

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### ADMINISTRACIÓN LOCAL

**4139** *Resolución de 15 de febrero de 2024, del Consejo Insular de Mallorca (Illes Balears), referente a la declaración como bien de interés cultural, con categoría de lugar de interés etnológico, del conjunto de los muelles de la Aduana y el conjunto de varaderos de Portocolom, en el término municipal de Felanitx.*

El Pleno del Consell de Mallorca en sesión de día 14 de diciembre de 2023 adoptó entre otros el siguiente acuerdo (modificado por el acuerdo del Pleno del Consell de Mallorca de día 8 de febrero de 2024, de corrección de error material en la planimetría):

##### «Hechos

1. En fecha 3 de mayo de 2022 la Comisión Insular de Patrimonio Histórico de Mallorca acordó la incoación del expediente de declaración como Bien de Interés Cultural con la categoría de Lugar de Interés Etnológico del conjunto de las barracas (*escars*) y los muelles de Portocolom (Felanitx), con la delimitación del Bien y del entorno de protección que figura en el informe técnico de día 26 de abril de 2022, que sirvió de base para la incoación.

Este acuerdo fue publicado en el BOIB núm. 63, de 14 de mayo de 2022 y en el BOE núm. 123, de 24 de mayo de 2022.

2. En cumplimiento de lo que determina el artículo 9 punto 3 de la Ley 12/1998 de 21 de diciembre del Patrimonio Histórico de las Illes Balears, se dio audiencia a los interesados por un plazo de quince días hábiles.

3. En cumplimiento de lo que determina el artículo 9 punto 3 de la Ley 12/1998 de 21 de diciembre del Patrimonio Histórico de las Illes Balears, se publicó en el BOIB núm. 60, de 11 de mayo de 2023, la apertura del trámite de información pública de un mes.

4. Tal y como establece el artículo 9.1.a) de la Ley 12/1998 de 21 de diciembre del Patrimonio Histórico de las Illes Balears, en el expediente consta informe favorable de una de las instituciones consultivas previstas en el artículo 96 de esta ley, en concreto, informe de la Universidad de las Illes Balears de 15 de noviembre de 2022.

##### Fundamentos de Derecho

Primero.

En el núcleo de Portocolom encontramos un conjunto urbano configurado por muelles y barracas, el cual conforma una imagen prácticamente intacta de puerto de costa de la época anterior al desarrollo turístico, que merece una especial conservación, por su valor etnológico, histórico y arquitectónico.

A tal efecto, el artículo 5 de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del patrimonio histórico de las Illes Balears establece que tendrán la consideración de bienes de interés cultural los bienes muebles e inmuebles más relevantes del patrimonio histórico de las Islas Baleares Islas Baleares que por su valor singular se declaren como tales de forma individualizada.

Segundo.

El artículo 10 de la Ley 12/1998 regula que el acuerdo de declaración deberá adaptarse por el Pleno del Consell de Mallorca.

Tercero.

El expediente se ha tramitado de acuerdo con los artículos 7 y siguientes de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del patrimonio histórico de las Illes Balears.

Cuarto.

Previa propuesta favorable de la Ponencia Técnica de Patrimonio Histórico, la Comisión Insular de Patrimonio Histórico de 21 de noviembre de 2023 acordó elevar propuesta de declaración como Bien de Interés Cultural con la categoría de Lugar de Interés Etnológico del monasterio, el conjunto de las barracas (*escars*) y los muelles de Portocolom, término municipal de Felanitx.

Quinto.

De acuerdo con el Reglamento Orgánico del Consejo Insular de Mallorca, aprobado por el Pleno de día 12 de abril de 2018, con corrección de errores materiales aprobados por el Pleno de 12 de julio de 2018 (BOIB núm. 89, de 19 de julio de 2018).

Dado lo expuesto, se formula el siguiente acuerdo:

I. Declarar Bien de Interés Cultural, con la categoría de Lugar de Interés Etnológico, el conjunto de las barracas (*escars*) y los muelles de Portocolom (Felanitx), con la delimitación de BIC y del entorno de protección que figura en la documentación adjunta, que figura en el informe técnico de día 14 de septiembre de 2023, que se adjunta y forma parte integrante del presente acuerdo.

II. Los efectos de este acuerdo son los que genéricamente se establecen en la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Illes Balears y la normativa concordante.

III. Notificar este acuerdo a los interesados, al Ayuntamiento de Felanitx y al Gobierno de las Illes Balears.

IV. Publicar este acuerdo en el Boletín Oficial de las Illes Balears y en el "Boletín Oficial del Estado" y anotarlo en el Registro Insular de Bienes de Interés Cultural de Mallorca y comunicarlo a la Comunidad Autónoma de las Illes Balears para que proceda a la su anotación en el Registro de Bienes de Interés Cultural de las Illes Balears ya la vez comunique al Registro General de Bienes de Interés Cultural del Estado las inscripciones y anotaciones que se realicen.»

Palma, 15 de febrero de 2024.—La Vicepresidenta Primera y Consejera Ejecutiva de Cultura y Patrimonio, Antonia Roca Bellinfante.

## ANEXO I

### Informe propuesta de 14 de septiembre de 2023

La iniciación del presente expediente responde a la solicitud realizada por diversas entidades y particulares de declarar Bien de Interés Cultural el conjunto de los muelles de la Aduana y el conjunto de *escars* de Portocolom, situados en el municipio de Felanitx:

– En fecha 8 de septiembre de 2020, con registro general núm. 31401 tuvo entrada en el Consejo Insular de Mallorca, remitida por Pere Marc Montserrat Calvo, solicitud de incoación de declaración de Bien de Interés Cultural, con categoría de Lugar de interés etnológico, a favor de las barracas de Portocolom.

– En fecha 23 de febrero de 2021, con registro general núm. 3223 tuvo entrada en el Consejo Insular de Mallorca, remitida por la Asociación para de la Revitalització dels Centres Antiguos (Arca), solicitud de incoación de declaración de Bien de Interés Cultural o, alternativamente, Bien Catalogado, a favor de la aldea de Portocolom y el Muelle.

– En fecha 19 de marzo de 2021, con registro general núm. 7982 tuvo entrada en el Consejo Insular de Mallorca, remitida por Unidas Podemos-Felanitx y Bloc por Felanitx, solicitud de incoación de declaración de Bien de Interés Cultural, a favor del conjunto de muelles, rampas y escaleras de la Aduana Portocolom, situados en el municipio de Felanitx.

– En fecha 19 de marzo de 2021, con registro general núm. 7993 tuvo entrada en el Consejo Insular de Mallorca, remitida por Arca, solicitud de incoación de declaración de Bien de Interés Cultural, a favor de los muelles de Sa Duana de Portocolom, situados en el municipio de Felanitx.

– En fecha 5 de octubre de 2021, con registro general núm. 41172 tuvo entrada en el Consejo Insular de Mallorca, remitida por una serie de entidades: la Asociación Arca, la plataforma Salvem Portocolom, el Grupo Balear de Ornitología y Defensa de la Naturaleza (GOB), la asociación Terraferida, el Gremio de margers de Mallorca, la asociación de Amigos de los Clossos de Can Gaià y la asociación Més que Pedra, solicitud de incoación de declaración de Bien de Interés Cultural, con categoría de Monumento, a favor de los muelles de la Aduana de Portocolom.

Este informe se ha redactado a partir de la consulta de la bibliografía especializada, así como de la siguiente información:

– El informe elaborado por José Luis Medina Ferrer, titulado en Arquitectura Técnica, que trabajó en el equipo técnico del Servicio de Patrimonio Histórico del Consejo Insular de Mallorca desde diciembre de 2020 a abril de 2021 dentro del programa SOIB-Joves Qualificats.

– «Memoria justificativa Declaración BIC del conjunto de muelles, rampas y escaleras de la Duna de Portocolom (Felanitx)», elaborado por Caterina Ramon Bordoi, Técnico del Museo de Mallorca (aportado por Catalina Ramón Bordoi en fecha 19 de marzo de 2021 NRGE: 7982/2021).

– «Memoria justificativa de la petición de bien de interés cultural con la categoría de monumento de los muelles de la Aduana de Portocolom, Felanitx», elaborado por Josep Massot Tejedro (Arca), Lluc Mir Anguera (Gremio de Margers de Mallorca), Pere Bannasar Bannasar y miembros de los Amigos de los Clossos de Can Gaià (aportado por Asociación para la revitalización de los centros antiguos, en fecha 19 de marzo de 2021 NRGE: 7993/2021).

– Informe elaborado por el Gremio de Margers de Mallorca «Moll de sa Aduana, Porto Colom» (aportado por Caterina Ramon Bordoi en fecha 19 de marzo de 2021 NRGE: 7982/2021).

Protección existente.

Las barracas de Portocolom se encuentran incluidas en el catálogo de protección del patrimonio histórico del municipio de Felanitx, aprobado definitivamente con prescripciones en fecha de 17 de junio de 2016 y publicado en el BOIB núm. 78, en fecha 21 de junio de 2016, en la categoría de ingeniería civil y bienes etnológicos, respectivamente.

Al muelle de sa Duana le corresponde la ficha PC-P-03 y dispone de grado de protección 2, Parcial. En Las barracas quedan recogidas en varias fichas entre la PC-C-01 y la PC-C-06, disponiendo de grado de protección 1, Integral.

En el Catálogo también se incluyen una serie de edificios y calles del casco urbano antiguo. Las calles, que tienen como grado de protección la de Bien de Interés Paisajístico y Ambiental, son las siguientes: calle de Cristòfol Colom (PC-C-07), calle de los Pescadores (PC-C-08), calle de la Mar (PC-C-09), calle de Llevant (PC-C-10) y calle del Carme (PC-C-11).

Los valores ambientales de la zona han sido reconocidos por el Govern mediante la figura LIC (Lugar de Interés Comunitario).

### 1. Introducción

Portocolom está ubicado en el sureste de la isla de Mallorca y es uno de los pocos puertos naturales, el más abrigado y grande de toda la costa occidental. Además, destaca por su relevancia histórica, social y económica, con un momento álgido a finales de los años 90 del siglo XIX.

En el núcleo de Portocolom encontramos un conjunto urbano configurado por muelles y barracas, que conforma una imagen prácticamente intacta de puerto de costa de la época anterior al desarrollo turístico, que merece una especial conservación, por su valor etnológico, histórico y arquitectónico.

Este expediente se puede enmarcar dentro de la línea de actuación del Servicio de Patrimonio Histórico, que presenta continuidad durante el transcurso de los años, consistente en ir llevando a cabo la protección de *escars* de los diferentes lugares de la isla de Mallorca, encontrándose ya protegidos un total de 66 *escars*, concentrados en los municipios de Santanyí (44), Lluçmajor (14), Campos (7) y Pollença (1).

Por otra parte, se están llevando a cabo tareas preparatorias para conocer los *escars* existentes en todos los municipios de la isla y valorar la pertinencia de iniciar expedientes de protección de los mismos.

### 2. Ficha técnica

Denominación: Barracas y muelles de Portocolom.

Emplazamiento: Portocolom.

Municipio: Felanitx.

Cronología: Barracas: finales del siglo XIX y principios del siglo XX hasta la década de 1940.

Muelle de la Aduana: finales del s. XIX - principios del s. XX.

Usos: Relacionados con el mar (refugio de embarcaciones, muelle, etc.).

Protección existente: Catálogo municipal de Felanitx, aprobado definitivamente en fecha de 17 de junio de 2016 y publicado en el BOIB núm. 78, el 21 de junio de 2016.

### 3. Memoria histórica

#### 3.1 El casco antiguo de Portocolom.

El topónimo Portocolom aparece documentado por primera vez en 1242 con el nombre de Portu Columi y, ya en el siglo XIV, con el de Porto Colom. Etimológicamente, deriva del latín «porto columbio», que significa «puerto la paloma».

Debido al peligro de invasiones costeras, la zona del puerto fue poco habitada a lo largo de la historia. Sin embargo, el hallazgo de ánforas en los yacimientos subacuáticos hace pensar que el puerto ya era visitado por embarcaciones en época romana. Las condiciones naturales como puerto resguardado favorecieron que, puntualmente, fuera utilizado como base o refugio por diferentes naves en tiempo de guerra. La actividad comercial también estaba presente, al menos está documentado el comercio de exportación e importación de trigo durante los siglos XIV y XV, pero seguramente fue una actividad intermitente. Desde el siglo XIV también está documentado el contrabando.

El verdadero desarrollo como puerto comercial y la creación del núcleo urbano debe vincularse a la expansión vitícola del siglo XIX, aunque ya había comenzado en el siglo XVIII.

La formación como núcleo urbanístico data de la segunda mitad del siglo XIX, dado que durante la primera mitad del siglo XIX solo vivían unas seis familias y un destacamento de soldados, ubicado en la Batería. El ayuntamiento republicano de 1873 intentó crear un núcleo de población para fomentar el comercio, proyecto que quedó parado momentáneamente por el cambio de régimen. En 1876, a iniciativa de Joan Alou, se aprobó el proyecto de urbanización de la zona de la Capella, en la acera oriental, con la excusa de crear una colonia agrícola. De este modo, aparecía el primer núcleo urbano

en torno al oratorio, que ya existía desde 1808. El trazado actual de las calles de esta zona corresponde al plano primigenio. En 1880, Pere Ordines, propietario de la posesión de s'Horta, solicitó la urbanización de la zona de la Aduana –donde ya había algunos edificios– y pronto también surgió una agrupación de casas. Sin embargo, en Portocolom realmente no se creó una colonia agrícola, sino de veraneo ya que la mayoría de viviendas estaban deshabitadas la mayor parte del año, salvo algunas pocas casas de pescadores. El crecimiento urbanístico de Portocolom se detuvo algo raíz de la crisis de finales del siglo XIX, pero entrado el siglo XX siguió aumentando de manera lenta, pero con cierta población estable, lo que propició que en 1935 se inaugurara una escuela pública. Sin embargo, el incremento de Portocolom a lo largo del siglo XX fue menor que en otros núcleos costeros. En base a la colonización del XIX, las viviendas de veraneo fueron regularizándose y completando la trama urbana; además de extenderse hacia espasms más abiertos en las orillas de poniente, primero junto a las construcciones antiguas y, más tarde, contornando la cala hasta llegar a la Batería. A partir de la década de 1960, con la llegada del turismo, se produjo un boom urbanístico y se empezó la construcción de diversas urbanizaciones.

### 3.2 Los escars (barracas).

Los refugios de barcas en Baleares:

En Baleares, disponer de costa ha permitido la actividad pesquera desde tiempos remotos. Hasta el siglo XVIII, la costa de las islas ha sido un entorno hostil para la residencia humana, debido a la inseguridad por los ataques piratas y corsarios, entre otros motivos. De hecho, salvo las correspondientes ciudades portuarias de las diversas islas, no se desarrollaron muchos núcleos de población cerca de la costa. Tanto las villas de los municipios costeros como las casas rurales de la zona buscaban refugio hacia su interior.

No es hasta bien avanzado el siglo XIX cuando se produce toda una serie de fenómenos socioeconómicos y culturales que hacen que se desarrollen núcleos de población y casas aisladas cercanas al litoral. Cabe destacar la creación de diversas colonias agrícolas y marineras, así como el desarrollo de núcleos portuarios. Además, hay que añadir la costumbre creciente de acudir a la costa como esparcimiento.

En todo caso, desde hace siglos, la pesca motivó la construcción de refugios para guardar las barcas y otros aparejos propios de esta actividad, así como a menudo para cobijo de los pescadores. Algunos casos ya están documentados a finales de la Edad Media. Estos refugios, conocidos como *escars*, *alcobas* o *barracas* (Mallorca), *casitas de barca* (Menorca) o *varadors* (Pitiusas), aparecen solitarios en muchas calas y pequeños puertos naturales. En ocasiones, el habitáculo del pescador se disponía a un lado o encima.

Por otra parte, especialmente desde finales del XIX, al proliferar en la costa las viviendas unifamiliares, muchas familias construyeron un refugio de barca cercano a la residencia o, incluso, lo integraron en la planta del mismo edificio. Dejando a un lado aquellos que quedan integrantes o adosados a una casa, los demás permanecen casi siempre en la línea de costa. Pueden aparecer aislados o adosados uno a otros formando alineaciones. A veces están completamente exentos y otras adosados a los acantilados, incluso total o parcialmente excavados en la roca. En Mallorca, entre los muchos ejemplos de agrupaciones interesantes, podemos destacar: Portocolom (Felanitx), Estalella (Llucmajor), Estaca (Valldemossa), Almonia (Felanitx) o Port des Canonge (Banyalbufar).

Las barracas de Portocolom:

Las casetas para guardar las barcas y los botes se llaman barracas, en Felanitx; *alcobas*, en el Port des Canonge, y *escars*, en el resto de Mallorca. La mayoría se construyeron en la misma acera del mar, muchas veces aprovechando huecos y cuevas en las rocas.

Las primeras construcciones de barracas en Portocolom datan de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, y se fueron construyendo hasta la década de 1940.

Se trata de un conjunto de 186 escars repartidos en seis grupos: sa Bassa Nova 1 (14), sa Bassa Nova 2 (51), calle Tamarells (8), calle Mar (16), es Riuetó (90) y es Babo (7).

Las barracas más antiguas son las de Es Riuetó. Estas fueron las primeras en construirse porque en aquel lugar, en el barrio llamado la Capella, surgió uno de los núcleos primitivos de población de Portocolom. Sin embargo, por su tipología, la más antigua podría ser la Barraca de Capó, que se encuentra al principio de la zona de Es Babo.

Es Riuetó es el nombre que recibe la parte más estrecha de Portocolom, que se adentra más hacia la tierra. Hacia los años treinta del siglo XX, solo había la mitad de las 90 barracas actuales de Es Riuetó.

Estas barracas iniciales surgieron como habitaciones pequeñas, construidas sobre las rocas, que están cerca del mar, con el objetivo de resguardar allí los barcos pequeños de los felanitxers que iban a veranear a Portocolom.

Algunas de estas barracas llegan hasta el agua y forman una pequeña cavidad de bóveda de cañón, cerrada con una puerta o una barrera de madera, frente a la cual se construye un muelle para tener amarrada la barca.

La concesión original de las barracas data de los años 60 del siglo pasado. En julio de 1988 entra en vigor la Ley 22/1988 de Costas, y en 2014 el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, el Reglamento de la Ley de Costas. En este reglamento, se establecía, al igual que en la consecuente Ley 10/2005, de 21 de junio, de Ports de les Illes Balears, que las concesiones vigentes otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley de Costas vencerían en un plazo máximo de treinta años. Por tanto, las concesiones quedaron extinguidas a partir de julio de 2018. Dado que la gestión del Dominio Portuario, y por tanto de las concesiones en él incluidas, fue transferido a la comunidad autónoma, es esta última quien puede decidir sobre la continuidad de las obras e instalaciones ubicadas en este dominio.

### 3.3 El muelle de sa Duana, construcción y actualidad.

Después de siglos de abandono, en 1797, se realizaron las primeras gestiones para rehabilitar el puerto. El primer muelle de Portocolom del siglo XIX data de 1828. Se trataba de un muelle modesto, construido a instancias del ayuntamiento. En 1834, se empezó el camino de Felanitx, el camino del Mar, terminado en 1843. En 1851, gracias a la intervención de la familia Vica, fue concedida la habilitación para embarcar grano, líquidos y legumbre. En 1853 fue elevado a la categoría oficial de puerto y, una Real Orden de 1854, ordenó la construcción de la aduana, que corrió a cargo del municipio y, el 15 de marzo del año siguiente, el puerto fue abierto al comercio. En 1884, fundada ya la colonia, se logró permiso para importar algunos productos (legumbre, grano, madera para tonelería, etc.). Debido a este movimiento comercial, previamente se había dragado un canal de 4 o 5 m, sa Fonera, desde la boca hacia el noroeste, ejecutado entre 1880 y 1882. Entretanto, el tráfico ganadero había alcanzado cierta importancia.

La apertura de los mercados franceses ofreció la coyuntura óptima a un puerto que no destacaba por su importancia geoeconómica. A partir de 1879 se cuadruplicó de repente el comercio de vino y el arqueo bruto de los barcos dedicados al tráfico vinatero aumentó de manera parabólica. El comercio del vino con Sete y Niza empleaba barcos aún más grandes. Entre tanto, la filoxera había invadido todos los dominios continentales y las áreas insulares se aprovecharon de este retraso. El tonelaje fue en aumento durante los primeros años de este segundo período y el quinquenio de 1883-1887 probablemente debió de ser el período comercial más interesante. El 8 de junio de 1883, Portocolom es declarado puerto de interés general de segundo orden, clasificación que perderá por Real Orden del 4 de agosto de 1926, pasando a tener la clasificación de puerto de refugio.

El espigón, los muelles de la Aduana y las rampas empedradas para cargar bocoyes de vino fueron construidos en 1890, aunque el proyecto parece ser muy anterior. Parte de las piedras para su construcción provenían de las Navetas de los Closos de Can Gaià. Estas construcciones representan un testimonio de la importancia que tuvo

Portocolom como puerto comercial en el siglo XIX. De hecho, fue el puerto más importante de Levante y uno de los más importantes de Mallorca, incluso líder en lo referente a la exportación de vino. En 1890 coincide con la máxima subida del tráfico del vino; pero, con la llegada de la filoxera a la isla, dos años después, quedó cortado de chamusca y, desde entonces, el tráfico comercial nunca fue el mismo.

Paradójicamente, el declive comercial del puerto durante el siglo XX hizo que se preservaran los Muelles de la Aduana. De hecho, de estos muelles, únicamente se empleó por tránsito de mercancías de cabotaje el Muelle Comercial, emplazado en el lugar del primitivo muelle de 1828, el cual fue ampliado en los años 1947 y 1948 en unos 40 metros. Con esta ampliación del muelle comercial, popularmente los muelles de la Aduana se pasaron a denominar como «Muelles viejos» de la Aduana.

De las actividades realizadas en el muelle, aparte de las mencionadas, destinadas a la descarga y embarque de las botas de vino, también cabe destacar las tareas de maestro de ribera realizadas en el muelle. Además de las de amarre de embarcaciones de pesca, como lo hizo durante un tiempo la reconocida «Balear», y las todavía actuales tareas de reparación de redes y otros utensilios que se realizan los pescadores sobre el empedrado.

El conjunto de diques, escaleras, rampas, varaderos y norais de piedra originales que forman el puerto y que todavía hoy se utilizan constituye uno de los patrimonios de la obra civil de finales de siglo XIX más importantes y bien conservados de la isla. Los marineros usan este espacio para desplegar y reparar bous y redes y preparar aperos de pesca. Un uso que siempre ha sido compatible con el uso público y de visitantes.

#### 4. Memoria descriptiva

##### 4.1 Descripción del casco antiguo.

El casco antiguo de Portocolom está configurado por edificaciones de planta baja o planta baja y un piso, de arquitectura sencilla tradicional, construidas entre finales del siglo XIX y los inicios del siglo XX y con incorporaciones durante todo el siglo XX hasta la actualidad.

Se trata de arquitectura residencial, destinada al veraneo, muy ligada al mar.

Presenta un asentamiento en tramado rectangular con un viario orientante de noroeste a sudeste y sus perpendiculares.

Cabe destacar la tipología de casas con lonja en el primer piso, ubicadas en las calles de los Pescadors, de Llevant y de la Mar. Realizadas entre finales del siglo XIX y principios del XX, destacan especialmente por las fachadas que miran al mar, porque la mayoría son casas que comunican a dos calles. La mayoría presentan la planta baja forrada de piedra con un amplio portal con arco escarzano, destinado antiguamente a amarre de barcas o a barraca.

Las casas de la calle de Cristòfol Colom se caracterizan por las aberturas de grandes dimensiones de la planta baja, que originariamente daban acceso a almacenes por uso comercial relacionado con el transporte portuario.

##### 4.2 Descripción de las barracas.

Los *escars* o barracas son unas construcciones sencillas agrupadas destinadas a resguardar las embarcaciones tradicionales menores, especialmente, *llaüts*, *gussis*, pateras, botes cubiertos y descubiertos y lanchas *felanitxeras*. Se trata de un espacio de planta rectangular, sin compartimentar, destinado al cobijo de una sola barca.

En cuanto a la estructura, mayoritariamente existen dos tipologías: las barracas con bóveda de cañón y las barracas de forjado plano. Las barracas de cubierta realizada con bóveda de cañón de arco escarzano se distinguen según el material de construcción, encontrándose principalmente las de hormigón, las de piedra arenisca y las de piezas cerámicas, de ladrillo agujereado principalmente. Las de forjado unidireccional son de hormigón ciclópeo, un tipo de hormigón que lleva bloques grandes de piedra en el

interior de la masa, con poca cantidad de cemento y de dudosa calidad. Los muros son de piedra en verde, de sillería de piedra arenisca o en algunos casos, de hormigón en masa.

En la mayoría de los *escars* la única apertura es el amplio portal por el que entra la barca, adintelado o con arco rebajado. Frecuentemente, el dintel es una cepa de árbol, o incluso piezas de embarcaciones reaprovechadas. Las puertas de entrada son de madera y solían estar pintadas de distintos colores.

El pavimento interior presenta a menudo pendiente ascendente desde el portal, para facilitar el paso de la barca, con la ayuda de maderas clavadas en el suelo y de un ternal en el fondo del refugio conocido como *chigres*, unos tornos que permiten enrollar o desarrollar la cuerda que sujeta la embarcación y así subirla o bajarla con mayor facilidad. En el exterior encontramos unas rampas, en la mayoría de casos de hormigón, para facilitar la introducción de la barca en el interior desde el agua. Junto a estas rampas hay unas escaleras para bajar al *escar* desde la cubierta. Son unas escaleras generalmente muy estrechas, y presentan una fuerte pendiente. Originalmente estaban formadas por piezas de piedra arenisca con rebote de mortero o bien con mampostería también rejuntada con mortero. Algunas de las escaleras conservan las balaustradas de madera de sección cuadrada y rematadas con las barandillas, también de madera. En la mayoría de los casos, los escalones de acceso y las barandillas son compartidos cada dos barracas.

Algunas de las barracas disponen de muelle interior, lo que permite introducir la barca hasta debajo cubierta.

La mayoría de los *escars* disponen de su muelle en frente, muchas veces compartido entre dos barracas, que permitía el acceso al *escar* y el amarre de la embarcación antes de entrarla en el interior. Actualmente se utilizan para amarrar las barcas de forma permanente, ya que muchas ya no caben en el interior, debido a sus mayores dimensiones.

La geometría de los muelles es variable. Están formados por una cimentación ejecutada, muchas veces, a partir de machaca de poco diámetro, pero también por sillares de piedra o elementos de hormigón. Por lo general, el estado de conservación de la cimentación es muy malo. Sobre esta primera base se dispone un cuerpo alzado a base de muros de mampostería o de piezas piedra arenisca dispuestas horizontalmente. El interior de estos muros se llenaba de material diverso y mortero para dar rigidez. La coronación de los muelles constituye la zona de paso y amarre de las embarcaciones. Originalmente, esta se ejecutaba mediante la disposición de piezas de piedra arenisca en el perímetro mientras la parte central se pavimentaba con mortero o mediante una solera de hormigón.

La totalidad de los *escars* se encuentran repartidos en seis conjuntos a lo largo del puerto, que van desde sa Bassa Nova hasta es Babo, pasando por la parte de la Duana, la Capella y es Riuetó.

#### Conjunto A. Barracas de sa Bassa Nova (1).

Entrando desde el sur por vía marítima a la bahía de Portocolom se encuentra a mano izquierda sa Bassa Nova, que da nombre a los dos primeros conjuntos de *escars*. Las primeras construcciones, llamadas según el Catálogo municipal ses Barraques de sa Bassa Nova 1, se encuentran en la calle Crucero Balears (barracas 101-114). Este conjunto está formado por 14 *escars* y era conocido como las barracas de Porro porque las hizo construir el maestro Joan Porro. Por el sistema constructivo podrían ser de mitad del siglo XX.

Las barracas están aisladas formando conjunto en una zona de pinar. Tienen la particularidad de que todas disponen de fachada trasera, con una puerta muy estrecha. Todos los volúmenes están contruidos con bóveda de cañón con piezas cerámicas (ladrillo perforado) sobre muros de hormigón en masa revocados en mortero. Por encima de la bóveda hay un relleno con hormigón cíclopeo acabado con una capa de mortero que constituye el acabado de cubierta.

Las aberturas para las barcas son con arco rebajado. En algunos de los *escars* el agua entra hasta el interior, en una especie de muelle interno que permite la entrada de la barca a cubierto. Se puede acceder a la cubierta de los *escars* por los escalones, que no disponen de las típicas barandillas de madera, y que son de menor ancho que en los otros conjuntos de barracas. La cubierta es transitable solo para labores de mantenimiento.

En la parte frontal encontramos unas rampas que facilitan la entrada y salida de la barca. Estas son de piezas de piedra arenisca dispuestas horizontalmente y sobre ellas se han dispuesto soleras de hormigón. También en fachada se encuentran los muelles para dejar la barca.

#### Conjunto B. Barracas de sa Bassa Nova (2).

El conjunto está formado por 51 *escars* y reciben, según el catálogo municipal, el nombre de ses Barraques de sa Bassa Nova 2. Se sitúan en la calle Crucero Balears (barracas 101-151) y se extienden hasta la parte inferior del muelle de su Aduana. Por el sistema constructivo y las fotografías de las que se dispone podría decirse que son de mitad del siglo XX.

Casi la totalidad de las barracas tienen forjado unidireccional con vigas de hormigón o losa de hormigón apoyadas sobre muros de piedra arenisca o de bloque. Del resto, algunas barracas son de bóveda de cañón de piedra arenisca y por último encontramos dos *escars* que tienen la cubierta hecha con una losa con perfiles metálicos. La parte superior del conjunto de *escars* es de losa de hormigón y forma el paseo peatonal. La fachada es de piedra arenisca revocada con mortero, igual a los paramentos interiores. Las aberturas del portal de entrada son con dintel recto.

Todas las barracas disponen de su muelle al que se accede por las escaleras. Las escaleras son en la mayoría de los casos de mampostería y mortero o bien de hormigón ciclópeo. Prácticamente todas estas escaleras conservan las barandillas y están pintadas de varios colores.

La mayoría de las barracas disponen de una rampa de hormigón frontal, apoyada sobre mampostería de piedra o sobre piezas de piedra arenisca dispuestas en horizontal y que permite el acceso de la barca al interior. Sin embargo, algunas de las barracas disponen de dos muelles laterales interiores que permiten la entrada del agua y de la barca, que queda flotando en el interior de la barraca, sin tener que subir por la rampa.

#### Conjunto C. Barracas de la calle Tamarells.

En la parte la Capella se sitúan los siguientes grupos de *escars*. Se trata de 8 construcciones situadas en la calle Tamarells. Antes eran conocidas como las barracas de Rafel Poia. Se estima que su construcción tuvo lugar en la primera mitad del siglo XX, a partir del año 1921.

El paseo peatonal pasa por encima de las cubiertas hechas con bóveda de cañón muy rebajadas y de piezas cerámicas (ladrillo perforado) y hormigón en masa que se apoyan sobre muros laterales de hormigón en masa revocados con mortero. Una de las bóvedas está ejecutada con bóveda de piedra arenisca. Por encima de las bóvedas hay un relleno de tierra y por encima una capa de mortero acabada con baldosa cerámica que conforma el paseo peatonal.

La fachada está ejecutada con piedra arenisca, revocada con mortero. Todas las aberturas son con arco rebajado. Estas construcciones disponen de un muelle en uno de los laterales, y una zona de rampa de hormigón, frente al portal para la salida de la barca. En muelles alternativos (una por cada dos barracas) encontramos unas escaleras de acceso. Algunas de las escaleras están ejecutadas con piezas de mampostería rejuntadas con mortero, otras con arenisca. Una de las escaleras mantiene todavía la barandilla original de madera.

Como continuación de las barracas de los Tamarells encontramos el muelle de los Tamarells, un muelle de gravedad de mampostería de piedra sobre escollera que en todos los casos dispone de una coronación ejecutada con hormigón en masa.

Conjunto D. Barracas de la calle de la Mar (Can Cordellina).

En la calle de la Mar encontramos los siguientes 16 *escars*, que al igual que las barracas anteriores, reciben el nombre de la calle donde se ubican. Se cree que la construcción de este conjunto empezó a partir del año 1921, ya que en fotografías de ese año todavía no se observa ninguna construcción. La consolidación del conjunto se produjo a mediados del siglo XIX.

La estructura de doce de los catorce *escars* es de bóveda de cañón hecha de piezas cerámicas (ladrillo perforado) a excepción de una que está hecha con piezas de piedra arenisca. Hay dos barracas de forjado unidireccional con vigas de hormigón. Por encima de las bóvedas hay una capa de mortero y grava y un acabado de baldosa cerámica que conforma el paseo.

Los muros laterales son de hormigón ciclópeo y la fachada de muros de piedra arenisca revestida con arrebato de mortero.

La mayoría de los *escars* tienen la apertura con arco rebajado, aunque parece que todas las barracas compartían esta característica, actualmente dos de las barracas tienen apertura con dintel, fruto de una reparación posterior. Muchas todavía conservan las puertas de madera pintadas de varios colores. Todas las barracas disponen de muelle lateral y un tramo de escaleras cada dos barracas que da acceso a los muelles desde el paseo peatonal que transcurre por encima de las barracas, y que se sitúa en una cota superior respecto a la cota de calle. Solo tres de las escaleras conservan la barandilla original.

Adyacente a este conjunto, hay un edificio que tiene fachada al mar donde podemos encontrar dos *escars* más. Estas dos barracas se encuentran en la planta baja de la vivienda, aprovechando el rasero con el agua para facilitar la entrada de las barcas. A diferencia de las barracas adyacentes, estos dos *escars* son de forjado unidireccional con vigas de madera y portal adintelado.

Conjunto E. Barracas del Riuetó.

El siguiente conjunto de *escars* se encuentra en la parte más estrecha de Portocolom, es Riuetó. Son 90 construcciones sencillas: 9 en la calle Llevant y 82 en la calle del Carme. Antiguamente, el conjunto estaba formado por 91 *escars*, pero parece que por la construcción del paseo que se encuentra al norte y que une la calle del Carme con la calle del Far, se tapió parte de la primera barraca y ha quedado inservible como refugio de embarcaciones, aunque todavía se puede acceder al interior a pie. Reciben el nombre de ses Barraques des Riuetó y son los *escars* más antiguos. Probablemente, su construcción comenzó a principios del siglo XX y hacia mediados de siglo ya estaba todo el conjunto consolidado. Como en los tres anteriores conjuntos, las cubiertas de las barracas forman el paseo de peatones, incluso una parte del conjunto (entre calle del Nord y calle de Mossèn Tauler) se encuentra bajo la calzada y los coches transitan sobre las barracas.

Al tratarse de un conjunto tan numeroso de barracas no existe una tipología única, sino que presentan diferencias entre sí, muchas veces causadas por reparaciones que han alterado su morfología original, utilizando también otros materiales y geometrías.

La mayoría de los *escars* están hechos con bóveda de cañón de piedra arenisca y hormigón ciclópeo, apoyados sobre muros laterales de piedra arenisca, mampostería de piedra u hormigón. Algunos de los *escars* disponen de forjado planos, en algunos casos de losa de hormigón y en otros con viguetas de hormigón. Por encima de las bóvedas se dispone un relleno de tierra u hormigón ciclópeo, una capa de hormigón y posteriormente una capa de asfalto, que conforma el paseo peatonal.

El cierre de fachada está ejecutado con muros de piedra arenisca revestido con mortero de cemento. Por lo que respecta al portal de acceso, al ser un conjunto tan numeroso, encontramos diversidad en el tipo de aberturas, algunas están hechas con arco rebajado, aunque la mayoría son adintelados.

Algunas de las barracas disponen de un muelle interior, lo que permite acceder navegando hasta el interior del *escar*.

Las barracas presentan acceso a través de escaleras (algunas todavía conservan las barandillas de madera) y disponen de muelle lateral. La mayoría de muelles todavía conservan la piedra original en la parte baja, pero esta ha sido suplementada por soleras de hormigón de grosor considerable o de piezas de hormigón prefabricadas que actúan como pavimento. Algunas de las barracas todavía conservan la rampa de acceso.

#### Conjunto F. Barracas des Babo.

Al este de Portocolom encontramos la zona de Es Babo, donde actualmente hay 7 barracas, seis agrupadas y una aislada que se encuentra en peor estado. Ubicadas en la calle del Far, reciben el nombre de las Barracas des Babo y son de las más antiguas. El conjunto está aislado en la costa, aunque tiene edificaciones a pocos metros. Al estar aisladas, disponen de fachada trasera, pero sin puerta de acceso, a diferencia del conjunto de sa Bassa Nova, 1.

Todas las barracas son con bóveda de cañón de piedra arenisca u hormigón en masa apoyadas sobre muros laterales de piedra arenisca. En la fachada frontal, las aberturas están hechas con dintel.

El pavimento interior queda a nivel del mar por lo que en algunos casos este queda sumergido o llenos de arena y sedimentos. La penetración del agua ha afectado en algunos casos a los muros laterales.

Las barracas disponen de escaleras para acceder a la cubierta. Estas son de hormigón de buena calidad con recubrimiento de mortero. Ninguna de las escaleras dispone de barandillas. Algunas conservan a los chigres en muy buen estado. Por su tipología, la más antigua podría ser la Barraca de Capó, que es el varadero que se encuentra aislado y es la única que no dispone de muelle.

Incluida en la zona des Babo, pero situado aislado en la Punta des Babo, encontramos otro *escar*. Este se encuentra ubicada bajo una vivienda unifamiliar, en su planta sótano y con acceso directo al mar. Se trata de un *escar* parcialmente excavando en el terreno. La estructura es de muros de mampostería de piedra enlucidos con mortero con techo de bóveda ejecutado con sillería de piedra arenisca. El acceso desde el agua se produce a través de un portal adintelado con bloque de piedra arenisca. Adosado al *escar* encontramos unas escaleras en la zona de rocas, que conectan la carretera con el interior de la barraca a través de una puerta situada lateralmente en el muro norte del *escar*.

#### 4.3 Descripción del muelle de sa Duana y varadero de la Capella.

Antiguamente, Portocolom era un puerto pesquero y actualmente es uno de los mayores puertos naturales de la isla, aunque su principal actividad económica es el turismo. Portocolom conserva los muelles donde quedan los apeaderos de vino, los *escars*, las escaleras y los pilotes de amarre conocidos como «*norais*» o «*moixes*».

El muelle de sa Duana se sitúa entre Sa Bassa Nova y el Pla de Sa Sínia, colindante con las calles de Togores, Cristófol Colom y de los Pescadores. Los muelles tienen una longitud de ribera de aproximadamente 390 metros lineales, de los cuales unos 216 metros lineales presentan una zona de adoquinado de 10 a 15 metros de ancho. La zona de adoquinado totaliza unos 2.600 m<sup>2</sup>. En el tramo de muelle se incluyen cinco tramos aislados de escaleras, varios norayes o «*mustias*», dos rampas pequeñas para bocoyes de vino y una tercera rampa de mayor dimensión.

El muelle representa un ejemplo de ingeniería con piedra propia de la obra civil del siglo XIX, antes del descubrimiento del hormigón armado.

La tipología constructiva es también propia de la ingeniería con piedra y morteros de cal previa al uso del hormigón armado, con piedras escuadradas a punzón, de grandes dimensiones sobre todo en las esquinas, cimientos y escalones del muelle. El suelo está hecho con piedras de menores dimensiones, pero con grosores mayores de 25 cm, delimitado por fajas y con un patrón poligonal muy encajado, con juntas de entre 1 y 3 cm máximo. Estos patrones poligonales encajados eran habituales en la obra pública del siglo XIX y principios de XX, como por ejemplo podemos observar en la carretera de Lluç, proyectada por Eusebi Estada, donde todos los bancales siguen este patrón.

Esta manera de trabajar la piedra se conoce como trabajos *capserrat* porque se utiliza una falsa escuadra, llamada «capserrat», para transportar los ángulos a la piedra a trabajar. El conjunto del Muelle de sa Duana es un magnífico ejemplo de un trabajo muy encajado de *capserrat*, ya que las piedras están muy ajustadas y crean una red de distribución de fuerzas flexible.

Toda la faja de esquina que da al mar está hecha con unas juntas muy finas. Es la parte del conjunto más fuerte y donde más grandes y encajadas son las piedras. Este tipo de ensamblaje con juntas de tres milímetros, todo hecho a mano, representa el máximo nivel que se puede alcanzar en estas estructuras de piedra.

El posible uso de morteros de cal hidráulica era habitual, sobre todo en la obra portuaria para dar fortaleza al conjunto, pero es la disposición, volumen y obra de las piedras lo que lo hace fuerte y resistente. Las posibles juntas de cal que un día hubo, han desaparecido y el agua filtra naturalmente hacia el relleno del interior de la estructura y después al mar.

Asimismo, y presentando la misma tipología constructiva que el muelle de sa Aduana, encontramos el varadero de la zona de la *Capella*, donde el patinador y gran parte de la rampa se encuentran también ejecutados con la técnica de *capserrat*. Parte de la rampa está ejecutada con encachado de cantos rodados de piedra. Según estudios, este varadero se construyó treinta años después de ejecutar el muelle de sa Duana, lo que explicaría la utilización de los mismos materiales y tipología constructiva.

Por otra parte, en el muelle de la calle de la Mar, coincidiendo con la zona de la *Capella*, se conserva el cantil escalonado de piedra arenisca y 4 escaleras, realizadas con la misma tipología y técnica constructiva que en el muelle de sa Duana.

## 5. Estado de conservación

### 5.1 Estado de conservación física.

#### 5.1a Estado de conservación de las barracas.

Es complicado realizar una valoración conjunta, ya que en total hay 186 *escars* repartidos en seis conjuntos a lo largo del litoral de Portocolom. Sin embargo, en líneas generales, podemos decir que el estado de conservación actual de los elementos que integran el conjunto es malo, incluso podemos afirmar que muchas barracas se encuentran en estado ruinoso. También hay que remarcar que muchos de los *escars* se encuentran cerrados y no se ha podido realizar una inspección de su interior para comprobar el estado de la estructura y de sus paramentos.

Se han realizado labores de restauración en algunas barracas, por lo que presentan un buen estado de conservación. Estas restauraciones han consistido, principalmente, en reforzar la estructura de las barracas, reparar o sustituir la puerta de madera, sanear los paramentos y dar una mano de pintura. También se han realizado otras reparaciones poco adecuadas, dado que se han realizado sin respetar los materiales originales.

Todas las patologías que se describen a continuación se repiten a lo largo de los seis conjuntos, así que en primer lugar se analizará el estado de conservación de las barracas de forma conjunta.

Los seis conjuntos de *escars* presentan patologías propias del paso del tiempo y de las acciones del viento y del mar. Muchas barracas han perdido parte de su revestimiento por la falta de mantenimiento, tanto en el interior como en el exterior de

sus paramentos. Algunas presentan deficiencias estructurales, de hecho, podemos encontrar *escars* apuntalados o zonas donde se han colocado vallas para impedir el tráfico por encima de las cubiertas.

Las barracas cubiertas mediante forjado unidireccional de vigas de hormigón armado presentan básicamente dos tipos de patología: las fisuras y la corrosión. Las de piedra arenisca no presentan tantos problemas, solo en situaciones puntuales donde alguna pieza puede haberse desplazado, roto o erosionado. Las de cerámica presentan una morfología peculiar, en tanto que presentan poca flecha, es decir, son muy planas y, por tanto, cualquier desplazamiento de las dovelas puede provocar colapso.

El estado del pavimento superior, en lo que se refiere a la capacidad de evacuación de agua y de impermeabilización del elemento estructural que cubre, es un factor determinante en la durabilidad de la estructura. Sin embargo, en menor escala, el revestimiento interior y su mantenimiento, ayudan a la protección de los mismos, funcionando bien cuando queda perfectamente adherido, y causando el efecto contrario cuando se ha desvinculado del soporte, creando botellas de aire, que pueden esconder corrosiones u otras patologías.

Los elementos complementarios de los *escars* como las escaleras, barandillas, muelles, chigres y puertas también presentan deficiencias, incluso muchas barracas ya no disponen de algunos de estos elementos. A algunos *escars* se han reemplazado las puertas, balaustradas y barandillas por elementos de un material diferente al original, la madera.

En cuanto a las escaleras, en la mayoría de los casos la erosión ha ocasionado la pérdida del material de acabado y ha dejado el *marés* o mampostería original desprotegidos, lo que ha provocado la pérdida de material. En otros casos, las escaleras originales han sido rehabilitadas con otros materiales no apropiados o se han derribado y construido de nuevo.

En relación al estado de conservación de los muelles, algunos se encuentran en estado ruinoso. La mayor parte de ellos presentan desprendimiento de material y socavación en la base. La cimentación de los muelles es generalmente a base de piedras, y muchas de ellas se han desplazado, descalzando el muelle. Casi todos los muelles han sido objeto de reparaciones a lo largo del tiempo. En general se ha empleado el hormigón para las reparaciones, sobre todo se han realizado capas de hormigón en masa, vertidas sobre los muros de mampostería laterales, con el fin de conformar un nuevo acabado superficial, lo que desvirtúa la lectura del conjunto. En algunos muelles se han instalado bloques de hormigón que sirven como escalones para subir y bajar de embarcaciones mucho mayores que los *llaüts*, que son las barcas para las que se diseñaron las barracas. Incluso algunos muelles han sido totalmente restaurados con hormigón y piedra diferente a la original. Otro añadido que también desvirtúa la lectura del conjunto es la colocación de neumáticos en las esquinas de los muelles para evitar golpes en las embarcaciones.

En cuanto a las rampas, algunas están totalmente derribadas, y la mayoría presenta mal estado de conservación y desprendimientos. Asimismo, en muchas de ellas encontramos acumulación de sedimentos, que en algunos casos llegan hasta el interior de la barraca.

Por lo general, los desechos se acumulan en el interior de muchos *escars*. La falta de mantenimiento y la exposición a la intemperie ha hecho que la vegetación crezca libremente en el interior de las barracas y en las escaleras, provocando grietas en los elementos y una clara alteración estética.

Otras patologías, menos graves estructuralmente, pero muy visibles, son la acumulación de suciedad superficial, que otorga a las barracas y muelles un aspecto ennegrecido; las eflorescencias salinas debido a la humedad en algunas zonas, que contribuyen a la degradación de los muros y revestimientos; o los actos vandálicos en forma de grafitos, tanto en el interior como en el exterior de algunos *escars*.

Cabe decir que estas construcciones estaban destinadas a proteger simplemente la barca y, por tanto, son de técnica y estructura sencillas, por lo que, aunque no presenten patologías o lesiones importantes, su estabilidad para otros usos no queda garantizada.

Como se ha afirmado antes, todas las patologías descritas se repiten en los seis conjuntos, pero existen otras deficiencias que se dan solo en unos puntos concretos.

#### Conjunto A. Barracas de sa Bassa Nova (1).

El primer conjunto de *escars* de sa Bassa Nova se encuentra aislado en una zona muy descuidada de la costa, donde se acumulan el estiércol y la vegetación del entorno crece de manera descontrolada.

El conjunto de las barracas se encuentra clausurado para evitar riesgos, por lo que no se ha podido acceder al interior de estas ni a su parte frontal. La inspección de las barracas se ha realizado a través de aperturas presentes en las puertas de acceso posteriores.

Según inspección visual, sin poder acceder al interior de cada elemento, el estado de la estructura es regular, no presenta, en general, patologías graves a simple vista y desde la parte posterior, como grietas o deformaciones importantes que indiquen que esta se encuentra en riesgo de colapso. Sí encontramos puntos contraídos que se encuentran en peor situación. Algunas de las piezas cerámicas que conforman la bóveda presentan roturas y desgaste. El volumen de las catorce barracas está delimitado por muros de cerramiento exteriores que presentan mal estado de conservación, con pérdidas graves de material y numerosas reparaciones con materiales inadecuados que dan lugar a un paramento heterogéneo y disgregado.

La mayoría de las afectaciones y patologías exteriores e interiores que presentan las barracas vienen derivadas por la humedad y por la degradación causada por la falta de mantenimiento. Los acabados interiores de las barracas presentan un estado de conservación malo, con pérdidas de material importantes que dejan descubierto el soporte original. En todas las barracas se han llevado a cabo reparaciones, muchas de ellas de bastante antigüedad y con materiales no adecuados. En muchas de las barracas se han aplicado una capa de revestimiento acrílico y plástico que impermeabilizan el soporte e impiden la correcta transpiración del muro. Esta capa, aplicada con la intención de intentar solucionar los problemas derivados de la humedad, ha generado abombamientos y desprendimientos en los paramentos. Algunas de las barracas presentan hongos y biodeterioro, sobre todo en las zonas bajas más en contacto con la humedad.

El estado de la fachada cara mar es malo, como en el resto de paramentos exteriores, con pérdida de material de acabado y de soporte y con numerosas reparaciones con materiales diferentes que le otorgan al conjunto un aspecto heterogéneo muy desigual. Faltan bastantes puertas. Se mantienen las escaleras del conjunto en un estado de conservación malo, si bien la estructura de la escalera se mantiene, con todos sus escalones, los paramentos de esta por todas sus caras presentan muy mal estado. Ninguna de las escaleras dispone de barandilla.

El estado de conservación del pavimento exterior de la rampa (de hormigón) no ha podido comprobarse al no tener acceso a la parte frontal de las barracas. En cuanto al pavimento interior, en algunas de las barracas este no es apreciable ya que existe gran cantidad de material de arrastre, en todo caso, en las barracas en que se puede apreciar el pavimento interior, este presenta mal estado de conservación. Los pavimentos interiores se encuentran en la mayor parte de los casos en el mismo nivel del mar, por lo que se encuentran expuestos a la erosión, en una zona muy expuesta a la acción de las olas.

En cuanto a los muelles situados adyacentes a las barracas, en todos ellos, se ha ejecutado un recrecido de hormigón a modo de solera sobre el muelle original de piedra de muy poco grosor y que en muchos de los casos ya ha desaparecido. En otros muelles se ven sucesivas capas de hormigón que se han ido ejecutando a lo largo del tiempo ya

medida que se iba erosionando la capa de acabado. Los muelles son de poca altura, quedando a pocos centímetros del nivel del agua.

El entorno del conjunto, una zona de pinar, está relativamente degradado y poco mantenido.

#### Conjunto B. Barracas de sa Bassa Nova (2).

Como se ha descrito antes, muchos tramos de los paseos peatonales de Portocolom transcurren por encima de las barracas. En el segundo conjunto, situado en sa Bassa Nova, todo el paseo se encuentra clausurado para evitar riesgos, por lo que no se ha podido acceder al interior de estas ni a su parte frontal. No ha sido posible realizar una valoración del interior de las barracas.

El conjunto de las barracas se encuentra a un nivel inferior respecto a la calle, de hecho, la cubierta de las barracas constituye el paseo peatonal de la calle Miquel Massutí Alzamora, situado a un nivel ligeramente superior y variable según tramo, respecto a la cota de la calzada. El pavimento del paseo por encima de las barracas presenta numerosas grietas producidas probablemente solo en la capa de firme situada sobre las bóvedas de los *escars*, pero que pueden provocar la entrada de humedades en el forjado de las barracas, originando problemas posteriores. La humedad en este conjunto de barracas es un problema grave al estar la mayoría de ellas construidas con forjados de viguetas de hormigón armadas. El hormigón armado es muy vulnerable al ambiente marino, ya que la oxidación de las armaduras provoca fisuras y desconchados en el recubrimiento, llegando a suponer un peligro importante.

Aunque no ha podido tener acceso a las barracas, se tiene conocimiento de que los últimos temporales sufridos en el puerto causaron daños importantes a algunas barracas de este conjunto. Algunos muros y pavimentos interiores fueron derrocados por la fuerza de las olas, por lo que el forjado de algunos volúmenes se encuentra descalzado, suponiendo un grave riesgo de colapso. También algunos de los tramos de escalera desaparecieron, así como algunos muelles, que quedaron destruidos. Muchos muelles presentan reparaciones hechas con piezas de piedra arenisca que se han colocado como pavimento.

En relación a las escaleras, algunas de ellas presentan reparaciones ejecutadas con ladrillo cerámico, lo que únicamente se ha apreciado en este conjunto.

#### Conjunto C. Barracas de la calle Tamarells.

Según inspección visual, sin poder acceder al interior de las barracas, el estado de la estructura es regular, no presenta patologías graves a simple vista como grietas o deformaciones muy acentuadas que indiquen que esta se encuentra en mal estado de conservación o con riesgo de colapso. Sin embargo, la parte superior del forjado que conforma la bóveda, acabado con baldosa de barro y que constituye el paseo peatonal presenta abombados, fisuras, baldosas rotas y desaparecidas que dejan al descubierto el material de soporte (mortero de cemento) también desaparecido o en mal estado de conservación. En un punto concreto existe presencia de raíces, que podrían ser de un pino cercano y que podrían ser causantes de los levantamientos. El hecho de que haya levantamiento del material de acabado, deja sin protección el hormigón situado cubriendo la bóveda, circunstancia que podría provocar, por un lado, la entrada de humedad en el material cerámico que conforma la bóveda poniendo en riesgo la estabilidad de esta, así como el debilitamiento de la sección del forjado, generando un posible derribo. Es necesario proceder al saneamiento de la parte superior de la bóveda y la restitución de su material de acabado, reforzando la impermeabilización del suelo. Asimismo, la propia geometría de la bóveda, bastante plana, tiene por su forma poca capacidad portante, lo que, junto con las lesiones que hemos comentado anteriormente, hace que estas barracas sean inseguras, sobre todo teniendo en cuenta el uso que se le da a la cubierta.

Todas las afectaciones y patologías exteriores e interiores que presentan los escars vienen derivadas por la humedad. Los acabados interiores de la barraca presentan en todas ellas mal estado de conservación. Se observan eflorescencias salinas y desprendimientos generados por la migración de estas sales al material de acabado. En muchos casos se han realizado reparaciones parciales y restituciones del acabado con materiales no compatibles con el soporte y que generan un acabado no homogéneo.

Los muros de cierre de las barracas (cara mar) son de piedra arenisca, que queda oculto por el material de acabado superficial, en la mayoría de los casos ejecutado con mortero de cemento, posteriormente pintado. Aunque los muros exteriores se encuentran en buen estado de conservación (hay grietas puntuales en algunos paramentos), los materiales de rebote de este se encuentran, en siete de las ocho barracas en mal estado, presentando abombamientos y pérdida de material, así como reparaciones parciales (parches) que dan lugar a un acabado no homogéneo.

Todas las barracas presentan portal para la entrada de la barca con arco rebajado, que no ha sido modificado. Todas las puertas se mantienen de madera, cuatro de ellas pintadas. Una de sus puertas presenta muy mal estado de conservación. Se mantienen las cuatro escaleras del conjunto, que dan acceso a todas las barracas. Todas las escaleras han sufrido intervenciones con cemento. Se conserva la estructura de todas ellas, aunque su acabado presenta mal estado de conservación. Solo una de las escaleras ha mantenido la barandilla de madera pintada, la otra barandilla existente ha sido sustituida por una barandilla metálica. Las otras dos escaleras no presentan barandilla.

El pavimento exterior de la rampa (de hormigón) se encuentra bien en cuatro de las barracas y en mal estado en las otras cuatro.

En cuanto a los muelles situados adyacentes a las barracas, en todos ellos (seis), se ha ejecutado un recrecido de hormigón a modo de solera sobre el muelle original de piedra. Estas soleras comienzan a presentar grietas que indican que, como en el resto de muelles del conjunto de Portocolom, la cimentación se encuentra en mal estado.

El muelle dels Tamarells, situado a continuación de las barracas hasta la calle de la Mar, presenta mal estado de conservación. Por un lado, la pérdida del material de cimentación, por otro, pérdidas en la masonería que conforma el perímetro del muelle, y un mal acabado del pavimento superior asfáltico, con fisuras y parches.

#### Conjunto D. Barracas de la calle de la Mar (Can Cordellina).

Según inspección visual, sin poder acceder al interior de las barracas, el estado de la estructura es regular, no presenta patologías graves como grietas o deformaciones que indiquen que esta se encuentra en mal estado de conservación o con riesgo de lapso, aunque sí presenta pequeñas lesiones que podrían verse agravadas por la falta de estanqueidad de la cubierta superior, acabada con baldosa de barro y que constituye el paseo peatonal, que se ha clausurado en algunos puntos para su reparación. Asimismo, la propia geometría de la bóveda, bastante plana, tiene por su forma poca capacidad portante (poca capacidad para trabajar en flexión), lo que, junto con las lesiones que hemos comentado anteriormente, hace que estas barracas sean inseguras.

Todas las afectaciones y patologías exteriores e interiores que presentan los escars vienen derivadas por la humedad. Los acabados interiores de la barraca presentan en todas ellas mal estado de conservación. Se observan eflorescencias salinas y desprendimientos generados por la migración de estas sales al material de acabado, y en la mayoría de las barracas los paramentos presentan hongos y biodeterioro, sobre todo en el paramento posterior. En muchos casos se han realizado reparaciones parciales y restituciones del acabado con materiales no compatibles con el soporte y que generan un acabado no homogéneo.

Los muros de cierre de las barracas (cara mar) son de material heterogéneo. Aunque inicialmente los muros eran de sillares de piedra arenisca, estos se combinan con materiales más recientes como piezas cerámicas (ladrillos y ladrillos anchos) o piedras más pequeñas que dan lugar a un muro de composición heterogénea que no permite

una lectura del muro original, con restos de acabado superficial de mortero mallorquín o de cemento, en la mayoría de las barracas en mal estado de conservación, agrietado, abombado o ejecutado a parches. Aunque los muros exteriores se encuentran en buen estado de conservación, existen grietas puntuales en algunos paramentos. Dos de las barracas están reparadas, sobre todo en los paramentos exteriores.

Todas las barracas presentan portal para la entrada de la barca con arco rebajado, cuando disponen en el interior de bóveda de cañón, a excepción de la barraca 14 que tiene dintel plano. En las dos barracas que disponen de forjado plano (9-13) el dintel es plano. Todas las puertas se mantienen de madera, el estado de conservación es desigual, algunas de ellas están todavía pintadas, algunas están sin pintar y otras presentan un estado de conservación malo. Una de las barracas no dispone de puerta. Se mantienen las siete escaleras del conjunto, que dan acceso a todas las barracas. Todas las escaleras han sufrido intervenciones con cemento o piezas cerámicas. Se conserva la estructura de todas ellas, aunque su acabado presenta, mal estado de conservación. Solo una de las escaleras ha mantenido la barandilla de madera, la otra barandilla existente ha sido sustituida por una barandilla metálica. Las demás escaleras no presentan barandilla.

El estado de conservación del pavimento exterior de la rampa (de hormigón) varía según la barraca, algunos de ellos ya no conservan la rampa.

En cuanto a los muelles situados adyacentes a las barracas, en todos ellos (catorce), se ha ejecutado un recrecido de hormigón a modo de solera sobre el muelle original de piedra, en uno de los muelles el recrecido está ejecutado con losas de piedra. Algunos de los muelles son inservibles ya que han desaparecido y solo queda su rastro bajo el agua.

#### Conjunto E. Barracas des Riuetó.

Según inspección visual, sin poder acceder al interior de todas las barracas, ya que la mayoría están cerradas y solo es visible el interior desde la puerta, el estado de la estructura es bueno, no presenta patologías graves como grietas o deformaciones que indiquen que esta se encuentra en mal estado de conservación o con riesgo de colapso. Sin embargo, zonas puntuales del paseo peatonal que transcurre por encima del forjado de las barracas ha sido clausurado por riesgo de hundimiento, motivado por el mal estado del firme, que podría provocar la entrada de humedad en el forjado que cubre las barracas y la disminución de sección de este forjado, lo que puede provocar el hundimiento. Según documentación técnica recibida por este departamento, la estructura de las bóvedas presenta en muchos casos degradación en las juntas de mortero por la presencia de eflorescencias, filtraciones o depósitos de materiales, lo que requiere una consolidación y refuerzo de la estructura.

En referencia a los cierres de la barraca, estos presentan, en general, mal estado de conservación, no tanto en el soporte, muros, sino en el acabado. Los muros de cierre, originalmente de mampostería de piedra han sufrido innumerables intervenciones, muchas de ellas inapropiadas, que utilizan otros materiales como ladrillo cerámico. Asimismo, el acabado exterior se encuentra muy degradado en la mayoría de barracas, con pérdida de material, abombamientos e intervenciones con otros materiales no apropiados, a parches, que generan una imagen de fachada poco homogénea.

Asimismo, y agravando la falta de homogeneidad del conjunto, las puertas, aunque la mayoría de barracas todavía disponen de ella, son algunas pintadas (con falta de pintura en la parte inferior, debido a la humedad) y de otros no.

Los demás elementos exteriores, como el muelle o las escaleras presentan un estado de conservación variable. Los muelles son todos distintos, en cuanto a dimensiones, pero también terminados. Aunque la mayoría todavía conservan en las zonas inferiores el material original de piedra, todos ellos han sido reformados, suplementando por la cara superior con soleras de hormigón o losas de piedra que constituyen en ambos casos el actual pavimento. Algunos de los muelles han sufrido intervenciones aún más inadecuadas, con el uso de bloques de hormigón. Algunos de

los muelles han desaparecido y otros se encuentran en mal estado de conservación, con partes derribadas o levantadas.

Las escaleras han sido muy reformadas también en la mayoría de los casos, por lo que el trazado original queda escondido bajo posteriores reparaciones con materiales, muchas veces no adecuados. En cuanto a las barandillas, la mayoría de escaleras que todavía conservan las barandillas, disponen de barandilla original de madera.

Las rampas de acceso a la barraca presentan un estado de conservación variable en función de la barraca. Algunas rampas han desaparecido en su totalidad.

Todas las afectaciones y patologías exteriores e interiores que presentan los *escars* vienen derivadas por la humedad. El interior de las barracas es por lo general la zona más dañada del conjunto. Casi en la totalidad de las barracas se observan eflorescencias salinas y desprendimientos generados por la migración de estas sales al material de acabado, y en la mayoría de las barracas los paramentos presentan hongos y biodeterioro. El acabado presenta abombamientos y pérdidas en muchos casos. En referencia al pavimento, ya diferencia de altas zonas como la calle Mar o Tamarells, hay presencia de sedimentos en el interior de las barracas, que cubren totalmente el pavimento interior y que, probablemente introduce elementos externos a la barraca que pueden dañar y empeorar el estado de conservación.

#### Conjunto F. Barraques des Babo.

Según inspección visual, sin poder acceder al interior de todas las barracas, el estado de la estructura es bueno, no presenta patologías graves como grietas o deformaciones que indiquen que esta se encuentra en mal estado de conservación o con riesgo de *col·lapso*. El volumen de las seis barracas está delimitado por muros de cerramiento exteriores que presentan mal estado de conservación, no tanto en lo que se refiere al estado de la estructura del propio muro, sino de los paramentos, que presentan pérdida de material y numerosas reparaciones con materiales inadecuados y que dan lugar a un menaje heterogéneo. En la fachada principal sí se observan grietas horizontales en casi todas las barracas y pérdidas de materiales en las partes bajas de la fachada que pueden estar ocasionadas por impactos o por erosión del agua de mar. La cubierta del volumen es casi plana, presentando pequeñas concavidades generadas por las bóvedas interiores. En cuanto a la barraca que se encuentra independiente del conjunto, esta presenta cerramientos de mampostería de piedra vista, a excepción de la fachada principal que está terminada con revestimiento de mortero de cemento procedente de diferentes reparaciones y con un aspecto muy heterogéneo.

La mayoría de las afectaciones y patologías exteriores e interiores que presentan las barracas vienen derivadas por la humedad y por la degradación causada por la falta de conservación. Los acabados interiores de las barracas presentan en un estado de conservación regular, siendo mejor en las barracas en que la bóveda de piedra arenisca es vista, y peor en aquellas en que se han ejecutado acabados superficiales plásticos, que sí presentan abombamientos y desprendimientos. Se observan eflorescencias salinas y desprendimientos generados por la migración de estas sales al material de acabado, y en la mayoría de las barracas los paramentos presentan hongos y biodeterioro, sobre todo en las zonas bajas más en contacto con la humedad. En muchos casos se han realizado reparaciones parciales y restituciones del acabado con materiales no compatibles con el soporte y que generan un acabado no homogéneo.

Todas las barracas presentan portal para la entrada de la barca con dintel plano. En el caso de la barraca independiente el dintel está formado por una viga de madera. Solo se conservan tres puertas, siendo dos de ellas de madera y una metálica y totalmente ciega de color verde. Se mantienen las escaleras del conjunto en un estado de conservación relativamente bueno, aunque uno de las escaleras se ha desolidarizado de la fachada de la barraca y presenta una gran grieta en sentido vertical. Ninguna de las escaleras dispone de barandilla.

El estado de conservación del pavimento exterior de la rampa (de hormigón) varía según la barraca, algunos de ellos ya no conservan la rampa. Por lo que respecta al

pavimento interior, en muchas de las barracas este no es apreciable ya que hay gran cantidad de sedimentos en el interior, arena, sobre todo. En la barraca independiente existe una capa considerable de sedimentos, en este caso, principalmente, piedras.

En referencia a los muelles situados adyacentes a las barracas, en todos ellos, se ha ejecutado un recocado de hormigón a modo de solera sobre el muelle original de piedra de muy poco grosor y que en muchos de los casos ya ha desaparecido. Los muelles son de poca altura, quedando cubiertos por el agua.

Al menos dos de los *escars* conservan los chigres que todavía se pueden utilizar porque se encuentran en muy buen estado.

5.1b. Estado de conservación del muelle de sa Aduana y del varadero de la Capella.

Hace un tiempo el muelle, como elemento constructivo, presenta patologías, algunas más generales que abarcan zonas amplias de construcción y otras más concretas, que en general son graves y que deben resolverse para garantizar su conservación y funcionalidad.

La patología más grave consistiría en la aparición de una gran grieta paralela al mar (en el muelle adosado en la c. de Pescadors ya dos tramos del muelle de Sa Bassa Nova) entre la hilada de piedra de esquina del muelle y la zona de adoquinado. Este hecho hace pensar que los cimientos han sufrido la erosión y en consecuencia se ha producido un asentamiento diferencial de la zona cercana. Existe riesgo de desprendimiento del muelle hacia el mar, sobre todo de las grandes piedras que forman la orilla.

Por otra parte, mayoritariamente en la cara sumergida de este canto del muelle han aparecido diferentes *coqueras*, cavidades de poca extensión en la masa de las piedras.

En diferentes puntos de la superficie empedrada del muelle se pueden observar mullidos, zonas donde el pavimento se ha hundido o se mueve inestablemente por deficiencias o falta de material de soporte en la base. Asimismo, alguna de las escaleras del muelle presenta desprendimiento de alguno de sus escalones.

En algunos puntos del adoquinado se observan huecos por la falta de alguna de las piedras. En otras zonas se han realizado intervenciones sin criterio, como por ejemplo unas juntas de cemento portland demasiado llenas. Con este tipo de actuaciones se pierde textura de las piedras y desaparece, en gran parte, el dibujo del empedrado. Este tipo de juntas no permiten la filtración natural del agua hacia el fondo y cambian la dinámica de absorción del adoquinado.

También se pueden observar otras patologías propias del paso del tiempo y acentuadas por la falta de mantenimiento, como el crecimiento de vegetación entre las juntas de las piedras que forman el pavimento del muelle o el aspecto ennegrecido en algunos puntos del pavimento por la acumulación de suciedad superficial. Bajo la pasarela de madera se acumula la basura y restos de plásticos.

En cuanto al varadero de la Capella, su estado de conservación es bueno. En la franja de enmacado de cantos rodados faltan algunas piedras, que generan discontinuidad al acabado.

Actualmente Ports IB está ejecutando la 1.<sup>a</sup> Fase del Proyecto Rehabilitación y reparación de agrietamientos y descalces de varios muelles situados en el puerto de Portocolom, que afecta al conjunto de muelles conocidos bajo el nombre de Muelle de S' Aduana. Las obras de la 1.<sup>a</sup> fase corresponden al tramo conocido como Moll de Sa Bassa Nova y empezaron en octubre de 2021. Dentro del ámbito del Convenio Marco de colaboración entre Puertos IB y el Departamento de Cultura, Patrimonio y Política Lingüística del Consell de Mallorca, desde del Servicio de Patrimonio Histórico se ha realizado un seguimiento de las obras que ha contado, además de los técnicos de Patrimonio del Consell de Mallorca, con la intervención de dos arqueólogos, uno de ellos subacuático, y un maestro *marger*. Inicialmente se realizaron una serie de calas para conocer el sistema constructivo de la zona a actuar. Actualmente, una vez numeradas

las piezas del muelle y las más significativas del adoquinado, se está ejecutando la reposición de las mismas con la técnica original.

### 5.2 Estado de conservación tipológico.

El estado de conservación tipológico tanto de las barracas como del conjunto del muelle de la Aduana es muy bueno, y ha sido objeto de pocas transformaciones irreversibles.

Aunque el puerto ha perdido su uso como puerto comercial, mantiene su uso como puerto de pescadores y embarcaciones recreativas. Asimismo, en los muelles todavía se conservan algunos de sus usos originales, como las labores de reparación y secado de redes y el amarre de barcas de pesca.

La excelente técnica constructiva que se empleó para la construcción del muelle de piedra, utilizando la técnica de piedra encajada y que dio como resultado un conjunto constructivo sólido y estable ha posibilitado el buen estado de conservación del mismo a lo largo de los años, por lo que no ha precisado obras de reparación importantes que hayan introducido modificaciones sustanciales o irreversibles, que hayan podido dañar o desvirtuar la fisonomía original del puerto y por tanto también, modificar su uso.

Cabe decir también, que la mayoría de edificaciones que servían en el puerto, como la aduana o almacenes que servían para guardar la mercancía aún conservan sus características tipológicas, aunque tengan nuevos usos, algo positivo para la imagen general del conjunto.

En las barracas, aquellas que se encuentran en buen estado de conservación todavía son susceptibles de mantener su uso original, lo que se da en la mayoría de los casos. Muchas de las barracas han sufrido transformaciones a lo largo de los años; aunque, afortunadamente, estos cambios no han alterado su estructura de forma irreversible y, por tanto, la tipología original se ha conservado. La mayor parte de las intervenciones han sido sustituciones de elementos en mal estado, como puertas o barandillas, o restituciones de elementos en mal estado por otros materiales diferentes a los originales (uso de hormigón en las reparaciones de los muelles, uso de elementos metálicos...) que, a pesar de alterar la fisonomía original, no imposibilitan el uso tipológico. Asimismo, se han llevado a cabo otras intervenciones como eliminación de elementos originales interiores como los chigres, o maderas de las rampas, o modificaciones de los portales de acceso. A pesar de estas intervenciones puntuales, y el mal estado de conservación general consecuencia del paso del tiempo y la falta de tareas de mantenimiento, podemos decir que el estado de conservación tipológico es bueno, y que con una cuidada intervención es bien posible su recuperación.

### 5.3 Estado de conservación del entorno.

En cuanto al estado de conservación del entorno, el muelle y las barracas se insertan en un entorno bastante transformado, sobre todo a nivel urbano, ya que desde el inicio de la construcción del muelle de la Aduana la actualidad, Portocolom ha sufrido un gran crecimiento urbano, causado sobre todo por el boom turístico.

Sin embargo, la urbanización se ha producido más allá de la zona delimitada como entorno, que corresponde aproximadamente al paseo y la fachada marítima que delimita este, por lo que, a pesar de la transformación del casco urbano, la zona de muelle y las barracas han mantenido su cariz portuario y usos originales, sin sufrir transformaciones irreversibles, ni a nivel físico ni a nivel tipológico.

La actividad en el puerto ha experimentado una evolución a lo largo de su historia, pasando de ser un puerto comercial con una gran actividad de pesca profesional, a convertirse en un puerto náutico recreativo, donde las actividades relacionadas con el turismo y ocio se han convertido en los motores de la economía. Este hecho es el que más ha influido en la transformación del entorno del muelle y las barracas con la aparición de terrazas y sobre todo con una gran afluencia de visitantes.

Por lo general, el estado de conservación físico del entorno es bueno, ya que se trata en la mayoría de zona urbanizada (calzada, acera o espacios libres públicos) mantenida por los servicios municipales, mientras que a nivel tipológico sí que ha sido cambiado por el viraje de los usos hacia los turísticos.

#### 6. Descripción y justificación de la delimitación del bien y del entorno de protección

##### 6.1 Descripción y justificación de la delimitación del bien.

Tal y como se ha ido exponiendo a lo largo de este informe, los elementos con significados y valores patrimoniales lo constituyen las barracas y el muelle de la Aduana, que corresponde al tramo de muelle de ribera comprendido entre las calles de Togores, Cristófol Colón y de los Pescadores.

La distribución irregular de las barracas en torno a los muelles de Portocolom hace que la delimitación del bien quede dividida en tres zonas, una primera zona, situada más al oeste, que abarca desde las barracas situadas en sa Bassa Nova hasta la calle dels Pescadors, incluyendo el muelle de la Aduana, una segunda zona situada más al norte que incluye desde la zona de barracas situadas en la calle Tamarells hasta las barracas situadas en el Riuetó, coincidiendo con el límite norte de la calle Carme y una tercera zona que integra las barracas de Es Babo.

La delimitación de los bienes, incluye, en el caso de las barracas, no únicamente el volumen cerrado delimitado como barraca, sino todos los elementos exteriores que lo componen, varadero, muelle, escaleras exteriores y otros, que se encuentran a veces sobre el plano del agua. En el caso del muelle de la Aduana se mantiene este criterio, incluyendo también en la delimitación del bien los elementos que forman parte, como varaderos, rampas, escaleras o *norais*.

Este ámbito abarca una superficie total de 12400 m<sup>2</sup>.

Estos elementos, delimitados como BIC, se recogen en la delimitación gráfica adjunta.

##### 6.2 Descripción y justificación de la delimitación del entorno.

Se delimita como entorno de protección un envolvente de los elementos declarados BIC que permita garantizar la preservación de sus valores patrimoniales actuales, que en este caso deben dirigirse principalmente, al margen de su necesaria conservación física y tipológica, a la preservación del su uso original (puerto y casetas para resguardar las barcas).

La delimitación del entorno de protección se ha establecido a partir de la valoración combinada de una serie de variables, a fin de preservar el significado y valores completos del bien cultural: estado de conservación de los elementos, preservación física de los bienes, conservación de su tipología y usos y visualización de estos desde el propio entorno, tal y como queda recogido en la delimitación gráfica adjunta.

El ámbito definido como entorno de protección –que aparece representado gráficamente en la documentación planimétrica adjunta– rodea las tres zonas que delimitan los bienes (muelle y barracas). El criterio para delimitar el entorno de protección es el mismo para las tres delimitaciones de los bienes y abarca una franja de terreno desde el límite interior del propio bien, muelle de piedra y barracas situadas en el perímetro de la ribera, hasta la línea de fachadas (sin incluir a estas) que hacen frente las calles de primera línea del puerto, en dos de las zonas, y hasta el muro de cerramiento de la parcela edificada tangente a las barracas en el caso de la zona de Es Babo.

En el primer ámbito el entorno abarca desde el límite de las barracas y el muelle de la Aduana hasta las fachadas que van bordeando la ribera desde la Bassa Nova (calle Miquel Massutí Alzamora) hasta el final del muelle de la Aduana (calle de los Pescadores). El entorno de protección del segundo ámbito, situado más al norte, abarca desde el límite interior de las barracas situadas en el perímetro costero, hasta la línea de

fachadas (sin incluir a estas) que delimitan las calles de primera línea del puerto, y que van bordeando la costa desde la zona de Tamarells (calle dels Tamarells) hasta las fachadas de la zona del Riuetó (calle del Carme). En el tercer ámbito, el entorno abarca desde el límite de las barracas de Es Babo hasta el muro de cerramiento de la parcela que delimita por el sureste con estas.

Este es el entorno de protección teórico que debería considerarse, el cual se recoge en la documentación gráfica. La superficie total que abarca el entorno de protección son 20606 m<sup>2</sup>.

## 7. Principales medidas de protección y criterios de intervención en el bien y su entorno

### 7.1 Medidas de protección y criterios de intervención en las barracas.

En cuanto a las barracas, debe garantizarse su conservación en su estado primigenio, admitiéndose tan solo aquellas obras que estén encaminadas a su consolidación, conservación y restauración, así como la recuperación de sus características originales en los casos en que previamente se hayan realizado intervenciones inadecuadas o con materiales inapropiados.

En cualquier caso, las intervenciones deberían ser las mínimas necesarias para la buena conservación del elemento, que debe mantenerse íntegramente, preservando su volumen original y los elementos que lo componen (varadero, muelle, escaleras, barandillas, balaustrada, puertas, chigres, etc.). Cualquier intervención que se lleve a cabo deberá respetar los elementos básicos que definen las condiciones volumétricas, estructurales, tipológicas y ambientales del bien. Por tanto, no se podrá alterar su aspecto exterior ni modificarse el volumen, la altura, la profundidad o la anchura. No podrán modificarse las aberturas de las fachadas salvo que las obras obedezcan a una restauración razonada para devolver la barraca al estado original. Se entiende por estado original el del momento en el que se genera la morfología que motivó su catalogación.

Las actuaciones de restauración no supondrán aportaciones de reinvencción o nuevo diseño.

Se podrá modificar el volumen de los muelles, únicamente en altura, para hacer frente a los incrementos de nivel del mar por causa del cambio climático, y con el objetivo de garantizar la conservación del uso del elemento como zona de acceso a las embarcaciones. Esta alteración del volumen deberá justificarse adecuadamente y se realizará con los mismos materiales y la misma técnica constructiva empleada originalmente en la construcción del muelle. La volumetría resultante no podrá mermar ni limitar el acceso a la barraca, ocultar sus partes características o reducir las visuales hacia el conjunto.

En líneas generales, la conservación de las barracas pasa por reforzar la estructura portante (interior y exterior), ya que, en la gran mayoría de ellas, la parte superior forma el paseo de peatones, que en algunos tramos ahora está cerrado por evitar accidentes. Además, deben restaurarse todos los elementos complementarios, como las barandillas y escaleras para descender. Los muelles, muy afectados por los temporales dentro del puerto desde que se dragó, también deben reforzarse al igual que las puertas de madera que cierran las barracas.

Los criterios en estas intervenciones, se atenderán en el artículo 41 de la Ley 12/1998 del Patrimonio Histórico de las Illes Balears. En general, habrá que tener especial cuidado en mantener las técnicas constructivas y la tipología de materiales tradicionales, evitando sustituir los elementos de madera y piedra del mismo sitio por materiales ajenos a estas construcciones (carpinterías metálicas, hormigón...). En cuanto a los elementos de menor entidad como puertas, barreras o pasamanos de las escaleras, tendrán que ser de madera, siguiendo la tipología original.

En cuanto al cromatismo, se emplearán siempre para los *escars* los colores tradicionales en blanco u ocres. Los elementos de madera como puertas o pasamanos

irán pintados en colores tradicionales, siempre respetando el criterio de que no haya dos colores iguales en dos barracas contiguas.

La cubierta de los *escars* permite una lectura diferenciada y casi cronológica del conjunto respecto al resto de zonas urbanizadas. En todos los casos, y principalmente en aquellos en que la cubierta de los *escars* está a nivel de calle, la urbanización del espacio público debe garantizar la lectura de los conjuntos de *escars* como unidad independiente y reconocible respecto del resto de zona urbanizada. La cubierta de los *escars* no debe quedar inmersa como parte de la pavimentación de la calle, sino que debe seguir entendiéndose como una cubierta. Asimismo, no es admisible la colocación de mobiliario urbano en las cubiertas de los *escars*.

Los conjuntos de barracas deben poder entenderse como elementos vinculados al puerto y al mar y conservar su uso original. La utilización de estos elementos o de su superficie de cubierta para usos privativos (terrazas, alquiler de embarcaciones...) desvirtúa la lectura y contemplación del bien. Los *escars*, y sobre todo su cubierta, a pesar de formar parte físicamente del conjunto del paseo, no deben entenderse ni utilizarse como soporte de usos privativos y ajenos a su uso original que puedan interferir en su lectura o contemplación.

Las intervenciones más modernas, que modificaron la configuración original de las barracas (o de sus elementos externos), así como la introducción de materiales distintos a los originales en sucesivas reparaciones, podrán ser objeto de estudio más específico y, en su caso, de una intervención más profunda y reversión de las partes inapropiadas.

Las intervenciones que vayan más allá del simple mantenimiento, tendrán que contar con la participación de un equipo interdisciplinario formado por técnicos competentes, incorporando en cada caso especialistas en patrimonio histórico y etnológico y, según el tipo de intervención, restauradores.

7.2 Medidas de protección y criterios de intervención en el muelle de sa Duana y varadero de La Capella.

En cuanto al muelle de sa Duana y al varadero de La Capella, se debe garantizar su conservación en su estado primigenio, admitiéndose tan solo aquellas obras que estén encaminadas a su consolidación, conservación y restauración, y en casos excepcionales, de recuperación de algunas de sus características originales.

Al igual que en el caso de las barracas, en el muelle de sa Duana y en el varadero de La Capella las intervenciones deberían ser las mínimas necesarias para la buena conservación del elemento, se debe mantener la estructura tipológica, volumetría e imagen. Se debe preservar la totalidad de los elementos que componen el muelle y los varaderos (de sa Duana –incluido en el ámbito del muelle de sa Duana– y de la Capella), incluidas las escaleras, rampas y empedrados. También se deben reintegrar los «norais» o «moixes» de piedra que se retiraron y rehicieron las actuaciones aisladas.

Los criterios en estas intervenciones, se atenderán en el artículo 41 de la Ley 12/1998 del Patrimonio Histórico de las Illes Balears. En general, será necesario tener especial cuidado en mantener las técnicas constructivas y la tipología de materiales tradicionales, hecho muy relevante en este caso ya que el valor del bien radica, en buena medida, en los materiales y la técnica utilizada para su construcción. Se evitará introducir elementos ajenos, como el hormigón.

Cualquier intervención en la zona del muelle de sa Duana y del varadero de La Capella, tanto en su volumen como en el adoquinado superficial debe realizarse desde la conservación integral del sistema constructivo original a base del encaje de piedras bien trabajadas por los maestros «margers» y el uso de morteros tradicionales. Las reparaciones tendrán que llevarse a cabo siguiendo la misma técnica constructiva original.

Se deben utilizar morteros tradicionales y las juntas del adoquinado deben respetar la junta natural de la piedra y deben ir ligeramente rebajadas para resaltar la textura de las piedras.

Se tendrá una previsión de piedras similares del lugar, sobre todo volumen y material, para posibles sustituciones de las piedras originales que puedan faltar. Cualquier intervención en la piedra debe realizarse con la misma técnica constructiva y grado de ejecución al nivel de la obra actual, yendo a buscar una junta encajada, y ejecutada por expertos en el trabajo con piedra.

Cualquier cambio en el soporte de la base del adoquinado o en el sistema de cimentación debe contemplar el correcto drenaje del agua de lluvia que se pueda filtrar entre juntas y la preservación del sistema constructivo.

El conjunto deberá reconstruirse exactamente como está hoy en día. Por este motivo, debe encararse la restauración con metodología arqueológica y de restauración-conservación de monumentos, catalogando fotográficamente, desmontando las piedras con mucho cuidado y enumerándolas para poder volver a colocarlas en su mismo lugar.

En el caso del muelle de la Aduana y del varadero de La Capella, tal y como ocurre con las barracas, la conservación del bien debe garantizarse no solo desde una vertiente de conservación física, sino también de conservación de su tipología, que es la que garantiza el mantenimiento sostenido en el tiempo de su uso original.

Con el fin de garantizar su conservación tipológica, el uso del muelle y de los varaderos debe seguir siendo mayoritariamente náutico, quedando limitado sobre la superficie del bien la ubicación de elementos de mobiliario urbano o similar, y los usos privativos como terrazas de restauración, alquileres de embarcaciones, actividades de deporte náutico, varada y depósitos incontrolados de embarcaciones, etc. que alteran y descontextualizan el bien, las visuales hacia este y la contemplación de aquellos valores que motivan la protección del bien, como el empedrado.

Asimismo, se limitará también la ubicación al propio bien de elementos de señalética y rótulos publicitarios que atenten contra los valores estéticos y que impliquen una ruptura de la estructura o composición del propio bien, así como un perjuicio para la contemplación y disfrute ambiental del bien.

Las intervenciones en el muelle y en los varaderos deben tener en cuenta también su conservación tipológica.

Se limitará y acondicionará la disposición sobre la superficie de los muelles de instrumentos de infraestructura portuaria (grúas, pantalanés, gasolineras, etc.) que puedan suponer una sobrecarga sobre la estructura del muelle, no dimensionada originalmente para estas solicitudes. Asimismo, el uso de este tipo de elementos, por sus características y las sustancias que se utilizan (gasolinas, aceites, ...), puede suponer la degradación de los materiales que constituyen el muelle (sillares de piedra arenisca, piedras, ...).

En el contexto de protección de la zona, los trabajos a ejecutar serán objeto de su seguimiento arqueológico por la retirada del adoquinado histórico y su posterior recolocación para la reposición de pavimentos.

### 7.3 Medidas de protección del entorno.

Como se ha mencionado, con la delimitación de este entorno de protección se pretende, en primer término, una protección física del bien, que irá desde los aspectos constructivos o estructurales hasta aquellos más estéticos.

La otra de las principales funciones de este entorno de protección es la preservación de las visuales más cercanas del bien. Por tanto, las actuaciones en esta zona no podrán prescindir de tener en cuenta los aspectos de mejora de las visuales que existían desde este hacia los alrededores para llevar a cabo su función original y la contemplación de este conjunto desde el entorno. Así, en el ámbito del entorno de protección, no se podrán llevar a cabo actuaciones que no tengan una relación apropiada con el bien, ni todas aquellas que utilicen materiales o técnicas inapropiados.

La ley 12/98 trata el tema de los criterios de intervención en los entornos de protección de los bienes de interés cultural en su artículo 41.3, señalando que el volumen, tipología, morfología y cromatismo de las intervenciones en los entornos de protección de estos bienes no podrán alterar el carácter arquitectónico y paisajístico del

área ni perturbar la visualización del bien. Asimismo, se prohibirá cualquier movimiento de tierras que comporte una alteración grave de la geomorfología y la topografía del territorio y cualquier vertido de basura, escombros o desechos.

En todo caso, deberá estar a lo que señala la ley 12/98, del patrimonio histórico de las Illes Balears, especialmente en sus artículos 3 (colaboración de los particulares), 22 y 23 (protección general de los bienes del patrimonio histórico y preservación de bienes inmuebles), 24 (suspensión de obras), 26 (deber de conservación), 27 (incumplimiento de los deberes de conservación), 28 (reparación de daños), 29 (informes y autorizaciones), 31 (*col·locació*n de elementos exteriores), 37 (autorización de obras), 40 (licencias) y 41 (criterios de intervención en los bienes de interés cultural) y 45 (bienes muebles incluidos en un bien de interés cultural).

### 8. Conclusión

Después de estudiar la historia y la evolución del muelle de la Aduana y las barracas de Portocolom, podemos plantear que reúnen una serie de valores:

– Valor histórico, social y etnológico, ya que el muelle de la Aduana representa un testimonio de la importancia que tuvo Portocolom como puerto comercial en el siglo XIX, siendo el puerto más importante de Levante y uno de los más importantes de Mallorca, incluso, líder en lo referente a la exportación de vino. Actualmente, aunque el puerto ha perdido su uso como puerto comercial, mantiene su uso como puerto de pescadores y embarcaciones recreativas. Asimismo, en los muelles todavía se conservan algunos de sus usos originales, como las labores de reparación y secado de redes y el amarre de barcas de pesca.

El conjunto formado por el muelle de sa Duana y las barracas está formado por una serie de construcciones vinculadas a una forma de vida determinada, a la cultura ya las actividades tradicionales del pueblo de las Islas Baleares que merecen ser preservadas por su valor etnológico.

La importancia de las barracas (*escars*) radica en su entorno marítimo ya que es el principal exponente de marina tradicional, con una flota bastante numerosa de embarcaciones de madera.

– Valor y singularidad a nivel arquitectónico y constructivo, ya que el muelle de la Aduana ha conservado casi intacta su configuración constructiva original, y constituye uno de los mejores ejemplos en las islas de la ingeniería con piedra propia de la obra civil del siglo XIX, previa al descubrimiento del hormigón armado.

Asimismo, cabe destacar el excelente trabajo de la piedra que los maestros canteros de la época hicieron, siendo un magnífico ejemplo de un trabajo muy encajada de «capserrat».

Por otra parte, la utilización para la construcción del muelle de piedras provenientes de las navetas pre-talayóticas de los Clossos de Can Gaià, el poblado más antiguo de la zona (1700 AC), refuerza el interés histórico del conjunto.

– Valor como conjunto y paisaje portuario, ya que todo el conjunto, muelle y barracas, da a Portocolom una imagen prácticamente intacta de un puerto de costa preturístico, que merece una especial conservación.

De las características hasta ahora descritas hemos entendido pues, que no se podían dejar de tener en cuenta los valores culturales contemplados en la Llei 12/98, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Islas Baleares, los cuales hacen que este elemento sea merecedor de la máxima protección que otorga la citada ley, es decir, la de Bien de Interés Cultural.

Entre las diferentes categorías que ofrece la ley, una vez realizados los estudios pertinentes, y según la información que hasta el momento se ha dispuesto, entendemos que la figura que mejor se ajusta a las características de este elemento es la de Interés Etnológico, tal y como aparece definida en el artículo 5 de esta ley, dado que se trata de

construcciones vinculadas al modo de vida, la cultura y las actividades tradicionales de pesca y recreo de la isla de Mallorca.

En respuesta a las solicitudes recibidas, podemos concluir que:

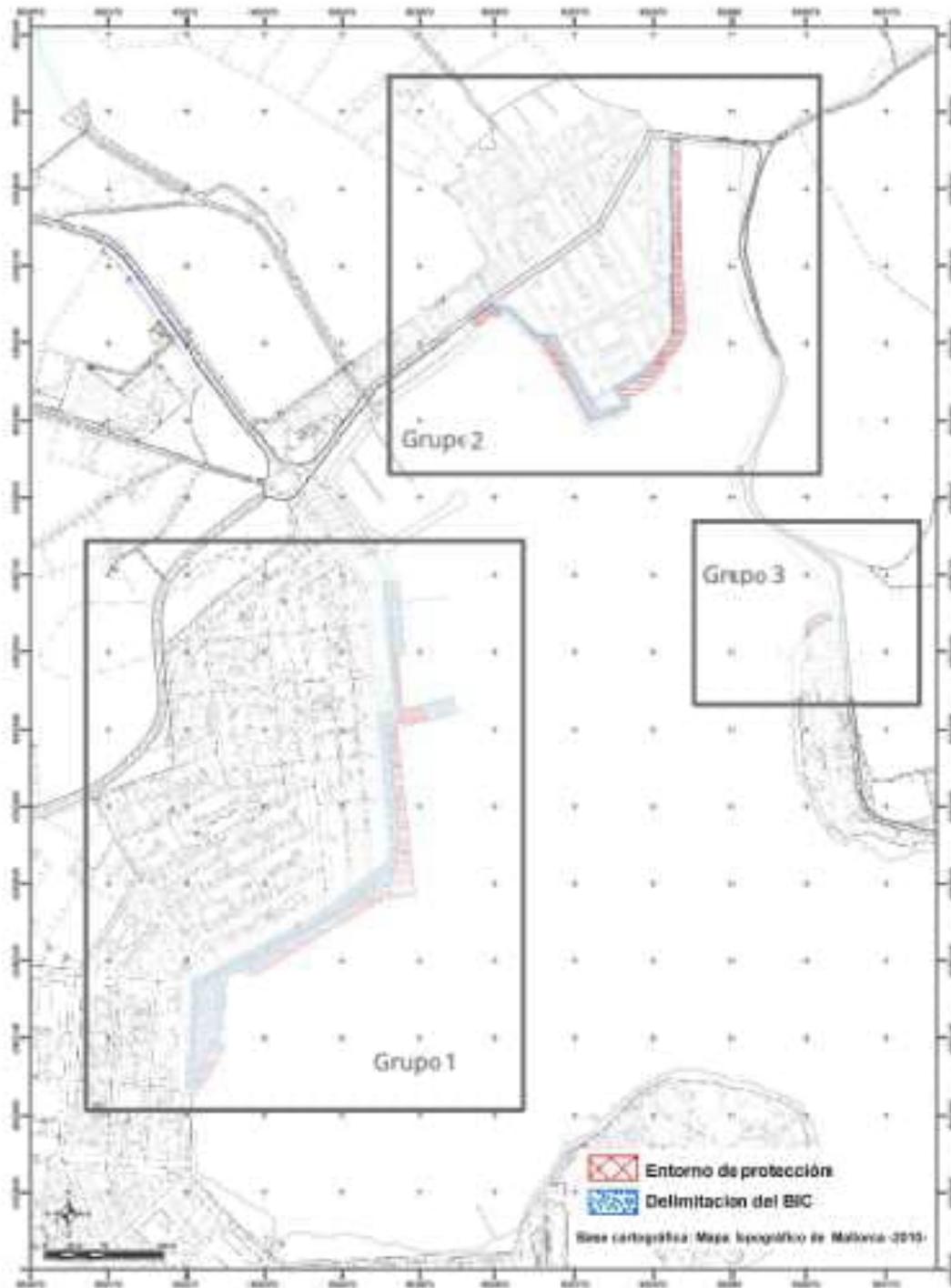
1. En cuanto al casco antiguo de Portocolom, atendiendo a que los edificios y las calles más representativas de la imagen marítima histórica del puerto ya goza de la protección derivada de la inclusión en el Catálogo municipal, nivel de protección que ya garantiza la preservación de las características tipológicas y formales del conjunto, por lo que no procede su declaración ni como BIC ni como BC.

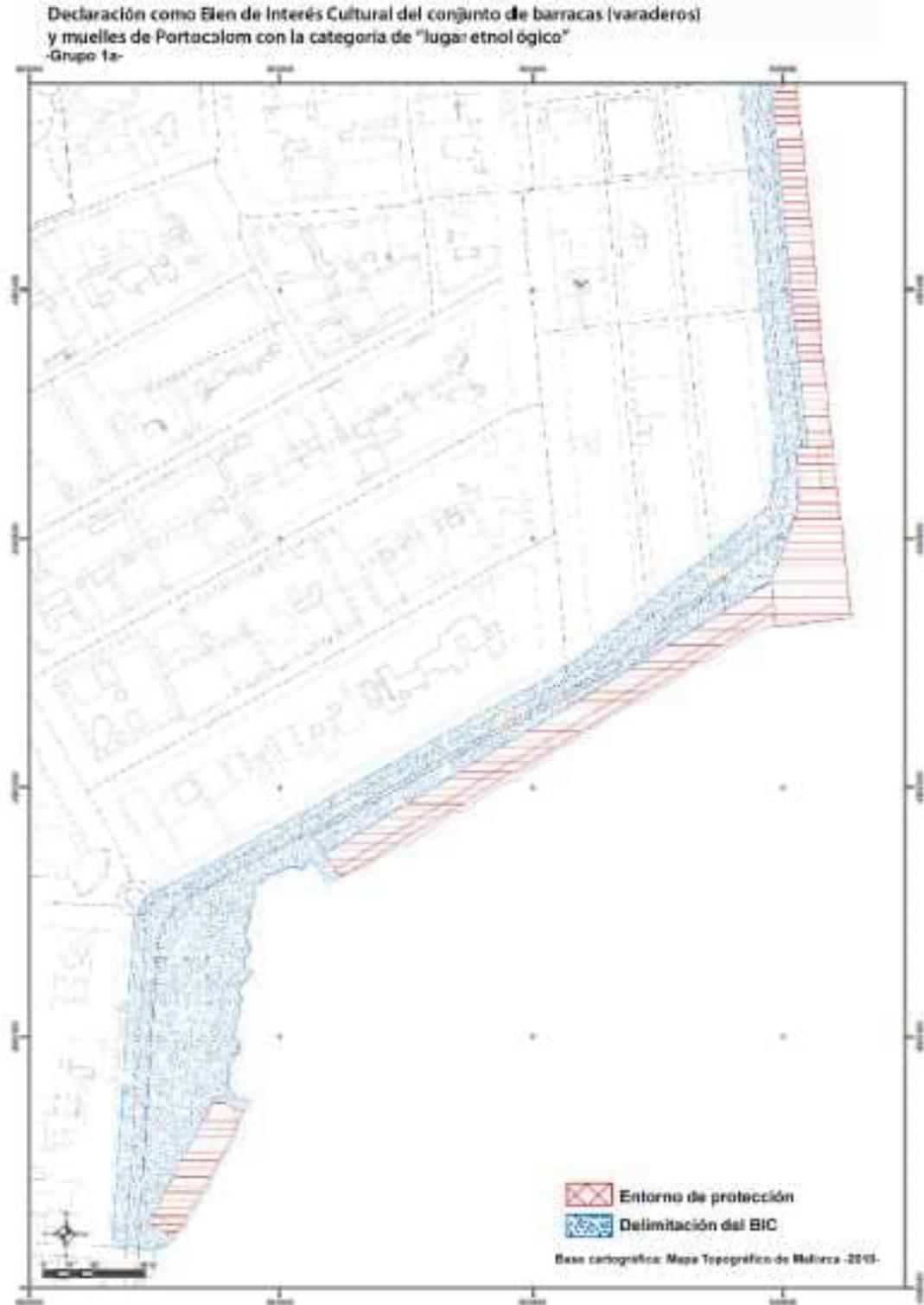
2. Proponemos la incoación de Bien de Interés Cultural, con categoría de Lugar de Interés Etnológico, del conjunto de las barracas (*escars*) y los muelles de Portocolom (Felanitx), con la delimitación de BIC y del entorno de protección que figura en la documentación gráfica adjunta.

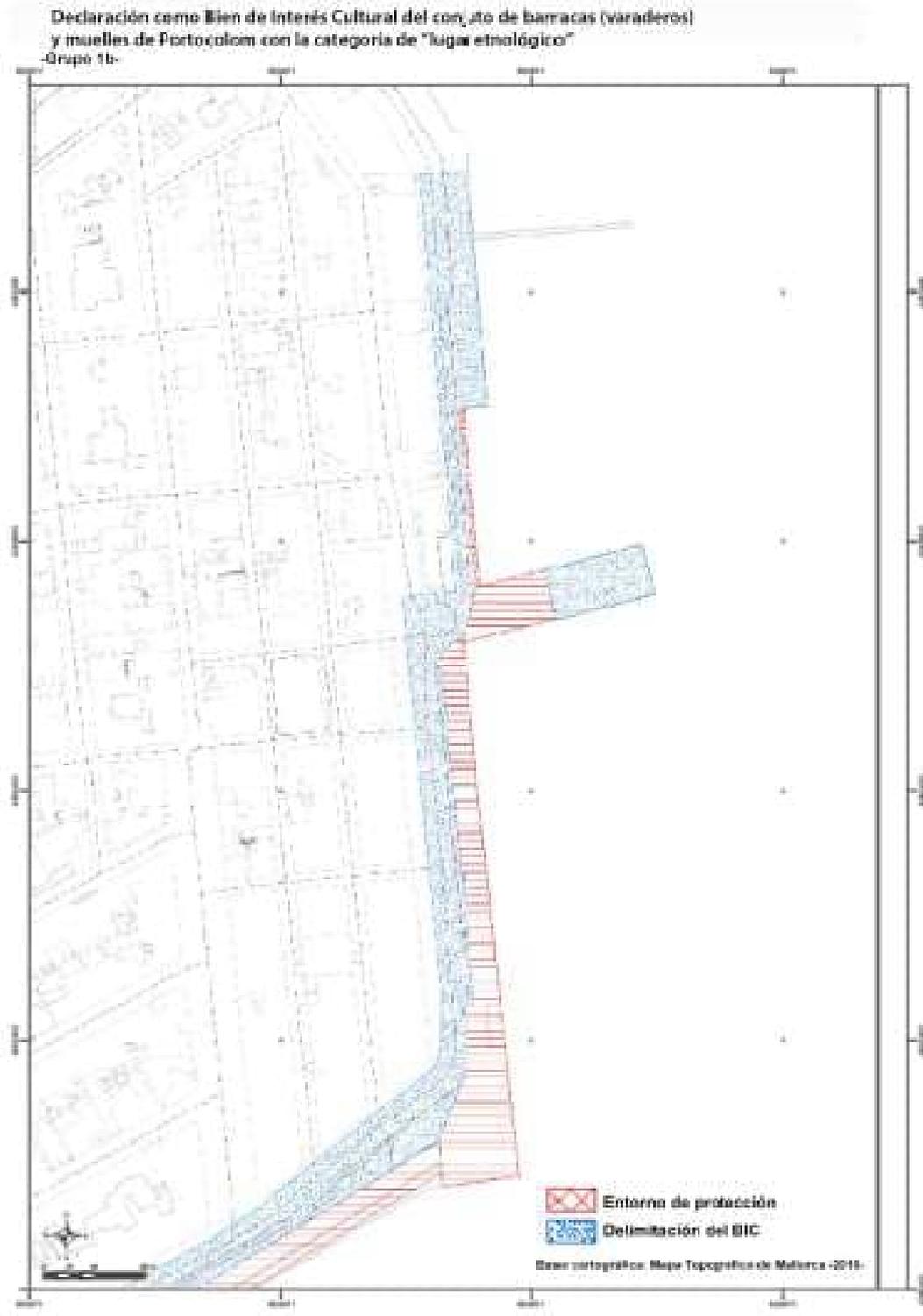
## ANEXO II

### Planimetría

**Declaración como Bien de Interés Cultural del conjunto de barracas (varaderos) y muelles de Pertocolom con la categoría de "lugar etnológico"**







Declaración como Bien de Interés Cultural del conjunto de barracas (varaderos) y muelles de Portocolom con la categoría de "lugar etnológico"

-Grupo 2-

