

Los puertos de Maó y Ciutadella. Aspectos físicos y humanos

Vicenç M. ROSSELLÓ

Departament de Geografia. Universitat de València

Si algún determinismo puede admitirse en un ámbito insular, es el que involucra los puertos. Los primeros testimonios de la historia clásica sobre la menor de las Baleares y el extraordinario texto del obispo Severo (siglo V) inducen a pensar en un poblamiento bipolar con escasa presencia dispersa. Esta dicotomía se basa desde luego en dos ciudades portuarias que han mantenido durante siglos una clara rivalidad y, a veces, cierto equilibrio. Sin los puertos naturales, la historia hubiera sido otra.

Maó, puerto y ciudad

Si la civilización 'mediterránea' vino de oriente -atención a la cultura talaiótica-, el desembarco más fácil fue por la *ría* de Maó (Fig. 1), refugio natural de "más de tres millas de saco" (5 km, en realidad, por una anchura media de 0,5 km). Para un observador medianamente entendido, la coincidencia de "Puerto Mahón" con la línea delimitadora de Tramuntana/Migjorn es tan evidente que es imposible descartar la motivación tectónica: falla o fosa; al N el paleozoico, al S el mioceno. La acción fluvial y la penetración marina pueden haber completado el cuadro natural. En efecto, el contacto del paleozoico y triásico con el mioceno superior ha dado lugar a un surco a expensas del último roquedo, más débil, visible en Sa Mitjania -Es Pla Verd, Turmadent (Obrador y Mercadal, 1979)- y Barranc de Sant Joan-puerto. Matizando más, el puerto natural tiene, de fuera adentro, un primer tramo NNW estrecho (200 m), luego, un segundo WNW, ancho (hasta 700 m), y luego el último de idéntica orientación, estrecho y cerrado por Sa Colàrsega, su marisma y sus huertos. El umbral de la boca alcanza una profundidad de sólo 12 m, pero hacia el centro y sur se llega a más de -15 m, con lo cual resulta difícil la renovación de las aguas profundas.

El contraste N-S es patente. En la orilla septentrional domina un paisaje de cerros ondulados, donde alternan valles en argilitas y lomos en arenisca que, al llegar al mar, se resuelven en entrantes (Cala Llonga, Cala Rata...) y salientes de una costa baja y recortada. La península de La Mola pertenece en sus dos tercios nororientales al paleozoico, pero está coronada por el roquedo carbonático mioceno que alcanza los +78 m en los cantiles que



Figura 1

Perspectiva sobre el Puerto de Maó. Fuente: Enciclopèdia de Menorca. Tomo I (1979)

miran al SE. Ha conservado incluso el complejo arrecifal y un manchón eolianítico pleistoceno (Fig. 2).

La Illa des Llatzeret, que se orienta paralelamente a la bocana del puerto, fue separada artificialmente por el canal de Sant Jordi, pero por hundimiento y erosión ha perdido parte de la cubierta. La Illa del Rei corresponde también a la “rampa interna” de la plataforma miocena, aunque apenas alcance +14 m, cerca de la basílica paleocristiana. El eje de la fosa viene a coincidir con la bocana del puerto y pasa entre Es Castell y la isla-península (Rosell y Llompart, 2002). La interpretación de la ensenada como ría supone un aparato fluvial que aprovechó la debilidad del contacto mioceno/paleozoico y las fracturas sinsedimentarias en el

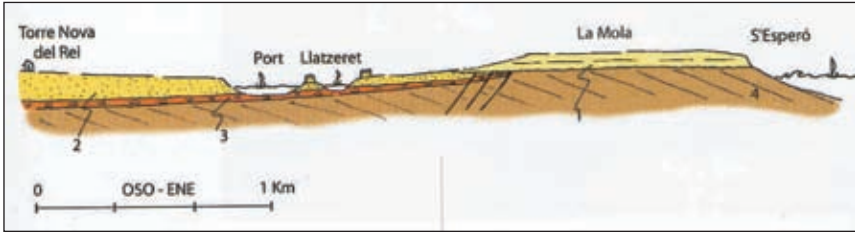


Figura 2

Corte geológico transversal al eje del puerto de Maó. 1: calcáreas de la unidad superior del Mioceno. 2: calcarenitas de la unidad intermedia del Mioceno. 3: conglomerados de la unidad inferior del Mioceno. 4: Areniscas y pizarras del Carbonífero. Fuente: Rossell y Llompart (2002).

máximo glacial, con toneladas de sedimentos arrancados y depositados en el “delta submarino”. La ulterior transgresión holocena habría configurado la penetración marina (Fig. 3).

Como resultado, la orilla meridional ha quedado relativamente reforzada y conserva mejor cortadas las calcoarenitas de la unidad miocena intermedia y naturalmente los conglomerados de la unidad inferior de la plataforma que no suelen aflorar más que en los cantiles o taludes. Si estos conglomerados basales apuntan en La Mola, en las isletas centrales y en el tramo portuario entre Es Castell y Sa Colàrsega, el paleozoico sólo puede entrecerse en el Camí de Ronda; en la Cala de Sant Esteve se halla a -30 m. En la costa meridional destaca Cala Pedrera, con un barranco insinuado; Cales Fonts -urbanizada desde Es Castell- tiene un aire de dolina inundada como Cala Corp. Después de un cantil medio de +20 m, el accidente más importante es Cala Figuera, cuyo flanco izquierdo es un labio de falla que mantiene en realce a +30 m el bloque de Maó. El flanco estratégico de la ciudad (10-15 m de escalón) sigue los muelles. La Colàrsega cierra la llanura aluvial expantansosa donde muere el Barranc de Sant Joan.

El movimiento portuario medieval no requería grandes espacios resguardados y la accesibilidad proporcional al porte de las embarcaciones se obtenía igual en los refugios de Addaia, Sanitja, Fornells y, sobre todo, Ciutadella, como dan a entender las cartas portulanas de los siglos XIII-XVI. Ahora bien, el ataque a Maó de Barbarroja en 1535, anterior al también turco de Ciutadella, sugiere una valoración especial entendida por el rey Felipe II cuyo arquitecto J. B^a Calvi levanta el castillo de Sant Felip (1555) en la punta meridional de la bocana portuaria, lo cual conlleva la primera expansión de Maó. De todos modos el verdadero auge no llegará hasta 1708 -con la dominación británica-, cuando la rada de Maó se convertirá en puerto de internada de la flota y, especialmente, en centro

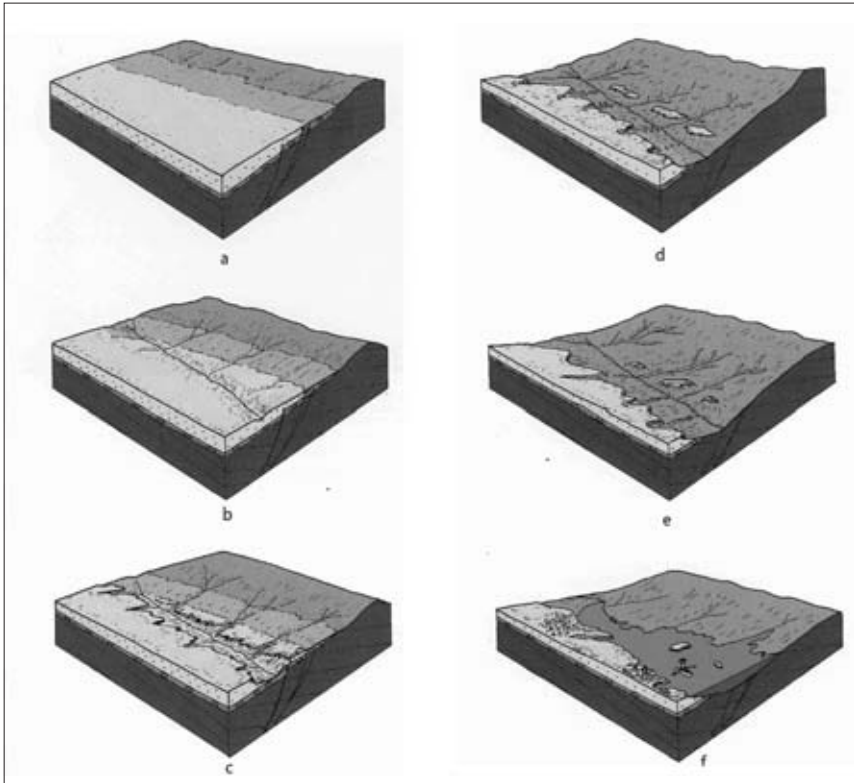


Figura 3

Modelo evolutivo del puerto de Maó. a y b: encajamiento de la red fluvial; c, d y e: erosión causada por el descenso del nivel marino; y f: subida del mar hasta el nivel actual. Fuente: Rossell y Llompart (2002)

logístico de naves corsarias. La capitalidad insular *de facto* es asumida por la ciudad oriental en tiempo de británicos y franceses (1756-80). Integrada la isla en la corona española, Carlos IV instala en Maó un arsenal (1789) y el auge portuario se mantendrá hasta 1820 en que se prohíbe la importación de trigo ruso. La base naval militar será una supervivencia hasta final del siglo XX, mientras que la zona franca, que solicitaban las fuerzas vivas desde principio de siglo, jamás llegó a conseguirse.

El puerto actual cuenta con 5.418 m lineales de muelles, la mayoría en dársena de embarcaciones de recreo. 150 m (con 5-7 m de calado) se destinan a uso pesquero y 902 m pertenecen a muelles comerciales con calado de 6,5 a 8 m. La atracción del ocio -navegación y gastronomía- ha crecido en la última década en los espacios portuarios, mientras el carácter industrial ha disminuido, exceptuada la producción térmica de

electricidad.

La estrategia ha pesado decisivamente en el desarrollo urbano de Maó (Fig. 4), que arranca de una fortificación romana (*Mago*, 205 aC, fue municipio flavio) e islámica que conquista Alfonso el Liberal (1287) y es denominada en la documentación *castell i vila* de Maó. El recinto amurallado poligonal de unos 300 m de diámetro, iniciado en el siglo XIV, apenas estaba acabado el XVII; contaba con los *portals* del Mirador, de Dalt o Sant Roc (conservado), del Cap de Cos (Hannover), del Mar (al E) y Nou (SE) que cerraban un espacio bastante denso y con una trama rectangular embrionaria. La iglesia de Santa Maria, inicialmente gótica, ocupa el flanco marítimo desde 1294; el ayuntamiento contiguo se construye en una primera fase el 1613.

Maó se convierte en capital de hecho en 1722 bajo el gobernador británico Kane; entonces se suman a los militares, funcionarios, comerciantes (griegos, itálicos, judíos e isleños) y corsarios. Georgetown, edificado desde 1771 -contrapesando a Sant Felip- será renombrado como Villacarlos en tiempos de Carlos IV. Fort Marlborough se había excavado y construido el 1710 en la Cala de Sant Esteve y la gran fortaleza de La Mola (que supuso el abandono de las anteriores) en 1852.

El progreso comercial, urbanístico y arquitectónico maonés es cosa, por tanto, del siglo XVIII, aunque el anterior ya empieza a desbordar las murallas. Será en esta época que se generalizará la ventana de guillotina, el color verde Victoria de las contraventanas y puertas y los *boinders* (*bow-windows*) o miradores acristalados. S'Arraval (NW) cuenta con el apoyo de la Casa del Rei, convertida en Gobierno militar (Pont des General) y el convento de Sant Francesc (1719-92), todavía ogival, más tarde Instituto de Enseñanza Media y ahora Museu de Menorca; la calle principal de este

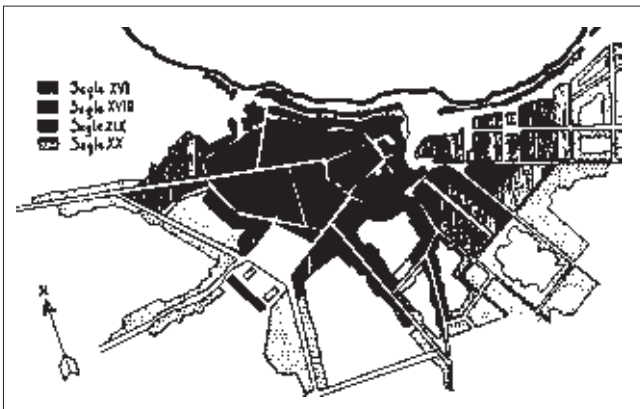
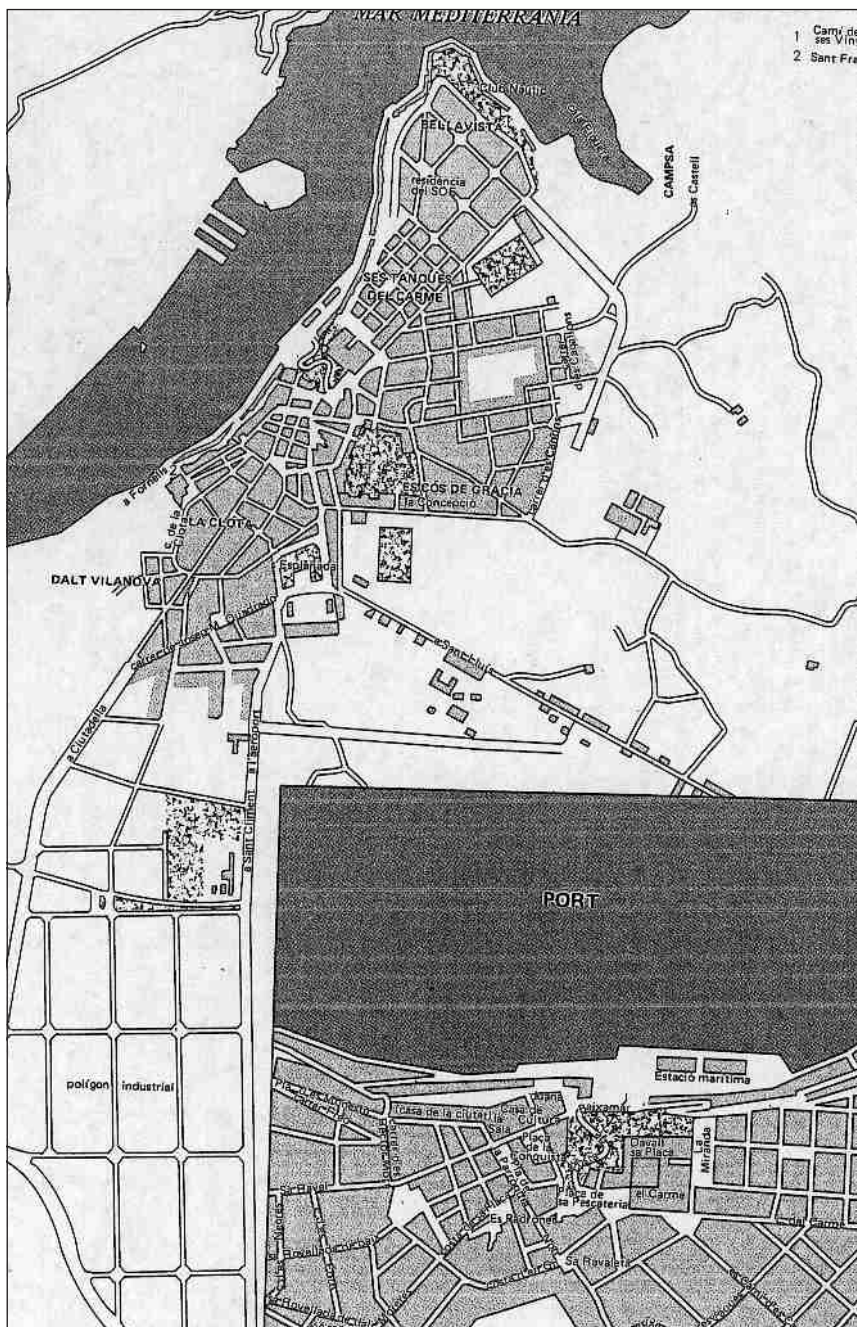


Figura 4
Evolución del núcleo urbano de Maó. Fuente: Baulies (1964)



ensanche alinea interesantes casas altoburguesas o semiaristocráticas de los siglos XVIII y XIX. La expansión de S'Arravaleta (SE) y del barrio de El Carme (la cuadrícula oriental de Les Tanques, post desamortización) se focaliza en este convento (1726-1808) con su gran iglesia neoclásica y el claustro, ahora mercado municipal restaurado, al otro lado de Ses Voltes (una vaguada, excava marina). Santa Maria reconstruye la iglesia afectada por un rayo (1718), en neogótico entre 1748 y 1772. Su gran órgano, bien conservado, fue montado en 1810. Hagios Nikolaos es un templo ortodoxo (1749) que después será La Concepció (1808). El ayuntamiento se reedifica con un pesado neoclásico, el 1789. S'Arraval se ha ampliado al oeste por Vilanova con *Les Rovellades*, calles de trazado envolvente. Es muy interesante la persistencia de un espacio verde -Es Freginal, para pasto- en el SW, ahora cerrado por calles y casas, y la de L'Esplanada del W, naturalmente de origen militar como sus inmuebles anejos.

En el siglo XIX, la crisis comercial y migratoria se acusa en un crecimiento superficial casi nulo; en todo caso -incluida la primera mitad del XX- sólo se gana en altura. La segunda mitad del siglo pasado implica un desbordamiento general por la vías radiales (carreteras de Ciutadella, Sant Climent, Sant Lluís y Es Castell), con una ronda envolvente. Por otra parte, emulando el *Golden Farm* (Sant Antoni) de Nelson y Lady Hamilton, proliferan los chalets o villas de toda categoría y diversos polígonos comerciales o residenciales (Fig. 5).

Ciutadella, fuerte y puerto

Igual que Maó, la otra aglomeración urbana, Ciutadella se explica por su situación geográfica: el abrigo de un recodo rectangular (Fig. 6) de la plataforma miocena que tiene una ventaja, la proximidad con Mallorca. El puerto de Alcúdia dista sólo 33 millas. Otra cosa es la dualidad o lucha histórica por la capitalidad de una isla que concentra las izquierdas al este (Maó, Es Mercadal, Alaior...) y las derechas al oeste (Ciutadella, Ferreries), como si reviviera la dicotomía de los siglos IV-V de *Magona* comerciante, con una fuerte colonia judía, y *lamona* cristiana e intolerante, episcopal, o el esplendor burgués-mercantil del Maó moderno y la pervivencia aristocrático-feudal y levítica de Ciutadella. Una carretera única hasta 1964 (el viejo Camí d'en Kane [1713-20] o el "romano" no llegaron a articular el territorio) era suficiente cuando había un solo hotel en Cala Galdana y ninguno en Fornells.

Figura 5 (en la página anterior)
Mapa del casco urbano de Maó. Fuente: Gran Enciclopèdia Catalana



Figura 6

Perspectiva sobre el Puerto de Ciutadella. Fuente: Enciclopèdia de Menorca. Tomo I (1979)

El sitio urbano de Ciutadella está perfectamente perfilado en una rinconada donde el débil espesor de la plataforma tortoniense-messiniense está afectada por numerosas fracturas que se traducen en hendiduras fluviales y penetraciones marinas. En un tramo de acantilado modesto, de entre 7 y 15 m de caída, dos calas enmarcan la ciudad: la propia o Port de Ciutadella (NW) y la des Degollador (S) que marcan una especie de promontorio señalado por la tectónica que ha acabado perfilando el desarrollo urbano. El puerto es una verdadera cicatriz, casi rectilínea en su flanco izquierdo de más de un kilómetro, que continua en cinco o seis tramos de orientación alternante por el cauce de los *canals* de

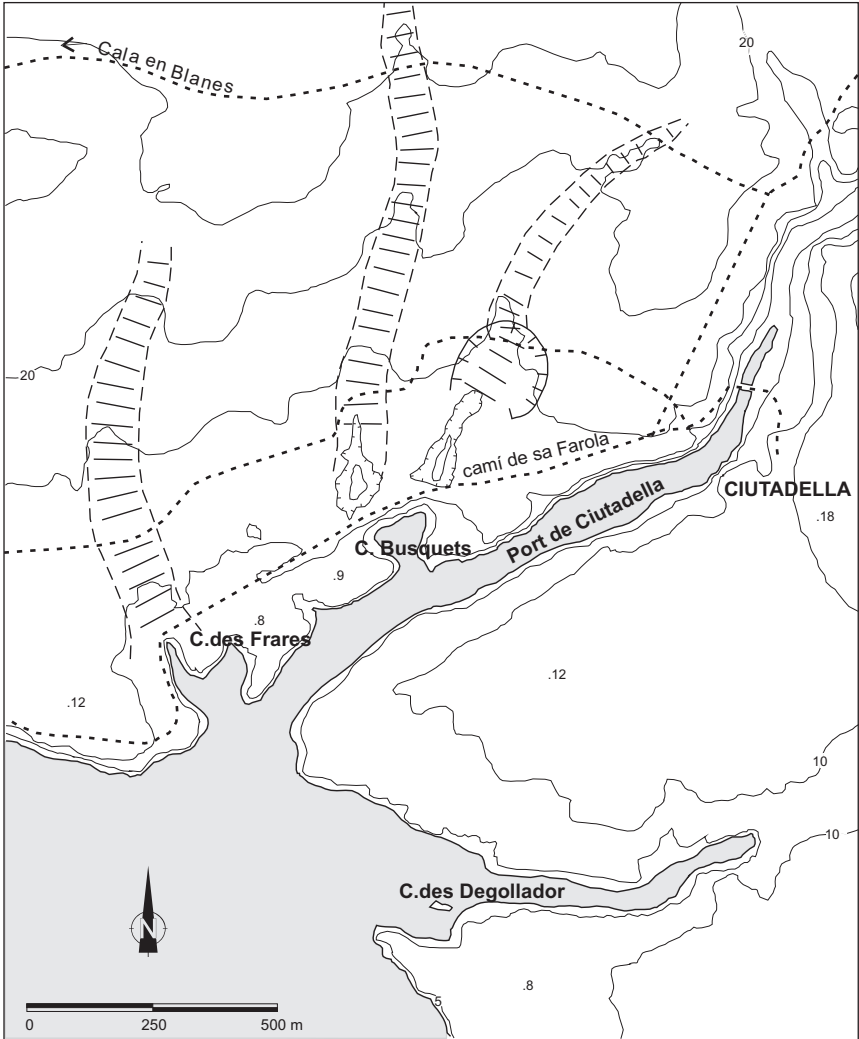


Figura 7
Croquis geomorfológico del puerto de Ciutadella

Sant Pere y des Horts. Estos cauces drenarían una cuenca aproximada de 6 km². El encajamiento de la manga marina, del orden de los 7 u 8 m, es notable por el papel que ejerce de abrigo naval, si bien resulta geomórficamente más interesante la orilla derecha, marcada por los hundimientos de las calas d'en Busquets y des Frares. La historia natural de la Cala d'En Busquets (Fig. 7) es significativa. Dos paleocanales

provenientes de la plataforma de +25 m desembocarían hacia el sur con una pendiente del 15 ‰ en un colector NE-SW que *todavía* no era la Cala de Ciutadella. La disolución ha abierto en el espacio poco inclinado de la confluencia tres dolinas que implican un *soutirage* porque el freático debe haber bajado. El descenso del nivel marino favoreció los sumideros y la dolina correspondiente a la caleta colapsó. En la actualidad la escasa escorrentía está interceptada por un terraplén que corta las dos calas para facilitar el camino del faro. Acentuando el modelado cárstico de cala estructural, hay que anotar en el puerto la existencia, a unos 200 m de la bocana, de un ombligo de -10 m, cuando el fondo casi regular se aparta poco de los -6 m.

El cañón que forma el puerto y penetra unos 1.200 m tiene una anchura de boca, entre la punta de Sa Farola y la torre de Sant Nicolau, de 200 m, la cual se reduce a 90, una vez embocada la manga (punta del Bancal); sigue con esta anchura a lo largo de 0,5 km para reducirse a 50 m en los 500 restantes. La Colàrsega y el barranco prolongan la incisión por el Pla de Sant Joan y el Canal des Horts.

Un rasgo característico -pero no exclusivo- el puerto de Ciutadella, lo ofrecen las secas o *rissagues* que le afectan con cierta frecuencia, pero sin periodicidad clara. Se trata de un movimiento oscilatorio, a veces excepcional, provocado por fenómenos de resonancia que pueden llegar a incrementar el nivel marino hasta 2 m en pocos minutos, con las obvias consecuencias en embarcaciones e instalaciones portuarias. Suelen ocurrir después de una fuerte subida de la presión atmosférica y se recuerdan por su amplitud las *rissagues* del 29.05.1465, 21.07.1939, 16/18.09.1975 y 22.06.1984

El de Ciutadella fue el puerto principal de la isla antes del siglo XVIII, cuando allí residía el *batle-cònsol*. Ahora la dársena interior abriga 29.100 m², pero las condiciones de atraque para la navegación de altura no son precisamente óptimas. El servicio de lanzadera de Mallorca ha tenido que mantener buques de porte reducido para posibilitar su maniobrabilidad en unos muelles que apenas ocupan el tercio más interior de la cala y tienen además dedicación pesquera y deportiva. La amenaza de un gran puerto exterior por ahora parece conjurada. Ahora bien, la historia marítima pesó y mucho.

El topónimo Ciutadella significa fortaleza o pequeña ciudad fortificada y no es casualidad que Mustafá Piali la saqueara en 1558 y se llevara (en un episodio conocido como *sa desgràcia* por antonomasia) 3.099 esclavos a Istanbul/Costantinopla. Murallas y fuertes responden a esta inseguridad. Se han encontrado restos romanos (*Iamona*) en el paseo de

Sant Nicolau y los alrededores del puerto. El núcleo islámico y medieval cristiano ocupa la zona de la catedral hasta el talud de Sa Muradeta, a cuyo pie queda el Pla de Sant Joan y la Colàrsega cegada. La mezquita fue probablemente substituida por *la Seu* y el callejero de la ciudad de los siglos XIV-XVIII fue encerrado por un recinto de 25 ha, señalado ahora por Sa Contramurada, S'Esplanada des Pins, Es Born y Sa Muradeta. El eje urbano parte de la puerta del Camí de Maó (Quadrado, Ses Voltes, Major) y se conserva porticado. La muralla que subsiste hasta el siglo XIX era la iniciada en 1303 y reconstruida después del ataque de 1558; quedan los bastiones de Sa Font (N) y del puerto, sobre el cual estaba el alcázar real, después Palau del Governador y, ahora, Ayuntamiento. El espacio entre la muralla moderna y la ronda y L'Esplanada se macizó entre 1850 y 1900 (Fig. 8), sobre todo a partir del derribo de la cerca (1873) y la postdesamortización: Ses Cases Noves (Sant Francesc, SW) y Plaça des Mercat (Sant Agustí, centro). En la primera mitad del siglo XX, al calor de la industria artesana zapatera, la expansión se acusa por la carretera de Maó y se abre el paseo de Sant Nicolau -paralelo a la rada- como "calle residencial del porvenir". Otra arteria de polarización, des del Portal d'Artrutx, se dirige al SE (Camí de Sant Joan de Missa) y alineará las primeras viviendas unifamiliares.

El pugilato entre las dos ciudades, casi equilibradas en tiempos del gobernador Kane (1723) en unos 4.600 habitantes (la isla tenía 16.000),

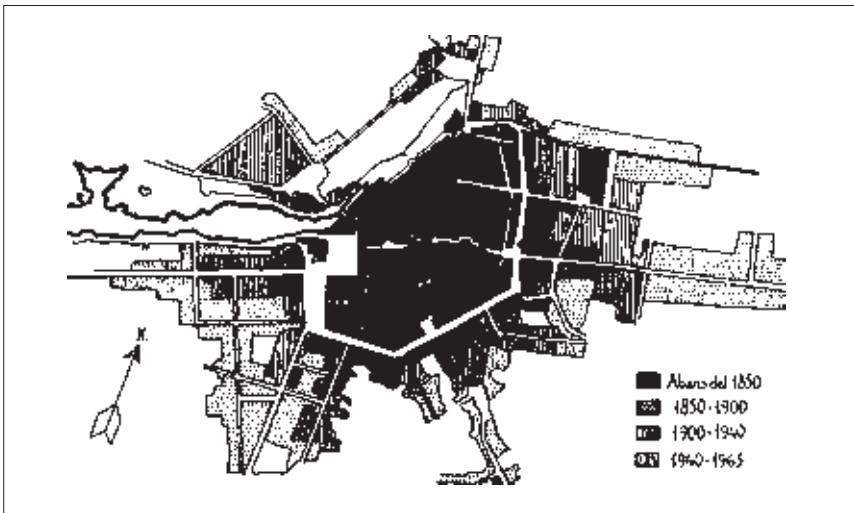
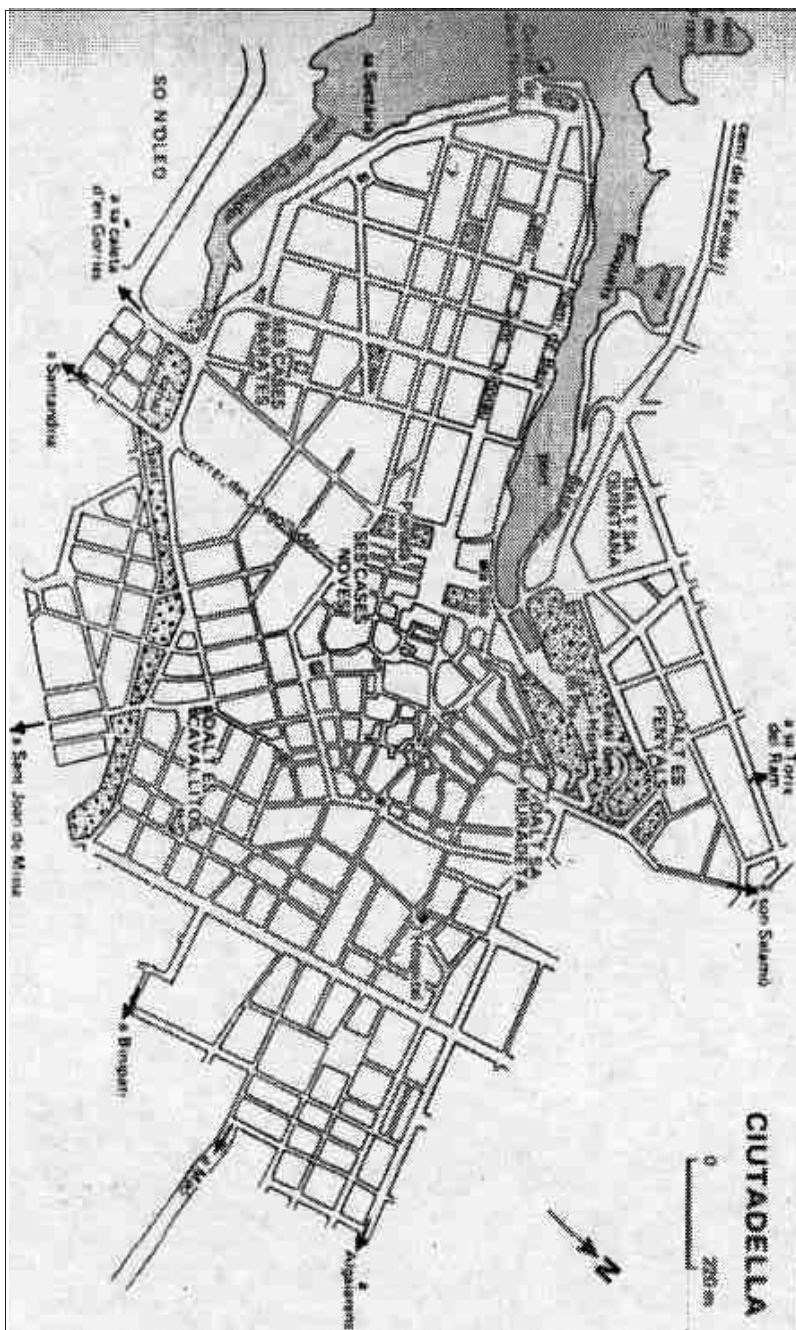


Figura 8
Evolución urbana de Ciutadella. Fuente: Baulies (1964)

Figura 9
El casco urbano de Ciutadella



se resolvió con el predominio político-administrativo de la rival. Así y todo, la expansión de fines del siglo pasado ha desbordado la Ciutadella entre calas, incorporando al otro flanco del puerto Sa Quintana y Dalt es Penyals, llenando todo el espacio desde L'Esplanada hasta el paseo marítimo, e incluso la otra orilla (segunda residencia) de la Cala des Degollador.

La ejecutoria histórica, sin embargo, puja por la vieja capital. La catedral construida en estilo gótico catalán, aunque cambió en 1814 su portada en neoclásico, conserva el finísimo portal de la Llum (1362); en el interior un baldaquino apócrifo, instalado en 1939, constituye un verdadero atentado. El antiguo convento de Santa Clara (1287), arrasado durante la guerra civil de los tres años, fue reconstruido con escasa fortuna. El convento -ahora parroquia- de Sant Francesc (fundado en 1294) dejó un edificio gótico, reformado después; los anejos sucumbieron con la desamortización. El de Sant Agustí, más reciente (siglo XVI) conserva la iglesia del Socors y el inmueble ocupado por el Seminario diocesano desde 1858. Los palacios aristocráticos, la mayoría neoclásicos de los siglos XVII-XIX (Torresaura, Salort, Lloriac, Esquella, etc.), imprimen carácter a la ciudad. Destaquemos la cornisa y alero del casal de los Saura (ahora propiedad municipal) en la calle del Santíssim.

Y finalmente, en la Plaça des Born, presidida por el obelisco conmemorativo de "*sa desgràcia*", se levanta el edificio modernista-bizantino del ayuntamiento, diseñado por Enric Sagnier. Una alusión al *Caragol des Pla*, la tumultuosa fiesta caballeresca sanjuanera, que se celebra en el fondo de la cala, excedería la estricta geografía.

Agradecimientos:

El presente trabajo es una contribución al proyecto BTE2002-04552-C03-01 del Ministerio de Ciencia y Tecnología