

REVISTA DE MENORCA



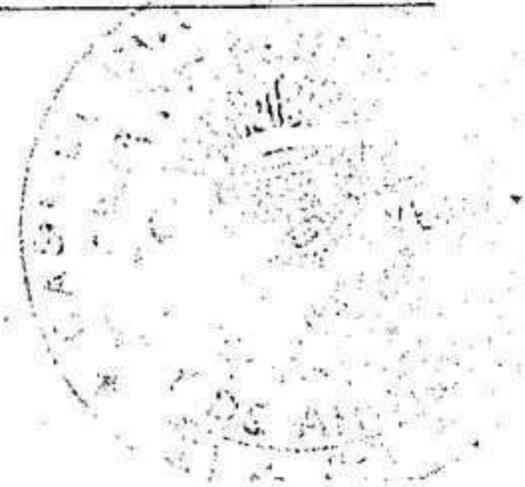
NÚMERO EXTRAORDINARIO

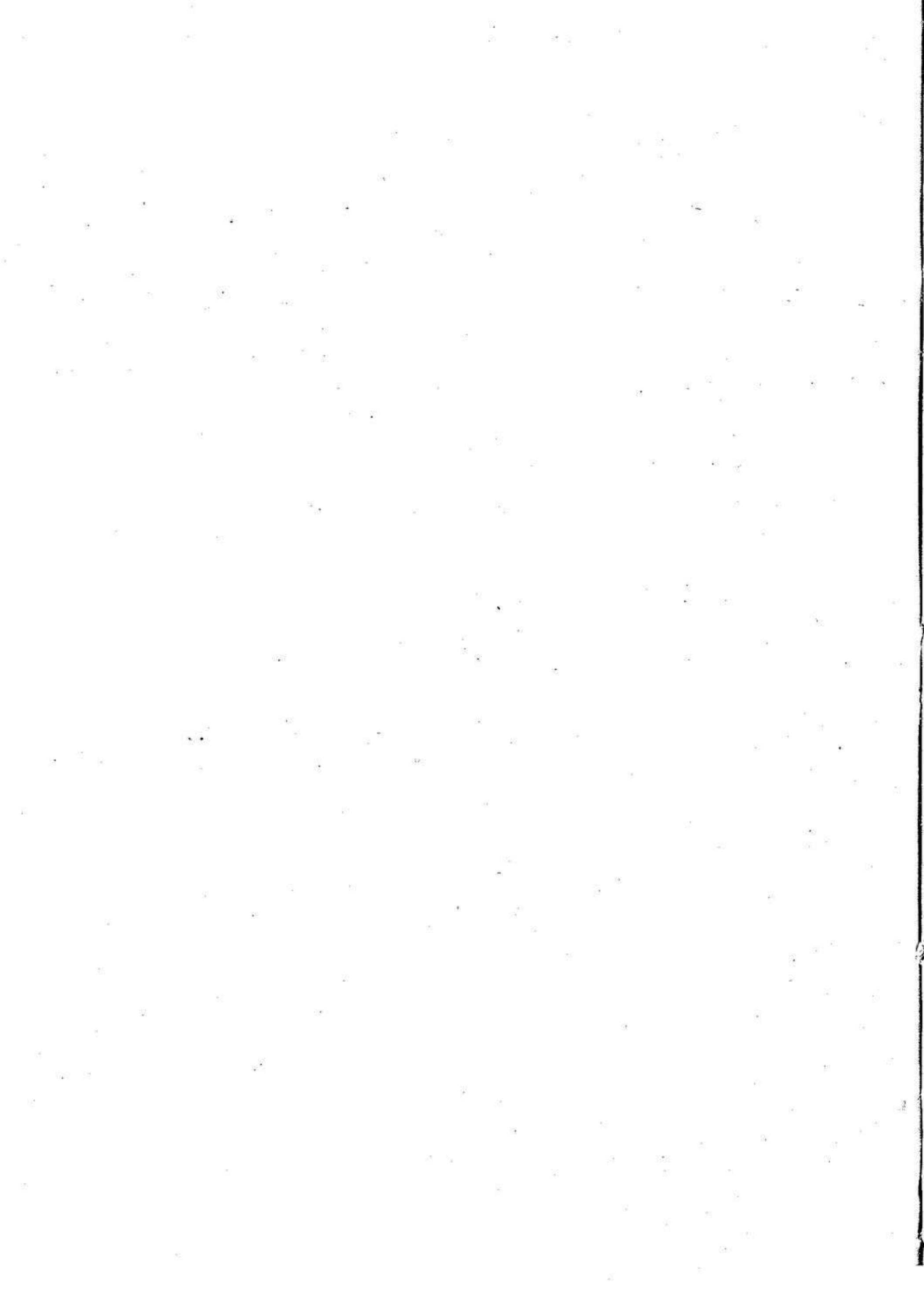
DEDICADO A MAHÓN

PATROCINADO POR EL EXCELENTÍSIMO

AYUNTAMIENTO DE ESTA CIUDAD

NAVIDAD 1945





Redacción y Administración: Plaza José Antonio, 7. - Tel. 39

REDACTOR JEFE

Rdo. D. Juan Gutiérrez Pons, Pbro.

Ldo. en Filosofía y Letras

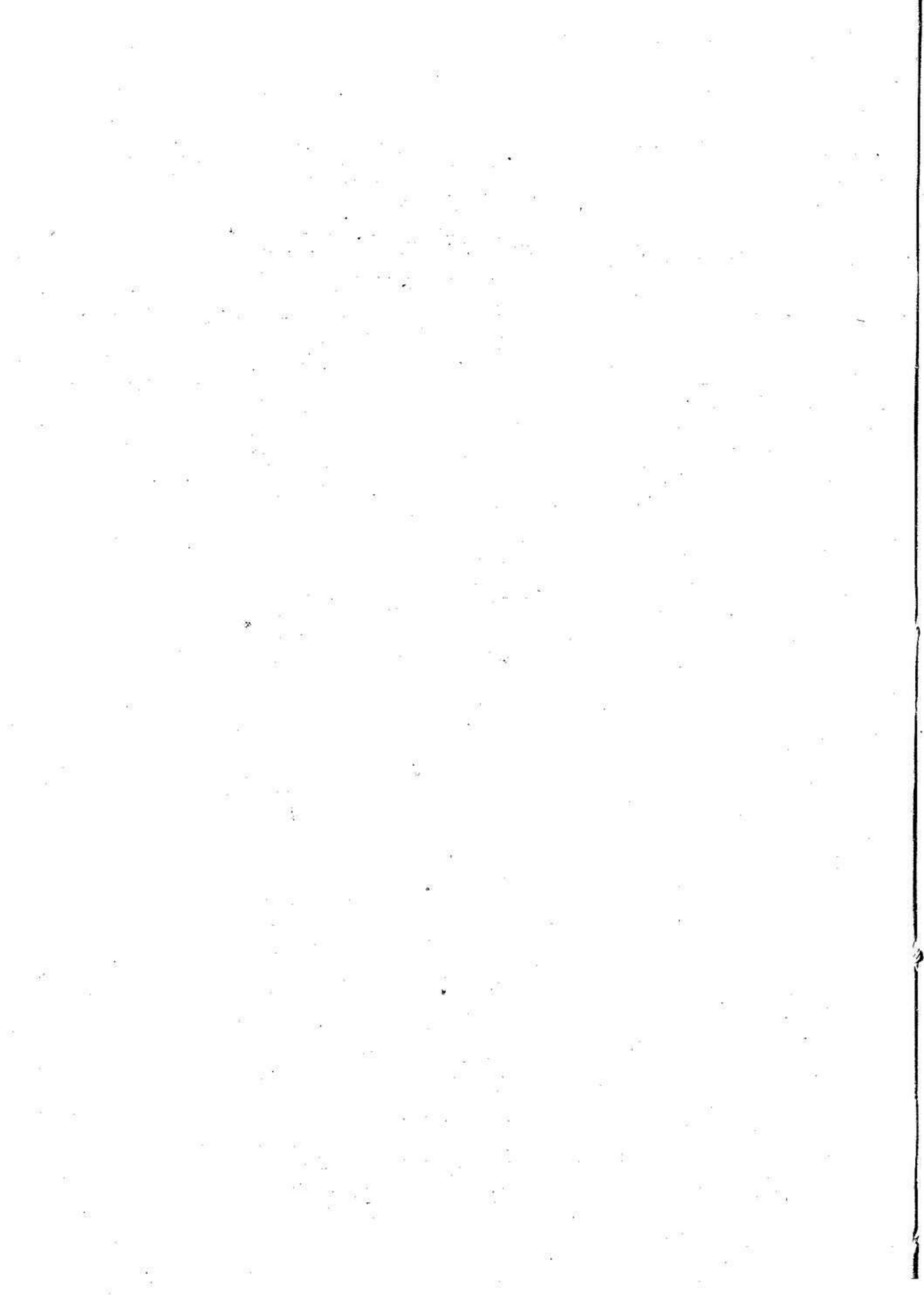
SUMARIO

URBANIZACION HISTÓRICA DE
MAHÓN por Juan Gutiérrez, Pbro.

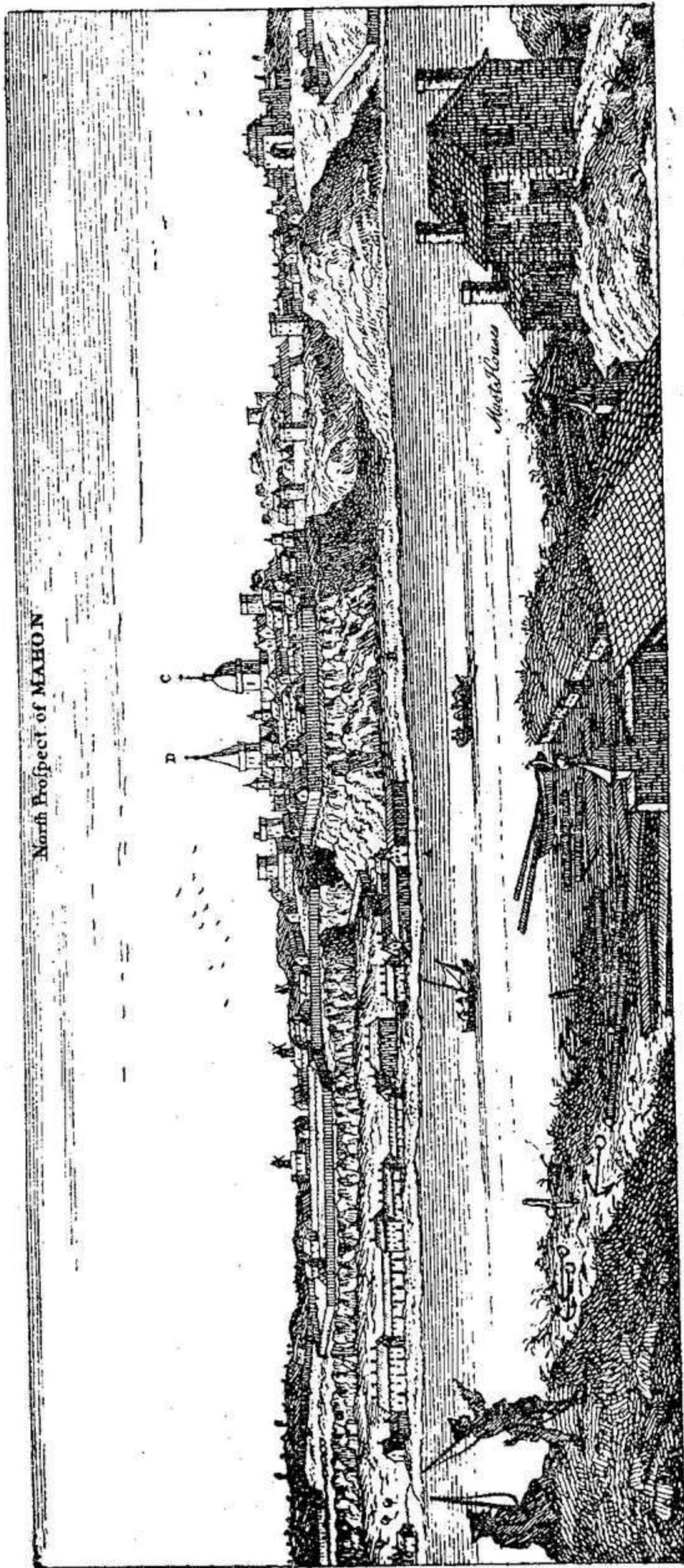
EL FUTURO MAHÓN por José Claret Rubira

BOLETÍN METEOROLÓGICO



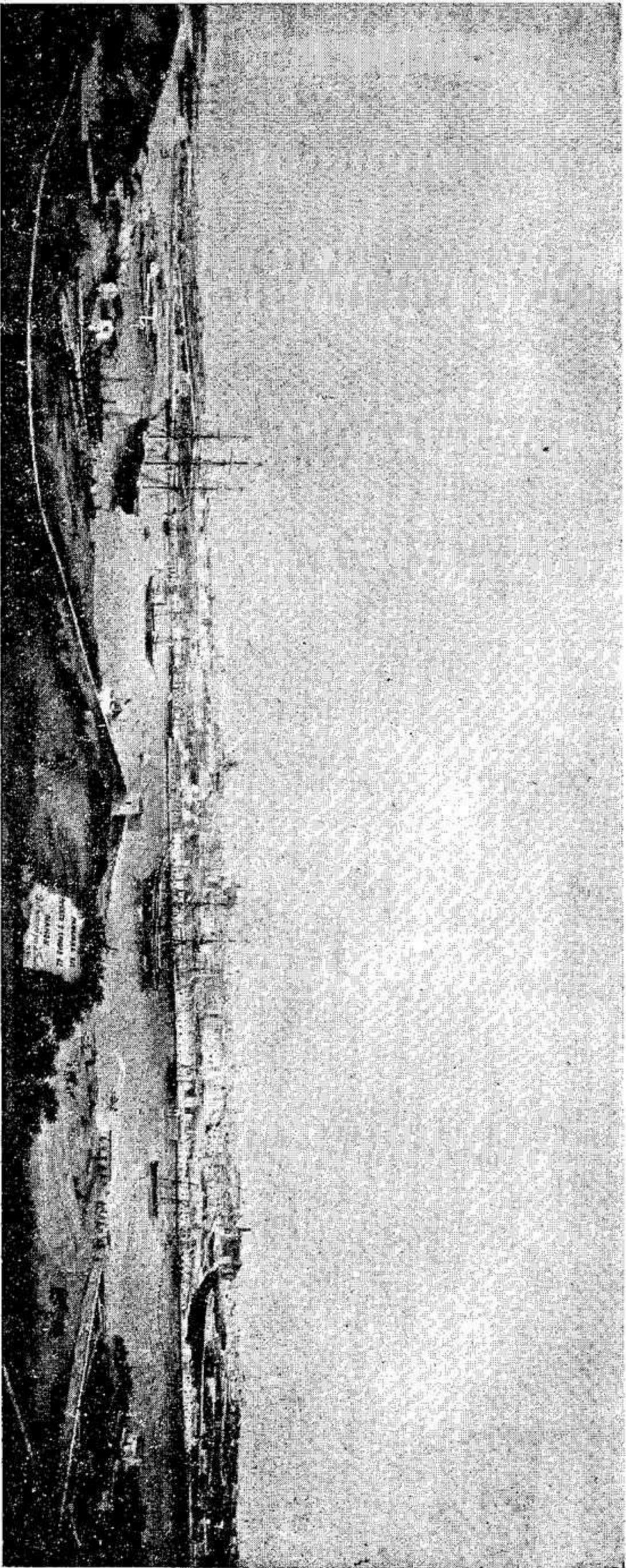


North Prospect of MAHON



MAHÓN AMURALLADO

Reproducción de una lámina que figura en la segunda edición inglesa de la «Historia de la Isla de Menorca» de Mr. John Armstrong, publicada en Londres en 1756.



UNA VISTA DE MAHÓN EN 1880

(Óleo de Font)

URBANIZACIÓN HISTÓRICA DE MAHÓN

Por J. GUILLERREZ PONS, Pbro.

Es innegable que varios siglos antes de que el Rey Alfonso III de Aragón conquistara esta Isla, en las proximidades del hermoso puerto de Mahón existía una ciudad, cuya importancia no discutimos, defendida primeramente por un castillo y, con posterioridad a la mencionada conquista, por unas murallas que por orden de dicho monarca se levantaron alrededor de la población.

Las características de Mahón, en fecha tan remota, las podemos indicar tan sólo de una manera hipotética, basándonos en otras que han surgido en circunstancias análogas.

Así como algunas levantaron sus cimientos sobre los macizos montañosos para que les fuera más fácil su defensa, vemos que Mahón surge sobre los abruptos peñascos occidentales que dominan las aguas de nuestro puerto, teniendo a mano derecha, mirando al mar, un profundo barranco, que antiguamente partía de las huertas del *Ferreginal* y llegaba a la cala vulgarmente llamada *Baixamar*, y a mano izquierda una línea de acantilados, de alguna

menor elevación, que terminan en otro barranco de pendiente aún más pronunciada que arranca de la parte más alta y occidental de esta ciudad llamada *Vilanova* y viene a parar en las inmediaciones del actual Matadero.

La situación estratégica de esta población nos pone de manifiesto que no surge como una ciudad abierta cuyos vecinos vivirían libres de todo temor de ataque, sino como un pueblo que se preocupa hondamente de su defensa; por eso construye su castillo, cuyos muros no rodeaban la población, como acontece en Avila, en la que las murallas delimitan perfectamente la zona urbana aislándola por completo del campo, sino que surgía como Sax, Almansa, Játiva y otras poblaciones, que se levantaban inmediatas al alcázar, para que en él pudieran refugiarse prontamente sus habitantes en caso de ataque.

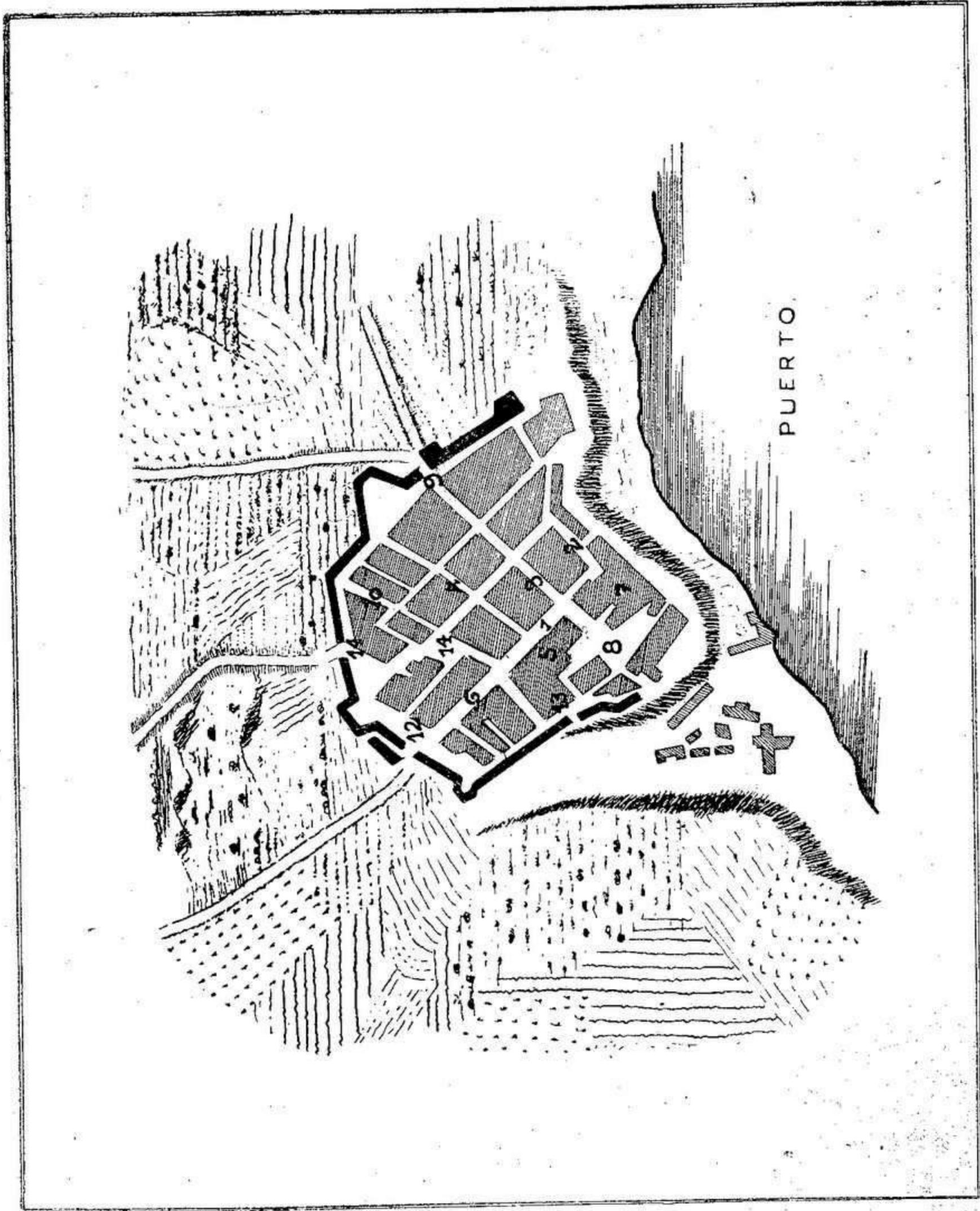
Es probable que dentro de los reducidos límites de las murallas del castillo de Mahón existiera alguna que otra calle angosta y de muy limitada longitud, lo que daba a esta población un cierto carácter castrense sin perder su aspecto rural.

En la parte exterior e inmediata al castillo existían las casas monofamiliares, a cuyo alrededor, además de los terrenos de cultivo, tendrían las edificaciones adecuadas para cobijar el ganado, como podemos ver en las distintas norias que aún se conservan dentro del casco de la población, que vienen a ser como restos y recuerdos de otras de la misma índole, que han ido desapareciendo en el transcurso de los tiempos, al expropiarse dichos terrenos para la expansión urbana de esta ciudad.

¿PUEDE PONERSE EN DUDA LA EXISTENCIA DE MAHÓN EN EL TIEMPO DE LA CONQUISTA DE LA ISLA POR ALFONSO III?

En los documentos que se conservan de Alfonso III del tiempo de la conquista referentes a esta población, nos hablan del

Representa nuestra ciudad en el siglo XVI.
 N.º 1 Plaza de Santa María actualmente del Generalísimo. 2 Calle de San Cristóbal hoy de Isabel II. 3 Id. de San Roque. 4 Id. de la Iglesia. 5 Parroquia de Sta. María. 6 Calle Nueva. 7 Emplazamiento del antiguo castillo ocupado actualmente por el convento de las Religiosas Concepcionistas, Casas Consistoriales y edificaciones contiguas. 8 Plaza del antiguo castillo. 9 Portal de San Roque. 10 Calle de las Peñas, actualmente de Hannover. 11 Portal del Cap del Cos, posteriormente llamado de Hannover. 12 Portal Nou. 13 Portal de Mar. 14 Plaza del Retiro.



PLANO DE MAHÓN

PLANO DE MAHÓN DE FINES DEL SIGLO XVIII



- 1 Calle Real del Arraval, actualmente de Prieto y Caules. - 2 Camino que corresponde al actual Cos de Gracia. - 3 Camino de Gracia, hoy calle de la Virgen de Gracia. - 4 Plaza de la Arravaleta. - 5 Camí del Castell, hoy calle del General Sanjurjo. - 6 Villanova y arranque del Camí Vell de San Clemente.

«*castrum portu maho*» y también de «*habitoribus castris et terminis de Maho*», sin que nos haga alusión alguna a la misma, como tampoco Ramón Muntaner, que como Cronista acompañó al mencionado Rey en aquella gloriosa gesta; pero esto no nos autoriza para poner en duda su existencia en aquella fecha, como lo hace José M.^a Quadrado, ya que el hecho sólo de crear una capellanía en el castillo con orden de levantar una casa para el capellán que fuera nombrado para tal cargo, y erigir una iglesia en la plaza de la fortaleza, nos hace suponer que no sería con el fin exclusivo de atender espiritualmente a los que guardaran y se cobijaran dentro de aquella reducida fortaleza, sino también a la población rural, que existía a sus espaldas, bajo la protección y salvaguardia de la misma.

La antigua importancia alcanzada por esta población durante la época romana en favor de la cual nos hablan el establecimiento en esta ciudad del *Municipio Magontano* en tiempo de Vespasiano; la vía romana y su no menos interesante necrópolis descubierta en 1726 y excavada en 1876 y 1888, y la extensa referencia que de esta población nos da el Obispo Severo, en el siglo V. en su célebre carta, no es probable que esta ciudad hubiera perdido tan fácilmente su antigua importancia, hasta el punto de llegar a desaparecer la población siendo preciso reedificarla en tiempo de la conquista, como parece suponer el escritor citado apoyándose en el sentido material de las palabras del cronista Muntaner cuando nos dice: «*E com aço fo ordonat, lo senyor Rey ordona que a Mahona al port se faes una vila be murada.*»

EL CASTILLO DE MAHON

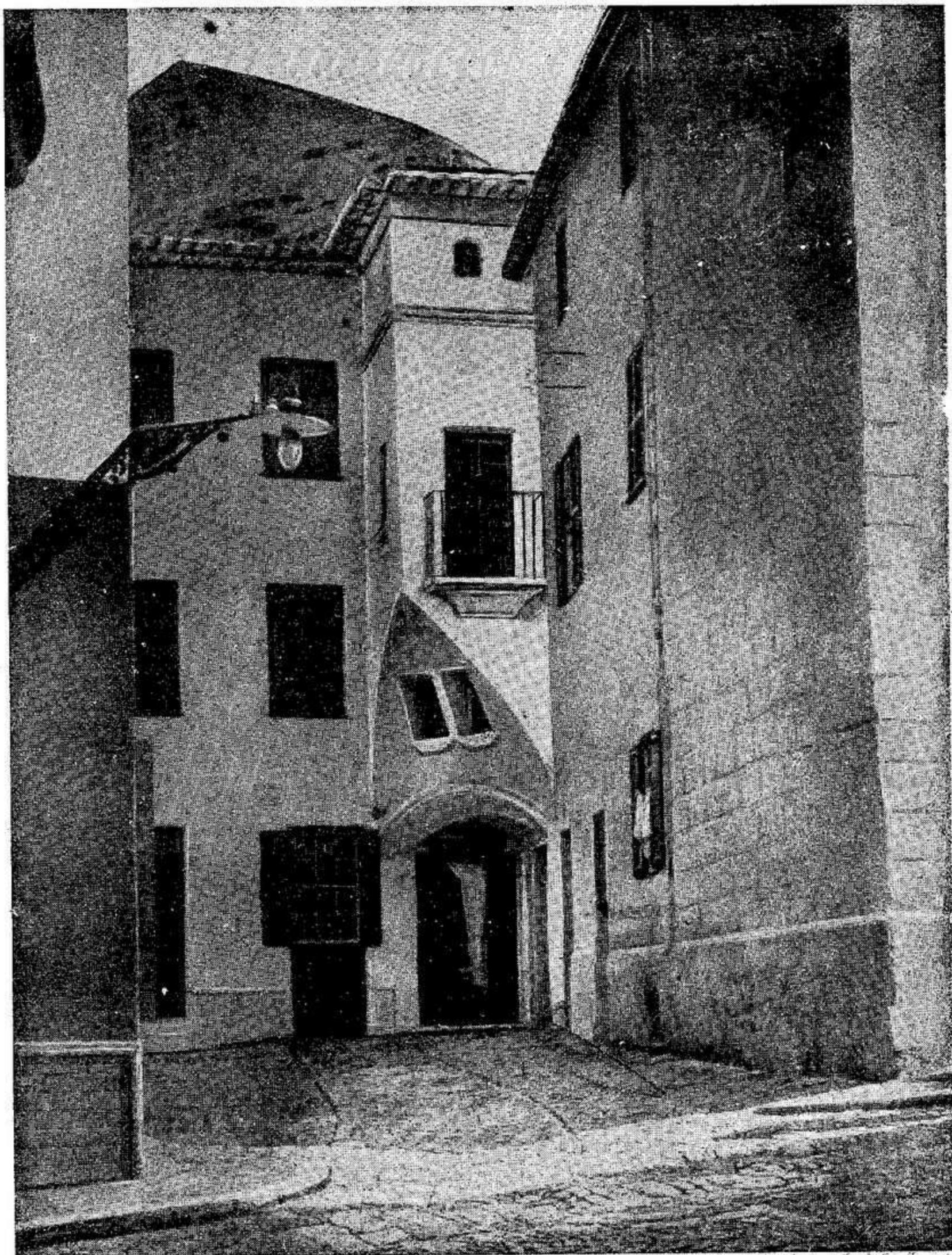
Las crónicas de la Edad Media nos hablan de un castillo que se levantaba en las inmediaciones del puerto de Mahón.

Son escasos los restos que hemos podido encontrar de él, cuyos muros han ido desapareciendo bajo las construcciones del

convento de las religiosas Concepcionistas en el siglo XVII, de las actuales casas Consistoriales del siglo XVIII y de otras construcciones realizadas en dichos siglos y en tiempos posteriores, que formaron unos callejones, hoy tapiados, que desembocan en la calle de Alfonso III y en la nueva plaza de la Conquista.

Como monumento importante de este histórico castillo podemos citar un portal que se levantaba frente a la fachada principal del actual Ayuntamiento, del que se nos conservan numerosas referencias en los documentos. Según Riudavets fué derribado en 1795. Las puertas de este portal denominado *Na Gentil* estaban enmarcadas por dos torres de estilo romano, como el castillo, en los cuales la prolongada ocupación árabe de esta Isla habría introducido algunas modificaciones propias de su arquitectura, como acontece en todos los castillos levantados con anterioridad a la invasión musulmana en los territorios por ellos ocupados. Este portal vendría a ser la puerta que pusiera a nuestra Ciudad en comunicación con el interior de la Isla y es probable que de él arrancara la antigua vía romana que, pasando por el puente de San Roque, se prolongaba por el *Camí de las Viñas* o sea por la actual calle de San Clemente.

El Dr. D. Antonio Ramis Ramis, por el hecho de haberse construído en 1552 unas puertas para colocarlas entre las dos torres del portal que acabamos de citar, le supone erigido en dicha fecha. No nos parece que por el simple hecho de la colocación de unas puertas, a pesar de reconocer la autoridad del historiador citado, se pueda sacar como consecuencia esta conclusión, que vendría a restar mucha importancia al portal citado, que todo el mundo juzga contemporáneo o poco posterior a la edificación del castillo. Además ¿a qué vendría la construcción de dicho portal cuando ya se habían construído otros en las murallas levantadas por orden de Alfonso III de Aragón que rodeaban el casco de la población para librarla de toda sorpresa por parte de los enemigos, que no tan fácilmente habrían de resignarse ante la pérdida de esta Isla?



PLAZA DEL RETIRO

En el ángulo se destaca la antigua casa conocida por el *Forn del Cap del Cos* en el lugar que hoy ocupa el Hotel Sevilla. Llama la atención por su arquitectura. Fue derruida en 1920.



Macero de la antigua Universidad de Mahón.

Ya que no nos consta la fecha de su construcción, que con razón suponemos muy lejana, podemos demostrar documentalmente que en 1675 se construyó entre las torres del *Pont de's Castell* o *Na Gentil* un arco para poder preservar de la humedad el trigo, para el abastecimiento de la población, juntamente con la pólvora y demás pertrechos de guerra que tenían almacenados en las torres para la defensa de la misma y contingencias desagradables que pudieran ocurrir en la Isla..

PRIMER ENSANCHE DE MAHON

Conquistada la Isla del poder de los agarenos y no estando cercado Mahón de murallas el Rey Alonso III de Aragón ordenó que se procurara tener a esta población al resguardo de posibles ataques construyendo unas que la rodearan.

En 1301 contaba ya esta ciudad con ellas, pero no debían rodear, de seguro, todo su casco urbano por la lentitud que se imprimió a dichas obras, que aun duraban en 1675, después de haber gastado el Ayuntamiento importantes sumas para reparar las porciones ya construídas.

La extensión de las murallas según el Dr. Ramis en su folleto titulado «Fortificaciones de Menorca» era de 509 pasos geométricos (1): 305 por la parte que mira a tierra y 200 por la parte del puerto.

Parece ser, por lo que se deduce de una disposición de fecha 7 de enero de 1363 que la extensión de estas murallas era excesiva y superior a la fuerza que por aquel entonces contaba Mahón, por lo que en dicho documento se recomienda la reducción de sus límites, para que sus vecinos pudieran cómodamente atender a su defensa.

(1) El paso geométrico consta de cinco pies y tiene 1392'50 milímetros.

En la actualidad, debido a la expansión, siempre creciente de este pueblo, podemos decir que han desaparecido casi por completo, pudiendo señalar su recorrido gracias a los datos que nos proporcionan los historiadores y sobre todo a los inapreciables que nos ofrece el infatigable investigador don Francisco Hernández Sanz, en su Compendio de Geografía e Historia de Menorca.

Guiándonos por tan interesantes indicaciones y de los escasos restos de alguna torre, que aún se conserva empotrada o formando parte de alguna edificación vamos a intentar señalar la ruta de las murallas y el nombre de algunas calles de Mahón en la época medioeval.

RECORRIDO DE LAS MURALLAS

En las inmediaciones del palacio del Gobernador Militar, construido sobre las ruinas del antiguo Palacio del Rey de la Edad Media, el que sin duda mandó construir Alfonso III de Aragón después de la conquista de esta Isla (1) había un lienzo de muralla en el que se abrió un portal al que se le designó con los nombres de *Portal del Mirador*, *Portal de Baix*, *Portal del Monastir*, *Portalet del Monastir* y *Portal de San Cristoful*.

Se le designó con la primera de estas denominaciones debido al mirador que con vistas al puerto, existía y existe en sus inmediaciones. La segunda se debe a su posición con referencia a los otros portales entonces existentes. La tercera la recibió al fundarse el Convento de Jesús por Fray Bartolomé Castany en 1459, en la amplia y llana extensión de terreno sin edificar, que existía en la parte exterior de este portal. Con la cuarta de estas denominaciones se le designa en un libro de cuentas del año 1602 y en el libro que contiene las proposiciones y resoluciones del Concejo

(1) Archivo de la Corona de Aragón reg. 70, fol. 42.

de 1673 a 1675 con la que nos viene a indicar la escasa importancia que debía tener según se puede colegir de la orden que en 1674 dió el Gobernador de esta Isla a los Jurados de esta Ciudad, para que con el producto de la cisa del vino procediese a la construcción de otro nuevo portal por no ser el antiguo *apto para el servicio militar*. El último de estos nombres lo recibió debido a la hornacina que había en él, que cobijaba la imagen de San Cristóbal, conservada en el convento de las religiosas Concepcionistas hasta el año 1936, y también por estar este portal colocado al extremo de la calle de dicho santo, con cuyo nombre se designó hasta 1860 tan solo al trozo que va desde las Concepcionistas hasta el Puente del General.

Este portal fué derribado por D. Rafael Albertí Febrer, Presbítero, con autorización del Ayuntamiento, al adquirir el mencionado señor en 1839 la casa de Anastasio Paleólogo, que estaba frente al Palacio del Gobernador, adosada a la muralla juntamente con la habitación que tenía en una torre allí existente.

Teniendo en cuenta el Gobernador, que este portal no era apto para la defensa de esta población, en 1674 dió una disposición obligando al Ayuntamiento de esta ciudad a construir otro de la *grandaria trasa y forma del pont del Castell*, (1) lo que se llevó a efecto en el escaso espacio de un año, haciéndose cargo de dichas obras un albañil llamado Francisco Carreras (2).

Estando ya esta ciudad rodeada de murallas y careciendo de objeto las puertas del portal de *Na Gentil* (3) se colocaron éstas en el que se acababa de terminar, emplazado casi en frente de la calle de San Jerónimo. De este portal se conserva en la actualidad una de sus torres al fondo de las casas de los hermanos don Joaquín y don Jaime Albertí, que coincide con la pared medianera

(1) Archivo Municipal «Llibre de Determinacions» fol. 60 acta 15 noviembre de 1674.

(2) Ibid fol. 69 acta 31 diciembre 1674.

(3) Ibid. fol. 69, acta 27 diciembre 1674.

de las mismas y con la posterior de las primeras de a mano izquierda, de la calle del Rector Panedas Mesquién, subiendo a la de Prieto y Caules.

Desde este portal seguía la muralla por detrás de los números pares de las actuales casas de la calle últimamente citada hasta unirse con el *Pont de Sant Roch*, llamado en el siglo XVI *Portal d'en Servera* y en el XVII *Portal de Dalt*, el único que se conserva de las murallas y que consideramos primitivo y anterior al siglo XV a no ser que en 1587, en que amenazó ruina, se hubiese seguido el parecer del albañil que proponía su total demolición, para rehacerlo después, según consta de una acta de los Magníficos Jurados de esta Ciudad, de fecha 30 de Agosto del citado año.

Subía desde este punto la muralla ocultándose detrás de la cuesta vulgarmente llamada de *menena curta* y también del *Bastión* como recuerdo, sin duda del antiguo baluarte que don Francisco Hernández Sanz supone sería el antiguo *bastió buit*, del que nos hablan los documentos y del que nada nos resta más que el nombre de la plaza, inaugurada en 1944, obedeciendo a un acertado plan de urbanización de esta ciudad.

Con un lienzo de muralla quedaba unido el bastión con el *Portal del Cap del Cos* situado en el extremo del *carrer de la Peña*, llamada actualmente de Hannóver en el lugar donde se levanta la casa solariega de los señores Moncada, donde se hallan instaladas las oficinas del Centro de Higiene y Sanidad Exterior. Este portal ponía en comunicación esta población con la espaciosa llanura conocida antiguamente por la *quintana gran* que llegaba hasta la actual explanada. El gobernador inglés Ricardo Kane, después de restaurar dicho portal le dió el nombre de *Portal de Hannover*. El monumento de referencia permaneció en pie hasta 1787 en que el Ayuntamiento acordó su demolición para dar mayor anchura a la calle, corriendo a cuenta de don Pedro Antonio Moncada, propietario de un solar inmediato, las expensas de dicha demolición a cambio de poder dar mayor amplitud a su casa.

Este portal recibió el nombre de *Portal del Cap del Cos* por encontrarse situado a muy corta distancia del más antiguo coso que tuvo esta Ciudad. Se extendía desde el *Mirador del Cap del Cos*, con vistas al puerto, desaparecido a últimos del siglo XVII, sustituido por los patios de las casas números 12 y 14 de la calle de Isabel II, hasta el horno del *Cap del Cos*, que estaba situado en el ángulo donde el «Bar Sevilla» tiene la puerta que da acceso a la amplia escalera que comunica con el piso superior. La fachada de dicho horno que era elegante y atrevida estaba constituida por una esbelta trompa en la que se abrían dos ventanas simétricas. Este edificio fué derribado en 1920, conservándose de él un hermoso dibujo a pluma, obra del fecundo historiador menorquín y delicado dibujante don Francisco Hernández Sanz.

Desde este punto tomaba la muralla la dirección S. E. hasta llegar al sitio actualmente ocupado por el Teatro Principal, donde se hallaba el *Baluarto Grande* llamado también *la Torre* que, por haber servido de cuartel a la caballería francesa, se le dió el nombre de *Costé de Dragons*. Esta edificación vino a ser propiedad del Ayuntamiento y cedido por el Real Patrimonio a la Junta de Beneficencia, ésta se sirvió de ella por algún tiempo como de Asilo. El hecho de haberse utilizado este local como salón de bailes y teatro hizo que se concibiera la idea de construir en aquellos otro más capaz y decente, idea que vino a convertirse en realidad en el año 1830.

A partir de este punto la muralla seguía bajando con dirección a Levante, por detrás de los números pares de las casas de la calle de Deyá, hasta las inmediaciones de la tienda llamada «El Barato» en donde se levantaba otro baluarte que según supone el Sr. Hernández Sanz sería la llamada *La Torre del Esperó*. En este sitio en 1674, a fin de evitar que los habitantes de esta ciudad que deseaban ir al *Arrabal de San Felipe* tuvieran que hacer un largo rodeo, se abrió el *Portal Nou* que dió el nombre de *Carrer Nou* a la calle que venía a desembocar en él, nombre por el que aún vulgarmente se conoce.

En un plano que obra en el Archivo de esta municipalidad, adjunto a una solicitud de reedificación y reforma presentada por las hermanas Mariana y Rosa Jeli, aparece una de las dos torres de este portal.

Desde el *Portal Nou* en línea recta y con dirección hacia el Norte, partía la muralla que flanqueaba, en parte, el barranco del Ferreginal. En el paño de muralla que iba a unirse por la parte oriental con el antiguo castillo de Mahón, se abría una puerta llamada *Portal de Mar*, que, según don Antonio Ramis y Ramis, fué construído por la misma época que el de San Cristóbal del que ya se hizo mención. De este portal, única comunicación directa por aquel entonces con el puerto, nos quedaba *Sa Torreta* que desapareció con motivo de las obras realizadas en la parte superior de la *Cuesta de la Abundancia* después del hundimiento de la costanilla de *s'esquinxe colsus* acaecido en 1.º de Mayo de 1915.

CALLES DEL PRIMER ENSANCHE

No poseyendo ningún plano, ni una descripción clara y detallada que nos indique las calles y plazas con que antiguamente contaba esta ciudad, vamos a limitarnos en este capítulo a hacer unas indicaciones de algunas de ellas que hemos podido localizar basándonos en las noticias que nos ofrecen los documentos y en las inapreciables que nos proporciona don Antonio Ramis de los que se aprovechó don Pedro Riudavets en su *Historia de Menorca* aportando, desde luego, algo de su caudal.

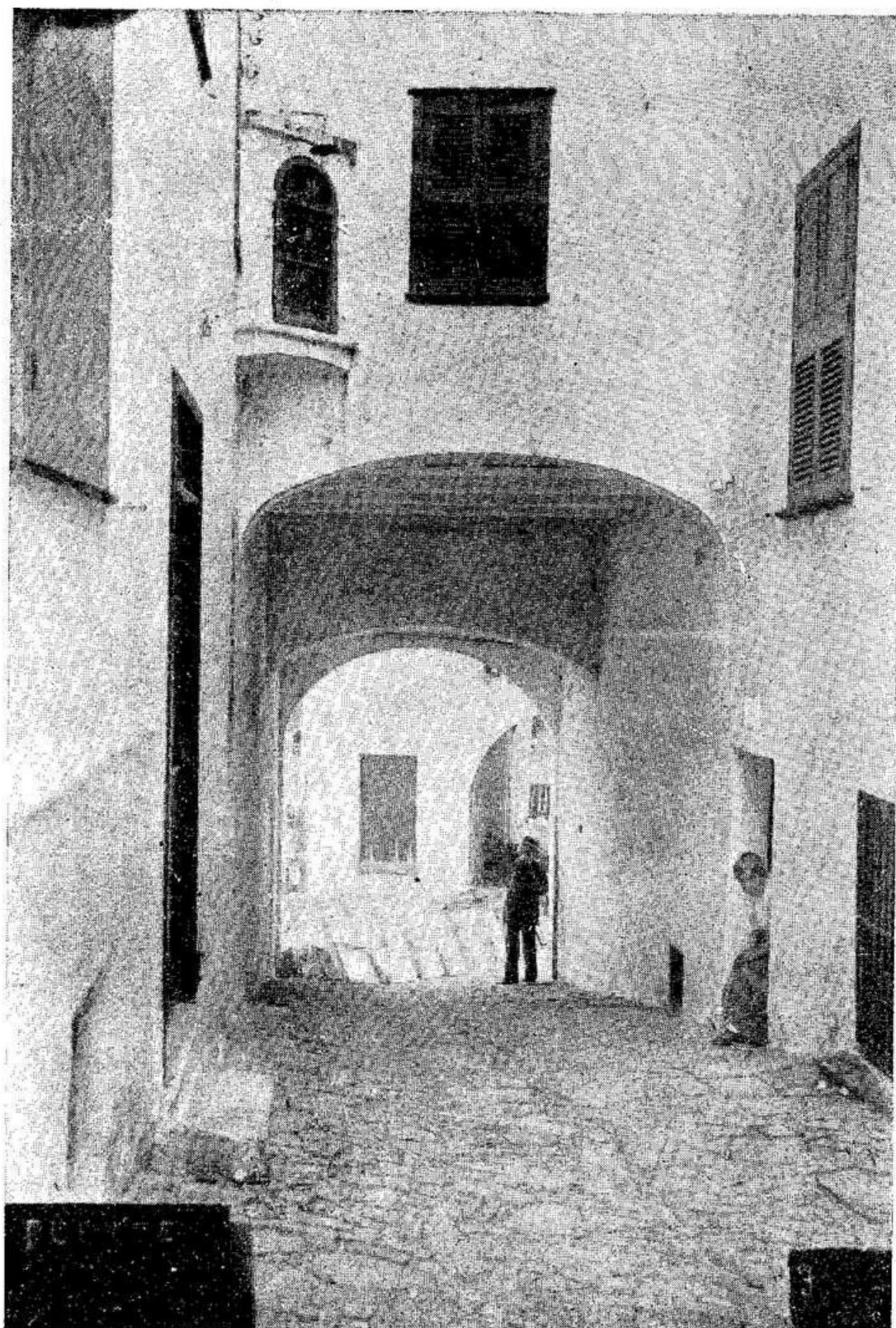
Conviene advertir antes de proceder a su indicación, que es tal el número de nombres que nos ofrece don Antonio Ramis (1) que no es factible que, entre los reducidos límites de las murallas ya no existentes, pudiera encerrarse el gran número de calles que

(1) Véase el cuaderno n.º 1 «Noticia relativa a la Isla de Menorca».



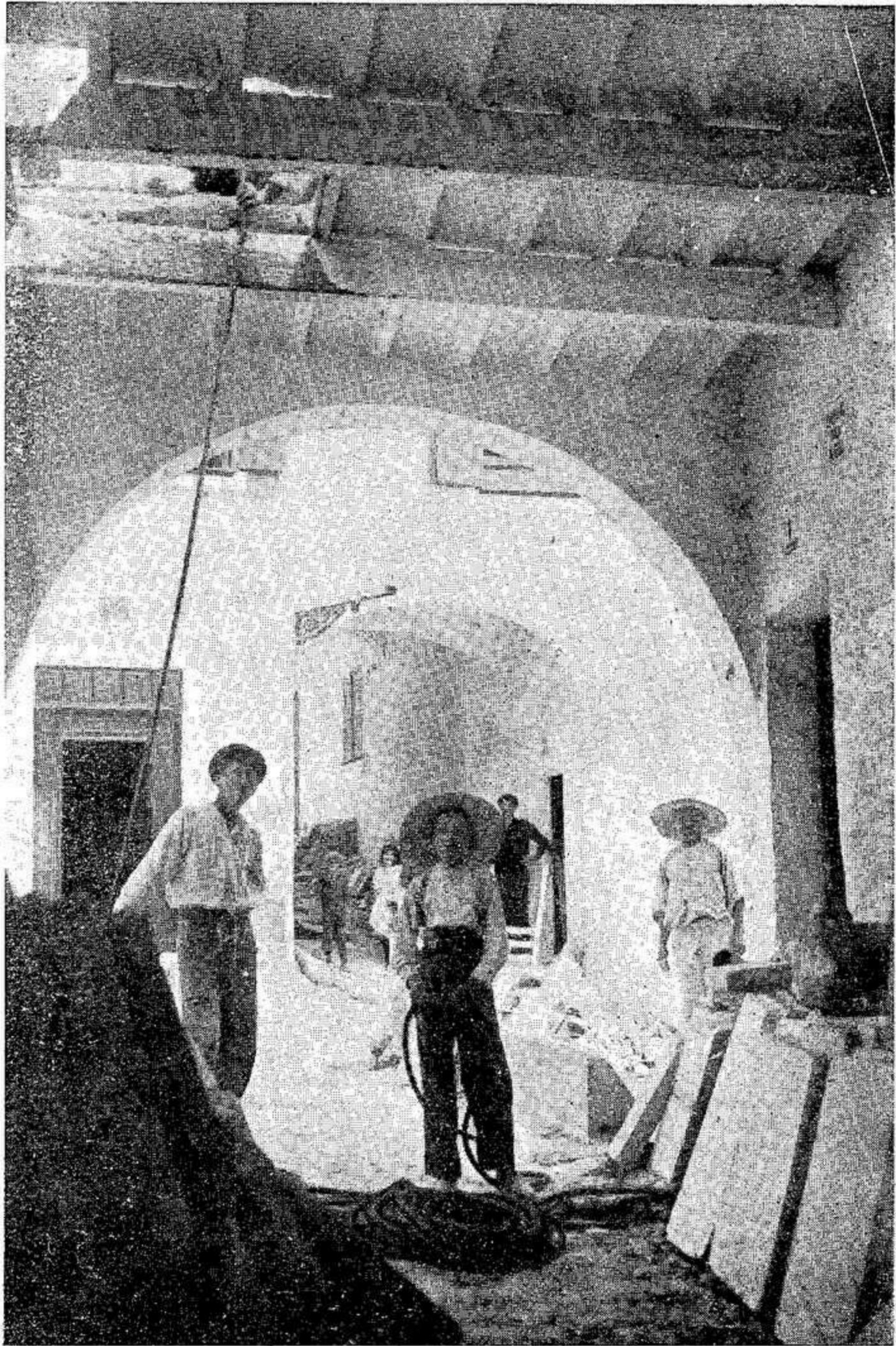
Costanilla de «S'esquinxe colsus», antes de su derrumbamiento.





CALLE DEL PUENTE DEL CASTILLO

Con el arco desaparecido al derrumbarse la cuesta de S'esquinxe colsus. En la parte superior derecha aparece lo hornacina que cobijaba la imagen de San Antonio que hoy figura en la puerta lateral de dicho nombre de la parroquia de Santa Maria.



CALLE DEL ARCO

Desaparecida a raíz del derrumbamiento de la costanilla de S'esquinxe colsus.



CALLE DE ALONSO III EN LA ACTUALIDAD

nos menciona el autor citado, a no ser (cosa la más probable) que la mayor parte de ellas llevara por lo menos nombres duplicados.

En el corazón de la ciudad, inmediata al castillo y a la iglesia que dentro de sus muros se edificó por orden del Rey Alfonso III, existía y existe en la actualidad, sin perder su antigua importancia, la *Plassa major* a la que llaman también *Pla de la Parròquia*, *Plassa de Santa María* y que además designaron con los nombres de *Plassa Real de Fernando VII*, de la *Constitución* y en la actualidad del *Generalísimo*. Ha sido y es el lugar adonde ha acudido y acude el pueblo para asistir a las mayores solemnidades religiosas y civiles.

De esta plaza arrancaban tres calles que perduran en la actualidad, de las cuales una, la que se abre frente a la iglesia de las Concepcionistas, hasta mediados del siglo XIX no rebasó los límites del portal que existía frente al palacio del Gobernador Militar. Esta primitivamente se llamó de la *Concepció* y posteriormente de *San Cristoful*, nombre que conservó hasta la venida de la Reina Isabel II en 1860, cambiándolo por el de esta soberana con el cual se vino a designar también la ancha calle, que desde fines del siglo XVII se iban formando extramuros y a continuación de la de referencia.

Paralela a esta, partiendo también de la *Plassa Major*, se encontraba el llamado *Carrer del Portal de Dalt*, posteriormente *Carrer de Sant Roch*, que aún conserva.

Otra arteria había a la que se dió el nombre de la *Iglesia* por el hecho de estar en ella la iglesia del Hospital, donde celebraban los Magníficos Jurados sus reuniones, según nos consta de las actas más antiguas que se conservan en este Archivo Municipal. La iglesia y hospital de referencia ocupaban los terrenos limitados actualmente por las calles de San Roque Buen Aire, Iglesia y Rosario.

Desembocaba en la Plaza de Santa María otra calle llamada de *Las Peñas* nombre que cambió por el de Hannover en tiempo del gobernador inglés Ricardo Kane.

Cruzaba las calles que acabamos de citar, la del Buen Aire, que aún se conserva. Era el antiguo coso de nuestra Ciudad del que yá se hizo mención.

Podemos citar otra, la del Santo Cristo que se conserva pero muy modificada, pues según nos consta por los documentos que hemos consultado de este Archivo Histórico, era muy angosta y mal alineada. Era la que más directamente conducía al *Portal de Mar* o sea la puerta de comunicación que nuestra ciudad tenía con el puerto.

Con el nombre de *Portal de Mar* se vino a designar, desde el tiempo de la dominación inglesa, a la *Vall de las Carnicerías*. La parte inferior de esta calle, como puede verse por los grabados que ilustran este trabajo, ha sufrido una gran transformación desde la segunda década de este siglo, debido al hundimiento de la costanilla llamada *de s'esquina colsus* de la que se hizo referencia.

Hasta ahora solo hemos mencionado de las calles que venían a ser las principales de nuestra Ciudad en aquellos tiempos, calles que aun se conservan después de sufrir todas ellas las consiguientes reformas, ya por la desaparición de antiguas viviendas, ya por la edificación de otras nuevas, ya por último por la alineación de las casas debida a las exigencias del tráfico; pero no por eso vamos a silenciar los nombres de algunas que se encontraban situadas dentro los límites de la parte más antigua, lamentando que no nos sea factible el indicar de una manera fija su situación. Entre ellas ellas figuran las *de la Gruta*, *de la Cort* y *de la Cuca*. Esta última dicen si sería uno de los callejones actualmente tapiados inmediato al Monte de Piedad.

Además, según nos refiere Riüdavets, intramuros de esta Ciudad había calle; que permitían hacer un recorrido de circunvalación siguiendo el pie de sus murallas. La que unía el *Portal de San Roque* con el de *San Cristóbal*, de la que se han encontrado restos en unas obras recientemente realizadas, se denominaba según dicho historiador *Carrer del Butrí*, por haber tal vez vivido

en dicha calle el verdugo. A esta misma calle, según otra fuente de información autorizada, se le dió el nombre de *Carrer d'els Judius*.

PLAZAS DEL PRIMER ENSANCHE

Si tenemos en cuenta el copioso número de nombres, que los historiadores nos conservan de las calles de la antigua villa de Mahón y los reducidos límites de sus murallas, no es probable que existieran plazas muy extensas, ni tampoco numerosas como puede comprobarse con las noticias que nos facilita Ramis en su primer cuaderno de noticias relativas a Menorca.

De las tres que nos cita la más importante y de la que ya hemos hecho referencia es la del *pla de la parroquia*, cuyas dimensiones durante varios siglos no han sufrido modificación.

Había y aún subsiste la que el vulgo llama del *Padró* en la que se levantaban unos arcos formando un cobertizo bajo el cual se guarecían los vendedores de verduras, frutas y caza. Apoyados en las bóvedas se levantaban unos almacenes donde se guardaba el trigo adquirido para el suministro de pan a los vecinos de esta población. En el Archivo Municipal se conserva el plano de esta edificación situada frente a la casa propiedad actualmente del Sr. Ferrer, que merece especial mención por haberse hospedado en ella Don Juan de Austria, de paso por esta ciudad.

Los almacenes de referencia sirvieron por algún tiempo de Escuela Pública. Toda esta edificación fué derruida en 1884 para convertirse el antiguo mercado en la plaza que llamaron y llaman del *Retiro*, a pesar de estar rotulada con el nombre de *Colón*.

Junto a ésta había otra más reducida, que sigue llamándose del *Padronet* o *Patronet*. Tales son sus dimensiones, en la actualidad, que no merece el nombre de plaza, porque invadida por las edificaciones, ha quedado reducida a la más mínima expresión.

La última que nos cita el historiador mencionado es la *Placeta del Bastió Buit* que estaría situada en la parte interior del bastión de la muralla que acaba de desaparecer y en el mismo lugar o, a lo menos, inmediata a la actual plaza del Bastión recientemente inaugurada.

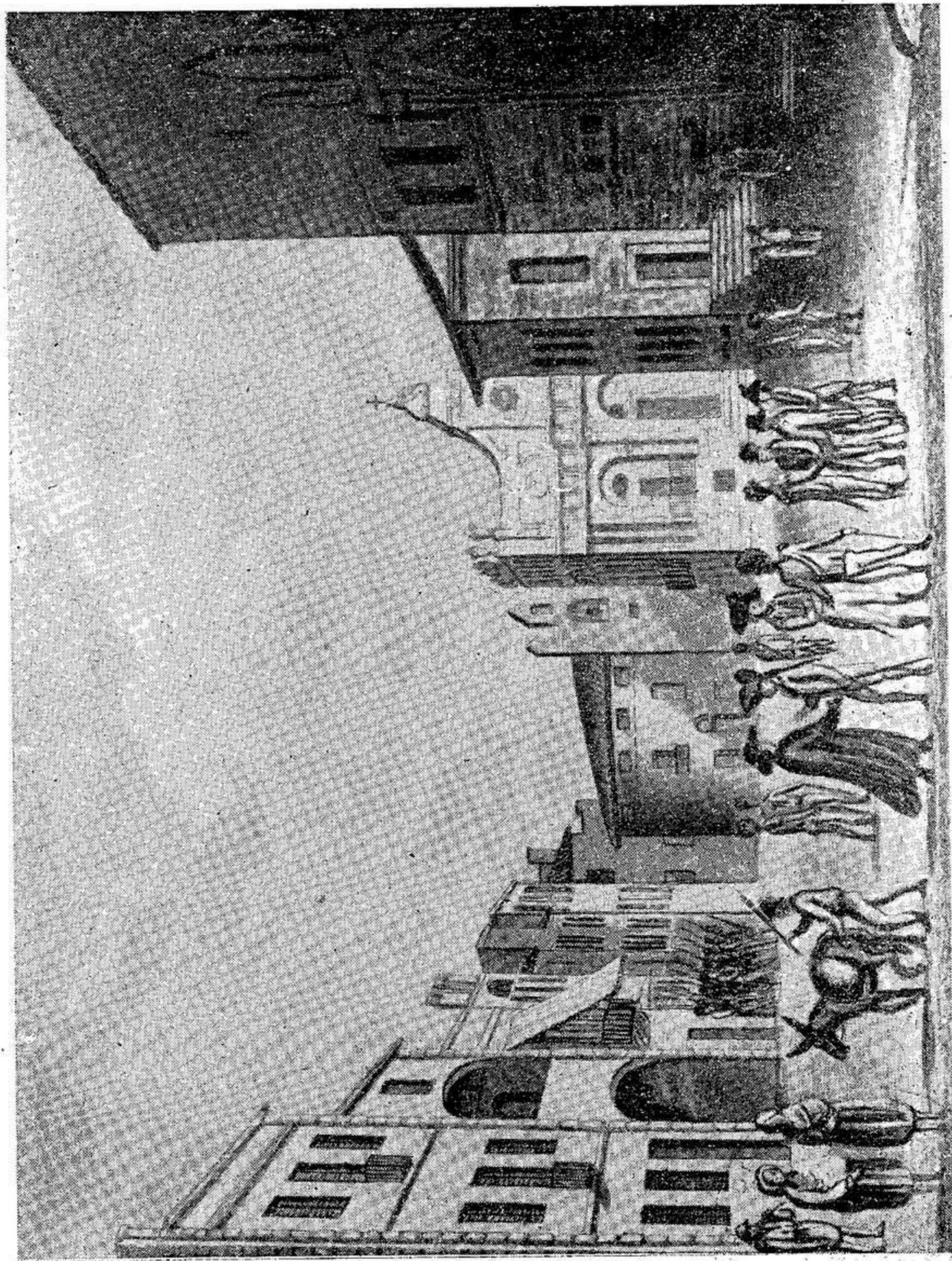
ENSANCHE DE MAHON EN EL SIGLO XVII

En el siglo XVII vemos que esta ciudad experimenta una expansión muy notable por la parte occidental y exterior de las murallas que circundaban esta ciudad.

En la capbrevación general del término de Mahón, empezada a últimos del siglo XVI, se nos habla de la calle o camino de *San Antonio* al que, ya en 1644, se le da el nombre de *Carrer Real del Arraval*, indicándosele también con el de *Arraval de Sant Antony* por haberse construido años antes (no consta la fecha), junto al camino y muy cerca del *Portal de Dalt* o *d'En Servera*, la ermita bajo la advocación de dicho santo. Esta calle llamada actualmente de Prieto y Caules y según el vulgo *Carrer de s'Arraval*, comenzaría a formarse (como se puede comprender) en la fecha indicada tardando muchísimos años en adquirir la longitud que ahora tiene.

En 1680 se concedían solares en el *Pla del Monastir* viniendo a formarse la calle antiguamente llamada *Carrer Major de Jesús del Pla del Monastir*, denominación que se simplificó posteriormente designándola con los nombres del *Pla del Monastir* y también de *Moystin*. Este último era el nombre de un gobernador inglés que estuvo en Mahón unos pocos meses, siendo poco grata a su gobierno su gestión por no obrar de acuerdo con él.

Trazada esta calle casi paralela a la de *s'Arraval*, pronto surgieron otras nuevas, que vinieron a ponerlas en comunicación y a rellenar el espacio que entre ellas mediaba. Así apareció la ac-



PLAZA DE SANTA MARÍA

Reproducción del grabado que figura en una obra inglesa escrita por el Rvdo. Cooper Willyams A. M. Capellán doméstico del Conde de San Vicente y del buque de S. M. Británica a bordo del cual realizó el viaje por el Mediterráneo que en dicha obra se describe, publicada en Londres en 1802, en la imprenta de T. Bensley.



Jurado de la Universidad de Mahón, ostentando la *Xia* en el hombro derecho. A su izquierda aparece el Ayuntamiento y en el fondo el rincón de las Concepcionistas. (Año 1790).

(Acuarela Celec. Vidal Sintas)



JURADO DE LA ANTIGUA UNIVERSIDAD DE MAHÓN
llevando sobre el hombro derecho *la xia*, paño de color encarnado que llevaban los días de solemnidad. Siglo XVIII.

(Acuarela de Chiesa. Colec. Ateneo).



Jurado de la antigua Universidad General, con la *gramalla* o toga de damasco carmesí. Siglo XVIII.

(Acuarela de Chiesa. Colec. Ateneo).

tual de los Frailes que Riudavets supone sería la antigua de *Jesús* que nos cita un libro de cuentas del Real Patrimonio, correspondiente al año 1694.

Por las mismas fechas vinieron a aparecer la de San Jaime y la de San Jerónimo, también denominada por el vulgo *Carret Fred*, que en forma de cuña se interponen entre las de Prieto y Caules e Isabel II.

Además de la expansión de Mahón hacia occidente, vemos que en 1692, por la parte exterior de el *Portal Nou*, en el sitio antiguamente conocido por el *Corral del Rey*, empezó a construirse un pequeño arraval llamado por este motivo *Arravaleta*. Este nombre se adoptó para designar a la calle actualmente llamada de Calvo Sotelo. A pesar de los distintos nombres que ha recibido en el transcurso de los tiempos, perdura aún el nombre de la *Arravaleta*.

Entre los edificios construídos en este siglo y que merecen especial mención figura la Iglesia y Convento de las religiosas Concepcionistas a cuyas obras se dió principio en 1612 y se terminaron en el mes de mayo de 1617.

ENSANCHE DE MAHON EN EL SIGLO XVIII

Ocupado Mahón a principios de la segunda década del siglo XVIII por las armas inglesas, nuestra población experimentó un notable incremento no sólo por parte de los que se habían apoderado de esta Isla, si que también por otros extranjeros que vinieron a avencindarse en ella, debido a las franquicias que se habían concedido.

La puerta que se abrió en las murallas conocida por el *Portal Nou*, para evitar un largo rodeo a los que deseaban trasladarse al *Arraval* y *Castillo de San Felipe*, fué el móvil para que se levantaran nuevas edificaciones extramuros de esta Ciudad, vi-

niéndose a formar, con el tiempo, la prolongada calle, que aún comunmente se le designa con el nombre de *el Camí d'es Castell*.

Mientras nuestra población crecía en la dirección indicada, por la parte exterior del *Portal del Cap del Cos*, llamado posteriormente de *Hannover*, se extendía también por la *Quintana*, formando la calle *Real Hannover*, dedicada actualmente al *Dr. Orfila* y la no menos importante de San Jorge juntamente con la del Bastión y San Bartolomé y demás que comunican con la del *Dr. Orfila*.

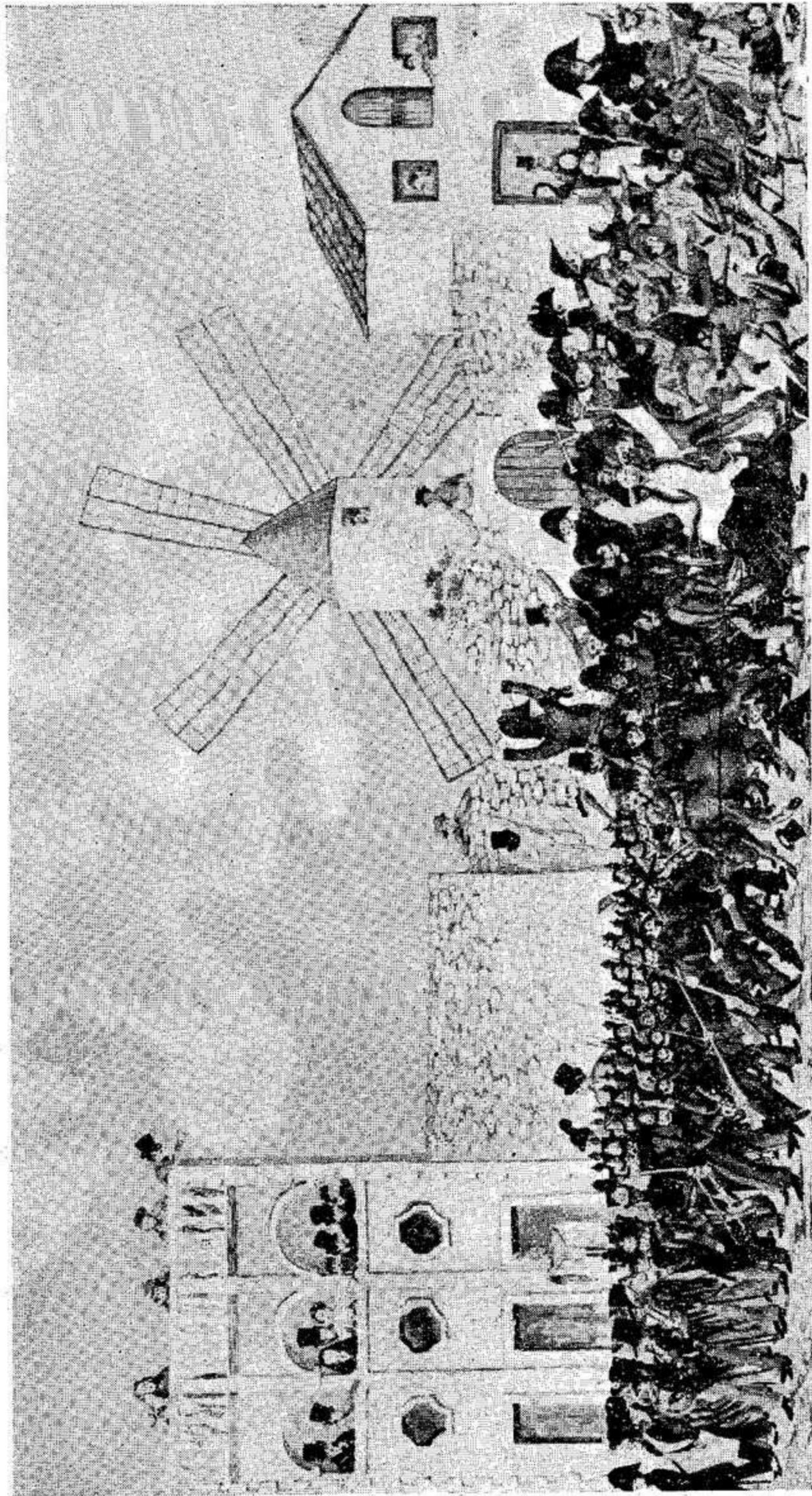
Pertenece también a este siglo la del *Cos de Gracia* que fué el segundo coso de esta Ciudad después de quedar tan reducido en su longitud el primero, y la de Gracia hasta el sitio denominado la *mirada del Toro*, llamado así por avistarse desde aquel lugar la montaña donde se da culto a la Patrona Coronada de Menorca.

En este sitio (permítasenos una corta digresión) tuvo lugar la escena del «*Entierro interrumpido*» hecho ocurrido el día 14 de enero de 1826, que con tantos pormenores nos refiere Juan Roca Vinent en su interesante cronicón. Del hecho de referencia se nos conserva un recuerdo gráfico cuya reproducción acompaña.

En 1744 en la *costa del vall de Mahó* lindante con los terrenos del *Ferreginal*, se abría la calle de Deyá, a la que se dió dicho nombre en memoria del Notario Bartolomé Deyá, a quién se debe el origen de la misma.

Al año 1765 pertenecen las calles del Conde de Cifuentes y Ramis conocida también por los vecinos de esta Ciudad por la *Arrovada de dalt* y la *Arrovada de baix* en vez de *Arrovellada* como se decía antiguamente.

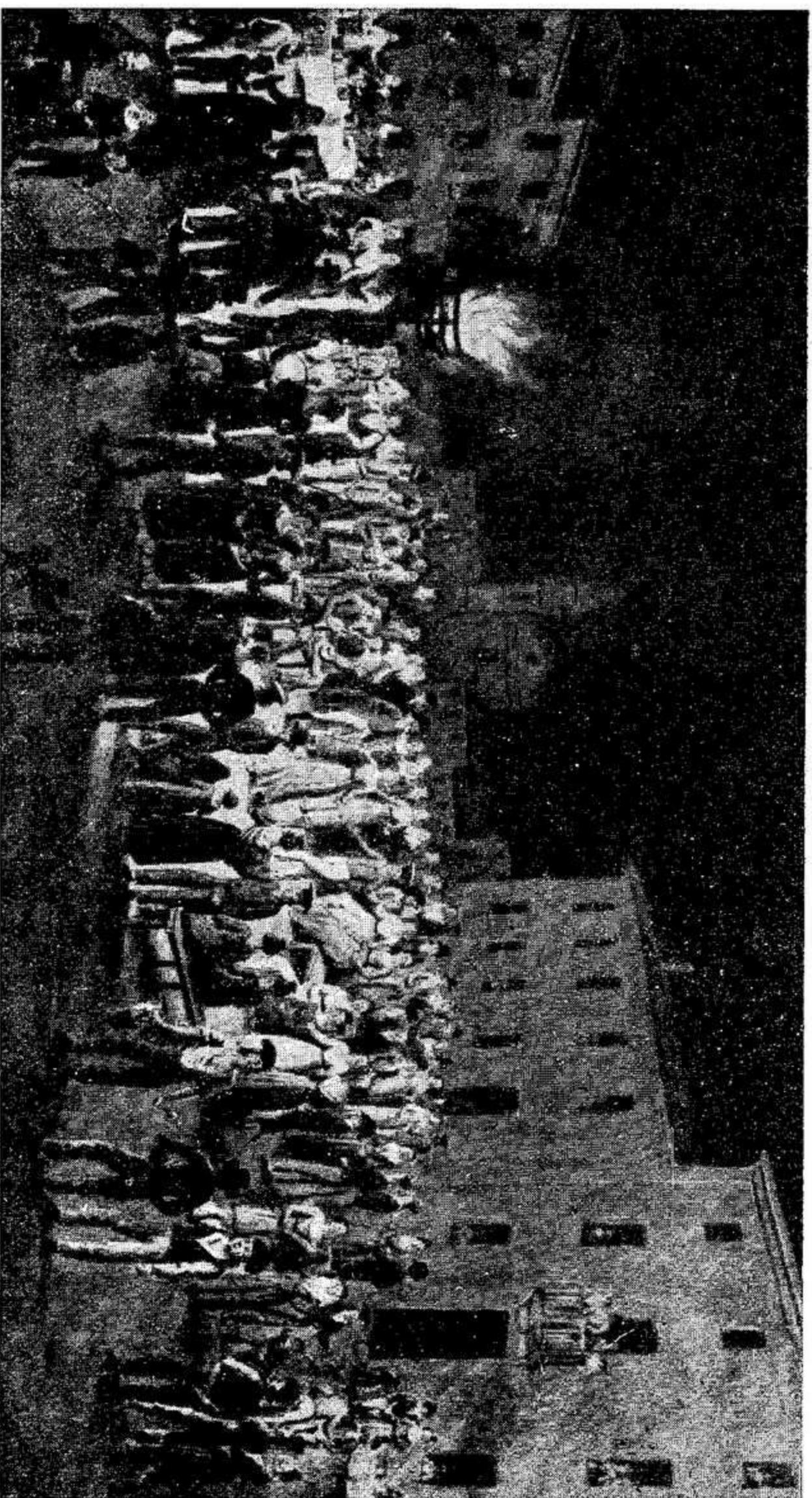
En 1792 se abrió la de *Anuncivay*, que partiendo de la antigua *Plaza del Príncipe* (hoy de José Antonio), llega hasta la de la Infanta. A esta calle se le designaba vulgarmente por el *carrer del fossá*, por haberse construído sobre los terrenos de un antiguo cementerio. Era y es quizá la que tiene mejores y más espaciosas



ENTIERRO INTERRUMPIDO

Reproduce el hecho ocurrido en 14 de Enero de 1826 en el extremo del Cos de Gracia, lugar vulgarmente conocido por "Quesada d' el Toru", con motivo del entierro de Mr. Cresuers, Comisario General de la Escuela Holandesa.

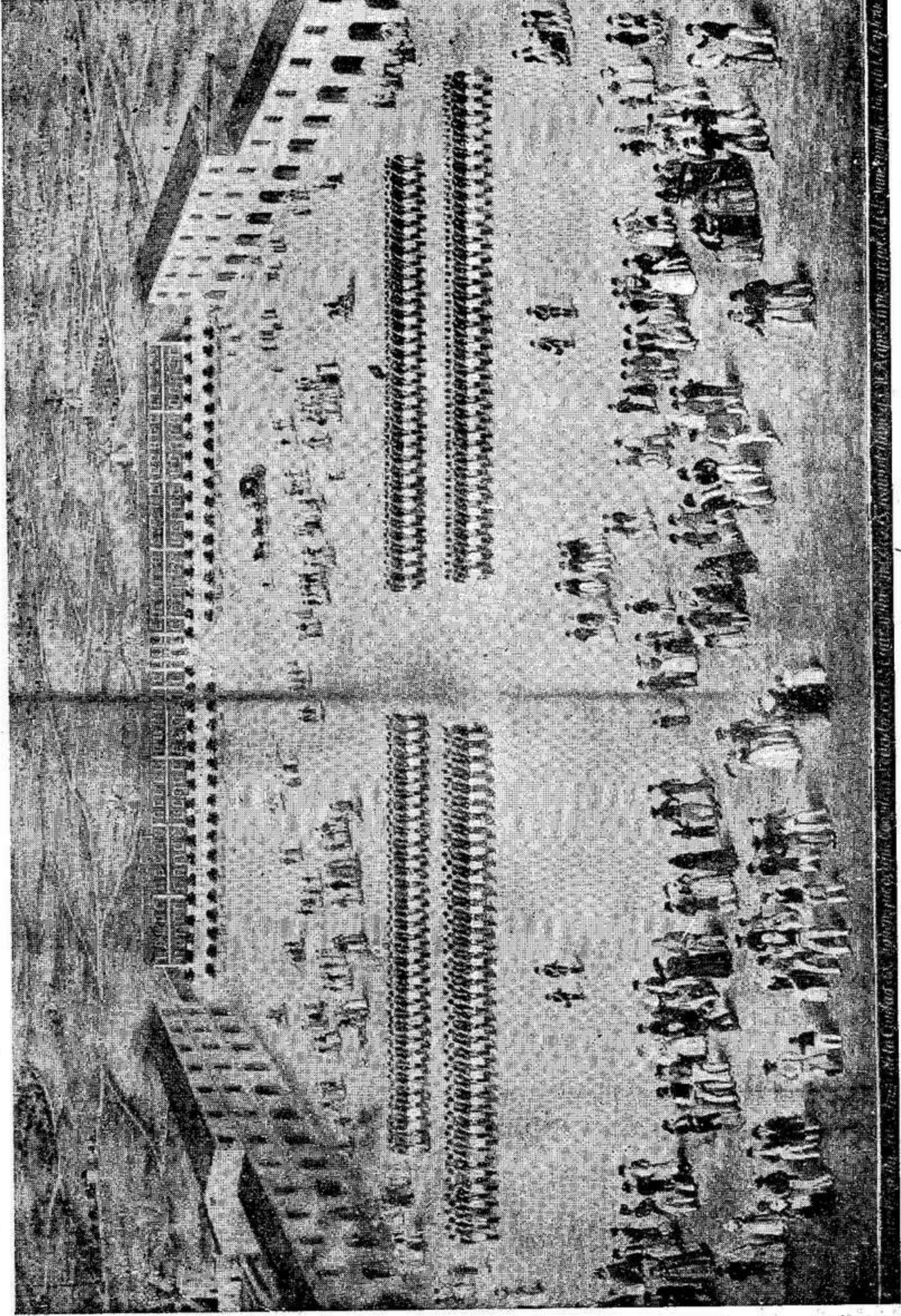
(De una acuarela de la época. Colec. Ateneo).



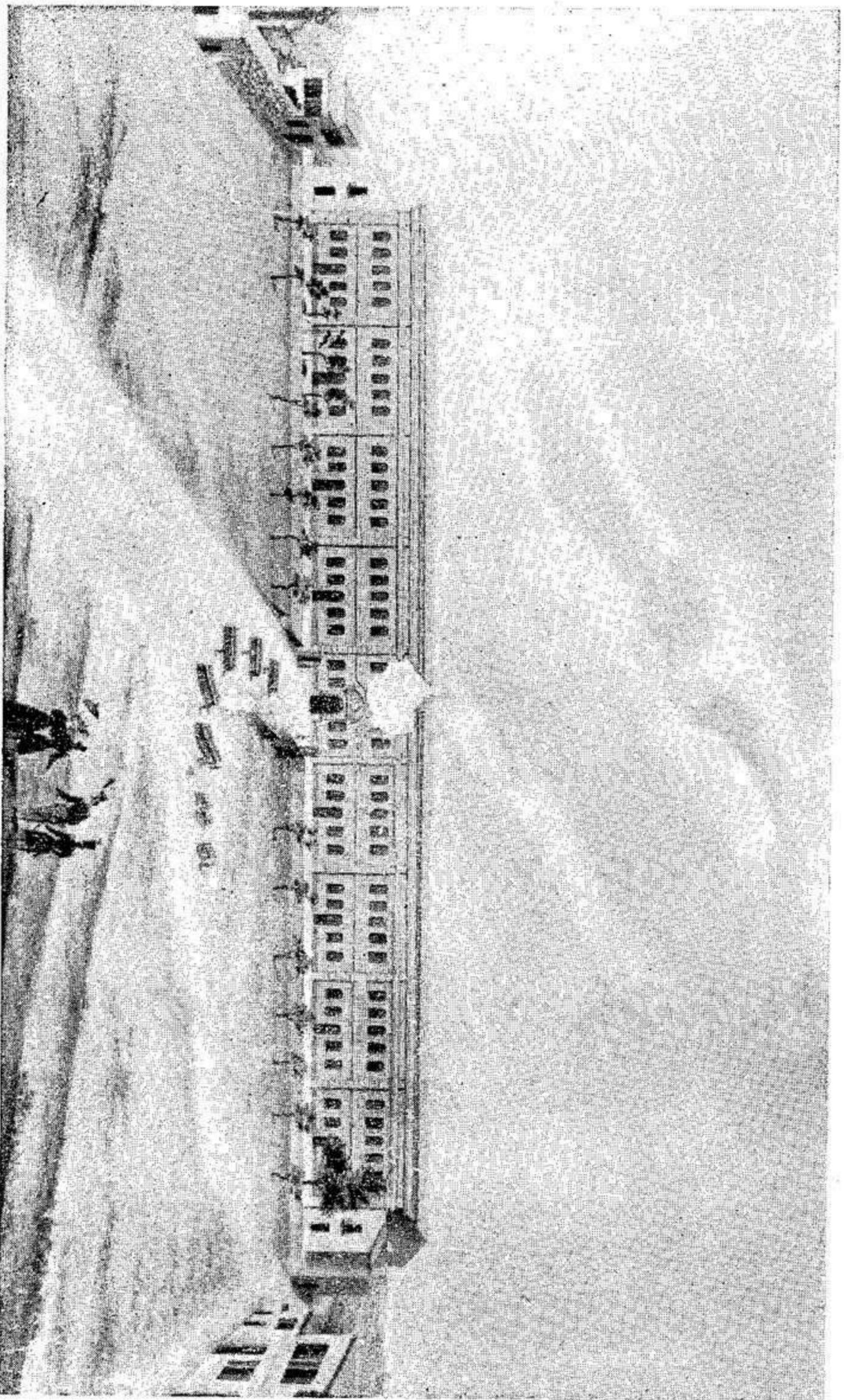
ES PLÁ D'ES MONASTIR

Noche de San Juan en la plaza de San Francisco a principios del siglo XIX. Al frente puede apreciarse la actual iglesia.

(De un cuadro al óleo. Coles. Ateneo).



LA EXPLANADA DE MAHÓN. — Vista de pájaro de la plaza de armas de la Ciudad de Mahón, con el desfile celebrado con motivo del cumpleaños del Rey Jorge III en 1765. (Acuarela de Chiesa. Colec. Sancho).



LA EXPLANADA EN EL SIGLO XIX

Una vista de la Explanada en 1829.

(De una acuarela de la época. Colec. Ateneo).

edificaciones levantadas por sus propietarios con las crecidas fortunas que habían acumulado en el comercio.

En 1793 se abrió la calle de San Elías también conocida por el *carrer de ses vacas*, que pone en comunicación la del General Sanjurjo o *camí del Castell* con la de Santa Eulalia.

La Cuesta de la Abundancia, antes mucho más empinada y poco menos que intransitable se allanó algún tanto y se empedró en 1704.

En 1799, durante el mando del Gobernador inglés Carlos Stuart, por una disposición por éste dictada, se dió nombre a las calles que no lo tenían y se numeraron las casas.

En este siglo el movimiento mercantil de nuestro puerto hace que las informes playas que había de la parte de acá del mismo, e inmediatas a la población se convirtieran en espaciosos muelles, levantándose los almacenes que en su mayor parte aun subsisten, para poder guardar en ellos las mercancías importadas, no sólo para suministrar esta población y pueblos de la Isla, sino para aprovisionar a los buques de guerra de la nación inglesa que surcaban el Mediterráneo.

Para terminar este capítulo réstanos indicar algunos edificios (los más interesantes) que aún se conservan, cuya construcción se llevó a cabo durante el siglo XVIII.

Merece citarse en primer lugar la actual iglesia de Santa María, cuya primera piedra se colocó en 1748, dándose fin a las obras de la misma en 1766.

En segundo lugar la Iglesia de Nuestra Señora del Carmen, que una vez aprobado el plano y autorizadas sus obras por S. M. Británica se procedió con gran celeridad, pues desde 1750, fecha en que se colocó la primera piedra hasta el día 14 de Julio de 1754 se construyó desde la puerta de entrada de este espacioso templo hasta el arco toral o sea hasta la columna donde se halla colocado el púlpito. El resto del templo (presbiterio, camarín, etc.) se terminaron a fines de la primera década del siglo XIX.

En tercer lugar merece que hagamos mención del templo de

San Francisco a cuya fábrica se dió principio antes que a la de los templos últimamente citados (en junio de 1719) terminándose las obras en 1792.

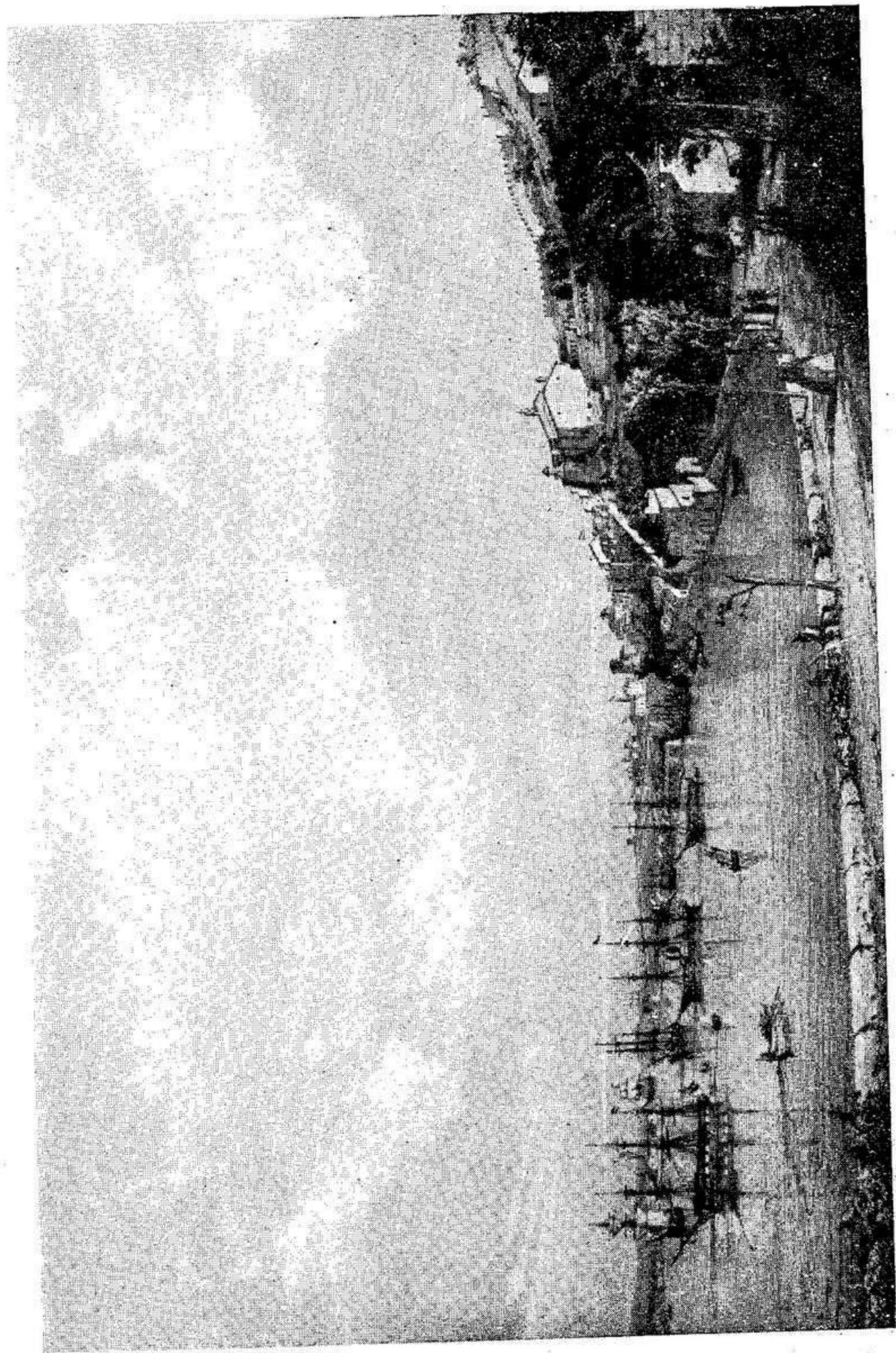
Ocupa el cuarto lugar la iglesia de la Concepción que desde que se edificó en 1749 hasta 1781 fué un templo cismático-griego dedicado a San Nicolás. El Sr. Obispo de esta Diócesis, Dr. don Mateo Jaume Garau, después de restaurado y bendecido dicho templo, lo utilizó para el culto católico.

Por último la iglesia de San José que se erigió en 1738 costeando el importe de las obras los gremios unidos de canteros y carpinteros.

ENSANCHE DE MAHON EN EL SIGLO XIX

Estando Menorca apartada del teatro de la guerra era hasta cierto punto un oasis de paz al que tan sólo llegaban de tarde en tarde, las salpicaduras de la sangrienta lucha entablada en el suelo patrio durante la guerra de la Independencia.

La situación insostenible de Cataluña, que se había convertido en un frente de lucha, hizo que una gran multitud de habitantes de aquellas provincias unos por temor y otros para huir de la persecución, se refugiaran en esta Isla acogiendo en su mayor parte a esta ciudad hasta el punto que no siendo factible dar albergue en ella a la multitud que había acudido, fué preciso levantar nuevos edificios. Esto fué causa de que Mahón experimentara un rápido engrandecimiento, improvisándose una barriada sobre el terreno conocido por las *Tancas del Càrme*, que eran unos cercados que poseían las Carmelitas sobre los peñascos que dominan el puerto, cuyo plano en aquel tiempo levantado, con sus bien alineadas calles, tal cual ahora aparece, se conserva en el Archivo Municipal de esta Ciudad. En él figura el actual paseo de Augusto Miranda indicado con el nombre de *San Fernando*. Actualmen-



UNA VISTA DEL PASEO DE LA ALAMEDA A MEDIADOS DEL SIGLO XIX.
(Lit. de la época).



PALACIO DEL GOBERNADOR EN EL SIGLO XVIII

Los jurados de la Universidad de Ciudadela (lado derecho) y los de la Universidad de Mahón (lado izquierdo) frente al Palacio del Gobernador en Mahón.



UNA MAHONESA ELEGANTE DE FINES DEL SIGLO XVIII
(Acuarela de Chiesa. Colec. Victory).



UN OFICIAL EN MENORCA A FINES DEL SIGLO XVIII
(*Acuarela de Chiesa. Colec. Victory.*)

te, desde hace sólo algunos años, ha quedado este reducido casi a la mitad de su extensión por exigirlo así el tráfico rodado y para facilitar el abastecimiento del mercado de verduras.

También se tomaron parte de las *Tancas d'en Poli* ensanchándose nuestra población por el *Cap de Creus*, y por la parte occidental extrema de nuestra Ciudad llamada *Vilanova*.

No hay porque decir que el afán de lucro de los que poseían algún caudal hizo que lo dedicaran a la construcción de nuevos edificios por los que exigían subidos alquileres. De haber durado la guerra algunos años más se hubieran reembolsado cuanto habían tenido que invertir en la construcción de las mismas, pero las victorias obtenidas sobre las tropas francesas y el restablecimiento del gobierno legítimo hicieron que los emigrados pudieran bien pronto regresar a sus abandonados hogares, creando con ello una situación difícil y embarazosa para los dueños de las nuevas edificaciones.

PERSONALIDADES QUE ALBERGÓ NUESTRA CIUDAD DURANTE LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

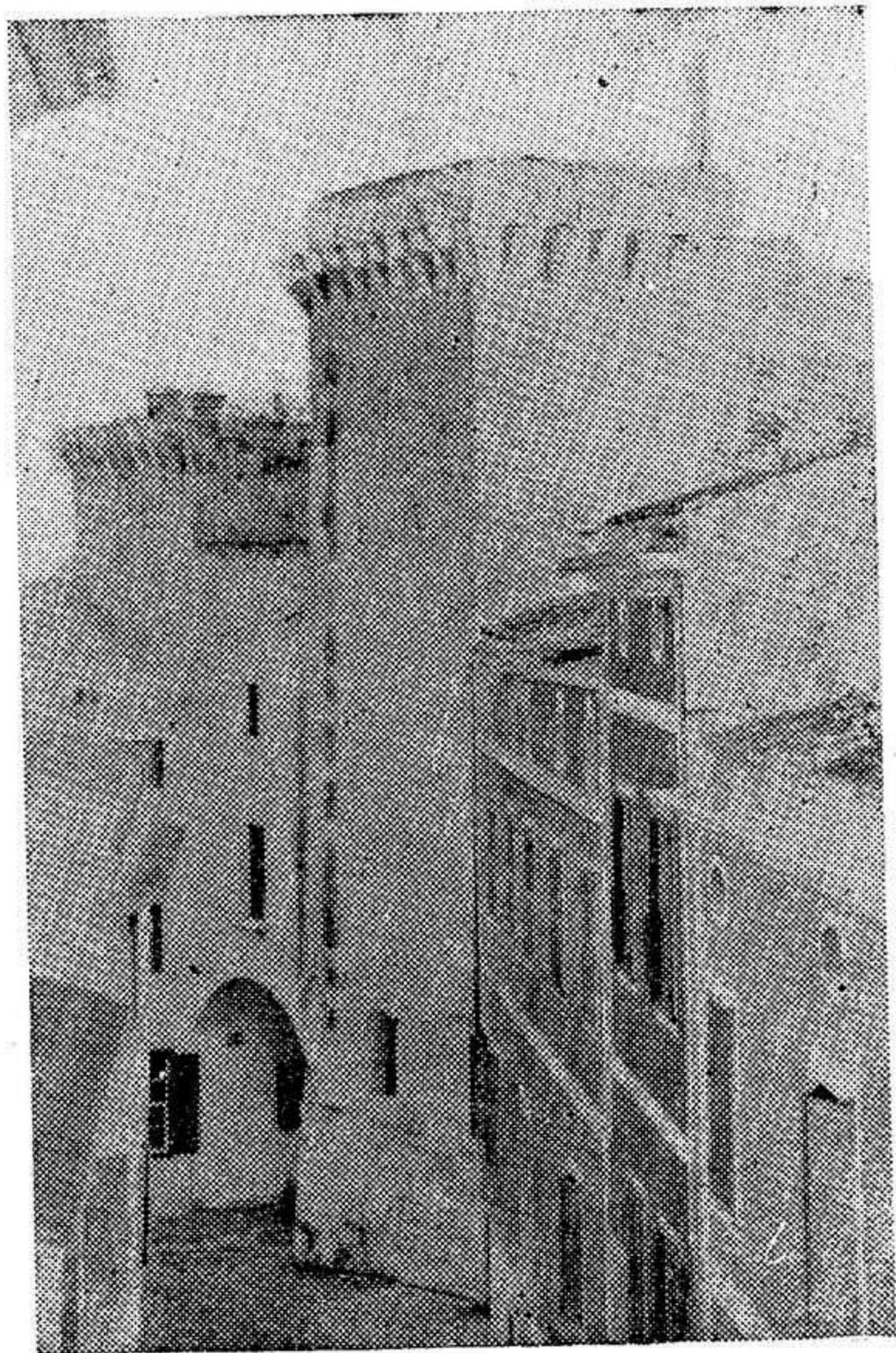
Para dar fin a este trabajo, aunque no sin referirnos a urbanización, vamos a indicar algunas de las personalidades refugiadas en Mahón durante la mencionada contienda.

La personalidad de más elevada alcurnia fué la duquesa de Orleans que llegó a esta Ciudad el 1.º de enero de 1809, junto con su familia huyendo de Tarragona. A su llegada se hospedó en la casa del fastuoso y hospitalario don José de la Motta, situada a la entrada de la calle del General Sanjurjo, a mano izquierda conocida vulgarmente por la *casa de los doce balcones* que la constituían la actual farmacia del Sr. Mercadal y la casa contigua propiedad de los señores Saura. Dicha señora, aunque disfrutaba

del socorro de 3.000 libras anuales, que le proporcionaba Inglaterra, se consideraba pobre y se lamentaba de no poder corresponder a la munificencia con que la trataba el Sr. de la Motta. Para hacer guardia a la casa donde se hospedaba se le designó una compañía de Guardias Valonas, no consintiendo ella que se quedaran más que siete u ocho. Según nos dice el Barón de Maricourt, vivió también en el Gobierno Militar y por último en la casa n.º 39 de la calle del Cos de Gracia, con una modestia verdaderamente admirable y casi excesiva. El pueblo de Mahón se consideraba muy honrado con la presencia de una persona de rango tan elevado, haciéndole objeto de la más alta consideración.

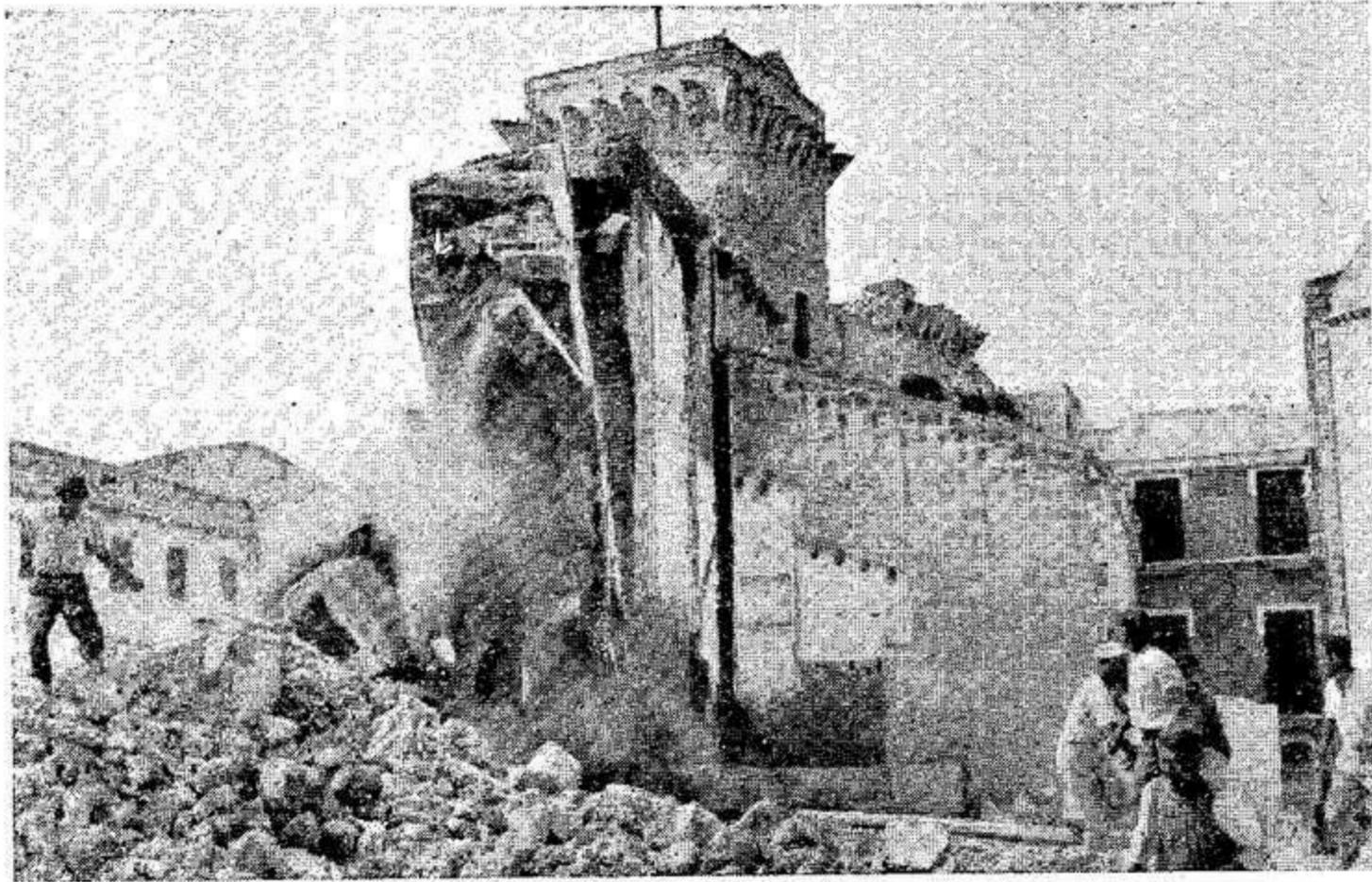
Merece citarse otro personaje, Fernando Patxot, cuya familia, huyendo de San Felú de Guíxols, para esquivar los horrores de la guerra, vino a refugiarse en Mahón donde nació este novelista de portentosa inventiva, cuyas creencias religiosas, de que hace alarde en sus obras, no fueron lo suficiente firmes para evitar el triste y desacertado epílogo de su vida. Entre la producción asombrosa de este autor cuyas obras bastarían para llenar una biblioteca más que regular, merecen especial mención «Las Ruinas de mi Convento», que publicó en 1851, «Mi Claustro» y «Las Delicias de mi Claustro».

Por último réstanos hacer mención de otro personaje que residió en esta Ciudad. Huyendo de Reus llegó a Mahón una señora con un niño de pecho, mientras su esposo, Capitán del Ejército, defendía las murallas de Tarragona contra la presión ejercida por los franceses: este niño fué con el tiempo el político y general español don Juan Prim y Prats que se cubrió de gloria en Marruecos sobre todo en la batalla de los Castillejos que le valió el título de Marqués.

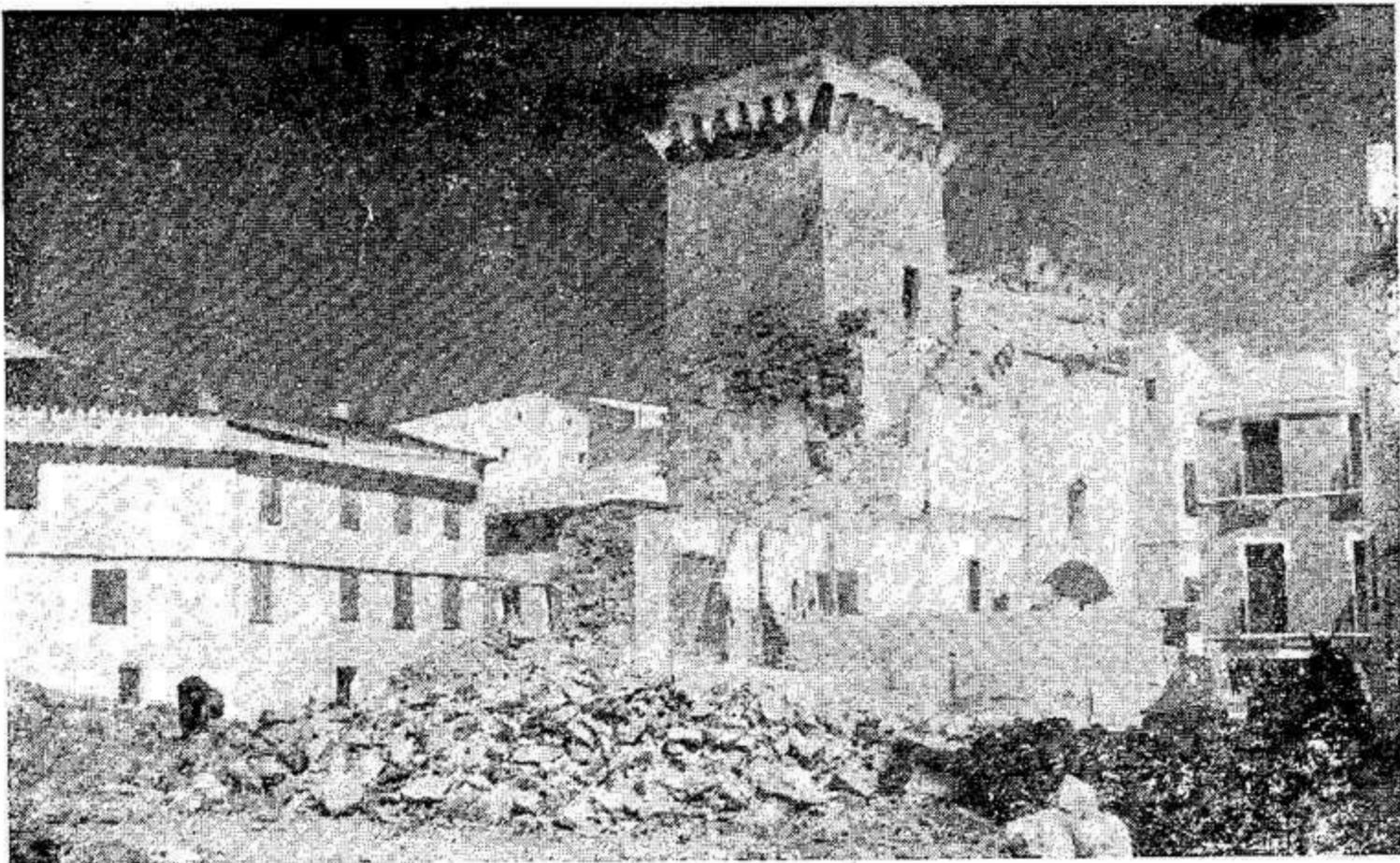


PUENTE DE SAN ROQUE

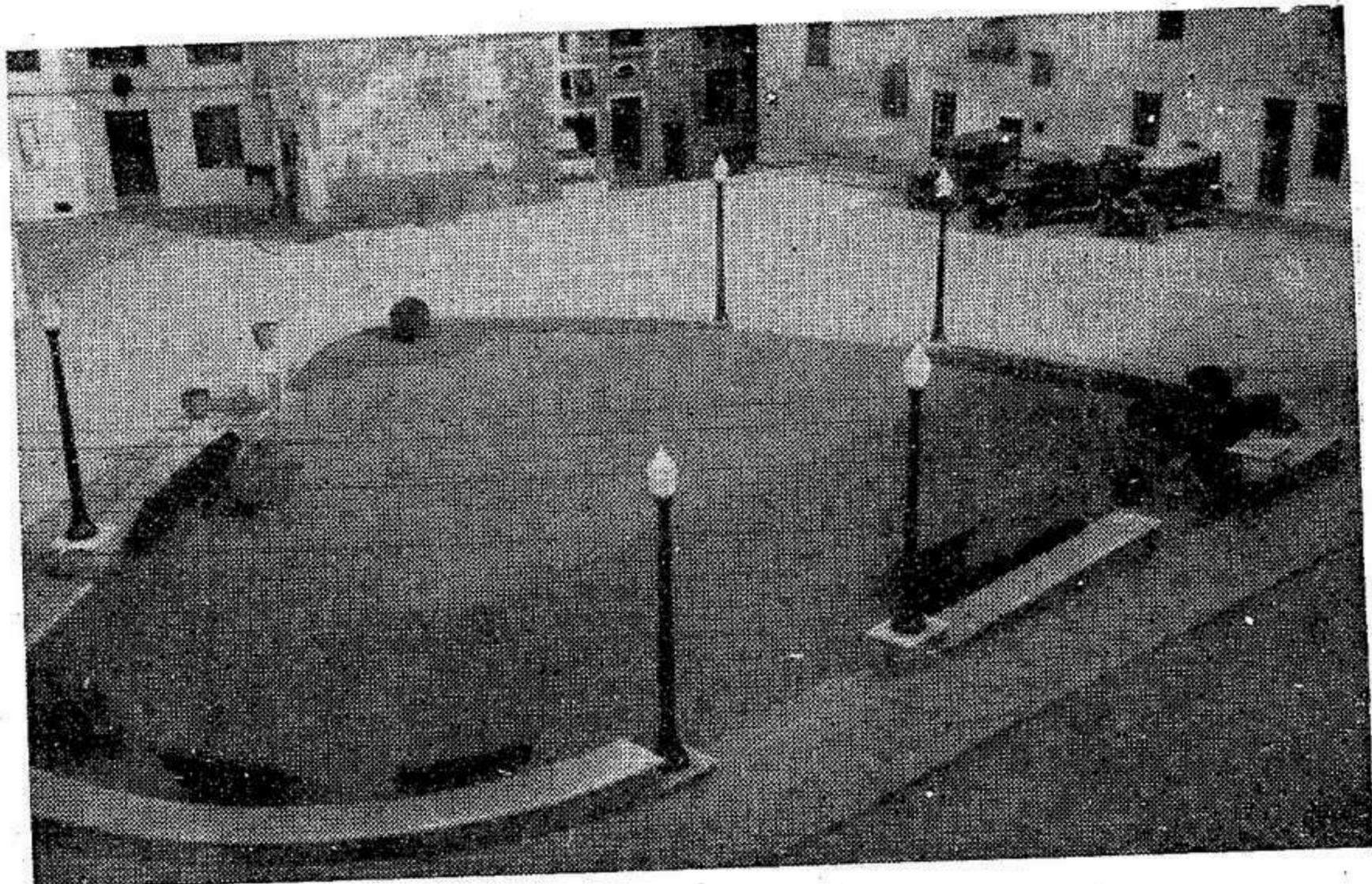
Antes del derribo de las casas que figuran en primer término.



Derribo del último trozo de las murallas, en el año 1943



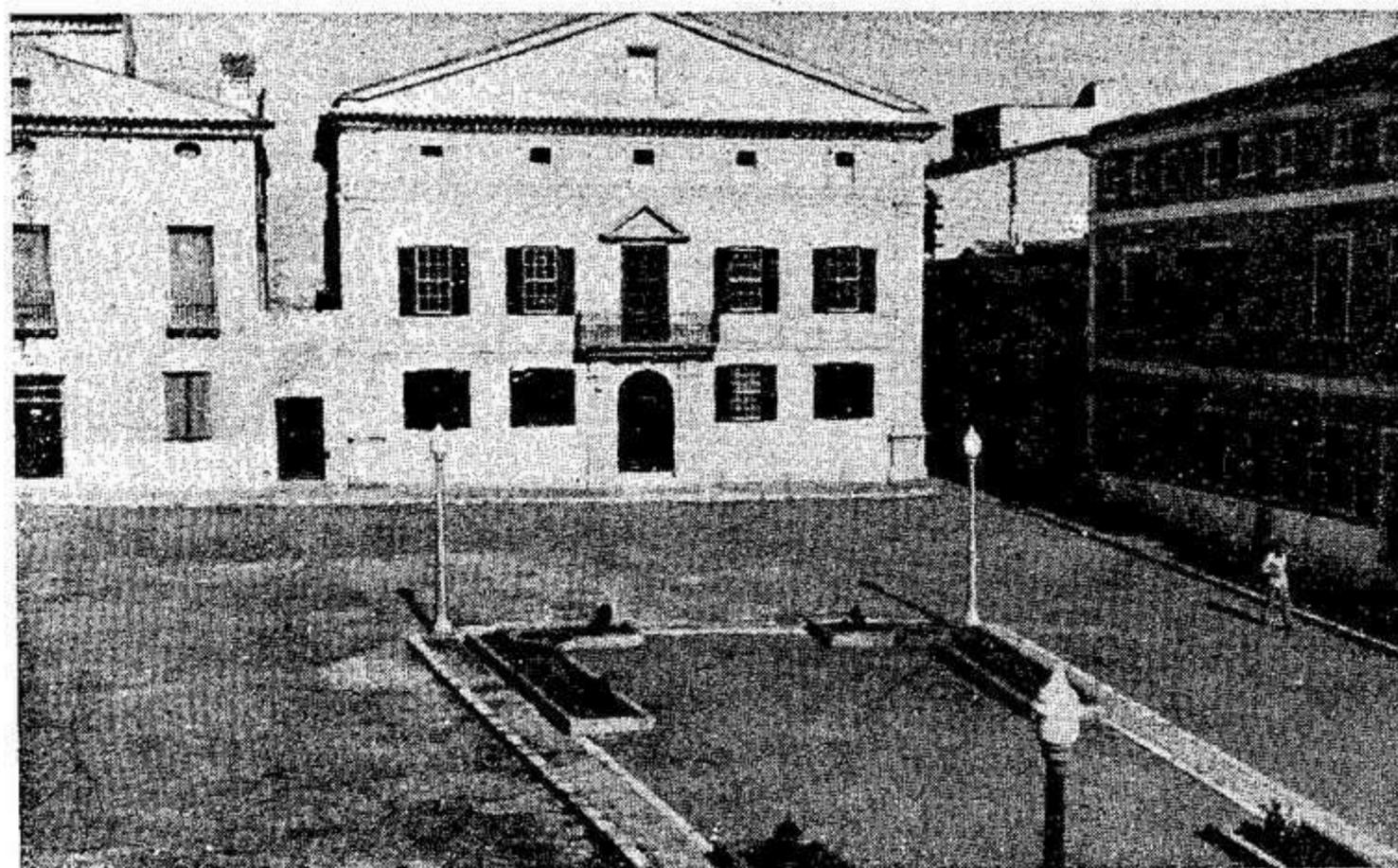
Otro aspecto del derribo de las murallas para dar lugar a la nueva plaza del Bastión, quedando las torres del portal de San Roque, que se conservan como monumento histórico.



PLAZA DE BASTIÓN EN LA ACTUALIDAD



El derribo de la manzana de casas para la apertura de la nueva plaza de la Conquista. (Año 1944).



La nueva plaza de la Conquista en 1945. Al fondo el Palacio de Archivos, Bibliotecas y Museos.

EL FUTURO MAHÓN

EL ENSANCHE Y REFORMA INTERIOR DE LA CIUDAD

Extracto de la Memoria del
proyecto de ensanche y reforma
interior de la Ciudad,

por JOSÉ CLARET RUBIRA

Arquitecto

Siendo de exclusiva competencia municipal, según el artículo 180 del Estatuto de 8 de marzo de 1924, la proyección de reforma y ensanche de ciudades y la ejecución de las obras a que den lugar, y además obligatorio el que redacten dichos proyectos aquellas poblaciones mayores de 10.000 almas y que al promulgarse el Reglamento de 14 de julio de 1924, no tuvieron aprobado su plan de Ensanche y para los cuales se les dió el plazo máximo de 4 años, es por lo que el Excelentísimo Ayuntamiento de la ciudad de Mahón, no pudiendo tolerar que esté en falta con dichas disposiciones y reconociendo su gran eficacia, para evitar el desarrollo de la ciudad en forma anárquica, con grandes perjuicios al futuro de la misma, tomó el acuerdo de que se formulara el correspondiente Proyecto de Reforma Interior y Ensanche.

Acuerdo que define el carácter emprendedor del Ayuntamiento que actualmente rige los poderes municipales, ya que sin ninguna duda, ha sido para todos los Ayuntamientos españoles el problema más fuerte con que se habrán encontrado para su resolución, siendo de ello prueba el que son en cantidad reducida los que tienen planos de ensanche y reforma interior que afecten a la totalidad de la población.

Este proyecto abarca las dos partes: de ensanche, por su parte exterior, y de reforma, en cuanto a la mejora interior.

TRAZADO GENERAL

El Proyecto de Ensanche obedece a que el crecimiento de la ciudad no sea en forma desordenada y puedan sujetarse, cada una de sus edificaciones, a una línea y a un trazado, que en definitiva, resulte ser una guía de tráfico y de enlace de todos los núcleos habitados.

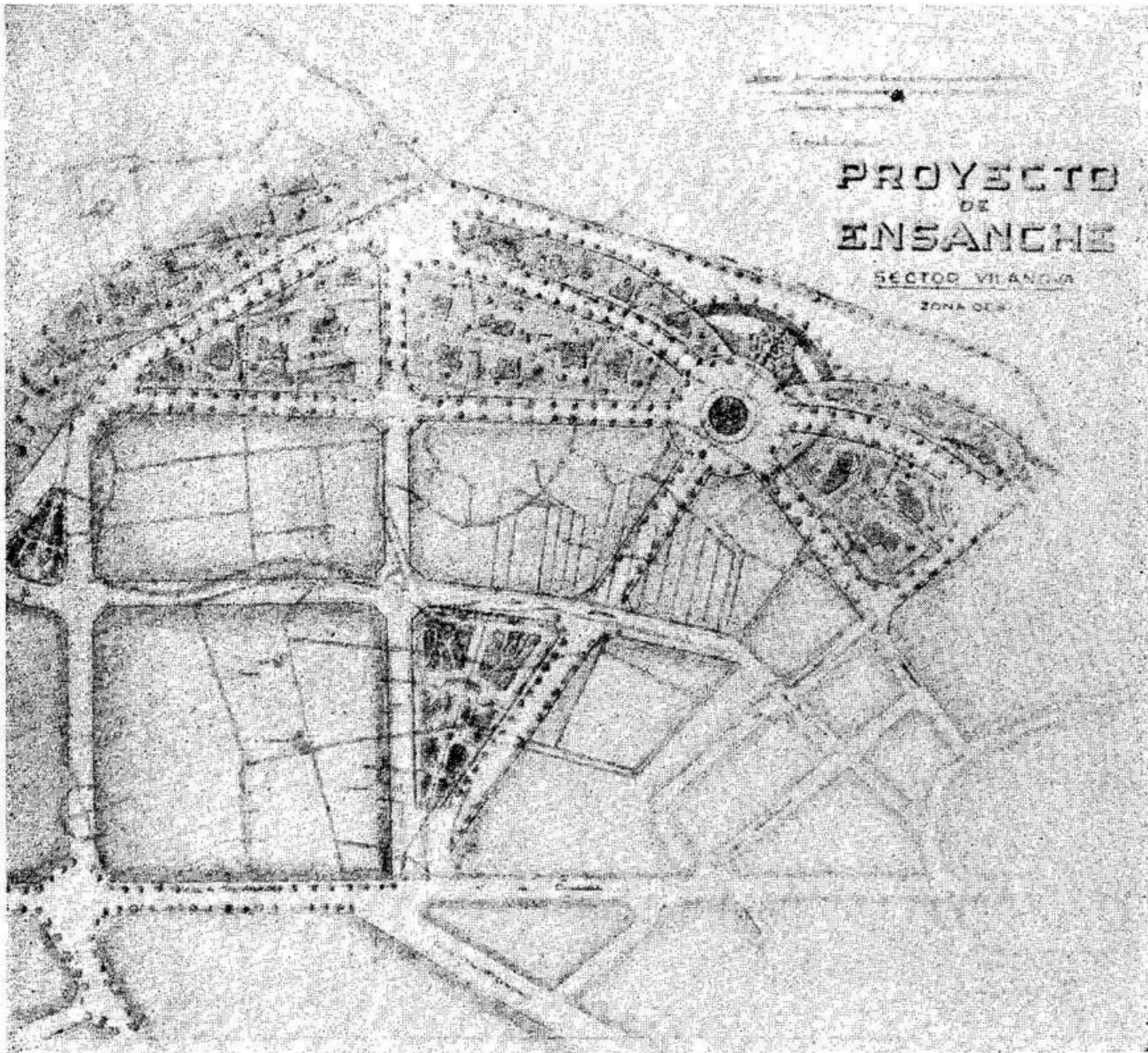
A cumplir la exigencia de descarga de tráfico rodado van las vías llamadas de circulación periférica que, uniendo las carreteras de entrada a las poblaciones, evitan el que haya que pasar por el interior de la misma que son convergentes al centro de su núcleo, que se halla acusado en la Rampa de la Abundancia, al final de la cual hállase su muelle comercial; provocando una centralización que viene aún más acusada por ser el muelle donde se reciben los productos, tanto de entrada como de salida, que se han de repartir por el interior de la Isla o que de allí proceden.

Por tanto, salta a la vista que en este proyecto de ensanche se ha trazado una gran vía de 18 m/. de ancho que une la carretera de Ciudadela con la de San Luis. Y otra que es continuación de la actual calle de San Manuel, de enlace de la carretera de San Luis con la carretera de Villa-Carlos y extremo de Bella-



Este plano de grandes dimensiones, en la presente reducción, se puede apreciar que comprende: el actual casco de la Ciudad con sus reformas interiores, de ensanches y de apertura de nuevas calles, chaflanes, espacios verdes de parques, jardines, etc. En trazo más fuerte se destacan las nuevas zonas que abarca el proyecto de ensanche, con el conjunto de los sectores.

PLANO DE CONJUNTO



SECTOR VILANOVA

En este sector se aprecia un grupo de manzanas destinadas a viviendas aisladas con vistas al puerto y un paseo en forma de mirador, por encima del actual paseo de la Alameda. — El eje de la urbanización une la plazoleta circular con la carretera de Ciudadela en el extremo de la Avenida de José María Quadrado, atravesando el actual camino de San Juan notablemente ensanchado

vista lográndose con este trazado periférico el que se enlacen las carreteras del interior sin penetrar en la ciudad, y que todo aquel movimiento derivado del muelle, de la zona de recreo del Club Marítimo y del Campo de Deportes de la Unión, pueda encauzarse por esas vías exteriores para luego ramificarse, ya bien hacia el interior a su punto de destino, o por las carreteras hacia los pueblos respectivos.

Otra de las características que presenta este trazado es el de lograr en todo lo posible que desaparezca aquel divorcio que existe entre la población y el mar, proyectando dos núcleos extremos por sus partes laterales y asomados al Puerto y en los cuales como zonas de reposo y de residencias aisladas, tipo chalet, con sus paseos marítimos, escalinatas y amplios balcones, abiertos a la perspectiva de este admirable puerto, sean lugares de atracción de la población. Cooperando a esta idea, el proyecto de reforma interior ya aprobado de la Rampa de la Abundancia, con sus zonas de verde, escalinatas, surtidores y demás elementos decorativos, abren una arteria de plano inclinado que indica el descenso por la misma, acercando el núcleo central que desde el escarpado da espalda al puerto y haciéndole asequible a sus moradores.

Se ha procurado que en este proyecto presidiera una ordenada descripción de las zonas de verde y enlazándolas, con las mismas, en cada una de ellas una Iglesia, y las Escuelas de Primera Enseñanza. Ligando la idea, de que la Iglesia cobije a la Escuela.

Otra característica es la del establecimiento del arbolado en todas las calles de anchuras de 16 o 18 metros y en todos los espacios verdes.

En cuanto a la reforma interior, se ha establecido una arteria principal de enlace de la calle de la Infanta con la carretera de San Luis y Avenida de J. Anselmo Clavé, subdividiendo unas grandes manzanas en otras más proporcionadas y quitando la monotonía a la calle del Cos de Gracia que no tiene ninguna transversal.

ETAPAS DE EJECUCION DEL PROYECTO

Abarca este proyecto de Ensanche y Reforma interior varias etapas para proceder a su ejecución total, pudiéndolo considerar dividido a dichos efectos en las siguientes:

Primera. Esquinas uniones, chaflanes de enlaces de vías en el interior o sea en el casco actual de la ciudad, etapa a realizar en una serie de años a medida que se vayan expropiando los edificios afectados y procediendo de mayor a menor importancia para resolución de los problemas de tráfico.

Segunda. Nuevas vías de reforma parcial que afectan al casco actual las cuales son las siguientes por orden de necesidad de su construcción.

a) Proyecto de la Avenida de la Rampa de la Abundancia, de enlace entre el puerto y la ciudad.

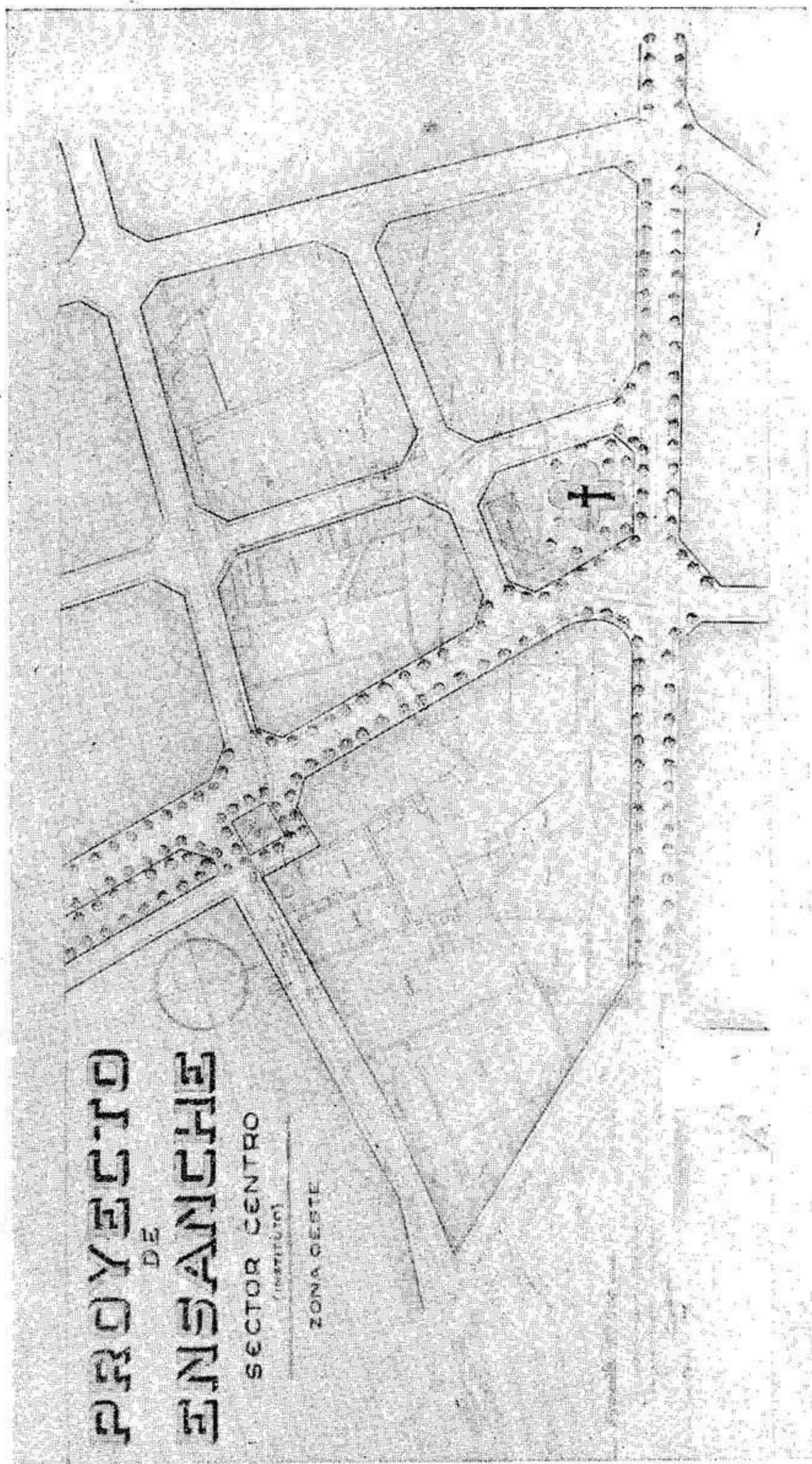
b) Continuación de la calle del Carmen, en su primer tramo, para los efectos de dar alineación a la manzana de viviendas protegidas.

c) Continuación de la calle de San Fernando hasta la calle de San Manuel, para resolver el problema de los autobuses a Villa-Carlos, dando el acceso por esta calle a la circulación en un sólo sentido, y descargando el excesivo movimiento actual de la del General Sanjurjo.

d) Enlace de la calle de la Infanta con la calle Cos de Gracia y de esta con la carretera de San Luis.

e) Rectificación de la alineación de la calle de Santa Teresa para darle mayor anchura por ser una vía de penetración a la ciudad desde la cuesta de la Independencia. Lo mismo de la calle de los Frailes, por ser el acceso, desde el paseo de la Alameda, al interior de la ciudad.

f) Rectificación de las alineaciones de otras calles para su ensanchamiento y a fin de dar facilidades al tráfico rodado.



**PROYECTO
DE
ENSANCHE**

SECTOR CENTRO
(INSTITUTO)

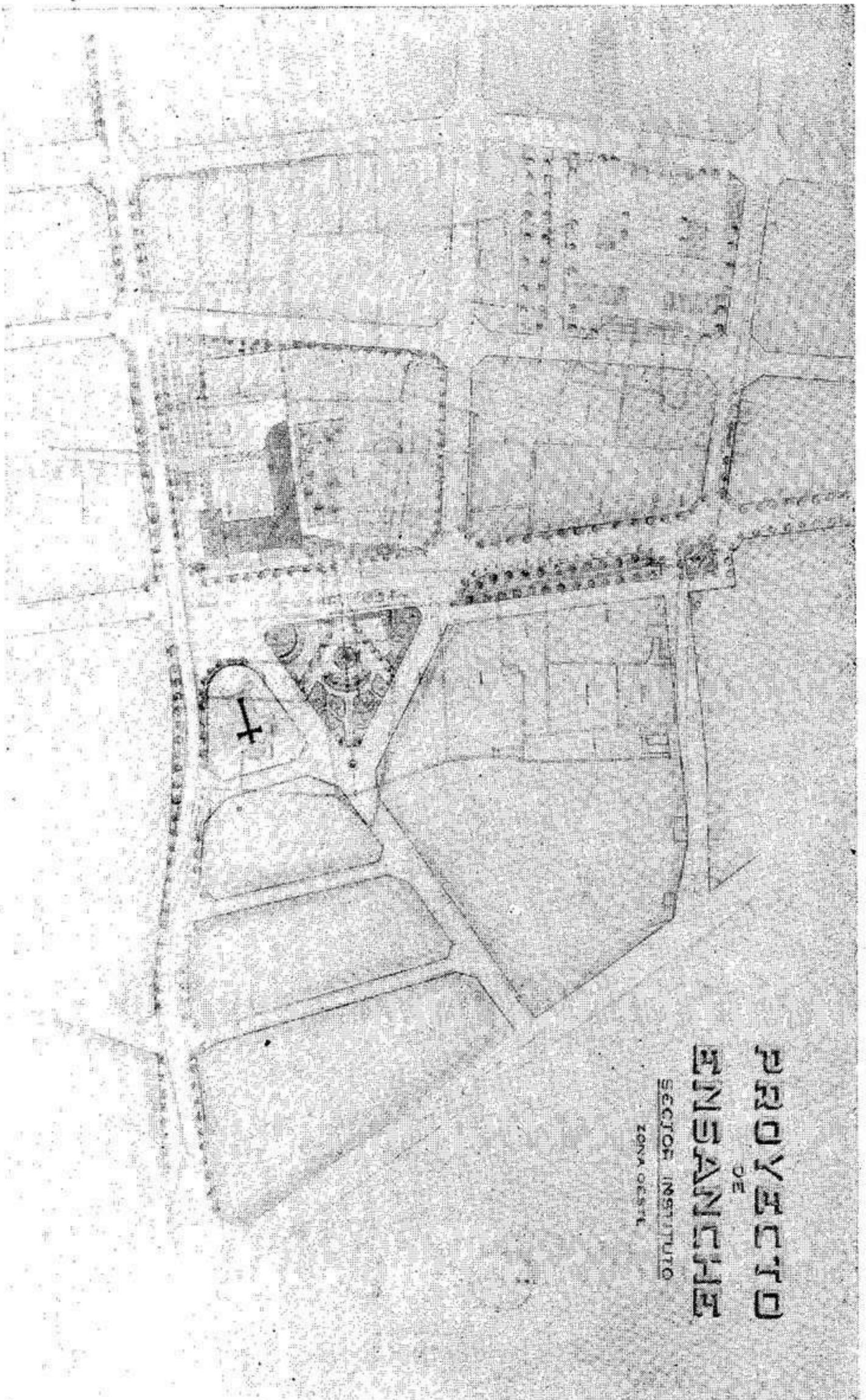
ZONA OESTE

SECTOR CENTRO

Abarca desde la carretera de Ciudadela, notablemente ensanchada, que es la Avenida que se aprecia en la parte inferior del plano, hasta el antiguo camino de San Clemente. Y desde la Avenida de José María Quadrado a la izquierda, hasta el camino de «Ses Rodeas» por la derecha. La Avenida que cruza el sector es la vía A, la más importante del Ensanche, ya que partiendo desde la carretera de Ciudadela, finaliza en la de San Luis.

PROYECTO
DE
ENSANCHE

SECTOR INSTITUTO
ZONA OESTE



SECTOR INSTITUTO

En él se aprecia en su parte inferior la carretera de San Clemente y calle de Vasallo, rectificadas y ampliadas hasta 16 metros y perpendicular a ésta la Gran Vía A, en cuyo cruce se halla la manzana destinada al nuevo Instituto de Enseñanza Media, cuyo edificio y campo de deportes, se distinguen en el plano. Frente a la fachada principal abierta a la Gran Vía A, se halla una plaza triangular, de la cual arranca una vía D para unir dicha zona escolar con la Avenida de José María Quadrado, la que se halla en la parte derecha del plano, en su esquina con la Escuela Elemental del Trabajo, por el oeste limita esta zona de ensanche con la vía F que resulta de ensanchar el actual camino de Ses Rodeas.

Tercera. Ensanche de la zona marítima elevada de Bellavista, necesaria para las viviendas protegidas, campos de juego del Frente de Juventudes y enlace de la población con el Club Marítimo.

Cuarta. Trazado de la vía que une la Avenida de José M.^a Quadrado con la Carretera de San Clemente, por ser vía de acceso al edificio del nuevo Instituto de Enseñanza Media y delimitación de la manzana que éste comprende.

Quinto. Trazado de la prolongación de la calle de Santa Victoria hacia el camino viejo de San Juan, por ser una parte propensa al ensanche.

Sexta. Prolongación y rectificación de la alineación de la calle de San Manuel, hasta su empalme con la carretera de San Luis como vía de circulación de tráfico pesado.

Séptima. Enlace de la Avenida de José M.^a Quadrado con la carretera de San Luis, pasando por la plaza de la Explanada.

Octava. Trazado de la gran vía de unión de la carretera de Ciudadela con la carretera de San Luis, como primera línea de limitación de la primera etapa de ensanche.

Novena. Trazado de las calles y arterias comprendidas en este sector que delimita la gran vía.

Décima. Rectificación de la alineación y prolongación del camino de «Ses Rodeas» hasta la primera calle transversal de la carretera de San Luis.

ZONAS DE USO

Por lo que hace referencia a la reforma interior de la ciudad, sus actuales zonas de uso, con sus distintas residencias, no sufrirán ninguna variación, dado que el desplazamiento de las mismas implicaría gastos costosísimos y casi imposible de llevarse a efec-

to, por cuanto afectarían a sectores parciales de la población y los cuales, en ninguna ciudad se han llevado a efecto, sino que más bien al contrario, se ha limitado la zona interior con unas determinadas mejoras según sus necesidades y respetando todas sus características, pero en cuanto afecta al ensanche, podemos de antemano, trazar las distintas residencias que forman las zonas de uso y las cuales serán las siguientes:

1.^a *Residencia general*.—Como zona de residencia general, se prevé la que abarca desde la carretera de Ciudadela, Avenida de José M.^a Quadrado hasta la carretera de San Luis, zona abierta hacia el interior, con pocos desniveles, la más alta de la población y la más sana.

2.^a *Residencia especial*.—Se consideran los dos grupos de las zonas marítimas elevadas en Vilanova de Dalt y Bellavista. De tipo de construcción aislada.

3.^a *Residencia comercial*.—Esta siempre tenderá a no estar en la parte del ensanche, pero no obstante pudiera ser en los alrededores de la Explanada.

4.^a *Residencia industrial*.—Esta queda perfectamente definida, en la calle de San Manuel, con los nuevos trazados a su mano derecha, hasta la carretera de Villa-Carlos, por su fácil comunicación con el muelle y por estar cerca de los núcleos de residencia de obreros.

5.^a *Residencia agrícola*.—La futura residencia agrícola en el sector de huertas, estará comprendida entre la carretera a Fornells y el camino a San Juan y en la cual, actualmente, solo hay casetas para herramientas, con pocas residencias y el sector de campo, después del camino de Ses Rodeas hacia San Clemente.

6.^a *Residencia de espacios verdes*.—Aparte de las zonas especiales marítimas elevadas, pueden considerarse la unión de la carretera de San Luis con la calle Cos de Gracia. La prolongación de la calle de San Manuel, entre estas dos mismas calles.

7.^a *Residencia histórico-artística.*—En cuanto a residencia histórica, el núcleo central de la población que no pertenece al ensanche; y referente a lo artístico, las perspectivas de la Gran Vía y balcones miradores sobre el mar y Rampa de la Abundancia. Como paseo turístico cabe citar el que partiendo desde el camino del cementerio, va al punto «D'es Pins» de la carretera de San Luis y pasa por el Talayot de «Trepucó». Otro paseo será por el camino viejo de San Juan hasta el mirador denominado «Gibraltar» sobre las huertas y descendiendo luego a la fuente.

8.^a *Residencia militar.*—Hállase ésta, en la Plaza del Ejército, delante de los cuarteles de la Explanada, en la cual se inicia actualmente la construcción de unos pabellones; en unos solares de la Avenida de José M.^a Quadrado y en las manzanas dentro de los cuales encuéntrase los cuarteles de la Explanada y Santiago que, previstas para tal efecto, son de grandes dimensiones, a fin de que por dentro de ellas puedan trazarse pasajes.

9.^a *Zona portuaria.*—Como muelle comercial, está en vías de construcción, la ampliación del muelle enfrente de la Rampa de la Abundancia, (punto neurálgico de acceso a la población). No obstante, se prevé que para el futuro de seguir en aumento la importancia de la población, y asimismo las instalaciones marítimo militares abarcan ya una extensa zona en la otra ladera del puerto.

10.^a *Residencia de recreo.*—Existe en Mahón una residencia de recreo dentro de los límites de la población de gran importancia que actualmente es zona de habitación del verano, pero mejoradas las comunicaciones de fácil vivienda anual, la cual hállese a la otra parte del puerto y en toda la ladera llamada de San Antonio, la que debida a su situación privilegiada, a su topografía y perspectiva de dominio sobre el puerto, cae de lleno dentro de aquel tipo de urbanizaciones que, aunque trazadas particularmente, ya prevén las nuevas ordenanzas municipales que deberán su-

jetarse y tener la debida autorización del Excelentísimo Ayuntamiento, con el fin de lograr un conjunto armonioso.

Como segunda zona de recreo algo más alejada, cabe citar la Cala Mezquida que por su cercanía a la carretera y facilidad en el transporte es una playa de una gran belleza y futuro porvenir.

VIAS ARTERIALES DE COMUNICACIONES

Como indudables vías arteriales de primera importancia, dado lo que ya se ha dispuesto del desarrollo de la ciudad de Mahón, serán las actuales carreteras y caminos de entrada a la ciudad, convertidas en amplias calles, puesto que siempre llevarán un mayor tráfico rodado que las vías transversales. Puede, por tanto, decirse que las vías de mayor calzada y ancho total serán las arterias que convergen en sentido radial y luego sólo unas en forma periférica como descarga del caudal de coches de las vías interiores. En cuanto a las restantes calles, se considerarán de circulación normal.

Anchura de las calles.—Los anchos de las mismas van desde los 12 metros hasta las de 18, siendo todas las calles de tipo corriente de 12 metros, las de segunda clase de 15 y de 16 metros y las de primera de 18.

En todas estas calles las medidas de las aceras oscilan entre 1'50 metros las más estrechas, a 3 y 4 metros en las más anchas, con hilera de árboles a cada lado, en estas últimas.

Pendiente de las calles.—Se han tomado por pendientes máximas para las calles de primera categoría, la de un 4 ‰; para las de segunda hasta un 6 ‰; y para alguna calle de tercer orden hasta un 7 ‰, sin que en ningún caso se llegue al máximo que autoriza el Reglamento, del 8 ‰.

Como el ensanche de la ciudad de Mahón se desarrolla en la

planicie superior que parte desde la Plaza de la Explanada, sus desniveles, son ya más reducidos y sólo en una calle diagonal de la Gran Vía con la calle de Anselmo Clavé y en dos calles, cada uno en una de las zonas marítimo elevadas, son las que tienen unas pendientes en los tantos por cientos mencionados.

En donde existen calles con alguna pendiente es en el casco actual de la ciudad y las cuales no es ya posible variarlas.

ORGANIZACION DE LAS MANZANAS

La edificación en las manzanas que forman las calles será en forma tal, que el patio que se forma en el interior de la misma será siempre superior al veinticinco por ciento de la superficie total de la misma y la anchura entre las partes posteriores edificadas, de acuerdo con lo que de toda esta materia ya expresan las ordenanzas municipales que acompañan al proyecto.

SUPERFICIES EDIFICADAS Y TOTALES DE URBANIZACION

La legislación vigente exige que en toda población el cincuenta por ciento, por lo menos, de sus superficies, quede sin edificar, siempre que corresponda a un mínimo de 50 m.² por habitante, y que se destine a parques, jardines y campos de recreo, como límite inferior, 4 m.² por cada uno, habida cuenta de que la superficie que se reuna no podrá quedar por debajo del 10 % de la total.

Actualmente en Mahón, si admitimos una población de 17.000 habitantes, correspondería a razón de 4 m.² por cada 68.000 m.² de parque y existen unos 75.000, formados por la Ex-

planada y Plaza del Ejército, Plaza del Bastión, Plaza posterior de Santa María, Jardines de la Rampa de la Abundancia, Parque de Bellavista y zonas verdes de los campos de deportes. Que representan algo más de unos 8 % de la superficie total que es de 910.000 m.². La cual es superior a la que corresponde al número de habitantes y siendo la superficie edificada de alrededor de unos 300.000 metros cuadrados y por tanto menor a la mitad del área total.

La densidad de la población, contando los límites exteriores de la ciudad o sea su perímetro circulatorio, tiene entre 160 a 170 habitantes por hectárea.

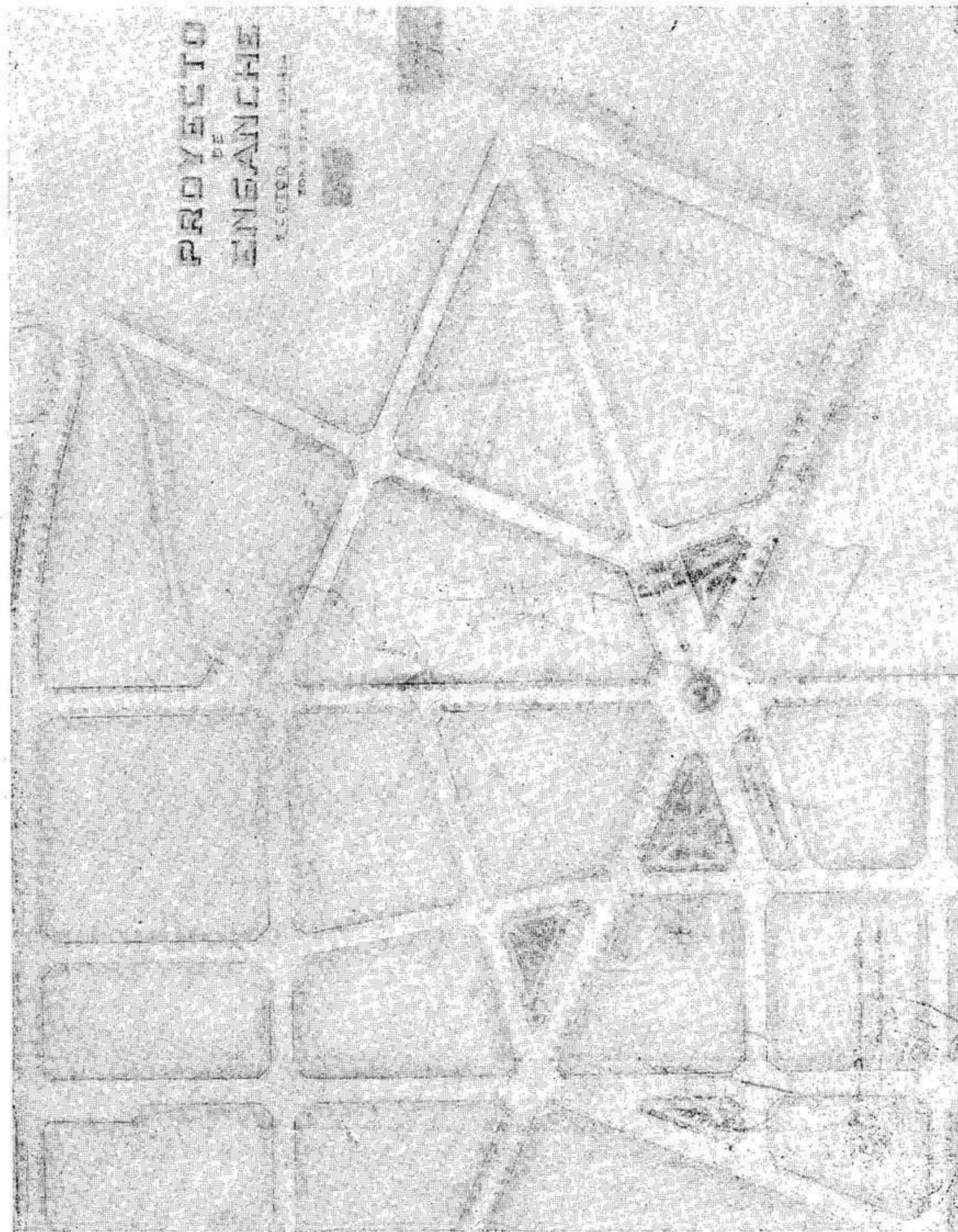
Construida la totalidad del ensanche, la población que cómodamente podría contener éste sería de 15 a 16 mil almas sobre una superficie de unas 125 a 130 hectáreas, es decir, alrededor de 120 habitantes por hectárea. La superficie de espacios verdes sería de 15 a 16 hectáreas, o sea, cerca de un 12 % de la total, quedando un promedio muy superior de 4 m.² de espacio libre por habitante.

DISTRITOS MUNICIPALES

Existiendo, actualmente, cuatro distritos municipales, para los efectos del ensanche se ampliarán en dos distritos más, correspondiendo uno a la zona del Instituto y el otro a la zona de Santiago, entendiéndose el primero la superficie comprendida desde la calle Nueva de Santa María, Avenida de José M.^a Quadrado, Carretera de Ciudadela y Camino de Ses Rodeas y al segundo, desde dicha calle Nueva de Santa María, calle de Anselmo Clavé y Carretera de San Luis, hasta las afueras.

Y las restantes zonas de Ensanche se anexionan a los distritos ya existentes.

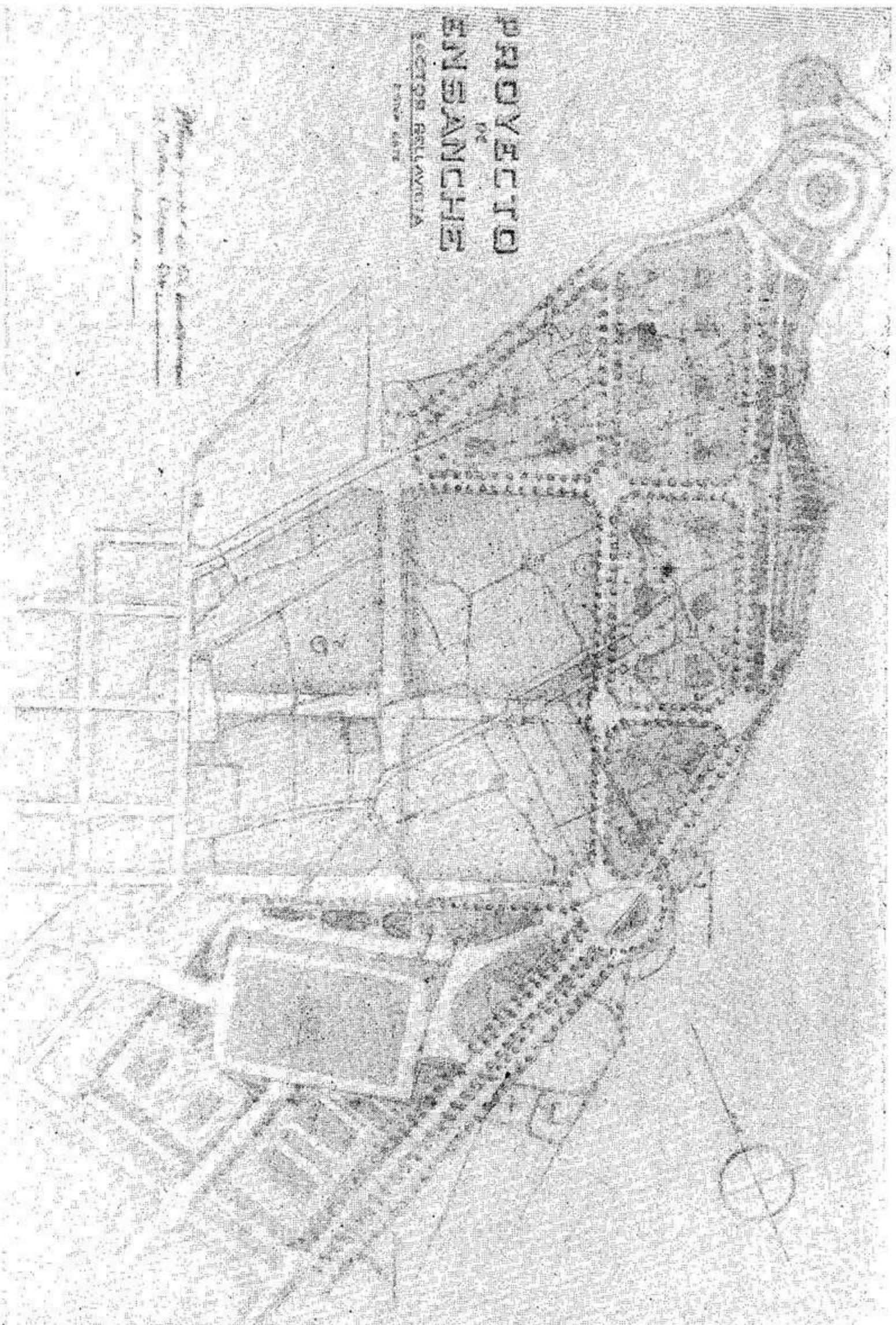
Abarca el mismo una extensión considerable, limitada por la carretera recificada de San Clemente, que se observa en la parte superior del plano. Siendo su límite una vía F, continuación del camino de «Ses Rodeas», que vemos a la izquierda, y por la derecha la calle de Anselmo Clavé la que pasa a ser una vía de 18 metros. En el centro, de Norte a Sur lo atraviesa un trozo de la Gran Vía A, siguiendo hasta su empalme con la carretera de San Luis. En el ángulo inferior derecho se observa la Vía C que, procedente de la calle Virgen de Gracia, atraviesa las norias del Freginal, Barbarosa, calle Cos de Gracia, noria Costabilla ese cruza la Avenida de Clavé en la esquina con el Cuartel de Santiago, siguiendo a lo largo de éste hasta sus cruces con la vía A y la vía F. El cruce de esta vía C con la Gran Vía A motiva la formación de una plaza circular, con espacios libres a su alrededor.



SECTOR SANTA MARÍA

PROYECTO DE ENBANCHE

SECTOR BELLAVISTA



Abarca la parte exterior de la ciudad desde la calle de Bellavista que se aprecia en la parte inferior del plano hasta los escarpados que dan a Cala Figueroa, que son los de la parte superior.

A la izquierda en el ángulo inferior, se encuentra el solar del Parque de Bellavista, desde el cual parte el paseo marítimo que bordeando los escarpados, termina en una rotonda circular encimada de «Sa Punta».

En la parte lateral derecha, se observa el campo de la Unión Deportiva, cerrado por su parte superior por un gran paseo que es prolongación de la calle de San Manuel.

Las calles verticales corresponden: la central a la prolongación de la calle de San Sebastián y la que corre junto al campo de la Unión, a la calle de Carmen.

SECTOR BELLAVISTA

EDIFICIOS DE ENSEÑANZA

Se prevé un grupo escolar de primera enseñanza por la parte de Vilanova de D'alt, a fin de evitar que los niños crucen la arteria de gran circulación que es la carretera de Ciudadeja. Otro grupo escolar, de primera enseñanza que reunirá a la población infantil del sector del Camino Viejo de San Clemente y otro grupo escolar, también de primera enseñanza, en el espacio verde, lindando con el camino, actualmente denominado de Santa María, que recogerá los niños de aquella zona y previendo que las actuales escuelas Primo de Rivera absorberán parte del Nuevo Ensanche en sus primeras manzanas.

Cada escuela tiene sus correspondientes campos de juego, jardines y en manzanas independientes al lado de la iglesia.

MERCADOS Y ZONAS COMERCIALES Y MATADERO

Convergiendo, radialmente, las calles hacia la Plaza de la Explanada y según las futuras necesidades de la población, se prevé, como zona de instalación del mercado, en alguna de las manzanas posteriores al cuartel de la Explanada que lindan con el actual camino de Santa María y en consecuencia se hallará cerca de la Gran Vía.

Se emplaza el Matadero en el Camino de Ses Rodeas, esquina con el camino Viejo de San Clemente, ya que para la entrada del ganado, es inmejorable, para evitar su pase por dentro de la población y resultar cercano de las vías de abastecimientos.

En cuanto a zonas comerciales, ya se han indicado en el apartado que hace referencia a las zonas de uso.

ABASTECIMIENTO DE AGUAS Y ALCANTARILLADO

Siendo uno de los requisitos que deben acompañar a todo Proyecto de urbanización, ensanche y reforma interior, el de abastecimiento de agua y alcantarillado, independientemente ya se ha formulado el correspondiente Proyecto, el cual está en vías de su realización por estar muy adelantados los trabajos del aspecto financiero del Proyecto. En el mismo ya se prevén los enlaces con las futuras tuberías en la parte del Nuevo Ensanche, ya que será una facilidad para los ulteriores estudios parciales del mismo, el que tengan las calles una pendiente que desde el límite más exterior previsible del Ensanche, se dirijan hacia el interior de la ciudad.

En los planos de las alineaciones proyectadas, así como también en los planos de la situación actual de los terrenos ya se precisan con cotas, la altimetría de todos sus puntos, habiéndose podido proyectar sin errores, la dirección de las pendientes.

PLAZAS Y ENCUENTROS DE CALLES

Se proyectan varias plazas de configuración trapezoidal, con zonas de verde para jardines y otras de forma octogonal y circular, de facilidad de desarrollo del tráfico y de enlace de diversas calles al confluir en un punto.

Los encuentros de las calles a base de chaflanes, para mayor visibilidad de los coches.

REFORMA INTERIOR

Como en otras partes de esta Memoria se ha indicado, la reforma interior que acompaña a todo proyecto de ensanche, es de mejora y saneamiento del casco actual de la población y por tanto por lo que se refiere a Mahón comprende lo siguiente:

Chaflanes de las esquinas

Ciudades no previstas para el tráfico moderno, se encuentra como punto fundamental de las mismas, la falta de ángulo visual en el curso de sus calles, por lo que debe de afectarse un gran número de esquinas con unos chaflanes, cuyos lados del triángulo son alrededor de 5 metros, para no causar perjuicio a más de una finca, puesto que la inmensa mayoría no sobrepasan estas dimensiones.

Por el plano del conjunto pueden observarse los mismos y para su estudio de detalles, hay un cuadro de conjunto con la numeración de los chaflanes y luego examinarse en los planos a detalle escala 1:250.

Rectificación de las alineaciones

No obstante a pesar del trazado de este número de chaflanes, no se consigue en determinadas calles de mucha importancia circulatoria su perfecto desarrollo y por tanto deben de ensancharse, quedando afectadas las alineaciones de las casas de uno de sus lados, citando: ensanchamiento de la calle de los Frailes como principal vía de acceso procedente de las huertas y de comunicación por la carretera de Ciudadela. Ensanchamiento de la calle de Santa Teresa de enlace de la cuesta de la Independencia con la plaza de José Antonio, pasando por un trozo de calle del Carmen. Ensanchamiento de la calle del Doctor Panedas, de unión entre la

plaza Bastión y la calle de Isabel II. Ensanchamiento de la calle de Ramis en su primer sector y la calle de San Bartolomé. Ensanchamiento de la parte de la calle de Hannóver, en su primer tramo de unión con la calle del General Goded y plaza del Generalísimo y del tramo comprendido entre la plaza de Colón y la calle de Buenaire. Ensanchamiento de la calle de Portal de Mar, rectificando su alineación.

Y un sinnúmero de alineaciones de menor envergadura e indicadas en los planos y detalladas en sus fichas respectivas, las cuales han sido preciso por efecto de sus respectivos enlaces y perspectivas urbanísticas.

Parques de estacionamientos de coches

Si bien con lo expuesto anteriormente se consigue ya una mejora de la circulación en cuanto a visualidad y aumento de superficie de las calzadas, no es aún suficiente en el sentido de destinar espacios para el estacionamiento de coches y a tal fin se han trazado unas bolsas en las calles largas para que en ellas puedan tener cabida un número determinado de coches.

A tal fin, en la calle de Prieto y Caules, entre las calles de Cardona y Orfila y del Doctor Andreu, se ha producido un ensanchamiento de desahogo a la fuerte circulación que habrá por dicha calle, por ser una de las entradas de la población.

Otro ensanchamiento lo ha sido en la calle del General Sanjurjo y por las mismas razones, entre la calle de la Plana y la de San Juan.

También lo es en este sentido el alargamiento de la plaza del General Mola, hasta llegar a la altura de la calle de Anuncivay, uno de los nudos más céntricos de la población.

Aperturas de nuevas calles y plazas

Estando toda la parte izquierda de la calle del General Sanjurjo hasta la calle de San Sebastián, muy poblada y siendo además

necesario un espacio libre al final de la calle de Santa Teresa, en su enlace con la calle del Carmen que no sufre rectificación en atención de la calidad de los edificios que en ella hay, se ha proyectado una plaza derribando una manzana de casas que forman el triángulo entre la calle de San Elías, Santa Eulalia, y de Nuestra Señora del Carmen, plaza que con una zona de verde y cuadrilátero de arena, será esparcimiento a los niños de dicha barriada.

Como nuevas calles, se proyecta la continuación de la calle de San Fernando, hasta su enlace con la calle de San Manuel y su transversal de continuación en la calle de San Juan hasta la calle de la Infanta, a fin de descargar la circulación de la calle del General Sanjurjo que hacia Villa Carlos se dirige.

Apertura de la calle de enlace de la de la Infanta con el Cos de Gracia y desde éste con la calle de Anselmo Clavé.

Considerando que en la reforma interior no permite ya más puesto que el perjuicio que se ocasiona y el valor de las expropiaciones es muy considerable, se ha limitado a las mejoras antes expuestas.

Pavimentos y demás características de estas obras de urbanización parcial

Los pavimentos, tanto de las calzadas como de las aceras, serán del tipo corriente usado en la localidad y en relación con la pendiente de las calles para evitar que resbalen por las mismas las caballerías y en cuanto a las aceras a base de «panots» o de mosaico hidráulico.

En las calles de anchura que lo permitan dos hileras o una de árboles y en las de estacionamientos de coches, señalado en el piso la colocación de los mismos, llevando consigo estas obras tan necesarias el alumbrado, bancos, faroles y fuentes, anexas a toda urbanización.

Por lo que hace referencia al abastecimiento de aguas y alcantarillado, dicho proyecto, a parte, ya ha sido confeccionado.

NUEVAS ORDENANZAS DE CONSTRUCCION

Las nuevas ordenanzas de construcción satisfacen plenamente las necesidades, no solo ya actuales, sino para el futuro crecimiento de la ciudad de Mahón, teniendo la importancia que merecen todos aquellos apartados relativos a la salubridad e higiene.

Ordenanzas que acompañan a este Proyecto redactadas en pliego aparte.

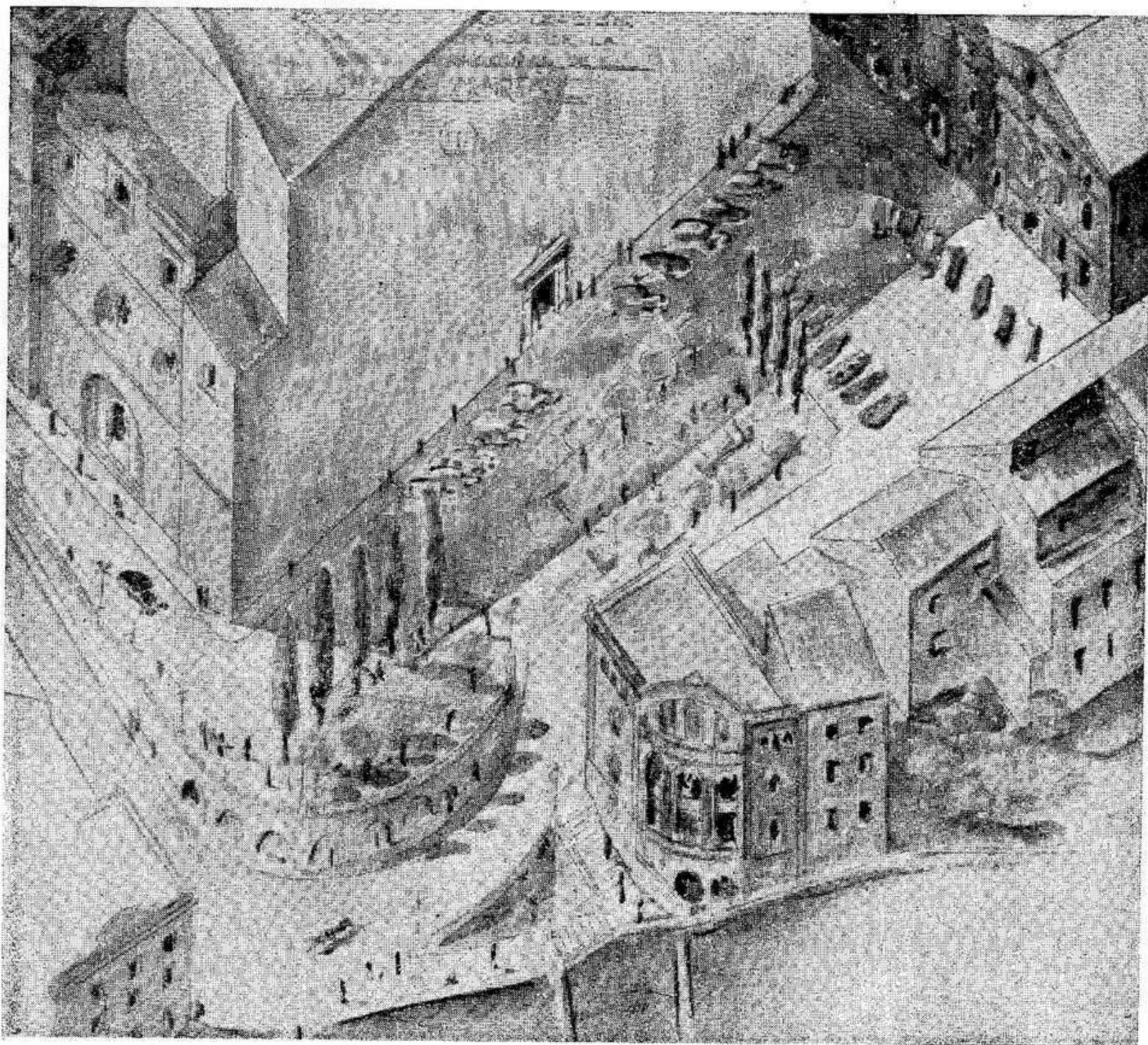
CUMPLIMIENTO DE LA ORDEN DE 1.º DE MARZO DE 1944

DE LAS CONDICIONES HIGIÉNICAS Y MÍNIMAS DE LAS VIVIENDAS Y DEMÁS REGLAMENTOS VIGENTES

Este proyecto de ensanche y reforma interior cumple en todo con la reciente disposición del Ministerio de la Gobernación, por la que se determina las condiciones higiénicas mínimas que han de reunir las viviendas las cuales en alguno de sus extremos modifica el concepto que había existente hasta tal fecha y unifica un sinnúmero de disposiciones que en dicha materia se había ido publicando.

Ha sido confeccionado, de acuerdo también, con el Reglamento de 14 de julio de 1944, referente a obras, servicios y bienes municipales y en consonancia con el Estatuto de 8 de marzo de 1924.

Por lo que respecta a los planos y a sus escalas, se acomoda

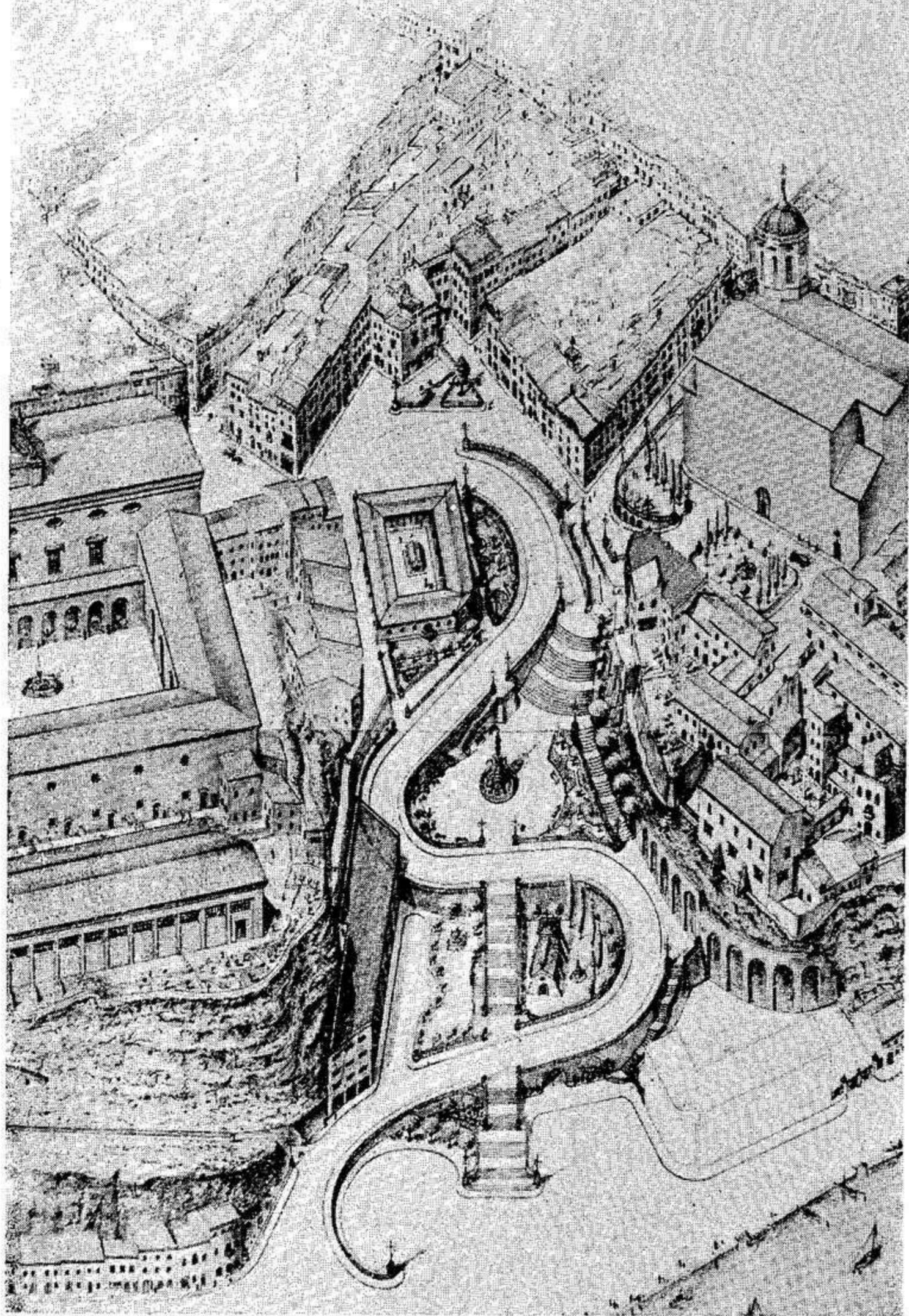


LA PLAZA DE LA CONQUISTA

Vista del proyecto de la nueva plaza de la Conquista tal como quedará una vez terminada. En la actualidad se ha realizado la primera parte que comprende el jardín central.

PROYECTO DE AVENIDA DE LA RAMPA DE LA ABUNDANCIA

Escala 1:250



UNA VISTA DE LA FUTURA RAMPA DE LA ABUNDANCIA
En el ángulo derecho puede apreciarse en silueta la nueva Aduana.

a lo dispuesto en la Ley de 10 de enero de 1879, de 26 de julio de 1892 y 18 de marzo de 1895, salvando las modificaciones en ellas establecidas. En el Reglamento de 15 de diciembre de 1896 para la ejecución de la Ley de saneamiento y mejora interior de poblaciones de 18 de marzo de 1895, encontramos en su artículo número 30 que los planos de conjunto podrán ser a escala desde 1: 1.000 hasta 1: 2.000, con curvas de nivel de dos metros en dos metros. Los de detalle, en escala comprendida entre 1: 250 entre 1: 500.

Se cumplen los preceptos técnicos que deben reunir los Proyectos de esta índole y que se detallan en el artículo 6.º del Reglamento, que hace referencia a la densidad máxima de población, a que cada habitante ha de tener cincuenta metros cuadrados, lo que da una densidad máxima de doscientos habitantes por hectárea y sigue definiendo las relaciones existentes entre los espacios libres y la superficie total y la relación total con la edificada, etc.

Se ha tenido también en cuenta el apartado *c)* de dicho artículo sexto que hace referencia al emplazamiento de monumentos y edificios públicos, agrupando por secciones globales las construcciones de la misma naturaleza.

No dejándose de tener presente el Reglamento sobre las industrias incómodas, insalubres y peligrosas.

En cuanto a las manzanas, a sus patios, a la anchura mínima de las calles, a sus pendientes, de dicho artículo, también se cumplen y por lo que hace referencia a las líneas aéreas de transporte a alta tensión, las cuales no se tolerarán por vías, plazas y parques, en este proyecto que hemos redactado, se las traslada a nuevos trazados que no puedan ser causa de peligros.

Igualmente se ha estudiado el resto del articulado del antes mencionado Reglamento que de manera tan clara, precisa las obligaciones a que deben sujetarse los ensanches y reformas interiores de poblaciones.

Por lo que más adelante se dirá de la justificación de la forma

de realizar este proyecto, no tiene en él cabida el estudio en detalle de la Ley de Expropiación forzosa por causa de utilidad pública de 10 de Enero de 1870.

JUSTIFICACION DE LA FORMA DE REALIZAR EL PROYECTO Y FINALIDADES DEL MISMO

Si a primeros años del presente siglo hubo adelantos e inventos que modificaron casi esencialmente el concepto de la casa y de la calle verbigracia los ascensores al crear un desarrollo vertical de la población, en lugar de extensión horizontal y los automóviles con sus velocidades y ocupación de la vía pública. Si como consecuencia de la primera guerra mundial, se creó el transporte aéreo con el establecimiento de unas estaciones para aviones, o sea los aeródromos. Y si este progreso ha centuplicado su impulso creador, en tal forma que hace trepidar el concepto básico de lo que se entendía por ciudad. ¿Qué nuevos adelantos no reservarán estos años en que un esfuerzo técnico bélico tendrá que derivar después en unas salidas de tipo industrial?

Por tanto, este Proyecto de Ensanche y Reforma Interior, está trazado esencialmente a resolver un problema presente de evitación de una construcción anárquica en sus alrededores, con el fin de que todas ellas se sujeten a unos trazados que puedan formar parte del conjunto de la ciudad, pero sin pretender que el alcance del mismo llegue a la resolución, en detalle, de cada caso, siendo principalmente *un trazado en planimetría*.

Trazado de ensanche que de una manera progresiva se irá llevando a efecto, por lo que siempre *estará de acuerdo con la necesidad real de aquel momento*, por las variaciones que en soluciones de detalle hubiere.

A tal fin, cada una de las partes de importancia de esta zona general de ensanche, serán objeto de un proyecto parcial, el cual

cumplirá con la totalidad de los requisitos de formación de presupuestos, pliego de condiciones, memoria y planos completos, con perfiles y servicios secundarios, con intención de que el Ayuntamiento pueda, de una manera escalonada y separadamente, ejecutar cada una de aquellas partes del proyecto de conjunto que considere más necesaria.

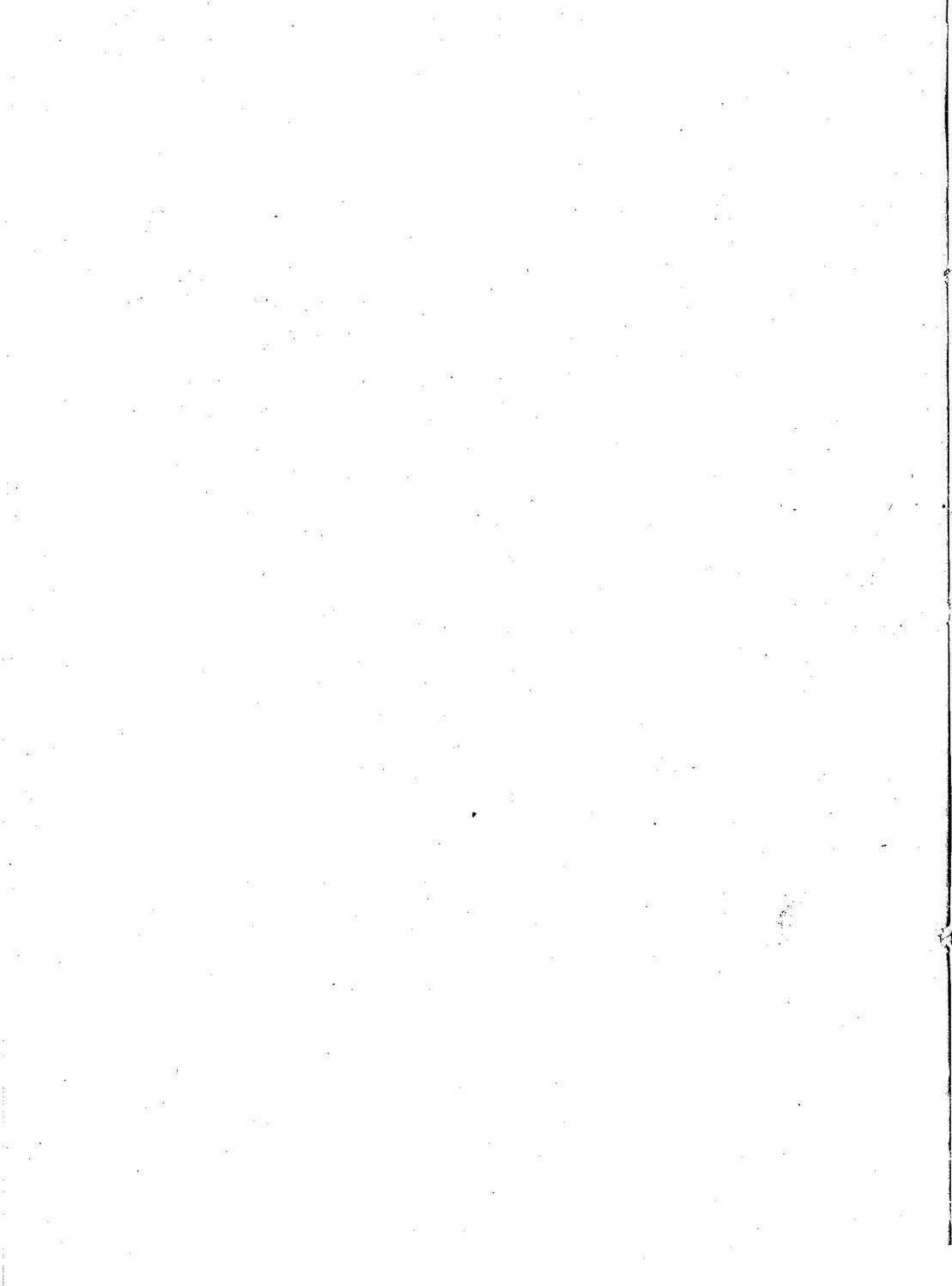
Ello es el motivo de que este Proyecto se haya desarrollado con preferencia, en planimetría (aparte de los perfiles de sus calles más importantes) y deduciendo las cotas de enlace de sus calles por las cotas de los planos topográficos de los terrenos que han servido de base al presente estudio.

CONCLUSION

Damos conclusión a este Proyecto de Ensanche y Reforma Interior de la ciudad de Mahón en este mes de mayo del año 1944 y para el cual he tenido valiosas cooperaciones de amigos y conocidos, con una fuerte preparación artística, como muy celosos de las bellezas de su Ciudad, a los cuales debo de agradecer la aportación de datos, los que he tenido presentes dentro del aspecto técnico que encierra un proyecto de esta naturaleza.

Proyecto que por mí ha sido estudiado con el máximo cariño y elaborado sin precipitaciones, para que el largo período que ha durado su gestación me sirviera para que sobre la marcha del mismo pudiera hacer todas aquellas rectificaciones, que luego de vistas, al ser proyectadas y meditadas sobre ellas, se reconoce que pueden ser rectificadas.

Debo hacer extensivo mi agradecimiento a la Comisión de Obras del Excmo. Ayuntamiento de Mahón, que no solamente se ha interesado en el proyecto, sino que ha colaborado muchas horas con sus indicaciones.



Servicio Meteorológico Nacional. -- OBSERVATORIO de MAHÓN. -- (Altitud = 48 metros.)

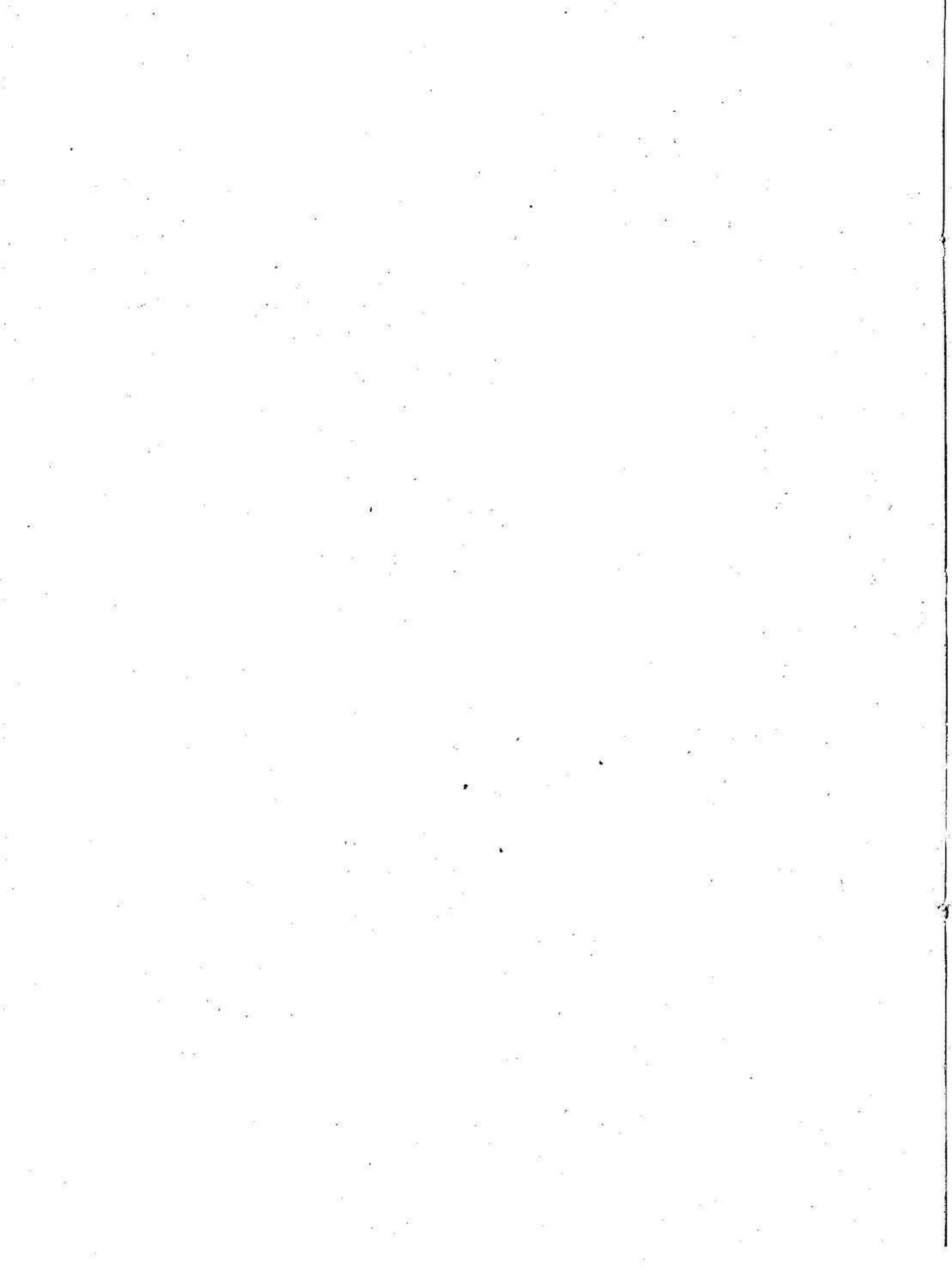
Resumen correspondiente al mes de Noviembre del año 1945.

DECADAS	BARÓMETRO, en mm. y a 0°						TERMÓMETROS CENTÍGRADOS						PSICRÓMETRO	
	Altura media	Oscilación media	Altura máxima	Fecha	Altura mínima	Fecha	Oscilación media	Temperatura máxima	Fecha	Temperatura mínima	Fecha	Oscilación extrema	Humedad rel.ª media	Tensión media en mmos.
1. ^a	756.8	3.6	762.3	6	746.8	9	6.9	20.9	2	10.2	9	9.4	74	10.4
2. ^a	755.2	3.1	761.2	16	750.5	11	5.1	19.6	17	7.4	12	7.3	81	10.4
3. ^a	756.2	1.6	759.3	28	754.6	27	7.4	17.9	24	7.0	27	9.0	76	9.8
Mes	756.1	2.7	762.3	6	746.8	9	6.4	20.9	2	7.0	27	9.4	77	10.2

DECADAS	ANEMÓMETRO						NUBOSIDAD				SOL				DÍAS DE																		
	Frecuencia de los vientos						Nubosidad media diaria		Días		Insolación		Horas		Lluvia		Niebla		Rocío		Escarcha		Nieve		Granizo		Tempestad		Lluvia total en milímetros		Lluvia máxima en un día		Fecha
	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Velocidad media en metros por s.	Despejados	Nubosos	Cubiertos	Horas	Minutos	Tanto por %	Máximo en un día	Fecha	Lluvia	Niebla	Rocío	Escarcha	Nieve	Granizo	Tempestad	Lluvia total	Lluvia máxima	en un día	Fecha					
1. ^a	8	0	1	0	2	3	4	3	2.4	0	9	1	59	8	57	9.15	6y7	6	0	2	0	0	0	0	2	31.0	10.4	1					
2. ^a	5	3	2	7	0	1	0	4	3.6	0	4	6	27	33	28	6.25	14	10	0	0	0	0	0	0	40.7	22.8	14						
3. ^a	2	2	0	0	0	3	4	3	1.0	1	8	1	52	06	54	8.33	27	5	0	2	0	0	0	0	2.9	1.9	22						
Mes	15	5	3	7	2	7	8	10	2.3	1	21	8	138	47	46	9-15	6y7	21	0	4	0	0	0	2	74.6	22.8	14						

El Jefe del Observatorio: FRANCISCO TERRÉS PONS.





REVISTA DE MENORCA

AÑO XLI

(Sexta Epoca)

TOMO XXXII

Indice alfabético por autores, de las materias contenidas en este tomo.

	<u>Páginas</u>
ALBERTÍ VICTORY, J.—La Conquista de Menorca.	157
BOSCH ANGLADA, ANDRÉS.—El Llibre Vermell ..	108 y 295
CAVALLER PIRIS, JOSÉ.—Quadrado como arqueólogo	129
CITTADINI, TITO.—El renacimiento como punto de partida del concepto moderno de la Pintura..	149
CLARET RUBIRA, JOSÉ.—El futuro Mahón ..	339
COLOM, GUILLERMO.—Los sedimentos cretácicos de las Baleares.....	193
COTRINA, JOSÉ.—Notas sobre el pueblo de San Luis	167
DURÁN CAÑAMERAS, F.—La Diócesis de Menorca durante la dominación bizantina.....	27
——— Papeletas para la Historia de la Literatura Dramática Menorquina	89, 166, 213 y 277

FENN, WALDEMAR.—Las «Taulas» de la isla de Menorca.....	257
GOMILA, ALBERTO.—El cultivo de la estivada en la isla de Menorca.....	270
GUTIÉRREZ, PBRO., JUAN.—El portal de San Roque.	22
——— Urbanización histórica de Mahón.....	320
PORTELLA, LUIS.—Notas sobre el arte del grabado calcográfico.....	99
R. Q.—(Traductor). Menorca cien años atrás ..	52, 112, 174 y 288
SALORD BARCELÓ, R.—Notas sobre la Química de Orfila.....	5
TERRÉS PONS, FRANCISCO.—Boletín Meteorológico.....	65, 125, 191, 255, 317 y 359
VERDAGUER, NICOLÁS.—Consideraciones sobre música anónima.....	31 y 253
EXPOSICIÓN DEL LIBRO EN EL ÁTENEIO.....	224 y 306
BIBLIOGRAFÍA.....	55 y 178
INFORMACIÓN.....	58, 117, 181, 237 y 314