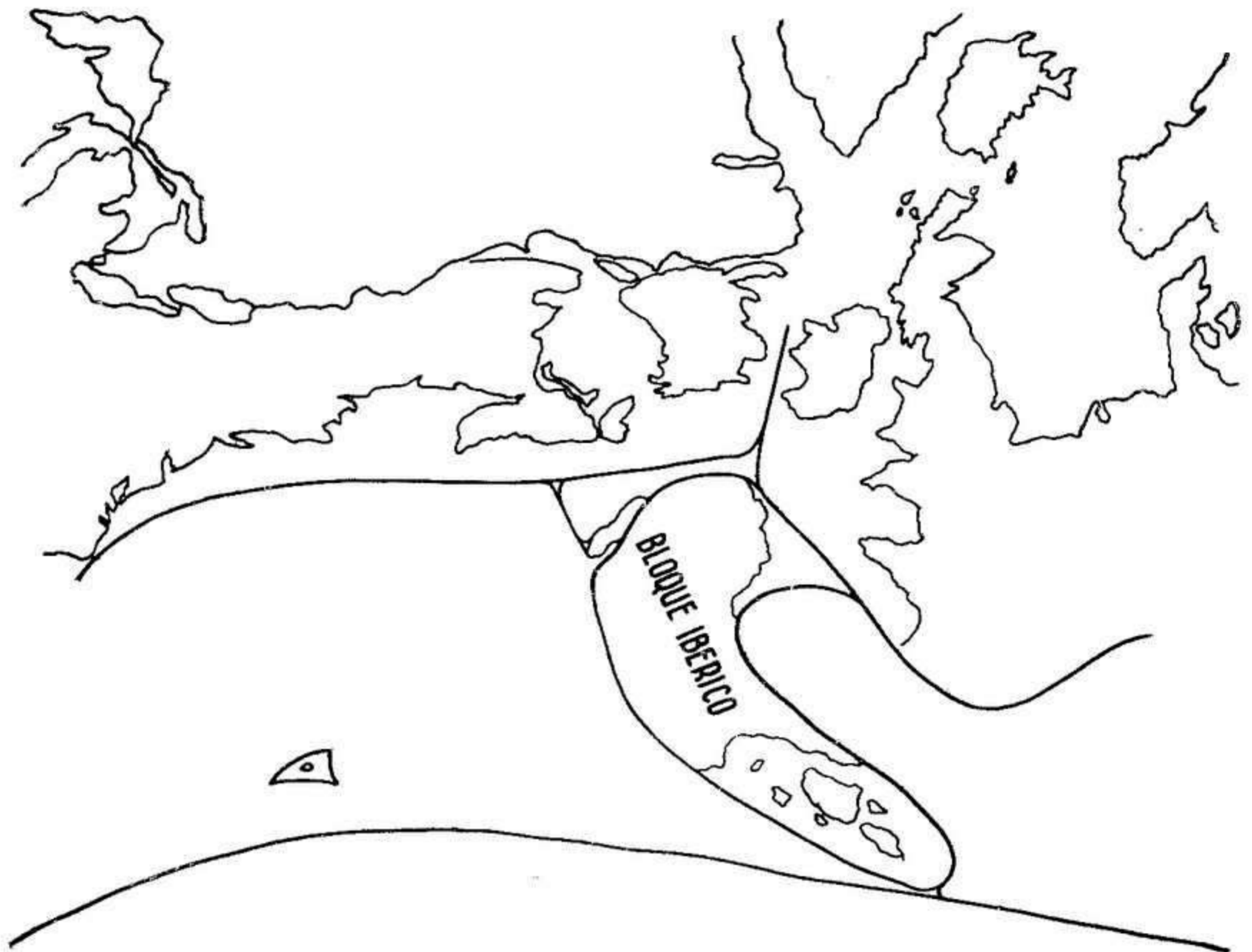


Fig. 8—La Península Ibérica en el Cretáceo Superior y Eoceno Inferior.

II-2-2-3- *La peculiaridad de Menorca.*

Hemos renunciado por falta de tiempo, a describir con detalle lo que pasó en Menorca. Nos limitaremos a decir que, en geología, no podemos decir simplemente «Balears». Debemos separar a Menorca de las demás, porque nosotros tenemos terrenos primarios, lo que no pasa en las otras islas, y además, su estructura es distinta, los empujes tangenciales que crearon su orografía tienen distinta dirección que los de Mallorca e Ibiza y finalmente, cuando se vive en éstas una etapa de orogénesis (alpina), en Menorca se está en el periodo de calma que demuestra sin duda alguna la formación tabular de nuestras calizas miocénicas, es decir, nuestro Mitjorn creado en el seno



Fig. 9.—La Península Ibérica en la distensión miocena.

del mar Burdigaliense (Mioceno inferior) y del Vindoboniense (etapa siguiente también del Mioceno).

Todas estas variaciones que hacen de Menorca una anomalía respecto a las restantes islas baleares, constituye el «Problema geológico de Menorca» sobre el que no tenemos tiempo de entrar.

Anomalia mayor aún si se considera que en determinados períodos Menorca tenía una extensión enormemente mayor hacia el Norte y el Este de su zona Primaria actual llegando probablemente hasta Corcega y Cerdeña por un lado, hasta Cataluña por otro y uniéndose a Francia. fig. 10).

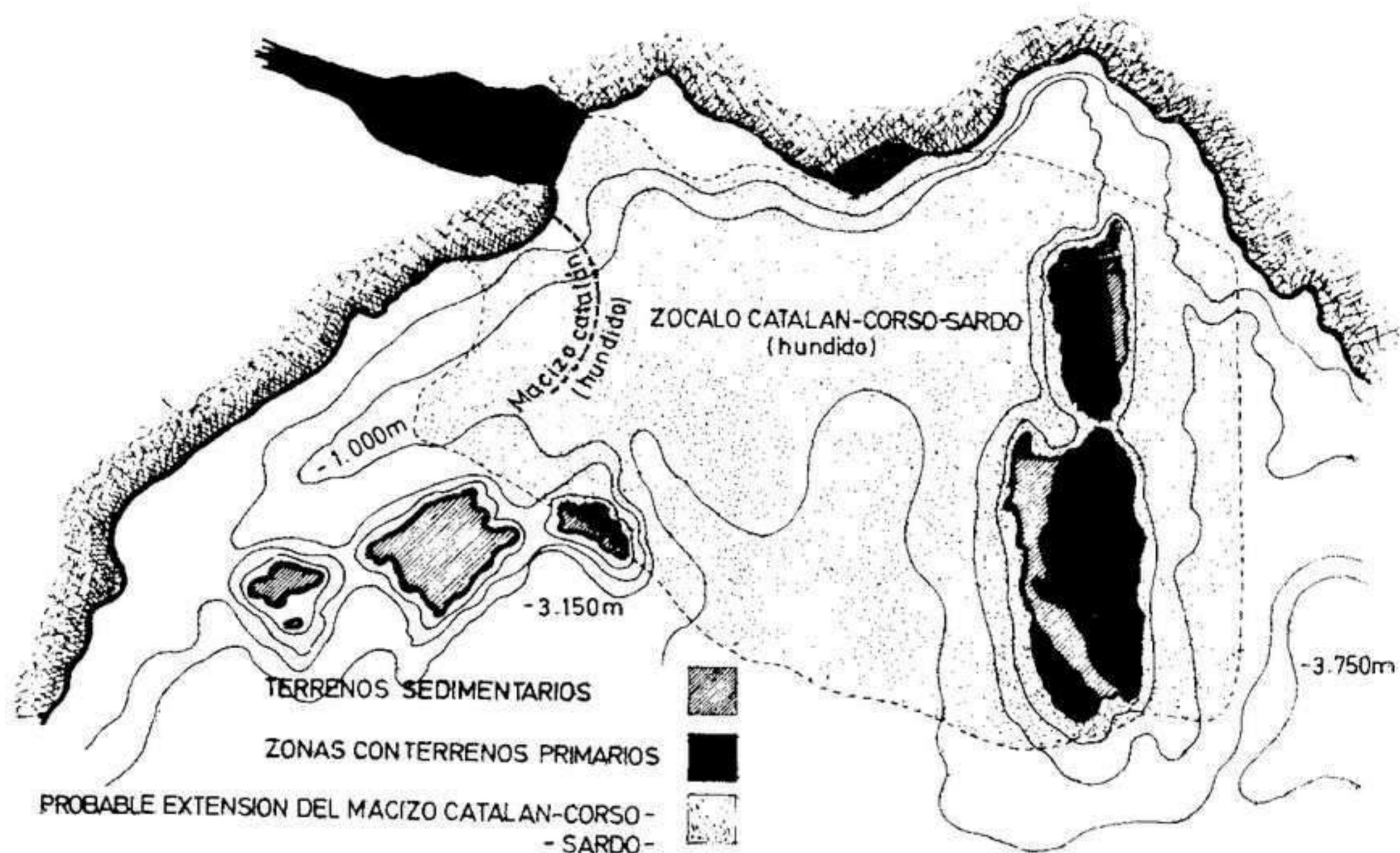


Fig. 10.—Mapa del macizo catalán-corso-sardo-menorquin.

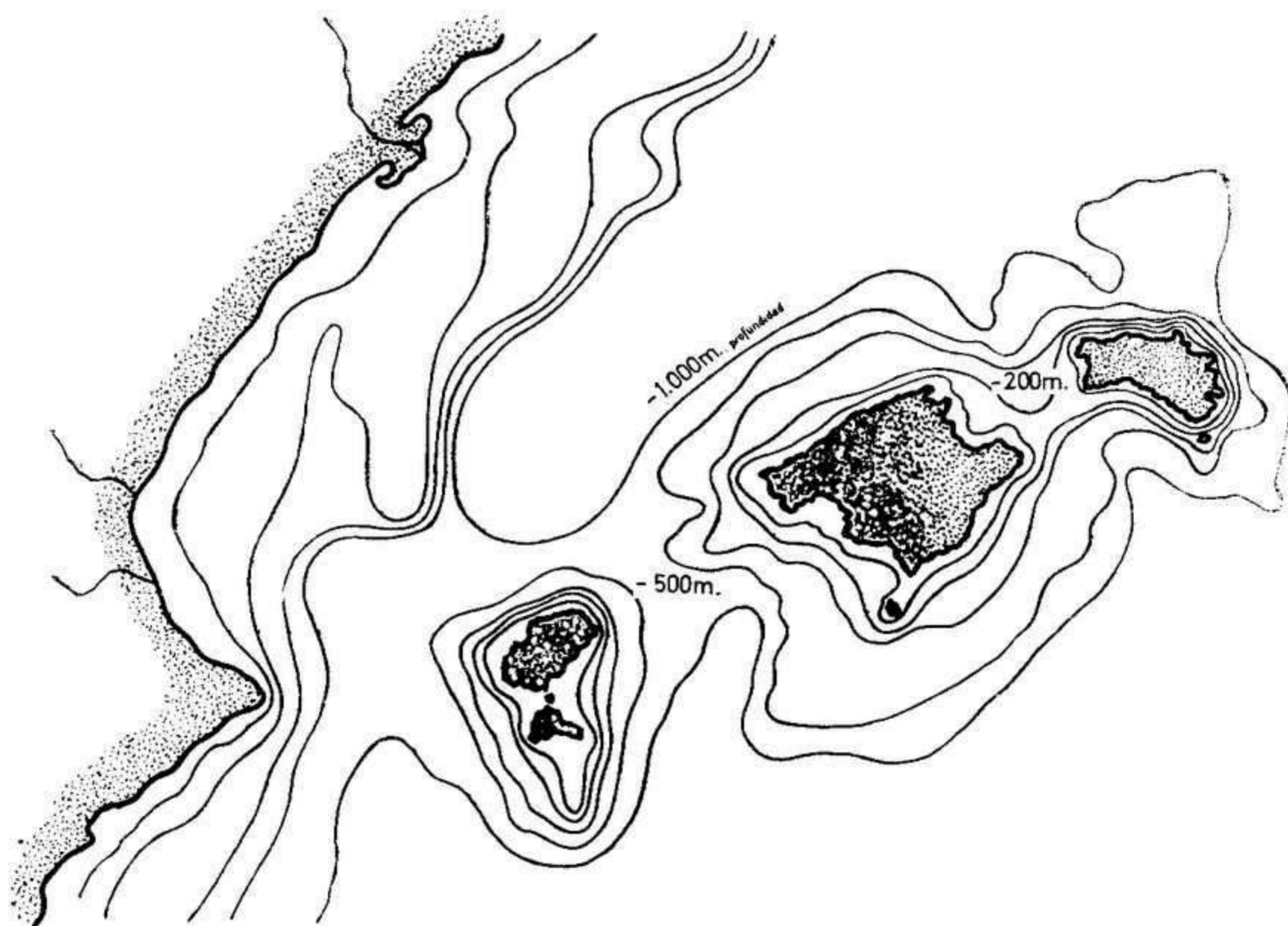


Fig. 11.—Mapa de las curvas de profundidad en torno a las Baleares.

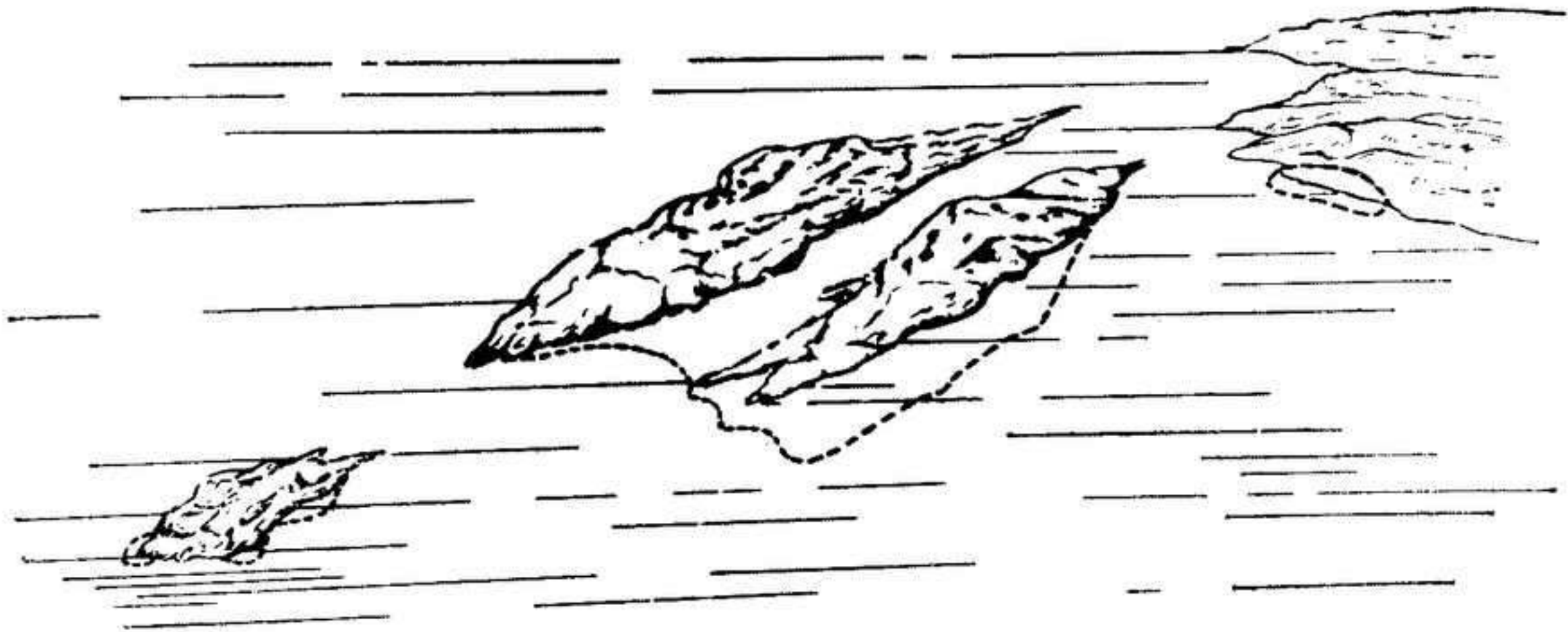


Fig. 12.—El mar Vindoboniense.

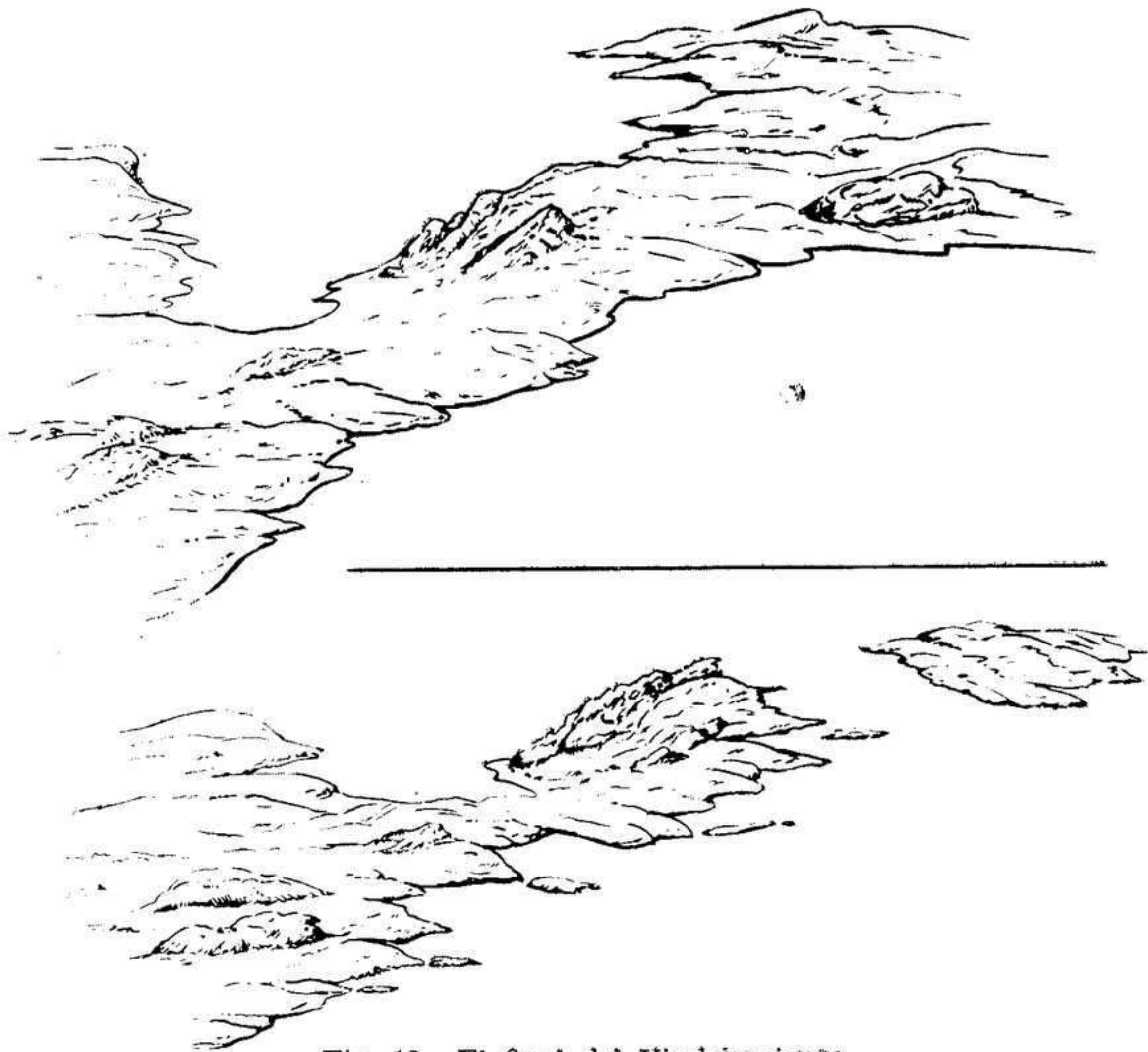


Fig. 13.—El final del Vindoboniense.

La unión que hoy parece verse en las Baleares al examinar el relieve submarino actual (fig. 11), corresponde a la última emersión, que empieza en la época del mar Vindoboniense (fig. 12), y concluye al final del Vindoboniense cuando sale del mar una sierra que de forma continua iba desde Menorca a Alicante, uniendo a las tres islas con la Península.

A continuación el mar inició el desgaste de este espolón separando primero a Menorca en el Plioceno (fig. 13) y luego a las demás, tarea que se vió facilitada por estar todo el zócalo baleárico durante el Plioceno a un nivel inferior al actual.

II.-2-3- Constitución de Menorca.

En resumen, como consecuencia de estas fases sucesivas de depósito de sedimentos, plegamiento y emersión de los mismos, erosión posterior, submersión nuevo proceso de acumulación de sedimentos, etc. encontraremos a Menorca tal como hoy es: (fig. 14).

Una zona de tipo predominantemente silíceo, de épocas Primaria y Secundaria, pequeño resto de un enorme territorio hoy sumergido del que ya hemos hablado. Lo que hoy queda está intensamente plegado y erosionado. Constituye la Tramuntana.

Otra parte, lo que llamamos Mitjorn, de época Terciaria que se originó sin convulsiones en el fondo del mar Burdigaliense y Vindoboniense y emergió también sin plegar.

La isla pues está formada por la soldadura de dos zonas totalmente distintas, casi diría antagónicas, cuyo contraste llama poderosamente la atención del recién llegado como puede verse en la reciente obra de Bisson.

El paisaje será distinto, lo será el clima en lo que cabe tratándose de un área reducida, y lo serán las condiciones de vida. No puede pues extrañarnos que sea distinta la agricultu-

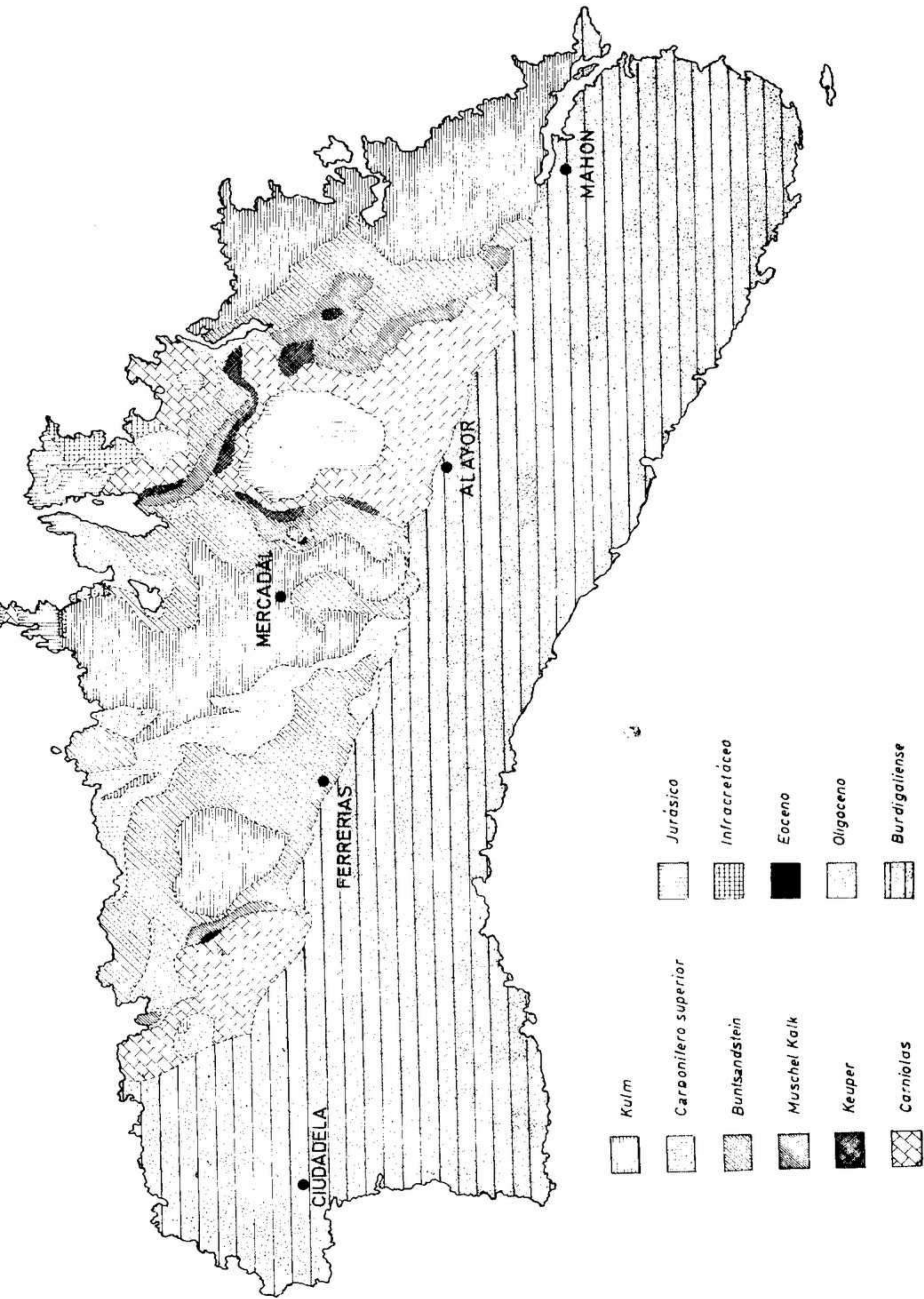


Fig. 14.—Mapa geológico de Menorca.

ra, que sea pobladas con distinta intensidad y que entre las gentes de el Mitjorn y la Tramuntana, haya tan radicales diferencias que hace poco más de un siglo, a los habitantes de Mahón les costara entender las palabras que pronunciaban los payeses de Favaritx que, mordidos por las «tercianas» acudían raramente a la «villa», sólo cuando les era imprescindible, o para ser enterrados.

II.-2-4- Consecuencias.

Volviendo a nuestro tema, estas diferencias son para nosotros del más alto interés. El Mitjorn es geológicamente un magnífico depósito de agua. Su horizontalidad hace que el agua de lluvia pueda infiltrarse en la caliza a través de sus numerosas diaclasas que el agua se encargará de ampliar con el conocido proceso de disolución del carbonato para luego precipitar de nuevo, ampliando también las cavidades, entre estratos, las fallas, etc, llegando por carstificación a originar bellas grutas como la de Parelleta por ejemplo y formando lagos subterráneos que para el tema que hoy estudiamos son del mayor interés. Estos depósitos tienen en general una salida más o menos complicada al mar, y la corriente de agua va profundizando el cauce en el transcurso de millones de años, dejando testigos de sus niveles anteriores.

¿Qué pasa en la Tramuntana?. En primer lugar su superficie no es tan llana, y las pendientes facilitan la escorrentía y permiten menos inhibición.

Ademas, sus terrenos son menos permeables lo que refuerza la escorrentía en perjuicio del aprovechamiento de agua.

Existen, las zonas calizas del Triásico y Jurásico que se marcan en el mapa, pero existen también áreas muy importantes de pizarras, areniscas, margas, que desde nuestro punto de vista, no son buenas.

II.-3- Hidrología.

II.-3-1- Precipitaciones.

II.-3-1-1- Cuantías.

¿Llueve mucho o poco en Menorca?

Jansá («Nociones de Climatología General y de Menorca») nos dice que en Mahón como media del periodo 1901 — 1930, obtenemos 592 m/m con una máxima de 853 y una mínima de 351.

De sus mismos datos se deduce que llueve algo más en la parte oriental de la isla (600) que en la occidental (450/480).

Baulies («L'illa de Menorca») estudiando un período más amplio, (1865 — 1962) obtiene una media de 631 m/m, a causa sobre todo, de un aumento en los años 1950—60 entre los cuales 1957 y 58 son los máximos del siglo.

Por lo tanto, considerando el resto de España estamos en un discreto término medio y no nos podemos quejar. Tenemos precipitaciones ligeramente superiores a Mallorca e Ibiza y semejantes a la parte oriental de Cataluña.

Agrícolamente estas precipitaciones se ven mejoradas por la importante humedad atmosférica que tanto de día como de noche con la formación de rocío, representa en total al año una mejora importante.

Es probable que esta humedad tenga también un efecto hidrológico favorable al disminuir la «succión» del agua de lluvia y su evaporación, pero sobre este aspecto, que sepamos, no hay mediciones ni estudios.

II.-3-1-2- Distribución anual.

¿Cómo se distribuyen estas precipitaciones a lo largo del año?

No muy mal. En la serie de Jansá tienen un ligero máximo en primavera, que en la de Baulíes por el contrario, está otro mucho más acusado en otoño; llueve en invierno con bastante regularidad y el verano es seco.

Desde el punto de vista del hidrólogo es evidente que sería de desear una mayor regularidad pero tampoco aquí podemos quejarnos si lo comparamos con el conjunto de España.

Bisson en su reciente trabajo «La tierra y el hombre en Menorca», dice que nuestra pluviometría es desfavorable.

Supongo que toma Francia como base de comparación.

II.-3-1-3- Ciclos hiperanuales.

¿Cómo evoluciona la lluvia a lo largo de los años?

No se ha estudiado en Menorca.

Baulíes presenta un gráfico entre 1865 y 1962, menciona unos años excepcionalmente secos, así como los más lluviosos, pero no extrae consecuencias.

En cambio en Mallorca los eminentes Ingenieros de Caminos Sres. Reig, ya citado, y Pascual, bien conocido de los menorquines, estudiaron los valores anuales de la lluvia y encontraron una periodicidad de veintidos años, que comparada con el ciclo de las manchas solares dió lugar a una correlación casi perfecta, correspondiendo cada período de lluvia con dos ciclos de once años de actividad solar. El Sr. Reig («Aprovechamiento integral de los recursos hidráulicos de la cuenca del Ebro») explica esta periodicidad de la siguiente forma:

Las manchas solares no son probablemente más que enormes ciclones solares producidos en la zona de fricción que se origina por la diferencia de velocidad entre la zona ecuatorial (giro en 25 días) y la de los polos (giro en 34 días).

Al igual que los ciclones terrestres, giran en sentido contrario en ambos hemisferios y al estar la materia ionizada, las manchas están ligadas a campos magnéticos.

Se ha visto que producen inversiones en el sentido de giro de las manchas y por lo tanto de sus campos magnéticos así como en los campos toroidales e incluso en el campo polar cada once años.

Estos fenómenos influenciarán a la tierra por la acción de los campos magnéticos solares sobre el terrestre y por las nubes de materia electrizada que lanza el sol actuarían sobre los anillos de radiación de Van Allen que circundan nuestro planeta, actúan sobre la atmósfera y controlan nuestra meteorología. Recordemos que para la formación de gotas de lluvia es precisa la presencia en la atmósfera de iones como núcleos de condensación.

Esto explicaría pues la periodicidad mencionada y de no haber más influencias, deberíamos tener una gráfica de tipo sinusoidal con una longitud de onda de 22 años.

Sin embargo, se vio que la correspondencia no encajaba totalmente y que debía haber otra razón. Para encontrarla había un medio.

Del Nilo se tienen casi dos mil años de observaciones de niveles y caudales. Por ello un Ingeniero americano trabajó sobre ellos encontrando una periodicidad de unos 150 años. Sobre esa onda cabalga la de 22 que se encontró en Mallorca. El investigador americano quiso comprobar su teoría y para ello recurrió a cortar el tronco de una Sequoia de 3.000 años observando la disposición de los anillos más anchos (correspondientes a años más lluviosos) y los más estrechos (años secos), comprobando los resultados del Nilo.

No se conoce aún hoy la razón de la periodicidad de 150 años.

No se han hecho estudios sobre la sucesión de períodos secos y húmedos en Menorca, que sepamos. Su interés es evidente.

Sólo nos queda agregar aquí que se siente la necesidad de que se haga un estudio mucho más profundo sobre las precipitaciones en Menorca.

II.-3-2- Escorrentía.

Nada, que sepamos, se ha estudiado sobre este aspecto. Es evidente que en la mitad Sur de la isla las formaciones mioceanas por su permeabilidad y su escasa pendiente han de dar un bajo coeficiente de escorrentía mientras que en el área de los terrenos Primarios y Secundarios su relieve más acusado y su mayor impermeabilidad han de hacer que mucha agua vaya rápidamente al mar.

En uno y otro caso, el pequeño tamaño de nuestra isla no deja al agua longitud de recorrido para una inhibición satisfactoria.

Por lo tanto, y hasta que no se hagan estudios, debemos suponer que si nuestra pluviometría, como hemos visto, era de tipo medio, nuestra escorrentía, desgraciadamente, es alta.

II.-3-3- Aguas superficiales.

Todos conocemos los escasos cursos superficiales y lo que dan de sí las fuentes de la isla y por ello nos limitaremos a señalar que no se ha hecho un estudio de aforos ni en unos ni en otras, que estimamos necesario y urgente.

II.-3-4- Aguas subterráneas.

Baulíes dice (pag. 55) que Menorca es pobre en aguas subterráneas.

Yo me atrevería a decir que no es así, aún faltando como faltan estudios por hacer.

Por la extensión de las formaciones calizas, la fácil carsificación de la mayor parte de las mismas y por los favorables resultados generalmente obtenidos por los que más consecuen-

temente se han dedicado a perforar, como es el caso del actual Alcalde de Mahón, creemos que se puede afirmar que un volumen considerable de agua se encuentra en el interior de la isla y, falto de la debida captación, desagüe en su mayor parte directamente al mar. Algunos de estos desagües son tan superficiales que forman las corrientes de agua fría que en tantos puntos de la isla han observado los bañistas.

El estudio de estos depósitos, del régimen de aportaciones a los mismos y del posible cierre o disminución de sus salidas al mar, es uno de los problemas más importantes y urgentes que tiene planteada Menorca.

III.- CONCLUSIONES.

III.-1- Menorca hoy.

Para un futuro inmediato, y hablando en términos generales, Menorca no tiene hoy problema de abastecimiento de agua.

Disponemos de muy poca agua de superficie, que además utilizamos muy mal, dejando que se pierda en el mar la mayor parte del año.

Estamos empezando a usar la subterránea. Los pozos que se van haciendo, cuando se llevan a cabo después de un cierto estudio y tomando precauciones, dan en su mayor parte un buen resultado.

Un ejemplo de ello es la labor encomiable que ha realizado estos últimos años el Ayuntamiento de Mahón, y que todos conocemos.

Otros ejemplos, éstos en el dominio de la agricultura, son los resultados obtenidos en las fincas vecinas «Son Gall» y «Albaida», donde se han creado regadíos de importancia.

En el terreno de las urbanizaciones podemos ya citar también bastantes éxitos.

Hoy todos estamos perforando un tanto anárquicamente y sin coordinación. Esto, en primera etapa, rara vez es peligroso.

III.-2- Menorca Mañana.

La situación varía mucho si se considera el futuro.

III-2-1- Variación de la demanda.

Por un lado, se producirá el aumento de consumo por habitante y año, siguiendo la tendencia general explicada al principio de esta conferencia.

Por otra parte, al aumento normal de la población, vendrá a sumarse el desarrollo del turismo, que, para agravar la cuestión, se acumula en pocos meses del año, precisamente los más secos.

Debemos prever con tiempo estos aumentos. El estudio de la evolución de esta demanda, extendido al total de Menorca, que nosotros sepamos, no se ha hecho. Es un tema básico y urgente.

Además es preciso prever con amplitud. Un error muy corriente es quedarse cortos en las previsiones.

Alguno de los presentes recordará la época del Conde de Guadalhorce, que fue tildado de fantástico, cuando una gran parte del país se preguntaba qué iba a hacer España con tanto KiloWatio y tanta carretera. Yo quisiera saber qué habría sido de España en nuestra postguerra, sin esos KiloWatios y esas carreteras que, contra viento y marea, creó aquel brillante Ingeniero de Caminos.

Bien entendido; una cosa es prever con amplitud y otra muy distinta es no escalonar bien las etapas de ejecución, como le pasó al Marqués de Salamanca, que arruinó su colosal fortuna al emprender una obra que ha dado frutos mucho más colosales todavía. La idea era buena; las etapas estaban mal calculadas.

Estudiemos pues, cuanto antes, la evolución de nuestra demanda, siendo amplios en las previsiones y prudentes en las etapas.

El no saber a tiempo las cifras a que nos llevará nuestra evolución, puede acarrear consecuencias muy graves.

III.-2-2- Posibilidades de abastecimiento.

Suponiendo conocida la Ley de variación de la demanda, tendremos que ver con qué la abastecemos.

Todo lo dicho antes, nos lleva a estudiar:

- III—2—2—1 — El agua superficial.
- III—2—2—2 — El agua subterránea.
- III—2—2—3 — La desalinización.
- III—2—2—4 — Los circuitos cerrados.

III.- 2-2-1- Agua superficial.

Ya sabemos que tenemos muy poca, y que ello se debe en parte a que un porcentaje considerable de las lluvias va directamente al mar.

Hemos dicho que, además, la mayor parte del año dejamos que el agua superficial se pierda.

Por consiguiente, teóricamente podemos disponer de mucha más agua de la que hoy utilizamos.

Para utilizarla mejor cabe estudiar su almacenamiento, bien en embalses de superficie, o bien en los embalses naturales subterráneos.

Habría pues que estudiar las posibilidades de establecer embalses (pequeños) en las zonas impermeables del Norte de la isla.

Este tema merecería ser estudiado con atención.

Hemos tenido ocasión de ver, hace pocos días, un plan de pequeños embalses para la isla de Mallorca.

Dicho sea de paso, la falta de una buena coordinación con Mallorca, está creando problemas graves que pueden llegar a ser gravísimos dentro de poco.

En las calizas miocenas del Sur, no puede pensarse en impermeabilidad. Pero quizá se pudieran hacer retenciones que aumentarían la infiltración del agua pluvial en aquellas calizas.

Tanto por mejora de la infiltración natural como por desviación de nuestros escasos cursos de agua, podemos recargar artificialmente nuestros embalses subterráneos a condición de que sepamos donde nos interesa efectuarlo, es decir, a condición de conocer nuestra hidrología subterránea.

Estos embalses y retenciones, y esas mejoras de la utilización de nuestros cursos de agua son técnicamente posibles y, en general, fáciles, pero no es sólo el aspecto técnico el que hay que estudiar. Es preciso que se considere además si son más baratos que los otros medios de procurarnos más agua.

La idea del coste, reiterada a lo largo de esta conferencia, debe ser fundamental en todo estudio que se haga.

III.- 2-2-2- Agua subterránea.

Mientras llega la hora del agua deslinizada, que hoy por hoy, no se vé aún próxima para Menorca, los recursos subterráneos son probablemente la solución de más volumen de que disponemos económicamente.

En el caso concreto de Menorca, y contra lo que en algunas ocasiones se ha manifestado, hay razones para suponer que se están perdiendo caudales muy importantes.

Por mala que sea nuestra escorrentía, por mucha que sea el área que vierte directamente al mar, un ligero tanteo considerando la superficie de Menorca, y la precipitación media anual demuestra la importancia de las infiltraciones que han de producirse en la zona permeable que representa bastante más del 50% de la superficie total y que en general se presenta en forma adecuada para facilitar la penetración del agua.

En el caso de Menorca, no faltan opiniones en el sentido de que parte del agua subterránea puede proceder del exterior de las islas, bien sea de Mallorca o de la Península.

Este punto, que yo sepa, no se ha estudiado seriamente, aunque es de la mayor importancia, pues en ese caso podríamos contar con mayores aportaciones.

Geológicamente es posible, visto el último plegamiento de que hablamos en geología.

Yo creo que encontraremos mucha agua subterránea, y que

durante un plazo prudencialmente largo, podemos cubrir nuestras necesidades.

Nuestros antepasados basaron una gran parte de su abastecimiento en las cisternas.

Nosotros debemos volver a lo mismo, pero con unas enormes y complicadas cisternas que ya ha hecho la Naturaleza, es decir, con la utilización de los embalses subterráneos. Los embalses ya están hechos; hace falta localizarlos primero y acondicionarlos después, evitando el riesgo de entrada del mar y suprimiendo en lo posible las pérdidas de agua por los rebosaderos naturales.

Si no hacemos un buen estudio de estas posibilidades, la utilización del agua subterránea está llena de peligros:

En efecto: ¿Hasta qué punto gastamos sólo los intereses y en qué momento empezaremos a comernos el capital?

¿Qué pozos están a cubierto del peligro de avance del mar, y cuáles pueden provocarlo?

Al principio, todos los pozos que dan agua van bien. Luego su número va aumentando y el agua que se pierde hoy en el mar irá disminuyendo, al mismo tiempo que bajará el nivel freático.

Entonces se entablará una *noble* pugna en la que cada uno bajando más, procurará quitar agua a su vecino.

Y en algún momento, si no hay suficiente conocimiento de la situación, alguien bajará en su pozo lo bastante como para invertir el sentido de la corriente y empezará a entrar agua de mar.

Entonces, aquel audaz habrá matado su gallina de los huevos de oro, y lo que es peor, quizá mate además las de algunos vecinos.

Por consiguiente, podemos y necesitamos usar el agua subterránea, pero *conociéndola* y no a ciegas.

Y para conocerla, la técnica moderna está llena de recursos.

Los conocimientos geológicos e hidrológicos de que ya he-

mos hablado, las posibilidades de sondeos mecánicos, de ensayos geofísicos a base de diferencias de resistividad o de reflejos de ondas sísmicas provocadas, el uso de los colorantes (p.e. la fluoresceína) etc. etc. nos dan unas posibilidades de estudio enormes.

Merece un párrafo especial la radiestesia. Debo decir que creo en la radiestesia, aunque desconfío de los radiestesistas. He usado y sigo usando este sistema sobre todo contrastando el parecer de varios, e incluso alguna vez lo practico personalmente.

No creo que se pueda dudar hoy de que es eficaz aunque sujeto a errores.

Por ello, las personas que, como el eminente Sr. Cano, usan este método combinado con la Geología, con el análisis de las rocas y el estudio técnico del problema, tienen un porcentaje de éxitos mucho mayor que los que usan sólo la radiestesia, o los que se basan sólo en la Geología.

En resumen, no es necesario ser profeta para prever un considerable desarrollo en Menorca de la extracción de agua subterránea, y espero que pronto se haga de forma científica en vez de hacerlo en medio de la mayor anarquía.

III.-2-2-3- Agua desalinizada.

Creo que el uso de esa agua en Menorca es sólo cuestión de tiempo. Al querer agotar todas las disponibilidades del agua natural, tanto de superficie como subterránea, la iremos encareciendo y llegará un momento en que, las ampliaciones siguientes serán más baratas a base de agua de mar.

No olvidemos que somos una pequeña isla, y por lo tanto si la planta de desalinización ha de ser sólo para nosotros, será una planta pequeña y, por lo tanto cara. A la altura técnica a que hoy estamos, no es concebible que se utilizara la energía nuclear.

No olvidemos que la potencia instalada en la central que abastece toda Menorca es de 19.000 Kws, cifra bien pequeña comparada con las que para las centrales nucleares hemos manejado, que no son hoy, inferiores a 500.000 Kw.

Ahora bien; la técnica de la desalinización, la de generación de electricidad, y la de transporte por tubos, están evolucionando tan rápidamente, que para el futuro cabe tanto pensar en una sola planta para Baleares que radicara en Mallorca y alimentará por tubería submarina las otras islas, como pensar en un abaratamiento progresivo de las pequeñas plantas que anticipara su posible competitividad.

Al hablar de nuevas técnicas en la fabricación de tuberías, es interesante mencionar que nuestro paisano D. Humberto Ferrer es una destacada figura en esta especialidad.

Sin embargo, todo esto son elucubraciones que, hoy no nos llevan a nada concreto porque mal podemos emitir juicio sobre lo que necesitaremos cuando ignoramos aún lo que hoy tenemos.

III.-2-2-4- Los circuitos cerrados.

De toda la isla, la ciudad de Mahón es, naturalmente, la que mayor volumen de agua consume.

Por lo tanto, es aquella en que el funcionamiento en circuito cerrado ofrecería más caudal.

Ya hemos dicho que, técnicamente es posible y sanitariamente perfecto. Económicamente, su utilidad dependerá sólo de su comparación con las otras posibilidades.

Desde un punto de vista si se quiere rutinario, es de desear que no llegue a ser preciso utilizarlo.

III.-2-3- Estudios a hacer.

Hay que empezar, por lo tanto por conocer mejor nuestros recursos.

III.-2-3-1- Geológicos.

Y para ello, es básico conocer mejor nuestra geología, es decir, el vaso sobre el cual se derrama el agua que queremos utilizar. La utilización dependerá del tamaño, de la forma y de las peculiaridades de este vaso.

Es triste tener que confesar que los menorquines no hemos hecho todavía un buen mapa geológico de nuestra isla con suficientes detalles y precisión. Lo mismo podemos decir de la Geología estructural, sobre cuya importancia ya hemos hablado antes. Sin tener localizados los plegamientos, las fallas, las cavernas, mal podemos determinar los cursos de agua subterráneos y nuestros recursos hídricos en general.

Las obras de geología de Menorca, salvo estudios aislados, brillantes, pero parciales, son obra de forasteros y extranjeros.

Llevando las cosas al extremo, podemos decir, y es lastimoso, que no conocemos mejor la geología de Menorca porque el francés Hermite murió a los treinta y tantos años y porque Colom no vive aquí.

Y ahora llegamos a una de las conclusiones prácticas. El Ateneo de Mahón fue siempre un foco de cultura y mantuvo en algunas disciplinas el nivel científico de Menorca por encima de muchas otras zonas españolas.

¿Por qué no crear una Sección de Geología que emprenda seriamente esta gran tarea?

No le faltan a Menorca personas competentes y entusiastas que, agrupadas, puedan llevarla a cabo.

Recordemos que hoy, para cualquier estudio serio, ha pasado la época de las brillantes individualidades y estamos en la de los equipos bien coordinados.

III.-2-3-2- Hidrológicos.

Suponiendo que por medio de la Geología y sus técnicas re-

lacionadas, lleguemos a un mejor conocimiento del vaso de que disponemos, será preciso mejorar también la información sobre el agua que puede ir a él.

Necesitaremos pues estudiar a fondo la hidrología, tanto superficial como subterránea.

Hoy no sabemos cuál es el coeficiente real de escorrentía en cada zona de Menorca, ni conocemos cuál es la evapotranspiración, ni se han estudiado y explorado los embalses subterráneos, sus comunicaciones internas y sus salidas al mar, ni sus posibilidades de transformación. No tenemos localizados los ríos subterráneos y no tenemos la menor idea del caudal que vierten al mar.

Por las mismas razones que dimos al hablar de Geología ¿No podría el Ateneo crear una Sección dedicada a la Hidrología superficial y subterránea?

III-2-3-3- Plan general.

Todas estas ideas nos llevan forzosamente a una que las resume: la necesidad urgente de estudiar un plan general de abastecimiento de Menorca.

Plan general que debería hacerse, sin duda alguna, bajo el control y directrices de la Administración (en este caso principalmente el Ministerio de Obras Públicas), pero al cual las actividades locales podrían aportar mucho trabajo llegando así en plazo útil a los resultados que, de otra forma, o no se tendrán, o llegarán demasiado tarde, o se harán con prisa que equivale a decir que no se harán bien.

No podemos pedir a la Administración que, con tiempo, se ocupe de nuestros problemas con preferencia a otros mayores, cuando nosotros sesteamos.

Un plan general estudiado a fondo, con la colaboración de todas las técnicas necesarias, y de todas las Autoridades en todas sus esferas, nos permitiría en primer lugar prever con la

mayor anticipación posible nuestras necesidades y luego hacer el inventario, también anticipadamente, de nuestros recursos, y en consecuencia, saber, aproximadamente, cuando necesitamos tener a punto cada uno de ellos.

Yo creo profundamente en los planes. Y estoy convencido de que incluso un mal plan es mejor que la falta de plan.

Recientemente, Madrid, por no disponer a tiempo de un plan adecuado y a pesar de estar enclavado en una zona en que sobra agua, tuvo que pasar por el ridículo, de tamaño internacional, de verse en restricciones.

No caigamos nosotros en lo mismo, simplemente porque hasta ahora el agua no escasea.

No sobra tiempo. No pueden ser buenos los estudios de este género hechos a corto plazo.

No dejemos que cunda la anarquía y que cada uno vaya perforando por su cuenta, con más entusiasmo que conocimiento de la situación.

Actuando desordenadamente podemos agotar algunas zonas, e incluso provocar la entrada del mar, mientras otras siguen vertiendo al mismo sus caudales improductivos.

Por el contrario, la utilización racional y al máximo de nuestros recursos hídricos, a los costos más reducidos, produciría, por definición, una de las mejores bases de nuestro mejor desarrollo económico.

Antes hemos dicho que ha pasado la época de las brillantes individualidades para ser sustituida por la de los equipos eficientes.

Esta es una tarea que podría ser un bello ejemplo de colaboración, pues en ella hay puestos de trabajo para todos los estamentos, desde las Autoridades isleñas, que naturalmente, deben encabezarlo, pasando por los especialistas de todas las disciplinas enumeradas, hasta los pacientes trabajos de archivo y fichero.

Crear nuevos regadíos, desarrollar nuestra ganadería, posibilitar el crecimiento del turismo, conseguir que suba el nivel de vida de Menorca.....

¡Qué hermosa labor!

Llevar a cabo este programa sería prestar un verdadero servicio a nuestra isla.

Y servir a nuestra patria chica, para nosotros, menorquines, es una forma muy noble de servir a la Patria grande, de servir a España.

Actividad del Ateneo

S. PEREZ FA
Secretario del Ateneo

Dos acontecimientos de singularísima importancia, uno de ellos verdaderamente sensacional y trascendental, marcan el ápice de la labor del Ateneo durante el primer semestre de 1970. Nos referimos concretamente a la celebración del Salón de Primavera, cada año esperado con indudable impaciencia por los artistas, pero sobre todo a la *adquisición de un piano de concierto*, que viene a situarse como instrumento capital en la empresa de promoción musical que nuestra entidad viene desarrollando desde los días de su fundación y sin desfallecimiento alguno, gracias en la actualidad a la competencia y a la entrega de excelentes intérpretes bajo el valioso magisterio de don José Cardona Mercadal.

Hay que reconocer que el que el Ateneo dispusiera de un buen piano de concierto no era una exigencia tan sólo de su brillante historial, sino que se debía además a la relevante tradición musical mahonesa. No fue fácil ni cómodo, antes al contrario representó muchas preocupaciones y muchas gestiones, pero éstas se vieron coronadas por el éxito por el apo-

yo prestado por la Fundación March, que aportó alrededor de un tercio del importe de compra y por todos los socios que aceptaron un aumento de cuota con el que se va satisfaciendo el resto. Consecuencia de ello a primeros de marzo se adquiría un piano de media cola japonés, marca «Kawai gran modelo», y se exteriorizaba la gratitud de todos hacia don Juan Hernández Canut, por sus gestiones cerca de la Fundación March, a los maestros Galmés y Coll y a don Francisco Porcel, que nos apoyaron en sus gestiones en Palma y en Barcelona, y a las Juventudes Musicales que nos animaron con su ayuda, su comprensión y su aliento.

De este modo, en la festividad de San José pudo efectuarse la inauguración de una nueva etapa de conciertos, solemnizada por dos acontecimientos en un mismo día. El Grupo Filarmonico, que por su arraigo ateneístico y su significación, merecía justificadamente los honores del estreno del nuevo instrumento, celebró al mediodía un escogido concierto interpretando el «Trío en *fa* mayor» de Schumann, el «Concerto grosso número 3 en *mi* menor» de Haendel y la «Petite suite» de Debussy, además del «Ave verum» de Mozart, al que colaboraron los coros de alumnos del Instituto. Por la noche, organizado por las Juventudes Musicales, el cuarteto de cuerda alemán «Jugend Musiziert» completaba la excepcional fiesta con un delicado recital en que interpretaron obras de Haynd, Malipiero y Beethoven.

Posteriormente, fue el propio maestro Ramón Coll el que aceptó pulsar el nuevo piano y lo hizo como solo él sabe hacerlo en una sesión memorable en que no se acertaría a resaltar su belleza y su riqueza interpretativa para las piezas de fantasía de Schumann, o para los preludios de Chopin, o para las filigranas de Debussy, o para la emoción de Prokokieff.

Antes de finalizar la temporada, el trío de cámara español formado por José María Alpiste, violín, Pedro Busquets, cello, y Angel Soler, piano, de la mano de las Juventudes Musicales, ofrecía otro concierto con obras de Haynd, Mozart y

Beethoven, debiendo registrar asimismo la actuación de la Orquesta de Cámara del Grupo Filarmónico en el Seminario de Ciudadela y en el propio Ateneo para interpretar durante los días santos «Las siete palabras» de Haynd.

Nos hemos referido antes al *Salón de Primavera*. En esta muestra participaron un total de 52 obras, distribuidas en la siguiente forma: 27 óleos, 14 dibujos, una escultura y 10 acuarelas y de técnicas diversas. Aunque fuera de concurso, participó con varios lienzos el galardonado artista ciudadelano José Roberto Torrent. Pese a la referida concurrencia, el Jurado, tras una laboriosa deliberación, acordó declarar desiertas la Medalla de Honor y la de Escultura y conceder las distinciones siguientes: Primeras Medallas de Oleo y Acuarela a Caty Juan del Corral; Primera Medalla de Dibujo a Antonio Camps Caro; Primera Medalla de Artes Decorativas a Marcé Picó; Medalla al Mérito de Oleos a Pedro Pons Pons; Medalla al Mérito de Dibujo a Miguel Capó, y Medalla al Mérito de Acuarela a Sebastián Fábregas.

En el concurso del semestre se celebraron cuatro *exposiciones*. La primera nos deparó la selecta personalidad del artista noruego Tore Bernit Pedersen, formado en la Escuela de Artes Plásticas de Oslo, buen dibujante, ilustrador de libros, que colgó en el Salón muchos dibujos y acuarelas bellísimos, captando especialmente el interés de los visitantes sus 21 acuarelas con asunto de Menorca. Le siguió el pintor italiano Aldo Mignano que trajo 38 telas con asunto vario: desnudos, animales, bodegones, todas ellas reveladoras de una permanente inquietud en que se barajan sus preocupaciones existencialistas con su afán por hallar técnicas nuevas. La participación menorquina correspondió a dos voluntariosos artistas alayorenses, José Florit Orfila y Pedro Pons Pons, que nos mostraron 16 y 15 óleos respectivamente, realizados con sinceridad y con nobleza, probando lo que pueden los aventajados autodidactas cuando tienen algo profundo que expresar. Y cerró el ciclo, la delicadeza y el buen gusto de Concep-

ción Comas Camps en una acertada selección de óleos y acuarelas.

La *cátedra ateneista* fue honrada en primer término por el Jefe Provincial de Tráfico de Baleares, don Tomás Sastre, quien amablemente aceptó abrir un ciclo acerca de «La circulación y sus problemas». Su disertación versó sobre el tema «El tráfico en la Historia, el Derecho y la sociología», que despertó un enorme interés y una extraordinaria concurrencia que se mantuvo a lo largo del ciclo. La segunda conferencia corrió a cargo del abogado don Francisco Parpal, quien habló sobre «Organización y funcionamiento de una autoescuela y desarrollo de un cursillo». Por su parte, el médico traumatólogo don Juan Victory de Febrer intervino para realizar un estudio de «Los accidentes de circulación y sus consecuencias». No podía faltar un sondeo en los efectos producidos en la sociedad y de ello se encargó el Rdo. Padre Vicente Macián, capellán de la Residencia Sanitaria, en su disertación sobre «Ética y moral del conductor». Y puso fin al ciclo la colaboración del Juez de Primera Instancia e Instrucción, don Guillermo Vidal Andreu, quien trató del accidente de circulación desde el punto de vista jurídico.

Otra conferencia muy interesante fue la del doctor Alvaro Caballé, director de la Residencia Sanitaria, el cual desarrolló el tema «El hambre en los países del tercer mundo». En el curso de ello se reveló su experiencia del asunto conseguido en diez años de permanencia en un Hospital de las Misiones en el Congo, explicando sus vivencias con una gran sencillez, pero con un realismo impresionante. Y ya casi al borde final de la temporada, don Francisco Candel y don Josep Ventura, dentro de la organización de las Juventudes Musicales, disertaron acerca de las migraciones y charlaron en un animado coloquio con los asistentes.

El *Cine Club del Ateneo* ha continuado en su difícil labor de exaltar los valores del séptimo arte, procurando ofrecer en todo instante cintas modélicas, ejemplares de antología y cu-

riosidades desconocidas de nuestro público. Tras las Navidades, proyectó «L'Atlante» de Jean Vigo, para inmediatamente celebrar una semana de cine checoeslovaco, que constituyó una sorpresa y un éxito. En ella se proyectaron «Que viva la República», «El acusado», «Katia y el cocodrilo», «La reineta dorada» y «Diamantes en la noche». A partir de ella, en selecciones quincenales, se ofrecieron «Tiempos modernos», del incomparable Charlie Chaplin, «La piel suave» del discutido Francois Truffaut, «Petulia», del renovador Richard Lester, y en último extremo el impresionante documento «La jauria humana» de Arthur Penn. En suma, unas sesiones interesantísimas que cada día van ganando mayor número de adeptos y que se siguen con auténtico apasionamiento.

Digamos por último que han seguido funcionando con toda normalidad las *restantes secciones*, en especial la de Filatelia que continúa congregando a sus numerosos aficionados, como las clases de idiomas y de la Escuela de Turismo. Con respecto a ésta hemos de reconocer en estas breves notas la celebración de la fiesta de su patrono Santo Tomás de Aquino, con especial solemnidad religiosa en la parroquia de Santa María y con un solemne acto en el que fueron entregados los diplomas a los alumnos descollantes del curso anterior.

7. BELLAS ARTES. INDUSTRIAS ARTISTICAS.
FOTOGRAFIA. MUSICA. JUEGOS. DEPORTES

72 ARQUITECTURA

ALABERN..., E: Véase 725.5 FEM.

726.1(467.52)(091) BOS

BOSCH FERRER, Rafael.: Santuario de Monte Toro. De la verdadera data de la iglesia y altar mayor, por D... Ciudadela de Menorca, Tip. y Lib. del Sgdo. Corazón de Jesús, 1929. — 12 págs., 23 cms., rúst. (Separata del «Boletín Oficial Eclesiástico de Menorca» época III, núm. 695, septiembre de 1929).

CASASNOVAS MARQUES, A.: Véase 726.7 CAV.

726.7(467.52)(091) CAV

CAVALLER PIRIS, José.: Iglesia y exconvento de Ntra. Sra. del Socorro (Es Socos). Pórtico de Andrés Casasnovas. Ciudadela, Imp. Moll, (Al fin: 1929). XII + 129 págs. + 3 hojs., láms., 22 cms., rúst.

725.51(467.52)(091) CAV

—: Hospitals de Ciutadella, per... Treball publicat al «Butlletí del Sindicat de Metges de Catalunya», en els números de març i desembre de 1930. — Barcelona, 1931.—

28 págs., Grab. interc. 24 cms., rúst.

725.5(467.52) FEM

FEMENIAS..., Francisco.: Noticia sobre el plan y condiciones de un edificio de planta cuyo proyecto figura en la exposición del Congreso para la «Gota de Leche de Mahón», por D... y D.Enrique Alabern. Mahón, Imp. de M. Sintés Rotger a cargo de F Fábregues Pons, 1910. — 8 págs. + 2 fotografías, 28 cms., rúst.

MOLL CAMPS, P.: Véase 246(467.52)(09) MOL.

726.6(467.52)(091) PAS

PASCUAL MARROIG, Bartolomé, Obispo de Menorca: La Catedral de Menorca. Restauración y reforma. 1939-1941. Ciudadela, Imp. Al-les. 1941. — 1 lám. + 68 págs., + láms. 1-35. 21 cms., car.

726.6(467.52)(091) PAS

—: Restauración y reforma de la Catedral. El nuevo reloj de la iglesia y de la Ciudad. (Alocución del Prelado en su inauguración de la noche de Navidad) (1946). Notas de sus características. —

- (S.l., s.i.) 1946. — 4 págs. + 2 lám., 21'5 cms., rúst.
726.1(467.52)(091) PAS
——: **El templo parroquial de San Clemente** (16 julio de 1950). Alocución del Prelado. La bendición e inauguración. Antecedentes históricos. Ciudadela, (S.i., s.a.). — 12 págs. + 2 láms. + 1 dibujo., 21'5 cms., cart.
- 726.1(467.52)(091) PON
PONS PONS, Guillermo.: **La ermita de San Juan de Mahón**, por D... (S.l., s.i., s.a.) 18 págs. + 2 láms., 17 cms., cart. (Carece de portadas. Datos tomados de la cubierta, Núm. 7 de «Monografías Menorquinas», Separatas de «El Iris»).
- 725.51(467.52)(091) ROD
RODRIGUEZ..., Manuel.: **Lazareto de Mahón o memoria descriptiva de sus obras...** por D... Maon (sic), Imp. de Pedro A. Serra, 1813. — 49 págs., 22'5 cms., rúst.
- 726.6(467.52)(091) ROS
ROSSELLO VILLALONGA, Juan.: **Historia del templo de «Santa María» de Ciudadela, hoy catedral de Menorca**, por D... Pbro. Ciudadela, Im. y Lib. del Sgdo. Corazón de Jesús, 1928. — 153 págs., + 1 hoj. + 13 láms., 19'5 cms., rúst.
- 726.7(46)(091) SIT
SITGES GRIFOLL, J. B.: **El monasterio de religiosas benedictinas de San Pelayo el Real de Oviedo**. (S.l.) Tip. Suc. de Rivadeneyra, (S.a.). — 185 págs. + 1 hoj. + 1 lám., 23 cms., perg.
- 73 ESCULTURA**
- 737.1(467.5)(091) CAM
CAMPANER FUERTES, Alvaro.: **Numismática Balear. Descripción histórica de las monedas de las Islas Baleares acuñadas durante las dominaciones punica, romana, árabe, aragonesa y española**, por D... Palma de Mallorca, Est. tip. de P. José Gelabert, 1879. — 350 págs. + lám. I-XI., 25'5 cms., piel.
- 737.1 RAM
RAMIS RAMIS, Antonio.: **Descripción del monetario del difunto Dr. D. Juan Ramis y Ramis**. Mahón, Imp. Serra, (S.a.), 208 págs., 21 cms., rúst.
- 737.1(091) VIV
VIVES ESCUDERO, Antonio.: **La moneda en la edad del bronce...** Madrid, Imp. Ibérica, (S.a.) 10 págs., 25 cms., rúst. (Publicado en la Revista «Cultura Española»).
- 737.1(53+46)''11:14'' VIV
——: **Monedas de las dinastías arábigo-españolas**, por... Madrid, Est. Tip. de Fortanet, 1893. — XC + 553 págs., 26 cms., hol.
- 737.1(091) VIV
——: **Reforma monetaria de los Reyes Católicos**, por... Madrid, Tip. de S. Francisco de Sales, 1897. — 7 págs. + láms. I-II., 27 cms., rúst. (Publicado en el «Boletín de la «Sdad. Española de Excursiones» de 1-9-1897).
- 737.1(46.301)(091) VIV
——: **La moneda castellana**. Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública del señor D... Madrid, Est. tip. Vda e Hijos de M. Tello, 1901. — 55 págs., 27 cms., rúst.
- 737(467.1) VIV
——: **La numismática en la obra «Orígenes Históricos de Cataluña»**, por D. José Balari Jovany... Noticia publicada por D... Madrid, Est. tip. de la Vda. e Hijos de Tello, 1902. — 14 págs., 24'5 cms., rúst.
- 737.1(53+46)''11:14'' VIV
——: **Indicación del valor de las monedas arábigo-españolas**, por D... [Zaragoza, M. Escar, tip., 1904] — 513-522 págs., 26 cms., rúst. (Extracto del Homenaje a D. F.º Co-

dera en su jubilación del profesorado. Estudios de erudición oriental. (Carece de portada).

74/76 ARTE GRAFICO. PINTURA

749(467.52)(091) CLA
CLARET RUBIRA, José.: **Muebles de estilo inglés y su influencia en el exterior desde los Tudor hasta la Reina Victoria con los grupos Colonial y Menorquín.** Prólogo del Marqués de Lozoya. Barcelona, Gustavo Gili, S.A., 1946. — VII + 479 págs. + láms. I-418., 30'5 cms., tela.

74(075.5) HER
HERNANDEZ SANZ, Francisco.: **Programa del primer curso de dibujo...** por D... Mahón, Est. Tip. de B. Fábregues, 1894. — 18 págs., 20'5 cms., rúst.

LOZOYA, Marqués de.: Véase 749 (467.52) CLA.

78 MUSICA.

78.082:92(Beethoven) DIA
DIAZ GILES, Fernando.: **Beethoven y sus sinfonías.** Conferencia... por... Mahón, Imp. M. Sintés cgo.

F. Fábregues, 1913. — 23 págs., 21 cms., rúst.

79 DIVERSIONES. JUEGOS. DEPORTES.

729 FAB
FABREGUES SINTES, Pablo.: **Reseña del arte cómico y dramático...** por... Mahón, Tip. de Fábregues Hnos. 1866. — 20 págs., 20'5 cms., rúst.

792.4(467.52)(091) HER
HERNANDEZ SANZ, Francisco.: **La ópera italiana en la ciudad de Mahón...** por D... Mahón, Tip. Mahonesa, 1919. — 157 págs. + 1 hoj., 22 cms., rúst.

791.6(467.52)(091) RAM
RAMIS RAMIS, Juan.: **Corto diseño de las demostraciones de piedad y regocijos públicos con que la Universidad de Mahón celebró...** por el Dr. D... Mahón, Im. Fábregues, 1784. — 19 págs., 28 cms., rúst.

797.2 SIN
SINTES..., J. y F.: **Natación.** Barcelona, Librería Catalonia, 1925.— 89 págs. grabd. intercal., 17 cms., cart.

8. LITERATURA

8(467.52) MOL
MOLL CASASNOVAS, Francisco de B.: Menorca dins la literatura. L'Obra del Diccionari y les Biblioteques «Raixa» i «Les Illes d'Or» obsequien amb aquesta edició els seus subscriptors i amics en les festes de Nadal 1958 i Cap d'any 1959. Barcelona (S.i., s.a.) 16 págs., 15'5 cms., cart. (Secretariat del Diccionari).

8.08(871+860) PON
PONS... Pbro. Fray Francisco, Exclaustrado del Convento de Franciscanos de Mahón. **Compendio de la poesía latina y castellana y de la retórica en latín y castellano.** Mahón, Imp. Vda. e Hijo de Serra, 1837. — 1 hoj. + 406 págs., 15'5 cms., cartón.

820 Literatura inglesa.

MOTTA..., Amada de la,: Véase 860-1 MOT.

840 Literatura francesa.

GUARDIA... M.: Véase 840-4:61+159 MOR.

840-4:61+159 MOR
MOREJON.: Etude medico-psycholo-

gique sur l'histoire de Don Quichote par le Dr... Traduite et annotée par le Docteur J. M. Guardia... Paris, Imprimerie de L. Martinet, 1858. — 28 págs., 22 cms., rúst.

MOTTA..., Amada de la,: Véase 860-1 MOT.

PONSETI... Bernardino J.: Véase 860-1 MOT.

RUBEL VIDAL, Juan.: Véase 179.9.

849.9-1/4 Literatura catalana.

ALBERTI VIDAL, V.: Véase 849.9-1.03 RAM.

849.9-1 BAL
BALLESTER PONS, Pedro.: **Gloses y altres treballs en vers, per...** Mahó, Imp. de M. Sintes Rotger, 1924. — 99 págs., 20'5 cms., cart.

849.9-2 BEN
BENEJAM VIVES, Juan.: **¡Foch y Fum!** Quadro de costums en forma de zarzuela en tres actes y en vers... per... música de **Francesch Rosselló.** 2.^a edi. corregida. Ciutadella, Imp. Al·les, 1930. — 57 págs., 21 cms., rúst.

- 849.91-1 CAR
CARDONA PONS, Guillem.: Coblas fetas sobre la vinguda de SS. MM. y Real Familia en Mahón día 18 de setembre de 1860. — Mahón, Imp. de J. Fábregues y Pascual, 1861. — 23 págs., 15 cms., rúst. (Carece de cubiertas).
- 849.9-1 FAB
FABREGUES SINTES, Bernardo.: Lo llibre dels glosats... per... 2.^a edició. Mahó, Imp. d'en Bernat Fábregues, 1899. — 48 págs., 15'5 cms., rúst.
- 849.9-1 FER
FERRER PARPAL, Jaime.: Glusad sobre se pigote de 1881 a 1882, per... D... Mahó, Imp. de M. Parpal, 1882. — 14 págs., 16'5 cms., rúst.
- 849.9-3 MAR
MARTI CAMPS, Fernando.: Xilografies menorquines. Palma de Mallorca, Edi. Moll, 1965. — 123 págs., 15 cms., cart. (Col. Les Illes d'Or, vol. núm. 85).
- 849.9-3 MAS
MASERAS..., Alfonso.: Contes fatídics. Barcelona, Tip. L'Avenç, 1911. — 196 págs., + 1 hoj., 19'5 cms., cart.
- 849.9-1 MIR
MIR..., l'Oncle Juan.: Expedició a Ciutadella. 1.^a Glosa. Còpia manuscrita. — 11 págs., 16 cms., rúst.
- 849.9-4 PIU
PIU SOLER, J.: Varia II. Articles de costums, fantasies... etc. Segona serie. Barcelona, Libreria de Verdaguer, 1905. — 252 págs. + 1 hoj., 23'5 cms., rúst. (Contiene: Menorca: arribada; Talayots, passejada matinal, aygua de mar; Ciutadella, partença).
- 849.9-1 POE
POETES: Els... insulars de postguerra. Antologia aplegada per M. Sanchis Guarner. Palma de Mallorca, Edi. Moll, 1951. — 142 págs., 15'5 cms., cart. (Col. «Les Illes d'Or», vol. núm. 43).
- 849.9-1 PON
PONS ORFILA, Ramón.: Glosas de ses eleccions de diputats a Corts celebradas el dia primer de febrer de 1891, per... Mahó, Imp. de M. Parpal, (S.a. 1891?). — 16 págs., 16 cms., rúst.
- 849.9-1 PON
PONS PONS, Antonio.: Se pigote. Glosas d'en Toni Pons Pons... Mahó, Imp. Bernat Fábregues, 1882. — 5 hojs. 18'5 cms., rúst.
- 849.9-1.03 RAM
RAMIS RAMIS, Juan.: L'Alonsiada o conquista de Menorca per el Rey D. Alonso III d'Aragó en 1287. Poema en tres cants escrit en castellá per el Dr. D... traduit per D. Vicent Albertí Vidal... Mahó, Imp. Pere Antoni Serra, 1818. — 47 págs., 14 cms., rúst.
- 849.9-1 REC
RECHARD MORA, José.: Glosat sobre el naufragi de se barca pescadora titulada «Els dos amigs»... Mahón, Imp. F. Fábregues, 1896. — 8 hojs., 15'5 cms., rúst.
- 849.9-1 REC
—: Episodios de se guerra de Cuba. Relació de varius cumbats per... Mahón. Imp. F. Fábregues, 1897. — 6 hojs., 21 cms., rúst.
- 849.9-1 RIC
RICHART MORA, José.: Memorias del sigle XIX. Mahón, Imp. M. Parpal, (S.a. 1901?). — 6 hojs., 16'5 cms., rúst.
- 849.9-1 ROC
ROCA VAREZ, Antonio.: Ses porquetjadas de Llocn de Vall l'ony 1918. Glosas... Mahó, Imp. Francesch Truyol, (S.a.). — 44 págs., 15 cms., rúst. (El nombre del autor, consta en la contra portada, manuscrito).

- ROSELLO,... F^o.: Véase 849.9-2 BEN
849.9-25 ROS
- ROSELLO ORFILA, Pedro.: *Esclats de l'anima*. Idili en un acte original de... Mahó, Imp. Bernat Fábregues, 1909. — 19 págs., 21 cms., rúst.
- 849.9-31 RUB
- RUBIO TUDURI, Nicolau M.^a.: *No ho sap ningú*. Novel·la. Barcelona, Club Editor, S.A., [1961]. — 282 págs. + 1 hoj., 19'5 cms., tela. (Col. «El Club dels Novel·listes», vol. XIX).
- 849.9-3 RUI
- RUIZ PABLO, Angel.: *Recordanza de la peregrinació menorquina a Roma. A Lleó XIII...* Ciutadella, Tip. del Cor de Jesús, (S.a. 1900?). — 10 págs., 14'5 cms., rúst.
- 849.9-1 RUI
- : *Poesies*. Mahón, Imp. de Successores de Parpal, 1911. — 94 págs. + 1 hoj., 18'5 cms., cart.
- 849.9-3 RUI
- : *Recordances. Jochs d'al·lots*. Barcelona, Imp. Ilustracio Catalana, 1918. — 3 hojs., 19 cms., cart. («Ilustracio catalana», rev. semanal, Any I. Barcelona, 21 juliol 1918, núm. 16, pp. 407-412).
- 849.9-3 RUI
- : *Del cor de la terra. Proses menorquines*. Barcelona, Libreria Catalonia, 1928. — 207 págs. + 1 hoj., 18'5 cms., rúst.
- 849.9-3 RUI
- : *Per fer gana. Caldereta d'articles menorquins amb molt poc suc i una mica de pebre coent*. Palma, Imp. Mossén Alcover, 1946. — 123 págs. + 2 hojs., 15'5 cms., cart.
- 849.9-31 RUI
- : *Del cor de la Terra. Classes Passives. Noveletes menorquines*. Barcelona, Bib. popular de L'a
- venç, 1910. — 95 págs., 15'5 cms., rúst. (Vol. núm. 104).
- 849.9-31 RUI
- : *Novel·letes menorquines*. 2.^a edició. Palma de Mallorca, Edi. Moll, 1950. — VII + 149 págs. + 3 hojs., 15'5 cms., rúst. (Col. «Les Illes d'Or», vol núm. 3).
- SANCHIS GUARNER, M.: Véase 849.9-1 POE.
- 849.9-1 SIN
- SINTES..., Andrés.: *Codolada sobre es carnaval de Mahó l'any 1896*, per... Mahón, Imp. M. Parpal, 1896. — 17 págs., 14'5 cms., rúst.
- 850 Literatura italiana.
- 850-7.03 MOL
- MOLL CASASNOVAS, Francisco de B.: *El «Corbatxo» de Giovanni Boccaccio*, traduït en català per Narcís Franch. (Segle XIV) transcrit etc... per... Mallorca, Edi. de l'Obra del Diccionari, 1935. — 3 hojs. + 107 págs., + 1 hoj., 22 cms., cart.
- 850-2 PAL
- PALAGI, Giovanni.: *La vedova de Padiglia*. Drame eroico per musica di... Maone, Stamperia del Cittadino Paolo Fábregues, 1822. — 3 hojs. + 36 págs., 15'5 cms., rúst. (Carece de cubierta).
- 860-1 Literatura española. Poesía.
- 860-1 BEN
- BENEJAM VIVES, Juan.: *Hojas caídas*. Colección de poesías originales de... Ciudadela, Imp. S. Fábregues, 1883. — 168 págs., 19'5 cms., rúst.
- 860-1 BEN
- : *La tierra en el cielo*. Diálogos en verso por... Ciudadela, Imp. S. Fábregues, 1892. — 19 págs., 18 cms., rúst.
- : Véase 860-1 TOR.

- 860-1 BOS
 BOSCH ANGLADA, Andrés.: **Poemitas**. Ciudadela, Imp. y Librería Massanet, Agosto 1932. — 101 págs. + 1 hoj., 17 cms., cart.
- 860-1 CAP
 CAPO MELIA, Juan.: **Hojas secas**. Colección de poesías originales. Manuscrito, 1908. — 163 págs., + 4 hojs., 22 cms., cartón.
- 860-1 CAS
 CASASNOVAS MARQUES, Andrés.: **Citas de luna**. Carta prólogo de José M.^a Pemán. Mahón, Imp. M. Sintés, 1936. — 117 págs., 20 cms., cart. (Co. PAUTA. Menorca).
- 860-1 CAY
 CAYMARIS SASTRE, Adolfo.: **Oscilaciones del alma**, poema por D... Ciudadela, Est. tip. de Llanes, 1880. — 28 págs., 20 cms., rúst.
- 860-1 CHA
 CHACEL..., Mariano.: **Cantos del gitano**. Madrid, Imp. Enrique Vicente (S.a.) 242 págs. + 2 hojs., 18'5 cms., rúst.
- 860-1 CHA
 —: **Al Rey Alfonso XII de España en su visita a la Isla de Menorca**. Ciudadela, Tip. de S. Fábregues, 1877. — 13 págs., 21 cms., rúst.
- 860-1 EST
 ESTEVA SANCHO, Pedro.: **Floreceñas, poesías inéditas de...** Ciudadela, Imp. José Allés, (S.a.) 91 págs., 18 cms., rúst. (Con caricatura del autor).
- 860-1 FAB
 FABREGUES SINTES, Bernardo.: **Almanaque de las bellas Composiciones poéticas de...** Mahón, Imp. del Diario, 1864. — 32 págs., 19'5 cms., rúst. (Se trata de un folletín del periódico).
- 860-1 FAB
 —: **Albores de la vida**. Solaces poéticos de... Mahón. Tip. Fábregues Hnos., 1866. — 1 hoj. + 176 págs. + XXIV + VIII + 150 págs., 22 cms., piel. (Contiene: II, Poetas menorquines. III, Flores y abrojos. IV, Flores secas. V, Fastos de Menorca. VI, Las últimas hojas de mi álbum. VII, Algo de peso).
- 860-1 FAB
 —: **Flores y abrojos**. Álbum poético de... Mahón, Est. tip. B. Fábregues, 1882. — VIII + 150 págs., 21'5 cms., hol.
- 860-1 FER
 FERRER PARPAL, Jaime.: **Romance**. (Sl., s.i., s.a.). — 7 págs., 20 cms., rúst. (Se trata de un folletín de algún periódico)
- 860-1 GOR
 GORNES..., Juan.: **El poeta desesperado y sus breves poesías**, por... Barcelona, Imp. Comercial, (S.a.). — 30 págs., 21'5 cms., rúst.
- 860-1 HER
 HERNANDEZ GUASCO, Andrés.: **El triunfo de España** (sic)... por... en celebridad de los cumpleaños de S. M. la Reina Doña Isabel II. Mahón, Imp. de Serra, 1849. — 15 págs., 14'5 cms., rúst.
- 860-1 HER
 —: **El triunfo de la España**. Loa alegórica escrita por D... en celebridad de los cumpleaños de S. M. la Reina Doña Isabel II. 2.^a edición. Mahón, Imp. de G. I. Serra, 1858. — 16 págs., 15 cms., rúst.
- 860-1 HER
 —: **Horas plácidas**. Colección de ensayos poéticos originales de... Mahón, Imp. de M. Parpal, 1881. — 172 págs., 21'5 cms., cartón.
- 860-1 HER
 —: **Horas plácidas**. Colección de ensayos poéticos originales de... y **Un pícaro de alto copete**, drama de costumbres en cinco actos y en verso. Mahón, Imp. M. Parpal,

1881-1882. — 172 págs. + 173-342 págs., 22 cms., cartón. (Hay varias páginas copiadas a mano).

HOSPITALER... J.: Véase 860-1 MOT.

860-1 MOT

MOTTA..., Amada de la.: **Colección de poesías de la señorita...** (S.l.) Folletín de «El Eco de Menorca», 1857. — 48 págs., 18 cms., cartón. (Encuadernado con: Cecilia por E. Sue, trad. por Bernardino J. Ponsetí, 190 págs.).

860-1 MOT

—: **Poesía de la señorita...** Mahón, Imp. «El Diario de Menorca», 1859. — 16 págs., 18'5 cms., cartón. —(Encuadernado con: Glorias de Menorca, J. Hospitaler; 6 págs.—Hospitalidad, ídem. 6 págs. — El Castillo de S. Felipe. Memorias de Menorca de J. Hospitaler, 68 págs. La mina de oro, de Elías Berthet, 313 págs. — El oficial aventurero de Walter Scott, 300 págs.).

860-1 NIE

NIETO URRUTIA, B.: **La carta del murciano.** Poesía leída por su autor el soldado del Rgto. de Infantería Mahón núm. 63... en la velada literario-musical que se celebró el 7 de diciembre de 1916 víspera de la Patrona, en el Teatro de San Estanislao. (S.l.) [Imp. del Regimiento] (S.a.). — 2 hojs., 22'5 cms., rúst.

PEMAN... José M.^a: Véase 860-1 CAS.

860-1 POU

POU MORAGUES, Francisco.: **Gavillas,** poesías. Villacarlos, La económica. Artes Gráficas, (S.a) 1937? —3 hoj. + 89 págs. + 1 hoj., 21'5 cms., cart.

860-1 PRA

PRADA..., José de (Pepe Verdades): **¡Pro causa...!** Poema leído en la

velada literaria que en su honor se celebró el 29 de Octubre de 1905 en Ciudadela (Menorca). Mahón, Imp. de F. Fábregues a cargo de M. Ribé, 1905. — 11 págs., 15'5 cms., rúst.

860-1 RAM

RAMIS RAMIS, Juan.: **La Alonsiada o conquista de Menorca por el Rey Don Alonso III de Aragón en 1287. Poema en tres cantos...** por el doctor D... Mahón, Pedro Serra, 1818. — págs. 93-197., 18'5 cms., piel. (Contiene Antigüedades célticas de la Isla de Menorca. Falta la portada, 68 págs.

860-1 REY

REY..., M.: **¿Dónde está Dios?** Poema. Mahón, Tip. B. Fábregues, 1902. — 16 págs., 17 cms., rúst. (Agrupación «Los incansables»).

860-1 RUI

RUIZ PABLO, Angel.: **Poesías.** Mahón, Imp. Bernardo Fábregues, 1886. — VII + 236 págs., + 2 hojs., 23 cms., hol.

860-1 SOT

SOTES..., Gabriel M.^a **El ave mensajera** (sic) por... Mahón, Imp. Parpal, 1895. — 16 págs., 20 cms., rúst.

860-1 TOR

TORRENT FANER, Rafael.: **Amor y patria.** Colección de poesías castellanas con una sección en lengua regional originales de... (Precedidas de una representación y juicio crítico del ilustrado publicista D. Juan Benejam.) Ciudadela, Imp. Vda. S. Fábregues, 1915. — VI + 2 + 119 págs., 16 cms., cart.

860-1 VER

VERGER..., Andrés.: **Rosas en la noche** (poesías) Palma de Mallorca, [Gráficas Miramar] 1965. — 79 págs., láms., 20 cms., cart.

- 860-1 VER
VERSOS al Santísimo Sacramento.
 Mahón, Imp. Vda e Hijo de Serra, mayo 1835. — 14 págs., 14'5 cms. (Carece de portada).
- 860-1 VIL
VILAVERDE GARCIA, Camilo.: Media hora de ideal. Colección de poesías originales e inéditas, leídas el jueves, 23 de octubre de 1930 en el Ateneo... por su autor D... Alayor, Artes Gráficas Rotger, 1931. — 49 págs., + 2 hojs., 21'5 cms., cart.
- 860-1 VIN
VINENT..., A. Marcelina.: Flores del alma. Colección de poesías originales de... doña... Mahón, Imp. B. Fábregues, 1888. — 251 págs. + 2 hojs., 22'5 cms., rúst.
- 860-2 **Literatura española. Obras dramáticas. Libretos Teatro.**
- BELTRAN..., M.: Véase 860-2 PAR.
- 860-2 BOS
BOSCH ANGLADA, Andrés.: Héroes de Ciudadela. Drama en tres actos y un pórtico, por... Ciudadela, Imp. Massanet, 1946. — 51 págs., 22 cms., rúst.
- 860-2 CAR
CARRASQUER LLOPIS, Onofre.: Teresa, drama... original de... Mahón, Imp de F. Truyol, 1915. — 92 págs., 21 cms., rúst. (Con un retrato del autor).
- 860-2 CAR
 —: **Las tenorias...** comedia... Villacarlos, La Económica, 1920.—26 hojs., 20 cms., rúst.
- 860-2 FF
F. F., Pbro. Salesiano): Un veneno o profanación de los días festivos. Drama en cuatro actos por el Dr. D... Mahón, Imp. F. Fábregues, (S.a.). — 132 págs., 16'5 cms., rúst.
- 860-2 FAB
FABREGUES SINTES, Juan.: Don Quintín de Cascarilla o extravagancias del amor. Comedia... de... Mahón, Imp. B. Fábregues, 1894. —57 págs., 20'5 cms., rúst.
- 860-2 FAB
 —: **El tenorio y el poeta.** Drama... por... Mahón, Imp. B. Fábregues, 1902. — 64 págs., 20'5 cms., rúst.
- 860-2 FAB
 —: **Corona de espinas.** Drama original de... Mahón. Est. tip. de B. Fábregues, 1902. — 67 págs., 21 cms., rúst.
- 860-2 FAB
 —: **Don Quintín de Cascarilla o extravagancias de amor.** Comedia en dos actos y en verso por... Mahón, Imp. de El Porvenir del Obrero, 1905. — 54 págs., 18'5 cms., rúst.
- 860-2 HER
HERNANDEZ GUASCO, Andrés.: Teodorico el fraticida. Drama en tres actos y en verso original de D... Mahón, Tip. de J. Fábregues y Pascual, 1862. — 73 págs., + 1 hoj., 19'5 cms., rúst.
- : Véase 860-1.
- MARQUES..., Mtro., Véase 860-2 ZAF.
- 860-2 PAR
PARPAL..., Antonio Román.: Dinero maldito. Drama en un prólogo y dos actos original de D... (S.l., s.i., s.a.) 42 págs., 21 cms., rúst. (Carece de portada. Datos tomados de la cubierta).
- 860-2 PAR
 —: **Aires de mar.** Zarzuela en tres actos. Letra de... Música de Mary Beltrán. Alayor, Tip. La Española, (S.a.). — 45 págs. + 2 hojs., 20'5 cms., rúst.

- 860-2 PAR
 —: **Aires de mar.** Zarzuela en tres actos Libro y música de D... Mahón, Imp. Sintés, (S.a.). — 51 págs. 20 cms., rúst.
- 860-2 ROC
 ROCA DE TOGORES Y SARAVIA, José.: **El gramófono.** Comedia en tres actos y en prosa. Mahón, Imp. M. Sintés cgo. F. Fábregues, 1911. — 60 págs., 21'5 cms., cart.
- 860-2 URI
 URIBARRY BARUTELL, Manuel., **Justicia de Dios.** Drama en tres actos. Mahón, Tip. Mahonesa, 1921. — 36 págs., 22 cms., rúst.
- VENENO: **Un... o profanación de los días festivos.** Véase 860-2 FF.
- 860-2 ZAP
 ZAPATA..., Marcos.: **Argumento de el reloj de Lucerna,** drama lírico en 3 actos de don... música del maestro Marqués representado por primera vez en el Teatro Principal el día 21 de Octubre de 1886. Mahón, Imp. M. Parpal, (S.a.). — 14 págs., 16 cms., rúst.
- 860-25 Literatura española. **Funciones de un solo acto. Representaciones cortas.**
- 860-25 BEN
 BENEJAM VIVES Juan.: **El país de la gramática.** Juguete cómico en dos cuadros. Ciudadela, Imp. S. Fábregues, 1893. — 25 págs., 18'5 cms., rúst.
- 860-25 CRU
 CRUZ..., Ramón de la C.: **Las mahonesas.** Comedia inédita en un acto escrita con motivo de la Conquista de la Isla de Menorca... por D... Palma, Est. tip. de J. Tous, 1900. — 38 págs., 22 cms., rúst.
- 860-25 FAB
 FABREGUES SINTES, Juan.: **Los hijos de Don Silvestre.** Juguete en un acto y en verso original de... Mahón, Imp. B. Fábregues, 1893. — 32 págs., 21 cms., rúst.
- 860-25 FAB
 —: **Viaje a la luna.** Proyecto en un acto en prosa que puede utilizarse como monólogo, escrito por... Mahón, F. Fábregues, imp., 1904. — 15 págs., 21 cms., rúst.
- 860-25 FAB
 —: **Los hijos de Don Silvestre.** Comedia en un acto y en verso original de... Mahón, Imp. El Porvenir del Obrero, 1905. — 1 hoj. + 28 págs., 18 cms., rúst.
- 860-25 ROS
 ROSELLO ORFILA, Pedro.: **Por encima de todo.** (Drama en dos cuadros). Mahón, Est. tip. M. Sintés, (S.a., 1910?). — 46 págs., 21 cms., rúst.
- 860-3 Literatura española. **Prosa y cuentos.**
- 860-3 ALB
 ALBRANCA..., Francisco de.: 1950. Imp. de F. Fábregues, (S.l.) [1899]. — 2 hojs. + 141 págs. + 1 hoj., 18 cms., rúst. (Carece de cubiertas).
- 860-3 BAL
 BALLESTER PONS, Pedro.: **Marcha fúnebre.** Repertorio comentado de mi producción literaria editada no política ni profesional. Mahón, copia mecanografiada, 1944. — 143 hojs.
- 860-3 BEN
 BENEJAM SAURA, J.: **El grumete.** Cuentos para los niños. Burgos, Imp. de Hijos de Santiago Rodríguez (S.a.). — 15 págs. con grabados intercal., 15 cms., cart.

860-3 CAS
CASASNOVAS MARQUES, Andrés.: **Luciérnagas. Cuentos y narraciones. Prólogo de L. Lafuente Vanrell.** Barcelona, Lib. Saeliana, 1929.— IX + 14-95 págs. grab. intercal., 18'5 cms., cart. (Lecturas Católicas. Año XXV, Marzo 1929, núm. 417).

860-3 CAS
——.: **Port-Mahón**, por D... Palma, Talleres Mossen Alcover, 1953. — 16 págs., + 4 lám., 17 cms., cart. (Carece de portada. Datos tomados de la cubierta. «Panorama Balear» núm. 30).

860-3 CER
CERTAMEN literario organizado por la Juventud Ateneista del Ateneo Obrero de Mahón. (S.l.) Imp. F. Fábregues, 1911. — III + 32 págs., 15'5 cms., rúst. (Contiene: ¿Salió Venus de su órbita?, por B. MasPOCH VIVES. Idílica por Pedro SINTES SEGUÍ. — Carmen, por ídem.— Siempre trabajando, por B. MasPOCH VIVES. — Teresa, por Pedro SINTES SEGUÍ.

860-3 DEL
DELAS..., Ramón de.: **Las historias de «The Golden Farm».** Prólogo de José M.^a Suñer. Palma de Mallorca, imp. Mossén Alcover, 1963. — 366 págs. + 1 hoj., 19'5 cms., rúst.

LAFUENTE VANRELL, Lorenzo.: Véase 860-3, CAS. y SEL.

MASPOCH VIVES, B.: Véase 860-3, CER.

860-3 MER
MERCADAL PONS, Bartolomé.: **El pasatiempo.** Colección de cuentos etc., arreglado por... Mahón, Imp. M. Parpal, 1877. — 345 págs., 21'5 cms., cartón.

860-3 PAR
PARPAL MARQUES, Cosme.: **Cuento de Reyes.** Barcelona, Imp. de de la Casa Prov. de Caridad, 1903. — 15 págs. + 3 dibujos, 15 cms., cart.

860-3 PAR
——.: **¡Que ría!** Cuento. 2.^a edición. Barcelona, Imp. de la Casa Prov. de Caridad, 1905. — 1 hoj. + 16 págs., 15 cms., rúst.

860-3 RUI
RUIZ PABLO, Angel.: **Tormenta.** Narración de mar por... (S.l., s.i., s.a.) 32 págs., 22'5 cms., rúst.

860-3 RUI
——.: **Tipos y costumbres de mi tierra...** por... Ciudadela, Tip. Sdo. Corazón de Jesús, 1888. — XII + 255 págs. + 1 hoj., 21'5 cms., hol.

860-3 RUI
——.: **Impresiones de un peregrino en Roma.** Palma de Mallorca, Tip. Amengual y Muntaner, 1901. — 75 págs., 20 cms., rúst.

860-3 RUI
——.: **Episodios ribereños.** Ciudadela, Fot. y Tip. de A. Moll Camps, 1906. — 1 hoj. VII-XVI + 233 + 1 hoj., 19'5 cms., cart.

860-3 SEL
SELECTOS. **Cuentos originales.** Madrid, (S.i., s.a. 1905?). — 116 págs., + 1 hoj., láms. 17'5 cms., cart. (Biblioteca «Pa'ria» tom. VIII). (Contiene: El último vástago por L. Lafuente Vanrell).

SINTES SEGUI, Pedro.: Véase 860-3 CER.

860-31 Literatura española. Novelas.

860-31 ALL
ALLES..., Juan.: **Amor estéril.** Novela. Barcelona, Casa Edi. Maucci, 1901. — 256 págs., 17 cms., cartoné.

- 860-31 AME
AMENGUAL..., Esteban.: **Querellas de amantes.** Novela. Mahón, Folletín e imp. de «El Diario de Menorca», 1864. — 31 págs., 20 cms., rúst.
- 860-31 AME
 —: **El más afortunado de los hombres.** Novela. Mahón, Imp. del «Diario de Menorca», 1864. — 24 págs., 20 cms., rúst. (Folletín).
- 860-31 AME
 —: **Pobre amor.** Novela. Mahón, Imp. del «Diario de Menorca», 1864. — 41 págs., 20 cms., rúst. (Folletín).
- 860-31 ARG
ARGÜELLES MENORCA, Angel.: **Bini-sort.** Novela. (S.l.) Tip. Mahonesa, 1935. — 136 págs., 16'5 cms., rúst. (Folletín de «La Voz de Menorca»).
- 860-31 CAI
CAIMARIS..., Miguel Eugenio.: **Sor Agueda Ametller.** Novela histórica de la última invasión turca en Ciudadela de Menorca por D.... Ciudadela, S. Fábregues, imp. (S.a.) 269 págs. + 1 hoj., 21 cms., hol.
- 860-31 CAS
CASASNOVAS MARQUES, Andrés.: **Cuando cae la tarde...** Novela corta inédita. Ciudadela, Imp. Massanet, 1932. — 59 págs., 16 cms., cart.
- 860-31 CUR
CURSACH..., Antonio.: **Catalina.** Novela histórica original de... Ciudadela, Imp. Cursach, 1886. — 390 págs., + 3 hojs., 22 cms., hol.
- 860-31 CUR
 —: **Estrellas de mar.** Colección de novelitas cortas y artículos descriptivos. Buenos Aires, Imp. de V. Daroqui, 1905. — 222 págs., + 1 hoj., 18'5 cms., rúst. (Con una fotografía del autor).
- 860-31 CUR
 —: **Ortigas de mar.** Novelitas cortas y artículos descriptivos. Buenos Aires, Imp. de A. Videla, 1908. — VIII + 211 págs., + 1 hoj + 2 ilus., 18 cms., cartón.
- 860-31 GAL
GALBIS BAZ, José.: **Alma buena.** Novela. Mahón, F.º Fábregues, imp. (S.a., 1910?). — 130 págs., 18'5 cms., cartón.
- HERNANDEZ SANZ**, F.º.: Véase 860-31 TAL.
- 860-31 LAF
LAFUENTE VANRELL, Lorenzo.: **Como se vive.** Boceto de novela por... Madrid, (S.i., s.a., 1907?). — 137 págs., + 22 págs., 17 cms., cartón. (Biblioteca «Patria»).
- 860-31 LAF
 —: **Lo grande y lo pequeño.** Novela. Madrid, Edi. Santina Rovera, S.a., 1917?). — 121 págs., 15'5 cms., rúst. (Biblioteca de cultura popular tom. XXXIII. Patronato Social de Buenas Lecturas).
- 860-31 PAX
PAXOT..., Fernando.: **Las ruínas de mi convento.** (S.l., s.i., s.a.) 204 págs. con grab. intercal., 24'5 cms., hol. (La portada arrancada). (Contiene: Mi claustro por Sor Adela. Madrid, Lib. de José Cuesta, 1856. — 204 págs., grab. intercal.).
- 860-31 RUI
RUIZ PABLO, Angel.: **Crisis de un alma** (Las metamorfosis de un erudito.) Barcelona, Ed. Estela, Imp. La Estampa, (S.a.) 239 págs., 20'5 cms., rúst.
- 860-31 RUI
 —: **El final de una leyenda.** Novela por... Barcelona, Gustavo Gili, Ed. (Guinart y Pujolar, imp.) (S.a.). — 252 págs., 19 cms., rúst.

- 860-31 RUI
 —: **Oro y escorias.** Novela original de... Barcelona, Tip. Católica, 1833. — 332 págs., 17 cms., hol.
- 860-31 RUI
 —: **Clara sombra.** Novela. Barcelona, Edi. Estudio, 1915. — 1 hoj. + 184 págs., 21 cms., cart.
- 860-31 RUI
 —: **La metamorfosis de un erudito.** Novela ejemplar. Barcelona, Edi. Gustavo Gili, 1918. — 2 hojs. + 261 págs., 19'5 cms., cart. (Colección Selecta Internacional).
- 860-31 TAL
 TALTAVULL CARRERAS, Antonio.: **La cosa misteriosa.** Novela. Prólogo Francisco Hernández Sanz. Mahón, Tip. Mahonesa, (S.a.). — VIII + 48 págs., 18 cms., rúst. (Folletín de «La Voz de Menorca»).
- 860-31 TAL
 —: **La vida íntima de una familia** Nueva York, 1930. Mahón, Tip. Mahonesa, (S.a.) 179 págs., 18 cms., cartón. (Folletín de «La Voz de Menorca»).
- 860-31 VER
 VERDAGUER TRAVESI, Mario.: **La isla de oro.** Novela. Barcelona, Edi. «Lux», (S.a.). — 300 págs., 18'5 cms., cartón.
- 860-31 VER
 —: **El marido, la mujer y la sombra.** Novela. Barcelona. Edi. «Lux», [1927]. — 198 págs. + 1 hoj., 18 cms., cartón.
- 860-31 VER
 —: **Piedras y viento.** Novela. 2.^a edición. Barcelona, Edi. «Lux», 1928. — 343 págs., 19 cms., rúst.
- 860-31 VER
 —: **Un intelectual y su carcinoma.** Novela. Barcelona, Edi. Apolo, imp. P. Yuste, 1934. — 281 págs., 19 cms., rúst.
- 860-31 VER
 —: **Un verano en Mallorca.** Barcelona, Edi. Barna, S.A., 1959. — 170 págs., 19 cms., tela.
- 860-4 Literatura española. Bocetos. Tratados. Ensayos.
- 860-4 BEN
 BENITEZ CARRERAS, Victorino.: **El día de difuntos de 1907 en Mahón.** Villacarlos, Tip. de Andrés Borrás Módena, (S.a., 1907?). — 9 págs., 23 cms., rúst.
- 860-4 CAS
 CASASNOVAS MARQUES, Andrés.: **Breve pausa de romanticismo con Gustavo Adolfo.** Ilustraciones de José Robert Torrent. Ciudadela, Imp. José Allés, 1944. — 36 págs., + 1 hoj., 25'5 cms., rúst. Con grab. intercal.
- 860-4 CAS
 CASTELLS..., Francisco de.: **La isla que navega.** Mahón, Imp. Balear, 1934. — 118 págs., + 2 hojs., láms., 19'5 cms., rúst.
- ROBERT TORRENT, J.: Véase 860-4 CAS.
- 860-5 Literatura española. Alocuciones (disertaciones). Discursos.
- 860-5:(728.7) AME
 AMENGUAL..., Esteban.: **Discurso pronunciado por D... en el Ateneo Barcelonés... sobre la «Influencia que causará en España la apertura del istmo de Panamá».** Barcelona, Tip. N. Ramírez y C.^a, 1881. — 19 págs., 25'5 cms., rúst.
- 860-5 ANG
 ANGLADA BONET, Antonio.: **Discursos leídos en las veladas literario-musicales celebradas por el Círculo Católico de Ciudadela, por D... Ciudadela, Tip. R. Massanet, 1899. — 41 págs., 21 cms., rúst.**

- 860-5 LAF
LAFUENTE VANRELL, Lorenzo.: **Discurso... para conmemorar el tercer centenario de la publicación de «El Ingenioso Hidalgo D. Quijote de la Mancha».** Mahón, Imp. M. Parpal, 1905. — 12 págs., + 1 hoj., 21 cms., rúst.
- 860-5 LAF
—: **Menorca en la literatura.** Discurso leído por su autor... Mahón, Tip. Mahonesa, 1928. — 25 págs., 21 cms., rúst.
- 860-5 QUA
QUADRADO NETTO, José M.^a **Discurso sobre la Historia Universal...** por... Barcelona, Imp. Barcelonesa, 1880. — 2 vols., 18 cms., hol.
- 860-8 **Literatura española. Polígrafos. Diálogos. Conversaciones. Aforismos. Antologías.**
- 860-8 ARA
ARAUJO..., Orestes.: **Lecturas ejemplares y ordenadas,** por... 3.^a edición. Montevideo, Schmidt, Franco y C.^a, ed. 1894. — 254 págs., 19 cms., hol.
- 860-8 CAL
CALAFAT..., Francisco.: **Miscelánea o sea compilación de trabajos literarios originales de D...** Pbro. Mahón, Est. tip. B. Fábregues, 1908. — 113 págs., + 1 hoj., 20'5 cms., rúst.
- 860-8 DIA
DIAZ GILES, Fernando.: **Buena travesía.** Diálogo en prosa. Estrenado en la noche del 26 de febrero en el Teatro Consey de Mahón, Mahón, Tip. Mahonesa, 1916. — 20 págs., 21 cms., rúst.
- 860-8 RIU
RIUDAVETS FLORIT, Antonio.: **Mi primo,** diálogo original de... Mahón, Tip. de F.^o Moragues, 1913. — 26 págs., 18'5 cms., cart.
- 860-94 **Literatura española. Memorias, Autobiografías, diarios.**
- 860-94 VER
VERDAGUER TRAVESI, Mario.: **Tres pipas.** Memorias noveladas. Barcelona, Editorial Lux, [1929]. — 134 págs., 2 hojs., 20 cms., rúst.
- 860-95 **Literatura española. Crítica, revista, etc.**
- 860-95 FAB
FABREGUES..., Salvador.: **Juicio crítico sobre las obras de D. Juan Beneym.** Ciudadela. Imp. S. Fábregues, 1892. — 64 págs., 20'5 cms., rúst.
- 860-95 MAR
MARQUERIE..., Alfredo.: **Desde la silla eléctrica.** Crítica teatral con un diálogo de Tomás Borrás. Madrid, Edi. Nacional, 1942. — 214 págs., + 1 hoj., + 1 lám., 22 cms., cart.
- 871-1 **Literatura latina. Poesía.**
- 871-1 PON
PONS..., Francisco.: **Compendio de las escelencias (sic) del puerto de Mahón en versos latinos con un discurso preliminar y algunas notas en castellano por el R. P... Franciscano Observante esclausurado (sic).** Reimpreso, mejorado y aumentado con dos cantos, y una traducción de los tres primeros en versos castellanos, todo por el mismo Autor. Impreso en Mahón, 1819. — Mahón, Imp. de G. Ignacio Serra, 1848. — 78 págs., 15 cms., 1 lám., rúst.

9. GEOGRAFIA. BIOGRAFIA. HISTORIA

91. GEOGRAFIA. VIAJES.

- 91(477) AME
 AMENGUAL..., Esteban.: **Recuerdos de mis viajes a la Crimea durante el memorable sitio de Sebastopol**, por... Barcelona, Imp. de El Porvenir, 1859. — XII + 13-191 págs., 23 cms., hol. (El nombre del autor consta en el «Catálogo de la Biblioteca Pública de Mahón» por D. Miguel Roura Pujol).
- 91(899) ARA
 ARAUJO..., Orestes.: **Geografía nacional física, política y corográfica** (sic), por... Montevideo, Imp. Dornaleche y Reyes, 1892. — 2 hojs. + 402 págs. + 1 hoj., láms., 22 cms., hol.
- 91(899) ARA
 —: **Compendio de la geografía nacional... República Oriental del Uruguay**, por... Montevideo, Imp. Art. Dornaleche y Reyes, edi., 1894. — VIII + 135 págs., + 1 lám., 20 cms., tela.
- 91(899) ARA
 —. **Nuestro país. Cuadros descriptivos del Uruguay...** Compila-
- ción de... Montevideo. Dornaleche y Reyes, imp., 1895. — VIII + 318 págs., 16 cms., tela.
- 91(899) ARA
 —: **Geografía nacional de la República Oriental del Uruguay**, por... 3.ª edición. Montevideo, Imp. Artística de Dornaleche y Reyes edi., 1899. — VIII + 239 págs. + 1 map., 20 cms., tela.
- 91(899) ARA
 —: **Geografía de la República Oriental del Uruguay...** por... Montevideo, Dornaleche y Reyes edit. 1901 — 104 págs., + 1 mapa + 1 hoj., 19 cms., rúst.
- 91(899)(026) ARA
 —: **Guía pintoresca de Montevideo**. Montevideo, Imp. Artis. de Dornaleche y Reyes, 1907. — 206 págs., con grab. intercal., 22 cms., rúst.
- 911.3:33(899) ARA
 —: **Geografía económica del Uruguay...** Montevideo, A. Monteverde y C.ª edi., imp. Dornaleche, 1910. — XI + 216 págs., 20 cms., rúst.

- 91(899)(03) ARA
 —: **Diccionario geográfico del Uruguay...** por... 2.^a edición. Montevideo, tip. Litografía Moderna, 1912. — VII + 528 págs., láms., 24'5 cms., tela.
- 91(899)(026) ARA
 —: **Guía del forastero en Montevideo.** Primer año correspondiente a 1914. Montevideo, Oficinas de la Empresa de la Guía del Forastero, 1914. — 167 págs., con grab. intercal. 17 cms., rúst.
- 91(899)(026) ARA
 —: **Guía del forastero en Montevideo.** Segundo año correspondiente a 1915. Montevideo, Oficinas de la Empresa de la Guía del Forastero, (S.a. 1915?) 167 págs., con grab. intercal., 17 cms., rúst.
- 91(467.5)(026) BAL
BALEARIC Islands. (Mediterranean) Spain. [Palma de Mallorca, Est. tip. de F. Soler], (S.a.). — 16 págs., ilustrado, 20'5 cms., cart.
- 91(467.52) BAU
BAULIES CORTAL, Jorge.: Menorca. Notas geográficas. Ciudadela, Imp. Al-les, 1961. — 117 págs. + 1 hoj. + láms., 21 cms., cart. (Premio «Bibliografía menorquina 1960».).
- 91(467.52) BAU
 —: **L'Illa de Menorca.** Barcelona, Editorial Barcino, Imp. Joan Sallent, Suc. Sabadell, 1964-65. 2 vols., láms., 18'5 cms., cartón.
- 91(467.52) BUE
BUEN... Odón de.: Notas de un viaje a Menorca. (S.l., s.i., s.a). 4 hojs. láms., 25 cms., rúst. (Separata del «Boletín de la Real Sociedad Española de Historia Natural», marzo 1906, pp. 127-34.).
- 91(467.5) CAL
CALVER, Albert F.: Catalonia and the Balearic Isles. An historical and descriptive account by... London, John Lane, The Bodley Head, 1910. — XV + 107 págs., láms., 19 cms., tela.
- 91(494) CAN
CANET..., José.: Un viaje a Suiza, por... Mahón, Tip. Mahonesa, 1912. — 31 págs., 19'5 cms., rúst. (Folleto de «La Voz de Menorca»).
- 910.45 CAR
CARDONA PRIETO, Pedro M.: El naufragio del crucero Cardenal Jimenez de Cisneros. Defensa... por D... Ferrol, Imp. «El Correo Gallego», 1906. — 71 págs., 19'5 cms., rúst. (Regalo de «El Correo Gallego» a sus suscriptores).
- 91(467.52) CAU
CAUVIERE, Jules.: Une journée a Port-Mahón, par Mr... París, Imprimerie de la «Verité Française» (S.a. 1905?). — 11 págs., 17'5 cms., rúst.
- 91(467.52) CAU
 —: **Un dia en el puerto de Mahón,** por... Trad. manuscrita y anónima e inédita de «Un journée a Port-Mahón» del mismo autor. 10 págs., 22 cms., rúst.
- 91(476.5)(026) COS
COS CANALS, Rafael.: Illes Balears. 8 turisme itineraris. Fotografía de **Catalá Roca.** Barcelona, Edi. Alcides, Imp. Gersa, 1964. — 127 págs. + 7 mapas + 24 láms., 17 cms., cart.
- 91(467.52) COT
COTRINA FERRER, José.: Impresiones de Menorca... por D... Mahón, Tip. M. Sintés, 1916. — VII + 58 págs., + 1 hoj., 21'5 cms., cart.
- 91(467.52) COT
 —: **Nuevas impresiones de Menorca...** por D... Mahón, Imp. M. Sintés, 1917. — VI + 56 págs., + 1 hoj., 21'5 cms., cart.

- 91(460) COT
 —: **Impresiones de un viaje por España (1930).** Leídas en el Ateneo C. L. y A. de Mahón. Mahón, Tip. Mahonesa, (S.a. 1930). — 51 págs., 20'5 cms., rúst.
- 91(460) COT
 —: **Frente a otros mares.** Impresiones de viaje por... Mahón, Tip. Mahonesa, 1934. — 64 págs., 20'5 cms., rúst.
- 91(43) CUR
 CURTIN, Thomas.: **Diez meses en Alemania.** Memorias de un testigo presencial. Versión directa del inglés al castellano por Carlos Moysi. Mahón, Imp. M. Sintés, 1916. — 124 págs., 25 cms., cart.
- 91(467.5) CHA
 CHAMBERLIN, Frederick.: **The Balearics and their peoples, by...** London, John Lane The Bodley Head Ltda. [1927]. — 5 hojs. + 261 págs., + 2 mapas + 42 láms., 22'5 cms., tela.
- 91(467.52) CHA
 —: **The Balearics and their peoples.** Extractos de esta obra referentes a Menorca y sus habitantes, traducidos al idioma castellano por D. Antonio Taltavull Carreras. Manuscrito, capítulos IV, IX, XI, XII y XIV. Mahón, 1935.
- 91(467.52) DAV
 DAVIS..., Alicia.: **Menorca. La Isla Blanca-azul.** Impresiones de un viaje. Barcelona, Atena, A. G., 1925?. — 3 hojs. + 9-198 págs., + 2 hojs., 18'5 cms., rúst.
- 91(467.5)(026) ESC
 ESCALAS REAL, Jaime.: **Guía de Baleares.** (Mallorca, Menorca e Ibiza)... Palma de Mallorca. Galerías Costa, (Barcelona Riensset, S.A.) 1950. — 125 págs., + 6 mapas + 103 fotos, 17 cms., rúst.
- 91(467.52) FAJ
 FAJARNES TUR, Enrique.: **Los pequeños núcleos de población de la Isla de Menorca,** por D... Palma de Mallorca. Tip. Hijas de Juan Colomar, 1903. — 13 págs., 28'5 cms., rúst.
- 91(467.5) FLO
 FLORES..., Antonio.: **Crónica del viaje de SS. MM. y Altezas Reales a las Islas Baleares, Cataluña y Aragón, en 1860,** escrita de orden de S.M. la Reina, por D... 2.ª edición. Madrid. Imp. de «La Correspondencia de España», 1862. — 2 toms. en 1 vol. 16 cms., hol.
- 91(467.51) GIL
 GILBERT E. W.: **The human geography of Mallorca.** (S.l., s.i., s.a.). 10 hojs. mapas y láms., 24'5 cms., rúst. (Reprinted from «The Scottish Geographical Magazine», vol 50 may 1934. pp. 129-147).
- 91(45) GIM
 GIMIER DARDER, Luis.: **Impresiones de un viaje a Roma,** por D... Mahón, Est. tip. B. Fábregues, 1905. — 38 págs., 21 cms., rúst.
- 91(467.5) GRA
 GRASSET DE ST. SAUVEUR, André.: **Viaje a las Islas Baleares y Pitiusas.** E crito durante los años 1801 a 1805 por Mr... Trad. del francés por Fernando Gual de Torrella. Palma de Mallorca, Gráficas Miramar, 1952 — XIII + 196 págs. + 3 láms., 17'5 cms., cart.
- 91(467.5)(026) GUI
 GUIA de forasteros en las Islas Baleares para el año de 1848. Palma, Imp. de Pedro José Gelabert, (S.a. 1.848?). — 135 págs. + 2 láms., 15 cms., rúst.
- 91(467.5)(026) GUI
 GUIA de forasteros en las Islas Baleares para el año de 1849. Palma Imp. Balear de P. J. Umbert, (S.a.) 128 págs., 16 cms., rúst.

- 91(467.5)(026) GUI
GUIA de forasteros en las Islas Baleares para el año de 1855. Palma Imp. Balear cgo. F.º de P. Torrens, (S.a.). — 127 págs., 20'5 cms., rúst.
- 91(467.5)(026) GUI
GUIA de forasteros en las Islas Baleares. Año de 1858. Palma, Imp. de la Vda. de Vilalonga, (S.a.).— 120 págs., 15 cms., rúst.
- 91(467.5)(026) GUI
GUIA de las Islas Baleares. Mar Mediterráneo. Palma de Mallorca, Est. tip. Amengual Mun'aner, 1914.— 176 págs. con grab. intercal., 22 cms., tela.
- 91(467.52)(026) GUI
GUIA menorquina para el año de 1810 Mahón, Imp. de la Vda. e Hija de Fábregues, (S.a.).—102 págs., 15'5 cms., hol.
- HERNANDEZ MORA, J.: Véase 91(467.52)(026) RUB.
- 91(467.52)(026) HOS
HOSPITALER..., José.: **Guia de forasteros en Menorca para 1863.** Breve resumen topográfico, histórico y estadístico de esta isla por... Mahón, Imp. de «El Diario de Menorca», 1864. — 34 págs., 19 cms., rúst.
- 91(467.5)(026) ILE
ILES Baleares. (Mer Mediterranée) Espagne. [Palma de Mallorca, Tip. F. Soler] (S.a.). — 16 págs., láms, mapas, 21'5 cms., cart.
- 91(467.5)(026) ISL
ISLAS Baleares. (Mar Mediterráneo) España. [Palma de Mallorca, Est. tip. de F. Soler] (S.a.). — 16 págs., 21'5 cms., ilustrada. cart.
- 91(64) JUA
JUAN CLAR, Jerónimo.: Ligera descripción del Imperio de Marruecos, conf. leída el... por D... Mahón, Imp. M. Parpal, 1903. — 1 hoj. + 28 págs., + 1 mapa, 21 cms., rúst.
- 91(467.52) LLA
LLABRES BERNAL, Juan.: Viaje a Mallorca del capitán hamonés Don Juan Roca en 1789. Palma de Mallorca (S.i.) 1950. — 3 hojs., 24 cms., cart. (Extraído del «Boletín de la Sdad. Arqueológica Luliana», vol. XXX, pp. 740-45).
- LLANSO... F.: Véase 91(467.52) PAS.
- 91(467.52)(026) MAP
MAPS, Jim.: A complete guide to Menorca, Introducción por M. Serra [Mahón, Talleres G. Coll, 1965] — 69 págs., láms. y 4 mapas. 17'5 cms., cart.
- 91(467.52)(026) MAS
MASCARO PASARIUS, José.: Menorca: La Isla Blanca y Azul. Palma de Mallorca, Gráficas Miramar, 1965. — 48 hojs. + 57 láms. + 2 planos, 17 cms., cart.
- 91(46) MAU
MAURA..., Carlos.: **Inventario monumental de España. Baleares.** Barcelona, Imp. Barcelonesa, 1909. — 75 págs. ilustrado, 31 cms., cart.
- MOYSI SEURET, Carlos.: Véase, 91(43) CUR.
- 91(467.52) PAS
PASSERAT DE LA CHAPELLE, Claudio F.º.: Reflexiones generales sobre la Isla de Menorca. Su clima el género de vida, sus habitantes y las enfermedades que en ella reinan. Trad. de **Lorenzo Pons Marqués** y Prólogo de **Federico Llansó.** Mahón, B. Fábregues, 1901. — XXXVII + 1 hoj. + 119 págs., 16 cms., cart.
- 91(467.5)(026) PEÑ
PEÑA..., Pedro de Alcántara.: **Guia manual de las Islas Baleares...**

- Palma, J. Tous, edit. (Tip. J. Villalonga) 1891. — 480 págs. + 31 láms., 16'5 cms., tela azul.
- 91(464.315) PER
- PEREZ VALERA, Isabel.: **Ciudad Real en el siglo XVIII.** Prólogo de Antonio Ballester Fernández. [Ciudad Real, Pub. del Inst. de Es. Manchegos, 1955]. — 94 págs., 22 cms., cart.
- 91(460) PIF
- PIFERRER..., Pablo.: **España sus monumentos y artes, su naturaleza e historia.** Islas Baleares, por D... y D. José M.^a Quadrado, Barcelona, Tip. de Daniel Cortezo y C.^a, 1888.—XVIII + 19-1423 págs. + 63 láms. + 9 láms., 24'5 cms., tela.
- 91(467.5)(026) PLA
- PLA..., José.: **Mallorca, Menorca e Ibiza.** Fotografías de F. Catalá Roca. Barcelona, Ediciones Destino, 1962. — 3 hojs. + 11-632 págs. + 1 hoj. + 397 láms. + 4 mapas., 22 cms. tela.
- 91:61(467.52) PON
- PONS MARQUES, Lorenzo.: **Geografía médica de Mahón y su término.** Barcelona, Tip. «La Academia», 1914. — 1 hoj. + 176 págs. + 3 mapas, 25 cms., hol.
- : Véase, 91(467.52) PAS.
- QUADRADO NETTO, José M.^a: Véase 91(460) PIF. y 91(460) SIM.
- 91(467.52) RIP
- RIPOLL ARBOS, Luis.: **Menorca.** Palma, Imp. Mossén Alcover, 1961. 20 págs. + 9 fotografías., 17 cms., cart. (Col. «Panorama Balear» núm. 80).
- 91(467.52)(026) RUB
- RUBIO TUDURI, Nicolás.: **Menorca,** por D... y D.^a María L. Serra, y Juan Hernández Mora, con fotografías de J. Leonard. Barcelona, Imp. Manuel Pareja, 1964. — 31 págs. + 1-120 lám., 25'5 cms., tela.
- SERRA BELABRE, María Luisa.: Véase 91(467.52)(026) MAP y 91(467.52)(026) RUB.
- 91(460) SIM
- SIMON NIETO, Francisco. **Los antiguos campos góticos.** Excursiones histórico-artísticas a la Tierra de Campos, por... con una carta prólogo de D. José M.^a Quadrado. Madrid, Es. tip. Agustín Avrial, 1895. — 162 págs. + 1 hoj., láms., 24'5 cms., rúst.
- TALTAVULL CARRERAS, Antonio.: Véase 91(467.52) CHA.
- 91(467.52) TAY
- TAYLOR, Bayard.: **Página: relativas a Menorca de los viages (sic) a Europa del... literato...** Traducidas por D.J.C. Mahón, Tip. Fábregues, Hnos., 1868. — 18 págs., 22 cms., rúst.
- 91(5) VIC
- VICTORY TALTAVULL, Antonio.: **Asia.** Su estado geográfico-político actual. China, Corea y Japón. El peligro amarillo. El conflicto yanqui - japonés. Conferencias... por... D... Mahón, Tip. Mahonesa, 1909. — 84 págs + 1 hoj., 21 cms., rúst. (Es una publicación del Ateneo C.L. y A. de Mahón).
- 91(460) VIL
- VILLANUEVA..., Jaime.: **Viage (sic) literario a las iglesias de España.** Su autor D... Tomo XXI. Viaje a Mallorca... Madrid, Imp. de la R.A. de la Historia, 1851. — IV + 321 págs., 20 cms., hol. (La primera carta se refiere a Menorca, especialmente a Mahón).
- 91(45) VIV
- VIVES..., Sebastián.: **Recuerdo de un viaje a Roma...** por D... Ciudadela, Tip. del Sgdo. Corazón de Jesús, 1896. — 122 págs., 17'5 cms., rúst.

- 91:61(467.5) WEY
WEYLER LAVIÑA, Fernando.: **Topografía físico-médica de las Islas Baleares...** por el Dr. D... Palma Imp. Pedro José Gelabert, 1854. — 320 págs. + 2 cuadros, 24 cms., hol. (La Topografía de la Isla de Menorca abarca de la pág. 258 a la 293).
- 91(5) XIM
XIMENEZ..., Saturnino.: **L'Asie Mineure en ruines.** París, Imp. Plon-Nourrit et Cie. [1925]. — 3 hojs. + XVI + 324 págs. + 1 hoj., láms., 22 cms., hol.
- 912 Mapas. Cartografía**
- 912(467.52) FER
FERRER ALEDO, Jaime.: **Nuevos datos sobre la Isla de Menorca** por D... Mahón, Est. tip. de Mi Sintés, 1909. — 14 hojs., 23 cms., rúst.
- 912(467.5) LIS
LISTE alphabétique des localités citées des Balears. (Les chiffres se rapportent a mes cartes 1 y 2.) (S.l., s.i., s.a.). — 18 págs., + 2 cartas., 24 cms., cart.
- 912(467.52) MAS
MASCARO PASARIUS, José.: **Mapa turístico de Menorca**, (S.l., s.i., s.a.). — Tres fascículos 5-76 págs., 22'5 cms., ilustrado, rúst.
- 912(467.52) MAS
 —.: **Nomenclator de Menorca.** Catálogo de accidentes de la costa. Catálogo de fincas rústicas y Breves notas arqueológicas con un mapa arqueológico de la Isla y otros grabados, por D... (S.l., s.i., s.a.). — 76 páginas., láms., 22 cms., rúst.
- 912(467.52) MAS
 —.: **Nomenclator de Menorca.** Ciudadela, Imp. Al-les, 1953. — 1 lám. + 44 págs. + 12 láms., 21'5 cms., cart. (Contiene: I, Catálogo de accidentes de la costa. — II, Catálogo de fincas rústicas).
- 912(467.52) MAS
 —.: **Erratas en la toponimia de la cartografía menorquina.** [Ciudadela, Imp. «Rev. Monte Toro», 1954]. — 2 hojs. + 1 foto., 22 cms., rúst. (Separata de la «Rev. «Monte Toro». Año XI, núm. 118, Diciembre 1954).
- 912:2(467.52) MAS
 —.: **La religión en la toponimia menorquina**, por D... [Ciudadela, Imp. rev. «Monte Toro», 1955]. — 3 hojs. + 1 lám., 22 cms., rúst. (Separata de la Rev. «Monte Toro», año XI, núm. 120, febrero 1955).
- 912(467.5) MAS
 —.: **Corpus de toponimia de Mallorca.** Palma, [Gráficas Miramar] 1962-63 — 3 vols. grab. intercal. 24 cms., hol.
- 912(460) RIU
RIUDAVETS TUDURI, Pedro.: **Derrotero de las costas de España y de Portugal...** por don... Madrid, Dirección de Hidrografía, 1867. — XV + 634 págs. + láms. I-XII.
- 912(262) RIU
 —.: **Derrotero general del Mediterráneo...** (Redactado por... D... Madrid, Depósito Hidrográfico (Imp. de Fortanet (1), 1858-1860.— 2 vols., 22 cms., piel, (1). El tomo II aparece impreso en la Imp. Salgado en 1858).
- 912(282.2:821.21) RIU
 —.: **Manual de navegación del Rio de la Plata y de sus principales afluentes...** (Redactado por... D...). 2.ª edición ampliada. Madrid, Est. tip. de T. Fortanet, 1868. — XV + 333 págs., + 1 carta, 23 cms., tela.

92 BIOGRAFIA.

- 92 (Acevedo)
LAFUENTE VANRELL, Lorenzo.: **La obra educadora del Sr. Acevedo.** Discurso leído por D... en la sesión necrológica celebrada... Mahón, Tip. Mahonesa, 1918. — 5 págs., 22'5 cms., cart.
- 92 (Alcover)
MOLL CASASNOVAS, Francisco de B.: **Un home de combat** (Mossén Alcover). Palma de Mallorca, Editorial Moll, 1962. — 322 págs., lám. 16 cms., cart. (Col «Les Illes d'Or», vol. núm. 79-80).
- 92 (Aleñá)
MEMORIA: A la... del doctor don Gabriel Aleñá y Estarella, rector que fue de la Parroquia de Mahón. Dedicado este tributo... un mahonés. Mahón, Imp. Fábregues, 1814. — 8 págs., 21'5 cms., rúst.
- 92 (Andreu)
CARDONA ORFILA, Francisco.: **Oración fúnebre que en las solemnes exequias del Rdo. Sr. D. Benito Andreu y Pons, Pbro. pronunció...** D... Mahón, Imp. de M. Parpal, 1881. — 20 págs., 23'5 cms., rúst.
- 92(899) ARA
ARAUJO..., Orestes.: **Perfiles biográficos trazados para la niñez**, por D... Montevideo, Imp. Artis de Dornaleche y Reyes, 1892. — 206 págs. + 1 hoj. con grab. intercal., 16'5 cms., cart.
- 92(899) ARA
——: **Perfiles biográficos trazados para la niñez**, por D... 2.^a edición. Montevideo, Imp. Artis. de Dornaleche y Reyes, 1899. — 252 págs., con grab. intercal., 16 cms., cartón.
- 92(899) ARA
——: **Perfiles biográficos trazados para la niñez**, por D... 3.^a edición. Montevideo, Imp. Artis. de Dornaleche y Reyes, 1902. — 264 págs., con grab. intercal., 16'5 cms., cart.
- 92(899) ARA
——: **Gobernantes del Uruguay.** Montevideo, Imp. de Dornaleche y Reyes, 1903. — 2 vol., 18 cms., hol.
- 92(899) ARA
——: **Perfiles biográficos trazados para la niñez.** 4.^a edición. Montevideo, Imp. de Dornaleche y Reyes, 1908. — 270 págs., láms., 19 cms., cartón.
- 92 (Arguimbau)
VILA..., Gabriel.: **Mossén Bartolomé Arguimbau, Regente - Gobernador de Menorca en la invasión de Ciudadela por los turcos en Julio del año 1558.** Datos biográficos por el Dr. D... Ciudadela, Tip. y Lib. del Sgdo. Corazón de Jesús, 1915. — 40 págs., 23'5 cms., rúst.
- 92 (Ariosto)
PARPAL MARQUES, Cosme.: **Felipe Ariosto, pintor del siglo XVI, y sus obras para la Generalidad del Principado de Cataluña**, por... Barcelona, Imp. «Revista Crítica de Historia y Literatura», (S.a. 1907?). — 10 págs., 26'5 cms., rúst.
- BAL
BALLESTER PONS, P.: Véase 92 Pérez, Rodríguez y Victory.
- 92 (Balmes)
RUIZ MANENT, José M.^a: **Balmes, la Libertad y la Constitución.** Madrid, (S.i.) 1929. — 159 págs., 18'5 cms., cart. (Sdad. de Estudios Políticos, Sociales y Económicos. Publicación núm. 7).
- 92 (Balmes)
——: **Balmes conductor d'esperits.** Vich, Tip. Balmesiana, 1932. — 18 págs., 23'5 cms., cart. (Edició de l'Ajuntament).

- (Beethoven)
 DIAZ GILES, F.: Véase 78.082.
 92 (Benejam)
- CAVALLER PIRIS, José.: **Pedagogos ilustres. Maestro Benejam.** [Ciudadela, imp. Moll], (S.a., 1922?). — 60 hojs. + 12 fot., 25'5 cms., rúst.
- 92 (Benejam)
- TERCER folleto-homenaje ordenado y compuesto por Rafael Torrent. **Ultimos honores tributados a D. Juan Benejam Vives.** Ciudadela, Imp. Moll, 1924. — 74 págs. + 1 lám., 21'5 cms., rúst.
- 92 BEN
- BENITEZ CARRERAS, Victorino.: **La desgracia de los grandes hombres.** Mahón, Tip. Mahonesa, 1925. — Obra inédita, fragmento de 1925, 19 págs.; 1928, 20 págs., 1928, 20 págs.; 1929, 19 + 20 + 19 págs.; 1930, 21 págs., 20 cms., rúst.
- 92 (Eosch)
- COMAS CAMPS, Juan.: **A Pedro Bosch-Gimpera en el septuagésimo aniversario de su nacimiento. Bio-bibliografía de Pedro Bosch-Gimpera.** México, (S.i.) 1963. — XXXI-LXIV págs., láms., 23 cms., cart.
- 92(467.5) BOV
- BOVER..., Joaquín María.: **Biblioteca de escritores Baleares, por...** Palma, Imp. de P. J. Gelabert, 1868. — 2 toms, en 1 vol., 24'5 cms., hol.
- BUE
- BUEN... Odón de: Véase 92 Rodríguez.
- 92 (Cabrerá)
- SITGES GRIFOLL, J. B.: **La muerte de D. Bernardo de Cabrera.** Consejero del Rey D. Pedro IV. de Aragón, 1364. Madrid, Es. tip.
- Suc de Rivadeneyra, (S.a.).—VII + 76 págs., + 1 hoj., 22'5 cms., cart.
- 92 (Cabrisas)
- BIOGRAFIA de D. Gerónimo de Cabrisas y Caymaris. Ciudadela, Imp. S. Fábregues, 1892. — 7 págs., 21 cms., rúst. (Figura firmado el trabajo por «Varios ciudadelanos»).
- 92 (Camps)
- BORRAS MERCADAL, Jaime.: **Biografía del médico rural D. Francisco Camps Mercadal** (Francesch d'Albranca) titular de S. Cristóbal. Mahón, Gráficas Rovi, 1948. —16 págs., + 1 foto., 21 cms., cart.
- 92 (Cardona)
- RIERA ALEMANY, José.: **Notas biográficas de D. Pedro M.^a Cardona** leídas en la sesión extraordinaria del Ayuntamiento en que fue proclamado hijo ilustre de Mahón. Mahón, Imp. M. Sintés, 1923. — 20 págs., + 1 hoj., 23 cm., rúst. (Con retrato de D. Pedro M.^a Cardona).
- 92 (Carsalade)
- MOLL CASASNOVAS, Francisco de B.: **Epistolari del Bisbe Carsalade a Mossen Alcover.** Mallorca [Gráficas Miramar] 1964. — 31 págs., 17 cms., cart. (Edició d'obsequi als subscriptors de la col·leccio «Els Treballs i els dies»).
- 92 (Carreras)
- CARRERAS Y BULBENA, José Rafael.: **Discursos leídos en la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona, en la solemne recepción de D. José Rafael Carreras y Bulbena.** Barcelona, Imp. La Renaixensa, 1920. — 67 págs., 25 cms., rúst. (Contiene: Significación artística de Manuel Rincón de Astorga, etc. — Contestación del Dr. D. Cosme Parpal y Marqués).

- 92(467.52) CAV
CAVALLER PIRIS, José.: **Alcaldes de Ciudadela, 1835-1868.** Ciudadela, Imp. Al-lés, (S.a.). — 375 págs. + 1 hoj., con grab. intercal., 24 cms., rúst.
- 92(467.52) CAV
—: **Alcalde de Ciudadela de Menorca. (Desde 1868 a 1923).** Villacarlos de Menorca, Edi. La Económica de Andrés Borrás Modena, 1927. — 7 hojs + 9-556 + 60 láms. + 2 hojs., grab. intercal., 25 cms., hol.
- 92 (Cid)
RUIZ PABLO, Angel.: **Vida del Cid Campeador.** 5.^a edición. Barcelona, Seix y Barral Hnos., S.A. 1946. —134 págs., 19 cms., tela. (Pertenece a la colección «Vida de grandes hombres»).
- 92 (Comas)
COMAS CAMPS, Juan.: **Curriculum vitae.** México [Gráfica Panamericana, S. de R. L.] 1960. — 43 págs., 23'5 cms., cart.
- COT
COTRINA FERRER, J.: Véase 92 Victory.
- 92 (Diaz)
CURIESES DEL AGUA, Antonio.: **Crítica Histórica. Rodrigo Diaz de Isla. Su obra y el origen de la sífilis por...** Mahón, Imp. M. Sintes, 1949. — 52 págs., 21 cms., rúst.
- 92 (Enrique IV)
SITGES GRIFOLL, J. B.: **Enrique IV y la excelente señora llamada vulgarmente D.^a Juana la Beltraneja. 1425-1530.** Madrid, Suc. de Rivadeneyra, 1912. — 467 págs. + 1 hoja + 2 láms., 20'5 cms., cart.
- 92(467.52) FAB
FABREGUES..., Bernardo.: **Biblioteca de escritores menorquines** Es-
- tracto (ic) de la obra «Biblioteca de Escritores Baleares, original de D. Joaquín M. Bover, aumentado con nuevos datos recogidos (sic) por... Ciudadela, Es.^a. tip. de Salvador Fábregues, 1878. —VII + 360 págs., 21'5 cms., hol.
- 92 (Fajarnes)
LAFUENTE VANRELL, Lorenzo.: **Biografía del Emo. Sr. D. Enrique Fajarne y Tur, Cronista de Ibiza y Socio de Honor del Ateneo C.L. y A. de Mahón, Mahón, Est. tip. M. Sintes, 1931.—54 págs. 20'5 cms., rúst.**
- 92 (Ferragut)
MASCARO PASARIUS, J.: **Homenaje de Ciudadela al Almirante Ferragut, por...** Ciudadela, Edi. Al-lés, (S.a.) 17 págs., + 11 láms., 17 cms., cart. (Carece de portada. (Datos tomados de la cubierta). (Núm. 4 de la Col. «Monografías Menorquinas». Separatas de «El Iris»).
- 92 (Ferragut)
CENCILLO DE PINEDA, Manuel.: **David Glasgow Ferragut. Primer Almirante de los Estados Unidos de América e hijo de un menorquín.** Madrid, Editorial Naval, (Gráficas Valera, S.A.) 1950. — 92 págs. + 3 hojs. + 8 láms., 20 cms., cart.
- 92 (Ferragut)
FLORIT PIEDRABUENA, Guillermo.: **El primer almirante de los EE. UU. David Ferragut, por...** Palma, Talleres Mossén Alcover, 1953.—16 págs. + 4 láms., 17 cms., cart. (Carece de portada. Datos tomados de la cubierta. Col. «Panorama Balear», núm. 26).
- 92 (Fivaller)
OLEO QUADRADO, Rafael.: **Necrología del Excmo. Sr. D. Juan Antonio de Fivaller, Duque de Al-**

- menara-Alta... por D... Ciudadela de Menorca, Tip. S. Fábregues, 1874. — 12 págs., 20'5 cms., rúst.
92 (Gamio)
- COMAS CAMPS, Juan.: **La vida y la obra de Manuel Gamio.** México, D. F., 1956. — 26 págs., láms., 23'5 cms., cart. (Sobreiro de «Estudios antropológicos» publicados en homenaje al doctor Manuel Gamio).
92 (Garriga)
- PARPAL MARQUES, Cosme.: **El Dr. Garriga y Nogues...** por el Dr. D... Barcelona, Tip. de la Casa Prov. de Caridad, 1906. — 14 págs. + 1 lám., 30'5 cms., cart.
92 (Guardia)
- HERNANDEZ SANZ, Francisco.: **El doctor D. José M. Guardia.** Mahón, Tip. de B. Fábregues, 1909. — 9 págs., 22 cms., rúst. (Separata de la «Rev. de Menorca».)
92 (Guardia)
- CARRERAS ARTAU, Tomas.: **Semblanza del médico-filósofo Dr. J.M. Guardia (1830-1897).** (S.l., s.i., s.a.). — 26 hojs., 24'5 cms., cart (Publicado en «Archivos Iberoamericanos de Historia de la Medicina». Vol. III. Fasc. II, julio-diciembre 1951, pp. 389-439).
92 (Hernández)
- VINENT MASCARO, Antonio.: **Homenaje de gratitud tributado a las cenizas del Dr. D. Rafael Hernández y Mercadal...** por D... Mahón, Imp. J. Fábregues, 1857. — 8 págs., 22'5 cms., rúst.
HER
- HERNANDEZ SANZ, F.º.: Véase 92 Rodríguez y Victory.
(Huarte)
- GUARDIA... M.: Véase 159.928.
92 (Isabel II)
- RESEÑA oficial de los trabajos efectuados para la construcción del monumento que las I. las Baleares han dedicado a S. M. la Reina D.ª Isabel II, (Q.D.G.) Palma, Imp. Pedro J. Gelabert, 1864. — 78 págs., 26'5 cms., rúst.
(Juan)
- PONS FABREGUES, B.: Véase 92 (Oliver).
92 (Juano)
- CABRISSAS..., Agustino, Fr. José.: **La iglesia reconocida.** Agonía y muerte del Ilmo. y Revmo. Sr. D. Pedro Antonio Juano, Obispo de Menorca. Con una exacta relación de las fúnebres funciones eclesiásticas, etc. Dispuesto por... Mahón, Pedro A. Serra, 1814. — 34 págs., 20 cms., rúst.
92 (Juano)
- LEON Y MENDIOLA, Miguel.: **Ora-ción fúnebre en elogio del Ilmo. y Rev. Sr. D. Antonio Juano, dignísimo Obispo de Menorca pronunciado en lengua lmoína por su secretario de cámara D...** (Tiene la portada mutilada, y la obra está incompleta). 3-76 págs., 22 cms., rúst.
92 (Ladico)
- HERNANDEZ SANZ, Francisco.: **El Excmo. Sr. D. Teodoro A. Ladico Font. Notas biográficas.** Mahón, Tip. Mahonesa, 1918. — 1 lám. + 16 págs., 23'5 cms., cart.
92 (Lafarge)
- ENVENENAMIENTO de M. Carlos Lafarge atribuido a su mujer María Cappellet. Barcelona, B. Popular, (S.a.) — 126 págs., láms., 20 cms., rúst.
LAF
- LAFUENTE VANRELL, L.: Véase 92 Pérez.
92 (Llabrés)
- PONS MARQUES, Juan.: **Don Gabriel Llabrés Quintana. Hijo Ilustre de Mallorca. 1858-1928.** (S.l.,

