



Ciudadela, 3 Noviembre 1932

Editado por el Ayuntamiento
de Ciudadela, según acuerdo del
3 de Febrero de 1932.

Año I

N.º 40

Número gratuito

Edición Extraordinaria

ALCALDIA DE CIUDADELA

Considerando la importancia del informe del Cronista del Ayuntamiento de Mahón, don Francisco Hernández Sanz, que comprende el historial de los caminos y carreteras construídas por el Estado en Menorca, así como las que fueron construídas durante las dominaciones inglesa y francesa, acordó el Ayuntamiento de Ciudadela en sesión de día 26 de Octubre de 1932 imprimir dicho documento en un número extraordinario del Boletín Oficial del Municipio.

Ciudadela 27 de octubre de 1932

EL ALCALDE,
Pedro Hernández

Señor Alcalde:

Evacuado el informe que se dignó V. S. encomendarme, con fecha 30 del próximo pasado agosto, sobre la necesidad de conocer de una manera precisa el trazado de aquellos caminos públicos que conducen al litoral de la Isla, algunos de los cuales fueron cerrados por medio de barreras por los propietarios colindantes o bien agregados a sus posesiones, impidiendo con ello el paso de carruajes, con grave perjuicio del Estado y del uso público, tengo el honor de exponer a la consideración de V. S., después de un estudio detenido sobre los planos de la Isla, levantados por Ingenieros militares y publicados a expensas de las naciones que la poseyeron, a la vista de otros documentos fehacientes, y después de una detenida visita girada sobre el terreno, los siguientes extremos:

Aparte de las actuales carreteras del Estado, a cargo de Obras Públicas, de los

diversos caminos vecinales, cuyo entretenimiento y reparación corren a cargo de los Municipios, y de los caminos de herradura, abiertos a expensas de los propietarios de las fincas que enlazan, Menorca poseía, años atrás, una extensa y magnífica red de comunicaciones, suficiente para atender a todas las necesidades de estos habitantes, que tuvo por base la vía militar romana con sus dos ramales de *Cales-Coves* y de *Santa Agueda*, y que tejieron, más tarde, las naciones que la dominaron durante el siglo XVIII, dotándola de más de 400 kilómetros de camino.

«De esta red de comunicaciones, que existía el día de la conquista por los españoles en 1782, quedó sólo una mala caricatura, confeccionada obedeciendo al capricho de todos los propietarios colindantes que empezaron a ensanchar sus dominios a costa del del público, sufriendo todos aquellos caminos de construcción

extranjera todas las mutilaciones y atropellos imaginables»(1) sin que el Gobierno de la Nación pusiera coto a tales demasías y castigara con mano dura a los que así detentaban terrenos que al público en general pertenecían.

Veamos ahora el trazado particular de cada uno de estos caminos con las modificaciones sufridas hasta nuestros días.

VIA MILITAR ROMANA, conocida vulgarmente por *Camí vell*.

Con motivo de contribuir al estudio de las vías romanas de la península Ibérica emprendido en 1917 por el arquitecto señor García Faria, Inspector General de Obras Públicas, hube de redactar unas notas sobre la que atravesó esta Isla, de levante a poniente, trabajo que vió la luz en la «Revista de Menorca» (5.^a época) en su número correspondiente al mes de julio de 1924.

Nuevas investigaciones me obligan a rectificar algunos puntos de mi trabajo.

Esta vía, por lo que se desprende de los dos miliarios, descubiertos en 1888 el uno y el otro en 1892, adosados ambos a los paredones que cercan a trozos este camino, sería abierta con anterioridad al reinado del emperador Trajano, ya que éste la hizo recomponer (*refecit*) antes de adoptar el cognomen de Dacico, o sea entre los años 98 a 103 de nuestra era.

Esta vía que unió el *Municipio Flavio Magontano* (Mahón) con *Jamo* (Ciudadela), arrancaríase del portal, llamado *Pont de Na Gentil*, abierto en la calle conocida hoy por Alonso III, entre los edificios de la Casa Consistorial y Parroquial Iglesia de Santa María, derrocada que fué en 1782.

Cruzando los terrenos que fueron urbanizados con el Arrabal de San Antonio (hoy calle de Prieto y Caules) continuaba

por el camino llamado de *Ses Vinyes* y por *Ses roques Ilises*, si bien hay que suponer que su anchura sería muy superior a la que en la actualidad tiene tratándose de un camino militar.

La vía seguía, y sigue todavía hasta encontrar el camino carretero que la cruza perpendicularmente de N. a S. que arranca del 4.^o kilómetro de la carretera general del Estado y que pasa por *Algendaró*, *Telatí* y otros predios.

Al llegar a este cruce queda interceptada la vía; para dar con ella es preciso internarse en la citada finca de *Algendaró*, de cuyo predio hoy forma parte, cercada de paredes.

Sigue por tierras de *Bini-Ay-vell* y al entrar en las de *Bini-Ayet* se ve indicado su trazo por uno de los paredones que la cercaban; el otro fué derribado, no hace muchos años, y aprovechadas sus piedras por su propietario, para resguardar del ganado unas higueras plantadas en mitad del camino.

En el hectómetro 5.^o del 6.^o kilómetro de la carretera general reaparece la vía romana, bordeándola en una extensión de dos hectómetros, hasta que internándose en terrenos particulares de *Binifaell* desemboca en el camino vecinal que cruza la carretera general en el kilómetro 7.^o

Sigue la vía expedita nuevamente al público con el nombre de *Camino Viejo de Alayor*, pasando por los predios *Alcaydús* (en cuyo sitio fué encontrado, en 1892, uno de los dos miliarios de que se ha hecho mérito), *Torrallas*, *San Alberto* y *Rafal vell*, y rozando con tierras de *Els Morlans*, aparece frente a la calle de Mahón (antes del Baño) del pueblo de Alayor.

Es posible que la vía siguiera la dirección de la citada calle ya que junto a ella, en el patio de una casa, tuvimos ocasión de examinar un torreón de aparejo evidentemente romano por desgracia ya desaparecido.

La construcción del pueblo de Alayor, con su extenso perímetro, fundado en 1204

(1) *Bernardo Calvet*. «Plano de la Isla de Menorca levantado por los Ingenieros reales cuando estaba en poder de los Franceses, durante su última guerra con los Ingleses», artículo publicado en *El Ateneo*, órgano del «Ateneo Balear» de Palma y reproducido en la «Revista de Menorca» (1.^a época) 1888-1890, páginas 472 y 473.

por orden de Jaime II de Mallorca, borró por completo la dirección del viejo camino; pero, gracias al descubrimiento, en 1888 del otro miliario, en tierras situadas al N. O. de la villa nos marca, de una manera evidente, su ruta por la llamada *Cuesta Blanca*, hasta aparecer en la Carretera General, en el primer hectómetro del kilómetro 15.

Atravesando esta carretera y pasando por los predios *Binixabó*, *Turmadens* y *Els Becs* desemboca en la carretera del Estado que une Mercadal con San Cristóbal frente por frente a la casa predial de *Fonts redones de baix*. La carretera del Estado abierta recientemente al público y que, partiendo de la misma general en su kilómetro 17 y en el sitio conocido por *Els Plans* conduce a San Cristóbal, ha borrado casi por completo la traza de la vía romana en el trozo descrito, si bien quede intacto en su parte final.

Internándose la vía por tierras de *Fonts redones de baix* y bordeando *Son Marcé*, llegaba al sitio en donde tiene su asiento Ferrerías, viéndose perfectamente su salida.

En *Fonts-rodones* sólo a trozos se conserva el rastro de la vía; en muchos ha desaparecido; la vegetación la domina.

Desde Ferrerías pasando por los predios *Biniatrum*, *Son Gornés*, *Algendar*, *Ses Coves*, *Son Guillem*, *Sa Torreta*, *Torre Trencada*, *Torre Llafuda*, *Bini Garba*, *Els Tudons* y *Vilanova* conduce a Ciudadela. Esta porción de vía es practicable en toda su extensión para peatones y para carruajes desde su arranque hasta *Algendar* y desde *Torre Trencada* hasta Ciudadela.

El trazado de esta vía que acabamos de describir se halla perfectamente indicado en la Carta topográfica de la Isla levantada en 1738 por el Ingeniero Sir John Armstrong durante la primera dominación británica y publicada en Londres en 1752.

De los dos ramales que de esta vía partían y que hemos mencionado al principio de esta información, uno arranca casi fren-

te al caserío de *Torralba d' En Salord*; pasando por *Torrabet*, *Binialmaya* y *Son Seguí* y atravesando el camino de *Cotaina* conducía por *Biniadris* a *Calas-Coves*, en donde parece ser que los romanos, por lo que se desprende de unas inscripciones esculpidas en el interior de una gran cueva natural, celebrarían determinadas fiestas o ritos a primeros de mayo durante el siglo II. —El segundo partiendo muy cerca del sitio en que se levanta Ferrerías conducía a la fortificación que dedicaron a Júpiter en la cúspide de la montaña de Santa Agueda, llamado por ellos *Mons-Jovis* nombre convertido por los árabes, según su fonética, en *Montjuic*.

Por el solo hecho de ser la vía militar romana la primera que puso en comunicación los dos extremos de la Isla, debiera respetarse y restaurarse como monumento histórico.

CARRETERA DE KANE (Kane's road) llamada actualmente «Carretera vieja».

Al posesionarse los Ingleses de Menorca por el tratado de Utrecht, concluido entre la Gran Bretaña y Francia en 1713, encontraron ya fundadas en la Isla, amén de Mahón y Ciudadela, las villas de Alayor, Mercadal, Fornells, Ferrerías y Arrabal de San Felipe.

Alayor y Ferrerías habían sido emplazados junto a la vía romana; Mercadal algo más hacia el N. separado de ella; el caserío de Fornells junto al fuerte de San Antonio levantado por orden de Oquendo a la entrada de su grandioso puerto, y el arrabal de San Felipe junto al glacis del fuerte que defendía la entrada del puerto de Mahón.

Mal dotada la Isla de caminos, defectuosos éstos, dadas las exigencias de la época, el Gobernador Sir Ricardo Kane proyectó la apertura de una carretera real que enlazara los dos extremos de la isla, Fuerte de San Felipe y Ciudadela, y que rozara con los pueblos interiores «Et viam verè regiam per totam insulam eatemus imperviam stravit, munivit ornavit» (Y abrió, consolidó y embelleció una carretera ver-

daderamente real que atraviesa la Isla entonces impracticable) reza la lápida sepulcral de Kane en el cenotafio levantado a su memoria en la Abadía de Westminster.

Esta carretera, si nos hemos de atener a la *Nota A* de la *Explicación* que aparece en lo alto y en la parte izquierda del «*A Topographical Map Of The Minorca*» levantado por los Ingenieros Reales cuando estaba en poder de los Franceses, publicado en Londres en 1780, fué abierta durante los años de 1713 a 1715, si bien en la inscripción esculpida en mármol, que mandó colocar junto al nuevo camino, en 1801, el Gobernador Fox, después de haberlo restaurado, se lee que fué abierta al público en 1720:

HANC VIAM PUBLICAM
QUA PATET PARS INSULAE
UTRINQUE EXTREMA
PRIMUM ANNO MDCCXX
EX CURA STRATAM AC MUNITAM
RIC. KANE PRAE F. TRIB.

que podríamos traducir:

«Esta vía pública que une las dos partes extremas de la Isla fué abierta por vez primera, con márgenes de piedra, en el año 1720, merced a la solicitud del esclarecido varón, general Ricardo Kane».

Su longitud era de 51'50 kilómetros y en su mayor parte medía de ancho, según se manifiesta en la *Nota A*, ya mencionada, 30 pies ingleses, equivalentes a 9'144 metros, anchura muy superior a la que en la actualidad presenta en los trozos que restan abiertos al público. Refuerza la afirmación que se hace en la citada *Nota A*, respecto a la anchura que le dieron los ingleses, el párrafo que se lee en la obra «*Descripciones de las Islas Pithiusas y Baleares*» original de don José de Vargas Ponce, publicada en Madrid en 1787, hablando del camino real de Kane, y que dice: *este camino capaz de cuatro carruajes, de un piso hermoso con márgenes de piedra seca.* etc.

Partía la carretera, como queda dicho, del fuerte de San Felipe y atravesando

Mahón y la villa de Mercadal terminaba en Ciudadela.

El hecho de que se extendía por terrenos, en aquel entonces, casi incultos y despoblados siguiendo una línea equidistante de las costas Norte y Sur, nos demuestra que no se escapó a la sagacidad de Kane la idea de proporcionar, al propio tiempo que la utilidad militar, un beneficio inmenso a la agricultura, industria y comercio de la Isla dando facilidades al transporte de los frutos que aquella región fertilísima debía producir con la mejora, región antes completamente desatendida.

Abandonada por el Estado, con la construcción de la nueva carretera general, empezada en 1878 y terminada en 1900, buena parte de la de Kane fué declarada por los Municipios de los términos que atravesaba camino vecinal, si bien sufrió desde aquel entonces mermas considerables en su anchura y hasta interrupciones en determinados lugares que impiden circular libremente por ella.

En la actualidad la primera mitad de dicha carretera, esto es, desde las baterías de San Felipe a Mercadal, se halla expedita al público con su correspondiente ramal que desde ella conduce al pueblo de Alayor.

La segunda mitad que desde Mercadal conducía a Ciudadela ha sufrido serias modificaciones.

Vamos a verlas: Saliendo de Mercadal y siguiendo su trazado por *Llinaritz nou*, *Binidonis*, *Sa Canova*, Estancia de *Caloritz* nos encontramos al llegar a *Santa Rita* con el paso interceptado por unas barreras que pueden abrirse; al llegar en terrenos de *Sa terra rotja* ya no es posible avanzar, viéndose precisado el viajero a tomar un camino carretero que enlaza en este punto, el camino de Kane con la carretera general desembocando frente a *Son Arret*.

Para volver a encontrarlo es preciso tomar el ramal que abrieron los ingleses para comunicar con Ferrerías.—Una vez encontrada de nuevo la carretera de Kane,

proviniente de *Terra rotja*, la seguiremos entre *San Patricio y Lloc de Vall y Na Marcona*. Al llegar aquí la carretera se convierte en una mala y pedregosa senda abandonada, capaz solamente para peatones y no vuelve a presentarse apto para el tránsito rodado hasta entrar en terrenos de *Binimoti*. Desde este punto sigue la carretera atravesando tierras de *Sta. Cecilia, Binisuès, Sta. Teresa y Alputzer nou* reapareciendo en la carretera general en el quinto hectómetro de su kilómetro 34, frente a *Sta. Bárbara*.

A partir de aquí se confunde el trazado de la carretera vieja con el de la nueva si bien se la ve aparecer serpenteando a trozos a largos intervalos, hasta llegar a Ciudadela.

Además de la carretera descrita, los Ingleses proyectaron y llevaron a la práctica, según se desprende del mapa de los Ingenieros reales franceses, de que hemos hablado ya, que los lleva indicados, tres caminos:

1.º Uno que, casi en línea recta unía la Batería de la *Playa del Bañul* (de la costa Sur) a la cala de *Algayarens* (costa Norte) pasando por *Malagarba* y atravesando la carretera Kane entre los kilómetros 38 y 39. Para reindicar este camino, dado el número de caminos de herradura que se encuentran cruzándose en esta zona de la Isla, sería preciso llevar a cabo un pacientísimo y largo estudio que la premura del tiempo no nos permite, pudiendo solamente indicar que mediría de longitud unos 15 kilómetros.

2.º Otro camino que unía la indicada batería de *Bañul* con la codolada de *Alfurinet*, pasando por *Ses Marjals, Marjalleta, el Pare, Sa Pobordía, Son Aparents y Sa Torreta*. De esta vía que mediría unos 18 kilómetros se conserva todavía rastro.

3.º Camino que corría bordeando parte de las costas Sur y Oeste comprendido entre *Parelleta* (frente a Cala Blanca) y *Playa del Bañul*, pasando por entre punta *Negra y Son Xoriguer*. Ha desaparecido

su traza. Mediría 10 kilómetros de longitud.

CAMINO DE CIRCUNVALACION, llamado vulgarmente en el país *Cami de Cavalls*.

Este camino que, como su nombre indica, daba la vuelta a la Isla muy próximo a la costa fué abierto por los franceses durante su dominación, entre los años de 1756 a 1763, con un fin puramente estratégico.—Nos lo confirma la Nota B del «Plano topográfico» del que hemos hecho mención anteriormente, en la que se lee: «Caminos abiertos por los franceses para la conducción de la Artillería a varias Baterías» y el camino que nos ocupa lleva en el Mapa de referencia la signatura B repetida de trecho en trecho.

Hay que tener en cuenta que los franceses durante su dominio reforzaron grandemente las obras defensivas que encontraron, de construcción inglesa, con una serie de baterías, trincheras y atalayas, y que por consiguiente se hacía preciso, para reforzar en un momento dado aquellas guarniciones, disponer de fáciles medios de transporte en un caso de ataque.

La planta de este camino es sumamente sinuosa debido a las muchas puntas y calas con que está bordada la costa menorquina por lo cual alcanza su traza una longitud de 220 kilómetros. Su alzado ofrece pendientes excesivas para suponer que tuviera gran anchura si bien hay que suponer que sería mucho mayor de lo que en la actualidad ofrece quedando reducido a una mala senda, sin sombra de lo que fué y si no fuera que el ramo de guerra considerando su existencia todavía de utilidad en caso necesario, hace frecuentes llamamientos a los propietarios de las fincas que atraviesa para que lo dejen expedito al público y encalen los mojones indicadores de su trazado, tenemos la seguridad de que habría desaparecido del todo.

El camino arranca del fondo de la cala de San Esteban junto al antiguo fuerte de Marlborough y servía en su tiempo los

puntos siguientes: *Cala de Rifalet* y batería de la punta de *Rifalet*; *Cala de Alcaufar* con su batería del N. y atalaya del S.; baterías de la *Punta Prima*; trincheras de *Binibeca*, *Biniancolla* y *Binisafua*, Calas de *Biniparraix* y de *Binidaly*; atalaya y cala de *Canotells*; *Cales Coves* y *Cala'N Porter*; atalaya de *Alayor*; cala de *Torre vella*; atalaya y cala de *Lluçaly*; playas de la *Canessia*, rozando con el caserío de *Torre Suhí de baix*; baterías y trincheras de *Binicodrell*; separándose unos dos kilómetros de la costa, dando vuelta por el bosque de *Son Carabassa* y atravesando los ríos de *Trebeluger* y *Santa Galdana*, a un kilómetro de *Cala Mitjana* pasaba por el fondo de *Cala Mascarella* y *Cala Turqueta*, continuaba por la atalaya de *Artruch* sirviendo la batería del *Bañul*, la trinchera que desde este punto se extendía hasta la punta *Ferradura*, trinchera de la playa de *Son Aparets* y baterías de la *Punta* y *Cala'N Bosch*.

Desde el *Cabo Dartruix*, por punta *Negra*, *Cala Blanca*, cala de *Santandria* y cala *Degollador*, llegaba a Ciudadela.

De Ciudadela partía un ramal que servía la batería y Torre de *San Nicolás*.

De Ciudadela arrancaba de nuevo el camino, separándose bastante de la costa, dirigiéndose en línea casi recta a la *Torre del Ram* y atalaya de *Bajolí*; siguiendo luego, muy cerca de la costa, por el *Cabo Perpiñan*, *Punta de la Sella*, *Cala Pons*, *S' Enderrosay*, *Cala Foradada*, *Cala Morrell*, *Punta de Fra Bernad*, *Playa de Algayarens* y *Cala Carbo*, desde donde internándose algo iba, después de haber pasado junto a *Font-Taulera* y dejado al N. el *Cap Gròs* y la *Falcònera de Alfurinet* sirviendo la batería de la *cala de la Teula*.

Continuaba junto a las Calas de *Bini Dalfá*, *Cala'N Calderer*, sirviendo las baterías de la de *Salayró* y del arenal de *Binimal-lá*; playas de *Ferragut* y *Cavalleria* y batería de la misma; *Cala Torta* con sus trincheras; Puerto de *Sa Nitja*; baterías de la playa de *Falèt*; playas y baterías de *Tirant* y fuerte de *San Antonio* de *Fornells*.

Rozando la costa occidental de este puerto y dando vuelta por el *Cap del port* se dirigía, casi en línea recta, dejando al Norte el brazo oriental de aquella extensa bahía, al arenal de *S'Olla de Sa Boval* pasando luego por la ensenada des *Cololá*, arenal d'*En Castell*, *Cala Molí* y puerto de *Addaya*, desde cuyo saco partía hacia el *Cap de Favaritx*, *Barranc Gròs* y *Portixol*.—Allí daba la vuelta pasando por la playa de *S'Estany de Morella*, batería de *Rambla*, fortín de los *Tamarells*, puerto del *Grao* y atravesando la entrada de la *Albufera* y corriendo por la *Cudia* y *Cala de Binillauti* llegaba a *Cala Mesquida* con su atalaya y batería *amagada*.

De *Cala Mesquida* partían cuatro ramales:

Uno conducía a *Cala Taulera*.

Otro, pasando por *Binisarmenya*, al fondo de la *Colársega*.

Otro, pasando cerca del caserío de *San Antonio* y rozando con el altozano en cuya cúspide se levanta la torre de señales, y *Hort d'En Morillo* desemboca en el mismo sitio que el anterior.

Con el fin de establecer comunicaciones entre las atalayas, trincheras y baterías de la costa y puntos del interior, abrieron los franceses varias vías radiales que arrancando del Camino real de Kane, terminaban en el de Circunvalación.

Entre estas vías deben citarse las siguientes indicadas en el citado *Topographical Map* con la signatura B.

1.º Desde Mahón a *Cala Molí* por el camino de *Favaritx* que parte del tercer kilómetro de la carretera de Kane y que pasa por *Bini-Aixa*, *Son Cardona*, *Es Palmer*, *Boval nova*, *Boval vella*, *Es Bañul*, *Es Capell de ferro*, bordeando la costa occidental del puerto de *Addaya*. (16 kilómetros).

2.º Desde Mahón a las trincheras de *Sa Punta Prima* seguía el camino de *San Luis* por *Trepucó*, *Bentalfa* y *Biniarroca* (conocido por camino viejo) y pasando

por *Torret* y *Alcaufar* conducía a las citadas trincheras (9 kilómetros).

Este camino ha perdido su interés desde la apertura de la carretera del Estado que une Mahón a San Luis, abierta al público en 1865, desde donde puede seguirse el resto del itinerario.

3.º Desde Mahón a las trincheras de *Biniancolla*. Siguiendo el mismo camino indicado anteriormente hasta *Torret*, se tomaba desde *Torret* el camino llamado de *Biniancolla*.

Debemos añadir a la nota, antes citada, que hoy día une *Torrèt* a *Biniancolla*, en donde se han emplazado recientemente nuevas baterías, una magnífica carretera construída por el ramo de guerra (8 kilómetros).

4.º Desde Mahón a las trincheras de *Binisafua*. Pasaba el camino por *Llumasanes*, *San Luis*, *S'Ollestrá* y *Binisafua* (9 kilómetros).

5.º Desde Alayor al Puerto de *Ad-daya*, por *Llimpa*, *Estancia d'En Castell*, *San Llorens*, *Bini Massoc* y *Son Tema* (10 kilómetros).

6.º Desde Alayor a Cala *Molí* y Arenal *d'En Castell*, por *Son Gall*, *S'Albaida*, *Binifabini* y *Ses Coves* (11 kilómetros).

7.º Desde Alayor a la playa de *Sa Canassia*, por *Bini-Almesc* y *Torre Solí de baix* (9 kilómetros).

8.º Desde Mercadal a Fornells, substituído con ventaja por la carretera del Estado, construída entre los años de 1871 y 1875 (8 kilómetros).

9.º Desde Mercadal al arenal de *Tirant* por *Biniaumaya*, *Barbatx*, *Binisarrayet*, *Binisarraya*, *Lluriach* (rozando con el pantano por occidente) y *Binidonayrèt* (7 kilómetros).

10.º Desde *Fonts-redones de baix* a las trincheras de la playa de *Binicodrell*.— Este camino que arrancaba de la vía militar romana, en su primer trozo, o sea desde *Fonts-redones* a *Binicodrell*, ha sido substituído por el último trozo de la carretera del Estado que de Fornells pasando por Mercadal conduce al pueblo de San Cristóbal, fundado en 1769 en terrenos de *Binicodrell*.—Desde este punto o sea desde San Cristóbal, sigue por *Santa Clara*, *Santa Mónica*, *Son Saura*, *Binicodrell de Baix*, *Sa Vall* desembocando en el de Circunvalación junto al río de *Son Bou* (6 kilómetros).

11.º Desde Ferrerías a la Cala de *Santa Galdana*, por *Son Gorneset*, *Calafí nou*, *Calafí vell*, *Binicalsitx*, *Barrancó*, *Binisait* y *Santa Ponsa*, (8'50 kilómetros).

Es cuanto, en el asunto que nos ocupa, puede ofrecer a la consideración y estudio de esta ilustre Corporación Municipal, de su digna presidencia.

El Cronista de la ciudad

Encargado de los Archivos Municipales

FRANCISCO HERNÁNDEZ SANZ

Mahón, 25 de septiembre de 1932

Sr. Alcalde Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Mahón

El Consejo Municipal de la ciudad de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with municipal council proceedings)

En virtud de lo anterior, el Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

El Consejo de la ciudad de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

En virtud de lo anterior, el Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

El Consejo de la ciudad de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

En virtud de lo anterior, el Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

El Consejo de la ciudad de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

En virtud de lo anterior, el Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

El Consejo Municipal de la ciudad de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with municipal council proceedings)

En virtud de lo anterior, el Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

El Consejo de la ciudad de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

En virtud de lo anterior, el Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

El Consejo de la ciudad de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

En virtud de lo anterior, el Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

El Consejo de la ciudad de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

En virtud de lo anterior, el Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

El Consejo de la ciudad de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

En virtud de lo anterior, el Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

El Consejo de la ciudad de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

En virtud de lo anterior, el Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

El Consejo de la ciudad de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

En virtud de lo anterior, el Ayuntamiento de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)

El Consejo de la ciudad de Madrid, en su sesión de 15 de Mayo de 1959, acordó... (text continues with city council proceedings)