

de desear que expusieran las razones que, a su juicio, lo justifiquen y que nosotros desconocemos, para que, en vista de ambos criterios opuestos, se pudiera deducir la solución más conveniente a los intereses patrios, único fin que debe perseguirse.

Lo que no podría admitirse sería continuar con lo existente por rutina o por cualquier clase de consideraciones ajenas a la defensa.

La división del Archipiélago en dos Comandancias generales independientes en la defensa y mandos terrestres no se opone a un mando marítimo único. Sólo cabe aquí unidad de mando en la acción naval: el almirante de la escuadra encargada del dominio del Mediterráneo español podrá ejercer el mando en jefe de esta zona, y dicha acción naval será la mejor garantía para la defensa de las islas y de la costa peninsular.

Si no contamos con barcos suficientes que nos aseguren el dominio del mar, estarán más expuestas las islas a ser invadidas, siendo, por lo tanto, más necesaria entonces la independencia en sus defensas terrestres, y debiendo tener cada gobernador o comandante general todas las atribuciones del mando superior en campaña.

Antonio Victory



Las futuras "Avenida de Alfonso XIII" y "Plaza de España"

EN la REVISTA DE MENORCA del mes de mayo de 1915, a raíz del derrumbamiento de la cuesta que constituía la calle de la *Marina*, ocurrido el día 1.º de dicho mes, apareció, con el título *Mahón y sus comunicaciones con el puerto*, un luminoso escrito del abogado don Pedro Ballester, en el que se hacían oportunas consideraciones y se insertaban interesantes párrafos de la *Geografía Médica de Mahón y su término*, laureada obra del médico don Lorenzo Pons Marqués, acerca del enlace de nuestro puerto con

la Ciudad, acompañando el plano de un proyecto del arquitecto don Francisco Femenías.

En el *Boletín del Ateneo*, suplemento de dicha *Revista*, correspondiente al 30 de noviembre del mismo año, se insertó la siguiente disposición de la Dirección General de Obras Públicas:

«Visto el expediente incoado a instancia del Ayuntamiento de Mahón, solicitando que se estudie y construya por el Estado una vía que enlace directamente aquella ciudad con su puerto. Vistos los favorables informes emitidos por la Jefatura de Obras Públicas y Gobierno Civil de la Provincia. Considerando que cualquier mejora en las condiciones del tráfico de Mahón, beneficia además el de toda la isla de Menorca, cuyas carreteras afluyen a aquella ciudad. Considerando que no parecen suficientes, sino al contrario muy deficientes, ninguna de las vías de acceso que en la actualidad enlazan la ciudad con su puerto, puesto que son pendientes y sus desarrollos resultan notoriamente excesivos y ofrecen además otras desventajas. Considerando que, sin prejuzgar la conveniencia de que el Estado construya la vía que se solicita, es innegable la de proceder a su estudio, no sólo por tratarse de un asunto de interés general, sino también en atención a que los recursos locales son escasos, ya que por dicha causa quedaría aplazado quizás indefinidamente el estudio de referencia, si hubiese de verificarse por cuenta de la localidad. Esta Dirección General, a propuesta del Servicio Central de Puertos y Faros, ha resuelto que por la Jefatura de Obras Públicas de Baleares se verifique el estudio y redacción del proyecto de vía que enlace directamente la ciudad de Mahón con su puerto, previa la presentación del respectivo presupuesto de gastos, que deberá ser sometida a la aprobación de este Ministerio.»

Desde entonces se ha ido haciendo el estudio y la redacción del proyecto, que, si no está terminado, debe hallarse muy adelantado, ya que tomó el asunto con el mayor interés el señor Ingeniero Jefe de Obras Públicas don Bernardo Calvet. Por otra parte, el Ayuntamiento ha reconstruido, mejorándolas considerablemente, las vías de enlace de la parte alta de las rampas que conducen al muelle con las calles Portal de Mar y Santo Cristo, y por lo tanto con el

centro de la Ciudad. Estas nuevas vías y escalinatas, con sus jardinillos, dan un hermoso aspecto a la gran plaza que ha resultado del derribo de todo un costado de la antigua calle del Arco, contrastando con el miserable que ofrecen las Rampas de la Abundancia y Vieja, que desde el desembarcadero de los vapores correos conducen a aquella.

Hora es ya de que se ocupe el Ayuntamiento, y se preocupe la Ciudad entera, de iniciar y seguir con constancia los trámites y trabajos necesarios, a fin de que el Estado construya la avenida para carruajes que ha de enlazar el indicado punto del muelle con las nuevas vías construidas y con la plaza del Carmen, y por consiguiente con el centro de la ciudad y carreteras que de ella parten para Villa-Carlos, San Luis, San Clemente y Ciudadela y demás pueblos de la Isla.

Tanto por el desarrollo sinuoso que ha de tener dicha avenida para salvar la diferencia de nivel entre el muelle y la plaza del Carmen, como para poder decir al Estado que la ciudad no enlaza con su puerto y pedirle en consecuencia que tome a su cargo la construcción de la nueva vía que ha de unirlos, es preciso que el Ayuntamiento expropie y derribe las antiestéticas y antihigiénicas edificaciones existentes en las cuestas Vieja y de la Abundancia, dejando libres los escarpados que limitan el barranco en el que se ha de desarrollar la avenida en proyecto.

Para el objeto indicado no es preciso que entren en la expropiación los almacenes que forman la manzana situada frente al muelle de los vapores, que son precisamente los de más valor, ni la Aduana y Cuartel de Carabineros; sin perjuicio de que más adelante deban desaparecer también para completar la obra. La existencia de edificaciones en el muelle es compatible con la falta de enlace entre éste y la Ciudad. Se trata sólo de las dos docenas de almacenes que, con la capilla de San Pedro, se hallan propiamente en las aludidas rampas. Exceptuando dos o tres de ellos, los demás no valdrán, unos con otros, más allá de dos mil quinientas pesetas cada uno. En total, habría que expropiar por valor de sesenta o setenta mil pesetas, y si se quiere exagerar, para asegurarnos, supon-

dremos que el Ayuntamiento habrá de gastar unas cien mil pesetas, de parte de las cuales podrá resarcirse con la venta de los materiales procedentes de los derribos. No es cosa imposible, ni mucho menos; ni siquiera supone un sacrificio considerable para el municipio de una ciudad de cerca de veinte mil almas, comparado con la importancia de la mejora que se obtendría. Con ella había de ganar el aspecto general de Mahón un ciento por ciento, en su ornato e higiene, precisamente en la parte que primero se ve al desembarcar en nuestro puerto, además de la comodidad de poder subir en carruaje a la población en pocos minutos y por vías anchas y cómodas.

Figura aun en el nomenclátor de calles y plazas de la ciudad la calle de la Marina, de la que no queda ya ni rastro. Por otra parte, la única acera existente de la antigua calle del Arco, cierra hoy la gran plaza que se ha formado con la llamada de la Pescadería y el espacio resultante de la desaparición de las citadas calles de la Marina y del Arco. Un forastero que quisiera seguir la numeración de las casas de dicha plaza, se encontraría con que la del costado que mira al Este no corresponde con la de los otros frentes, ni es seguida, como ocurre en todas las plazas, sino que solamente figuran en ella los números pares; y es que conservan aquellas casas los números correspondientes a uno de los lados de una calle que ya no existe. Debe, pues, rectificarse la numeración, dar un solo nombre a toda la plaza, y eliminar del nomenclátor las desaparecidas calles de la Marina y del Arco.

En mi artículo *Plazas, calles y caminos*, inserto en la REVISTA DE MENORCA de febrero de 1917, reproducido en la prensa diaria y tomado en consideración por nuestro Excmo. Ayuntamiento, propongo y justifico los nombres de *Avenida de Alfonso XIII* y *Plaza de España* que deben darse a la proyectada vía de enlace y a la plaza a que me he referido. Claro está que aquel nombre no ha de ponerse hasta que la avenida esté construida o en construcción; pero el de la plaza conviene adoptarlo inmediatamente, rectificando la numeración de las casas, para que desaparezcan las anomalías que he expuesto.

Una vez más repetiremos que el Ayuntamiento no se debe limitar a tomar el acuerdo, sino que a este ha de seguir inmediatamente la ejecución; si no se ha de hacer así, vale más no acordarlo. Hoy, por ejemplo, no sabemos ya si a cierta plaza se la debe llamar *Vieja o de Colón*; el Ayuntamiento acordó este último nombre, pero las losetas indicadoras rezan el primero. Ningún forastero, por más que busque, encontrará aquí la plaza de Colón, que tampoco figura para nada en el Registro de la Propiedad.

Decídase de una vez el Ayuntamiento a encargar y colocar las siguientes tablillas indicadoras de nombres que tiene acordado, autorizando el pequeño gasto correspondiente: *Pasaje de Juan B. Sitges, Plaza de Colón, Calle de Calabria (Doña María de los Dolores), Plaza de Augusto Miranda y Avenida de la Independencia*. De no hacerlo pronto así, se le podría acusar de negligencia.

La rotulación y numeración de vías públicas y edificios es un servicio municipal de importancia, que debe tenerse siempre al corriente. Lo que sucede actualmente aquí, puede dar lugar a confusiones lamentables y perjudiciales en los servicios de correos y telégrafos y en el Registro de la Propiedad.

No hemos de repetir ahora nuestro artículo citado que honró, tomándolo en consideración, el Cabildo municipal; pero sí haremos presente, teniendo en cuenta que los cambios de nombres deben comunicarse y anotarse en el Registro de la Propiedad, que si se adopta el de Plaza de España, hay casas de ella con fachada a la calle del Santo Cristo, y de ésta las hay que la tienen en la calle Nueva y alguna de aquella plaza la tiene también en la calle de la Arravaleta; por lo cual, a fin de que la perturbación que siempre producen los cambios de nombre durase lo menos posible, creemos que deberían ser simultáneos con la adopción del de Plaza de España, los cambios de nombres de las tres calles citadas, para las que propusimos los de *Almirante Oquendo, General Kane y Pintor Calbo*, razonándolos en aquel artículo e indicando los trámites que deberían seguirse para que fuesen aceptados con agrado y con la conformidad de la mayoría de los vecinos.