

Joan Alemany

Puerto Mahón: un desarrollo sostenible para un puerto histórico

38

**Port of Mahón:
Sustainable Development
for a Historical Port**
Joan Alemany

The port of Mahón is one of the largest and most beautiful natural ports with some of the most interesting historical maritime heritage in the Mediterranean. It is to be found on the island of Menorca, the easternmost of the Balearic Islands, declared a Biosphere Reserve by UNESCO due to what, up to now, has been a harmonious relationship between society and the natural environment.

The port of Mahón today brings together a certain somewhat unstable balance between historical heritage and tourist growth, urban development and free areas, port activities and natural heritage. In the geographical area normally referred to as the Port of Mahón (which is larger than the public service area managed by the Port Authority of the Balearics) there are two large urban areas (Mahón with 23,000 inhabitants and Es Castell with 6,000). There are commercial maritime and passenger traffic activities which

are most important and vital for the island, some preserved natural areas coexisting with housing estates and there are also (in varying degrees of upkeep) some preserved large buildings that represent the maritime and military heritage of the 18th and 19th Centuries and some small buildings linked to traditional activities.

The recent publication of a book' on the past and present of the port has shown up the peculiarity and value of this great area and heritage, as well as the serious problems that the rapid growth of certain sectors is causing and possible solutions that could be drawn up by planning and implementing a sustainable development strategy.

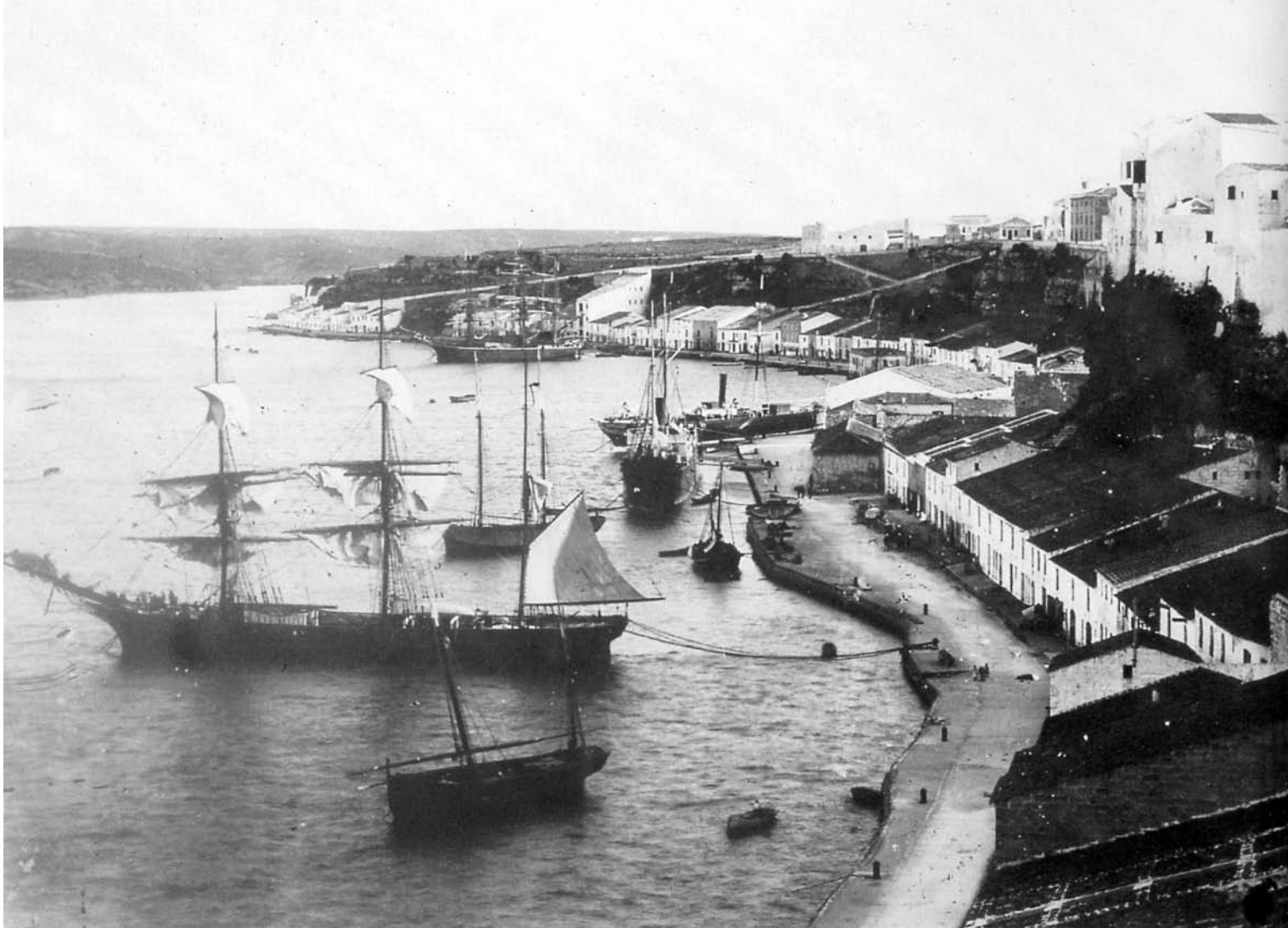
Like all ports, the port of Mahón has characteristic elements linked to its geography and history. However, at the same time it is going through a process of growth and a series of environmental impacts similar to those of many Mediterranean ports. The studies, analyses and proposals for future development can be useful for other ports and islands, just as alternatives and experiences from elsewhere can be useful for this natural inlet. In this connection,

El puerto de Mahón es uno de los puertos naturales mayores, más hermosos y con patrimonio histórico marítimo más interesante del Mediterráneo. Se encuentra en la isla de Menorca, la más oriental de las islas Baleares, declarada Reserva de la Biosfera por la UNESCO debido a la hasta ahora armoniosa relación de la sociedad con su medio natural.

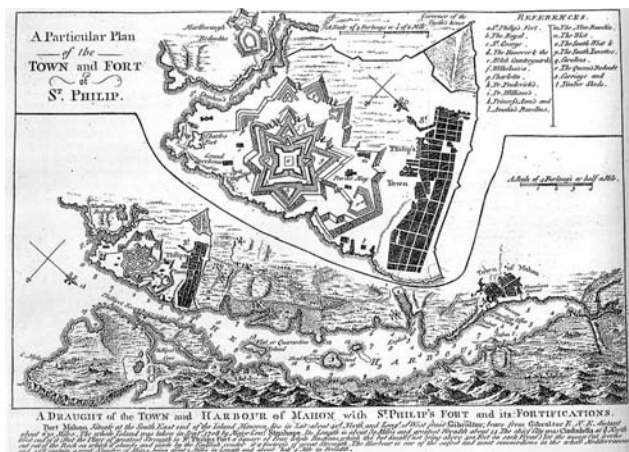
En el puerto de Mahón conviven hoy en una situación de un cierto equilibrio (inestable) patrimonio histórico con crecimiento turístico, desarrollo urbano con espacios libres, actividades portuarias con patrimonio natural. En el espacio geográfico que normalmente se denomina puerto de Mahón (que supera la zona de servicio público gestionada por la Autoridad Portuaria de Baleares) se encuentran dos importantes núcleos urbanos (Mahón de 23.000 habitantes y Es Castell de 6000 habitantes), se desarrollan las actividades de tráfico marítimo comercial y de pasaje más importantes e imprescindibles para la isla, se mantienen algunos espacios naturales coexistiendo con urbanizaciones de viviendas y se conservan (en diferentes grados de mantenimiento) grandes edificios del patrimonio marítimo y militar de los siglos XVIII y XIX y algunas pequeñas construcciones vinculadas a actividades tradicionales.

La edición reciente de un libro' sobre la historia y la actualidad del puerto ha puesto de manifiesto la singularidad y el valor de este gran espacio y patrimonio, a la vez que los graves problemas que el crecimiento elevado de algunos sectores está produciendo y las posibles soluciones que pueden elaborarse con la planificación y una estrategia de desarrollo sostenible.

El puerto de Mahón tiene, como todos los puertos, elementos característicos vinculados a su geografía y a su historia. Pero al mismo tiempo vive procesos de crecimiento y de impactos sobre el medio ambiente similares a los de muchos puertos mediterráneos. Los estudios, los análisis y las propuestas para el futuro desarrollo pueden servir para otros puertos e islas, así como alternativas y experiencias de otros lugares pueden ser útiles para esta rada natural. En este sentido desde Mahón y desde Menorca se ha comenzado a elaborar una propuesta para crear un Centro de estudios, de información y de formación sobre los puertos y las ciudades portuarias de dimensiones medianas que habitualmente no son elementos de atención y reflexión por parte de autoridades y estudiosos de los problemas urbanos. El libro citado anteriormente es el resultado de un curso internacional dedicado específicamente a Mahón, pero con voluntad de continuar estudiando en el futuro la problemática específica de los puertos y las ciudades portuarias de dimensión mediana y de las islas. Como elementos característicos del puerto de Mahón se encuentran: las distintas formas de urbanización y de relación entre los núcleos urbanos compactos y el puerto y



la ribera marítima; la existencia de amplios espacios naturales no urbanizados; la conservación de un amplio y valioso (aunque en algunos casos muy deteriorado) patrimonio histórico construido. El hecho que los dos núcleos urbanos se encuentren en una cota superior al puerto y a las construcciones de la ribera marítima presenta unas posibilidades paisajísticas y de visión del área marítima y de la ciudad que constituyen uno de los elementos distintivos de este gran puerto natural. Pero a la vez complica considerablemente los accesos (tradicionalmente a través de rampas, la mayoría de las cuales peatonales o muy estrechas) que normalmente en verano se encuentran congestionados por el elevado tráfico de automóviles. La construcción junto al agua de un paseo peatonal a lo largo de la ribera sur ha constituido un acierto y un éxito al facilitar de forma sencilla y amable la comunicación longitudinal en la zona portuaria urbanizada y dedicada a las embarcaciones deportivas y turísticas. Queda pendiente por resolver el difícil tema de la congestión de tráfico y la alternativa del transporte colectivo. Una cuestión que constituye un atractivo y un elemento diferencial de la mayoría de nuestros puertos mediterráneos es la existencia de espacios naturales dentro del puerto. Conservarlos es un objetivo primordial ya que son un componente de la diversidad y un patrimonio en sí mismos. Por último hay que destacar la presencia de un amplio y valioso patrimonio histórico edificado de

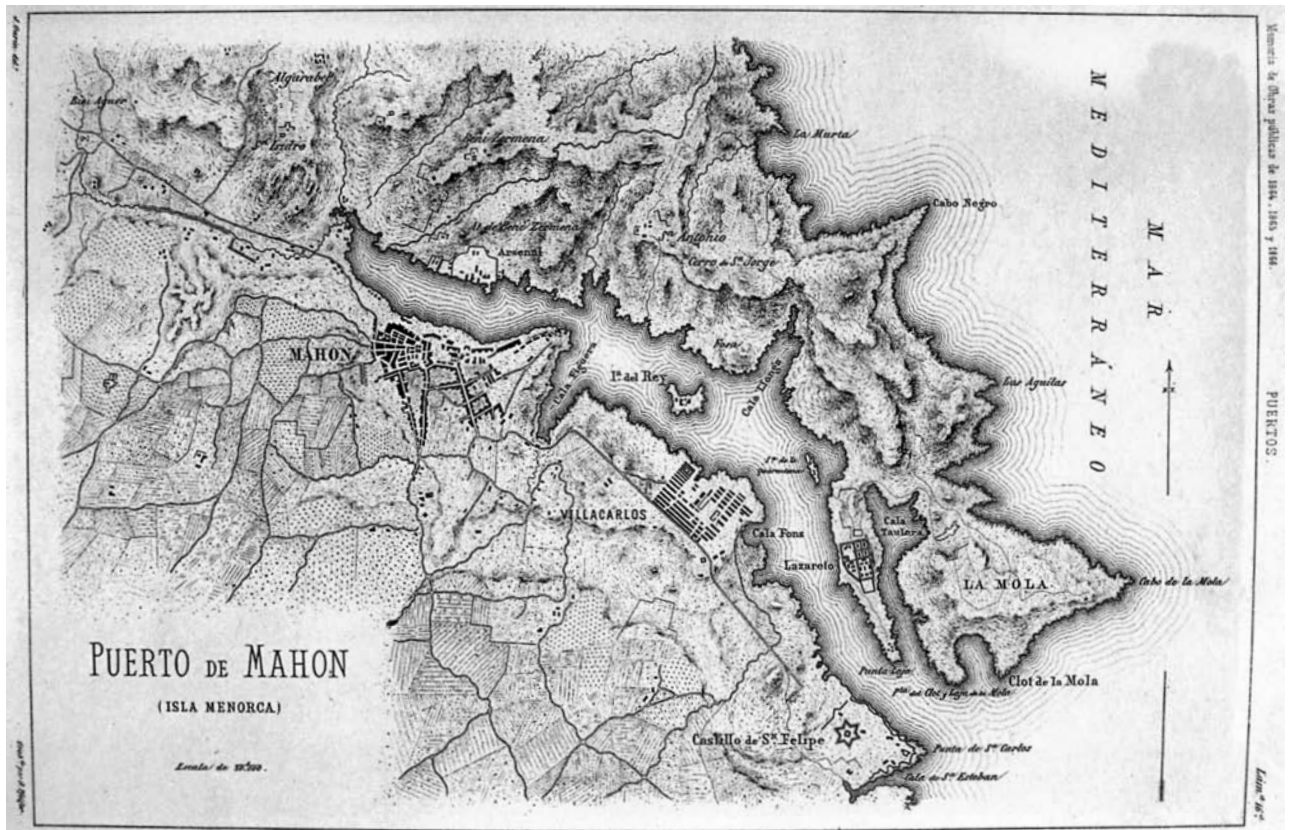


39

Muelles comerciales a principios del siglo XX
Commercial docks in the early 20th century

Plano del puerto de Mahón según una lámina inglesa del siglo XVIII
Plan of the port of Mahón from an 18th Century English engraving

Plano del puerto en 1860
Plan of the port in 1860



40

from Mahón and from Menorca steps have been taken to begin to draw up a proposal for the creation of a centre for studies, information and training about ports and medium-sized port cities that are not normally considered by authorities and those who study urban issues. The book mentioned above is the result of an international course specifically dedicated to Mahón, but the aim is to continue to study in future the specific issues surrounding medium-sized ports and port cities of the islands. The following are characteristics of the port of Mahón: the different forms of urban development and relationship between the compact urban areas and the port and seashore; the existence of large undeveloped natural spaces; the preservation of a rich and varied (although in some cases very dilapidated) historical heritage of buildings. The fact that the two towns are at a higher level than the port and the seafront buildings provides a series of possibilities in terms of landscape and views of the maritime area and the city that make up one of the distinctive features of this great natural port. Nonetheless, it also

simultaneously complicates access quite considerably (traditionally through ramps, most of which are pedestrian only or very narrow) which are normally congested in summer by the large number of cars on the roads. The building next to the water of a pedestrian walkway right along the south shore was a successful move in that it provided a simple and friendly way to communicate the urbanised port area with that dedicated to pleasure and sporting craft. A solution still has to be found to the thorny question of traffic congestion and the alternative of collective transport. One issue that is both an attraction and an element that sets it apart from most of our Mediterranean ports is the existence of natural areas inside the port. Preserving these is a priority, since they are a component of diversity and a piece of heritage in themselves. Finally, we should point out the vast and valuable historical heritage comprising the maritime, military and healthcare buildings. The strategic situation of Menorca and the characteristics of the port of Mahón made it a strategic objective in the 18th Century for the three great

maritime powers of the time: England, France and Spain. The buildings dating back to this period, and those of the following centuries, reflect that strategic value and have tended to serve state naval interests, very often placed above the interests of the city or island. It is fitting, therefore, that a decisive financial contribution to the restoring and maintaining of these great buildings is being provided by the Central and Regional authorities, since it is they that benefited from its activity. Clearly the town councils and the Island's government (Consell Insular) cannot finance the expensive refurbishing works of these great buildings. The main elements of this port heritage that still remain today are the Arsenal (today a Naval Base), begun by the English during the second half of the 18th Century on Saffron Island; the Hospital on Bloody Island, also built by the English during the same period; the historical centre of Es Castell, a town founded by the English and originally called George Town, officially changed to Villacarlos under Spanish rule; the Lazareto, mainly built at the start of the 19th Century; the great fortress of Isabel II in the



carácter marítimo, militar y sanitario. La situación estratégica de Menorca y las características del puerto de Mahón hicieron de éste un objetivo estratégico durante el siglo XVIII para las tres grandes potencias marítimas de la época: Inglaterra, Francia y España. Las construcciones realizadas durante este período y en los siglos siguientes responden a este valor estratégico y han tenido un carácter de servicio a los intereses navales de los estados, con frecuencia impuestos por encima de los intereses de la ciudad o de la isla. Es justo, por tanto, que en la restauración y mantenimiento de estos grandes edificios colaboren decisivamente con aportes económicos los

organismos de la Administración Central y Autonómica, ya que fue la primera la que se benefició de su actividad y es evidente que los Ayuntamientos y el Consell Insular (organismo de gobierno de la isla) no disponen de recursos para las costosas obras de rehabilitación de estas grandes construcciones. Los principales elementos de este patrimonio portuario que se conservan hasta la actualidad son: el Arsenal (hoy Base Naval) empezado a construir por los ingleses durante la segunda mitad del siglo XVIII en la isla de Pinto (Saffron Island); el Hospital de la isla del Rey (Bloody Island) también construido por los ingleses en la misma época; el núcleo urbano histórico de Es Castell,

Primeros almacenes modernos en el muelle comercial en 1960
 First modern warehouses in the commercial wharf in 1960



42 población fundada por los ingleses con el nombre de George Town y que recibió el nombre oficial de Villacarlos bajo la soberanía española; el Lazareto, construido fundamentalmente a principios del siglo XIX; la gran fortaleza de Isabel II en la Mola de mediados del XIX. Pero además de este patrimonio de grandes edificaciones existen en el puerto de Mahón destacadas y hermosas muestras de construcciones que han tenido una gran importancia en la vida portuaria cotidiana: las casas de pescadores y de carpinteros de ribera con sus puertas en forma de barca; el canal de Sant Jordi construido en 1900; el bello cementiri dels anglesos; algunas casas de s'altra banda; el antiguo vivero de langostas en es Fonducho; los varaderos...

En las últimas dos décadas, pero especialmente en los últimos 4 o 5 años esta diversidad de espacios y actividades del puerto de Mahón, que constituye uno de sus principales valores, se encuentra en una situación difícil y problemática. Precisamente por su alto valor natural y patrimonial, los espacios portuarios y litorales son demandados de forma creciente por un turismo que crece a unos ritmos muy elevados y que ejerce una presión urbanizadora que está empezando a cambiar este bello paisaje portuario de Mahón. La actividad portuaria comercial que se realiza fundamentalmente en tres áreas interiores (muelles de mercancías del Cos Nou, muelles de pasajeros en Baixamar y descarga de combustibles en Cala

Figuera) está también creciendo y hace necesaria una reorganización para mejorar la eficiencia, aumentar la seguridad y poder asumir un nuevo tráfico con un gran potencial de futuro: los cruceros. El deterioro de algunos edificios grandes y pequeños del patrimonio portuario crece cada día que pasa sin actuar y se convierte en peligroso para su mantenimiento futuro. Por último, el medio ambiente, especialmente el marino, se encuentra en un proceso de degradación que puede deteriorar irreversiblemente unas aguas interiores que hasta hace pocos años presentaban unas condiciones excepcionales para un puerto con actividad comercial y usos urbanos. Los procesos y los condicionantes anteriores obligan a plantearse algunas alternativas que superen las tendencias más negativas y fomenten aquellos factores que conduzcan a un desarrollo sostenible. Tanto los problemas y los procesos que se han descrito como las alternativas que se proponen, pueden tener un valor analítico para otros puertos y fachadas marítimas de ciudades medianas con pocos medios técnicos y económicos para actuar sobre estos espacios y, por tanto, pueden constituir unos primeros elementos de reflexión que desde Mahón y Menorca se ofrecen a otras ciudades portuarias. De forma muy resumida se plantean las siguientes propuestas para la elaboración de una estrategia de desarrollo sostenible: En primer lugar, continuar orientando la revitalización y el desarrollo de los espacios

Mola in the mid-19th Century. But in addition to this heritage of great buildings, the port of Mahón also holds striking and beautiful examples of buildings that were very important in the everyday life of the port: the fishermen's houses and those of the coastal carpenters with their boat-shaped doors; the Sant Jordi canal built in 1900; the beautiful cementiri dels anglesos (English cemetery); certain *houses of saltra banda*; the old lobster hatchery in Es Fonducho; the dry docks... Over the last two decades, but especially in the last 4 or 5 years, this diversity of spaces and activities of the port of Mahón, which is one of its main values, has been going through a difficult period, beset with problems. Precisely because of its high natural and heritage value, the port and coastal areas are more and more in demand from a rapidly-growing tourism which is placing pressure through urban expansion that is beginning to change Mahón's beautiful port landscape. The commercial port activity that is mostly carried out in three internal areas (goods wharves of el Cos Nou, passenger terminals in Baixamar and unloading of fuels in Cala Figuera) is also growing and requires reorganisation in order to become more efficient, safer and be able to take on a new traffic with a great potential for the future, that of cruise ships. The deterioration of some large and small buildings of the port heritage is marching on apace with each day of inaction is becoming dangerous for its future maintenance. Finally, the environment, especially that of the sea, is in a process of degradation that could irreversibly deteriorate inner waters which up to a few years ago were in exceptional conditions for a port with commercial activity and urban uses.

The processes and conditioning factors mentioned above mean that alternatives must be found to overcome the most negative trends and foster factors leading to sustainable development. Both the problems and the processes described and the alternatives proposed could serve as a basis for analysis for other ports and seafronts of medium-sized cities with few technical and financial resources for acting upon these areas and therefore could constitute initial elements of reflection that are offered from

Mahón and Menorca to other port cities. The following proposals are outlined briefly for drawing up a sustainable development strategy: Firstly, continue to orient the revitalisation and development of port areas with traditional maritime activities (commercial, passenger, ship building and repairs...) and with new strongly emerging functions (cruise traffic, marinas for sports and pleasure craft, vessel chartering, training, research...). The historical ports offer better conditions for the development of these new sectors since they offer people and a culture linked to maritime activities that can most easily take on the new functions. Secondly, reordering port commercial traffic in order to ensure both their efficiency, their safety, and their future development without interfering with the remaining port functions compatible with urban use (passengers, cruisers, boat trips, pleasure ports, coastal fishing, nautical training, historical and traditional vessels, etc.). Thirdly, the firmest resolve in maintaining the natural spaces, fighting against the deterioration of the maritime environment and trying to improve the situation of the internal waters and land coastal areas. Finally, the restoration and reuse of the valuable maritime heritage built up over the last three centuries. It is a material heritage passed down to us, which we should leave in the best of conditions for the coming generations. Different proposals have emerged over the last few years. We should bear in mind that because of the characteristics of the large buildings, all the administrations should make a financial contribution, although the local administration and civil society should subsequently play a more outstanding role.

NOTE
1. Different Authors
El port de Maó. III Curso Internacional de Puertos Históricos. Àmbit-Institut Menorquí d'Estudis, 2003.

portuarios con las actividades marítimas de carácter tradicional (comerciales, pasaje, construcción y reparación naval...) y con nuevas funciones que están surgiendo con fuerza en la actualidad (tráfico de cruceros, marina deportiva y turística, charters de embarcaciones, formación, investigación...). Los puertos históricos presentan mejores condiciones para el desarrollo de estos nuevos sectores ya que existen unas personas y una cultura vinculadas a las actividades marítimas que pueden asumir más fácilmente las nuevas funciones. En segundo lugar, reordenar los tráfico comerciales portuarios de forma que se asegure tanto su eficiencia, como su seguridad, así como su desarrollo futuro sin interferir en el resto de las funciones portuarias compatibles con el uso urbano (pasajeros, cruceros, excursiones marítimas, dársenas deportivas y turísticas, pesca artesanal, formación náutica, embarcaciones históricas y tradicionales, etc.). En tercer lugar, la más firme resolución en mantener los espacios naturales, luchar contra el deterioro del medio marítimo y tratar de mejorar la situación de las aguas interiores y las áreas litorales terrestres. Por último, la restauración y reutilización del valioso patrimonio marítimo construido a lo largo de los tres últimos siglos. Es un patrimonio material que nos ha dejado la historia y que deberíamos dejar en mejor situación para las generaciones futuras. Diversas propuestas se están produciendo en los últimos años. Debe tenerse en cuenta que por las características de las grandes edificaciones todas las administraciones deben colaborar económicamente, aunque después, en la gestión y el funcionamiento de los nuevos equipamientos la administración local y la sociedad civil deben jugar un papel con mayor protagonismo.

NOTA
1. Diversos Autores: *El port de Maó*. III Curso Internacional de Puertos Históricos. Àmbit- Institut Menorquí d'Estudis, 2003.