

Mahón y sus comunicaciones con el puerto

EL primero del actual, a las nueve de la mañana, derrumbóse con gran estrépito la parte extrema de la calle Portal de Mar que daba vista al puerto y era el punto de enlace con las bajadas centrales a los Andenes.

Pudo ser día de luto para la población; pero las voces de alarma de algunos técnicos que, afortunadamente, pasaban por dicha calle, redujeron los accidentes personales a un corto número de heridos, ninguno de ellos grave.

El derrumbamiento estaba anunciado desde larga fecha. Nuestra pasividad musulmana lo ha dejado llegar, como deja que se vayan cegando las orillas del puerto, sin que alcancen a mover los ánimos y despertar energías colectivas las consideraciones que se desprenden de tan suicida actitud.

No es mi propósito singularizar responsabilidades; a todos nos alcanza algo de culpa, puesto que cada cual en su esfera ha consentido que llegara el accidente sin procurar evitarlo.

El pasado no tiene enmienda: sirvanos de experiencia para el presente y veamos entre todos de poner remedio a lo porvenir.

Y como alguien ha de romper el fuego en asunto de tanta trascendencia, doy el ejemplo, animado por un buen deseo, ya que no por mis conocimientos en la materia.

Edificada la Ciudad sobre el escarpado que domina el puerto, no tiene en toda su longitud el terreno que ocupa más depresión adecuada para la entrada, que la que se inicia en la plaza del Carmen y conduce al fondeadero de los vapores correos.

No serán jamás decorosas entradas a la población, ni vías cómodas para los transportes, la cuesta de la Alameda y la de Calafiguera, como tampoco llegará a serlo la Vía de la Inde-

pendencia, casi inútil hoy por el peligro que amenaza el escarpado de la calle de San Nicolás y la angostura de las calles contiguas.

Mi estimado amigo, el distinguido Médico don Lorenzo Pons Marqués, en su obra *Geografía Médica de Mahón y su término*, premiada en 1913 por la Real Academia de Medicina de Madrid y, por vergüenza nuestra, menos conocida aquí que en la Península, dice en la página 94, tratando de las cuestas que enlazan la población con el puerto:

«Existen, además, otras varias para peatones, entre las cuales no puede dejar de consignarse la Rampa de la Abundancia, emporio del comercio mahonés hace pocos años y foco de inmundicia en nuestros días, rampa que ha sido, es y será durante muchos siglos la subida obligada a la ciudad, debido a su situación por todos conceptos favorable. Sin embargo, el abandono en que se la tiene y el aspecto de fealdad y pobreza de los edificios que la limitan no pueden ser más lamentables; a ellos se deben la impresión de desagrado que experimentan los forasteros que llegan por primera vez a nuestra población y el concepto, nada halagüeño, que forman desde el primer momento de la tan decantada limpieza de la misma».

«Existen varios proyectos de reforma de dicha rampa, formados por personas de reconocida competencia, proyectos encaminados a convertirla en una subida digna de la importancia de Mahón y cuyo único defecto es la cuantía de los gastos que deberían realizarse para llevarlos a la práctica».

«El del arquitecto señor Femenías es verdaderamente grandioso, haciendo necesario el derribo de todos los edificios que se levantan entre los escarpados que lateralmente limitan el terreno que fué barranco en los tiempos antiguos, lo mismo que de cuantos se encuentran en el trozo de muelle correspondiente y en la Plaza de la Pescadería, amén de algunas pequeñas expropiaciones en la calle Portal de Mar y en la Plaza del Carmen. En la extensa superficie resultante, traza el arquitecto mencionado una amplia y ondulada avenida para carruajes, con una acera a cada lado, avenida cuya pendiente no excede de 7 por 100 en todo su desarrollo. Este alcanza unos 500 metros. Los espacios comprendidos entre las curvas de dicha vía están ocupados por artísticos parques y los escarpados cubiertos por plantaciones rústicas, existiendo numerosas y amplias escalinatas para acortar el camino a los peatones».

«La realización de este proyecto, que merece ser estudiado muy seriamente por la Corporación municipal, no sólo cambiaría por completo el aspecto de nuestra ciudad, embelleciéndola,

sino que daría lugar al saneamiento de la parte más antihigiénica y PELIGROSA de la misma».

Aquellos a quienes estorba lo negro — que, por desgracia, van siendo muchos en esta población — háganse cargo alguna vez de que no es jugando o entregados al *dolce far niente* como los ciudadanos se hacen previsores y contribuyen al fomento de la cultura, a la observancia de la higiene y al bienestar, en una palabra, de su país.

La lección pudo ser bien dolorosa. Aprovechémosla para evitar nuevos percances, a la vez que, las manos en la masa, dirigimos nuestro esfuerzo colectivo, unánime, a lo que en la vida actual es de primera necesidad para toda población marítima y para todo puerto comercial: el enlace expedito y cómodo del puerto con la ciudad y con las vías generales de comunicación terrestre. Este es el alcance del problema planteado y, con su favorable solución, quedaría resuelto el embellecimiento de la entrada natural de la ciudad, a la vez que por las canalizaciones y desagües que exigiría la obra, se evitarían filtraciones nocivas a la salud pública y destructoras de nuestro subsuelo.

Hacen más urgente la mejora las circunstancias actuales. Cortada la circulación, hasta de peatones, por las rampas centrales y la del General, y por el escarpado de la calle de San Nicolás que debía ser la prolongación de la Vía de la Independencia; imposibles casi para el tránsito rodado las calles afluentes a dicha vía, la solución de continuidad entre la ciudad y el puerto aumenta cada día, como si tuviéramos empeño en divorciarnos de lo único existente en Menorca que puede procurar a la Isla vida próspera.

Y adviértase que la creciente incomunicación preséntase todavía más grave si se mira bajo el aspecto de las relaciones comerciales de Mahón con las demás poblaciones menorquinas. Todas las comarcas, todas las regiones del mundo civilizado que cuentan con un puerto comercial, se preocupan en que tenga fácil enlace con las vías generales de comunicación. Nuestro puerto, para comunicar con las carreteras que cruzan la Isla, sólo cuenta con la vía de la Independencia (pésima en su

arranque y cortada en su extremo superior por calles imposibles), la cuesta de la Alameda (comunicación que queda atascada en la estrechez de la calle de los Frailes) y la de Calafiguera (de pendiente superior al 7 por 100) que obliga a un rodeo de un par de kilómetros y al traqueteo de nuestros empedrados en toda la longitud de la población.

¿Es realizable el proyecto del arquitecto señor Femenías?

Desde luego abona su adopción, con preferencia a cualquier otro de los hasta ahora formulados, la técnica afirmativa de su menor coste, ya que en obras de tamaña magnitud debemos, por nuestra pequeñez, sacrificar la estética a la economía.

Aun así, sería locura pretender que de golpe se haga el milagro. Ni el Municipio está en condiciones de crear el capital necesario, ni hay que reincidir en la quimera de que el Estado puede enjugar eficazmente nuestras desdichas económicas, hijas — doloroso es confesarlo — de nuestra imprevisión.

Creo que, aunando esfuerzos e influencias legítimas, cabe obtener del Gobierno, en una u otra forma, algo que contribuya a hacer factible la mejora, no obstante las dificultades que opone la actual legislación de Obras públicas: el Gobierno no puede consentir la comunicación deficiente (casi la incomunicación) del puerto con las vías intrainsulares, máxime cuando parece resurgir en la mente de los gobernantes la visión de nuestros destinos, ante el presente conflicto europeo.

No dudo, de otro lado, que sería favorable la persistencia en construir el palacio de comunicaciones, precisamente sobre terreno que linda con la vía en proyecto, atendido que ello obligaría a derribos y cimentaciones de gran orientación y eficacia para la total obra.

Y de todos modos, en la posibilidad de alcanzar el fin deseado, juzgo que sería censurable emprender, con motivo del derrumbamiento de la calle de la Marina, trabajo alguno que no se someta rigurosamente, desde su comienzo, a las líneas generales y rasantes del plan que se adopte, porque las imprevisiones, si no de momento, se pagan ante la Historia.

Pedro Ballester.