

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### ADMINISTRACIÓN LOCAL

**8518** *Resolución de 10 de mayo de 2022, del Consejo Insular de Mallorca (Illes Balears), referente a la incoación del expediente de 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.*

En la sesión del día 3 de mayo de 2022, la Comisión Insular de Patrimonio Histórica de Mallorca, acordó, entre otros, el siguiente:

«I. Incoar el expediente de declaración de Bien de Interés Cultural, con categoría de Lugar de Interés Etnológico, del conjunto de las barracas (varaderos) y los muelles de Portocolom (Felanitx), con la delimitación del Bien y del entorno de protección que figura al informe técnico de día 26 de abril de 2022, que se adjunta y forma parte integrando del presente acuerdo.

II. En cuanto al núcleo antiguo de Portocolom, siendo que los edificios y las calles más representativas de la imagen marítima histórica del puerto ya disfruta de la protección derivada de la inclusión al Catálogo municipal, nivel de protección que ya garantiza la preservación de las características tipológicas y formales del conjunto, no procede su declaración ni como Bien de Interés Cultural ni como Bien Catalogado, de acuerdo con aquello que dispone el informe técnico de día 26 de abril de 2022, que se adjunta y forma parte integrante del presente acuerdo.

III. Suspender la tramitación de las licencias municipales de parcelación, de edificación o de derribo en la zona afectada por la incoación, así como de los efectos de las licencias ya concedidas.

Cualquier obra que haya que realizar en la zona afectada por la incoación tendrá que ser previamente autorizada por la Comisión Insular de Patrimonio Histórico.

Esta suspensión dependerá de la resolución o de la caducidad del procedimiento.

El acuerdo de declaración se tendrá que adoptar en el plazo máximo de veinte meses contados desde la fecha de iniciación del procedimiento. Caducado el procedimiento, no se podrá volver a iniciar en los tres años siguientes, salvo que lo pida el titular del bien, en conformidad con el artículo 10.6 de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre PHIB.

IV. Notificar esta resolución a los interesados, al Ayuntamiento de Felanitx y al Gobierno de las Islas Baleares.

V. Publicar este acuerdo de incoación en el “Boletín Oficial de las Islas Baleares” y en el “Boletín Oficial de Estado” y anotarlo en el Registro Insular de Bienes de Interés Cultural de Mallorca y comunicarlo a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares para que proceda a su anotación en el Registro de Bienes de Interés Cultural de las Islas Baleares y a la vez comunique al Registro General de Bienes de Interés Cultural del Estado las inscripciones y anotaciones que se realicen.

Todo esto de conformidad con los artículos 7 y siguientes de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Islas Baleares.»

El traslado de este acuerdo se hace a reserva de la aprobación del acta.

Palma, 10 de mayo de 2022.–El Secretario Técnico del Departamento de Cultura, Patrimonio y Política Lingüística, Josep Mallol Vicens.

## ANEXO I

### Informe técnico de 26 de abril de 2022

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

– En fecha de 8 de septiembre de 2020, con registro general n.º 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 n.º 3223 tuvo entrada en el Consejo Insular de Mallorca, remitida por la Associació per a la Revitalització dels Centres Antics (ARCA), solicitud de incoación de declaración de Bien de Interés Cultural o, alternativamente, Bien Catalogado, a favor de la aldea de Portocolom y el Moll.

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

– En fecha 19 de marzo de 2021, con registro general n.º 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 n.º 41172 tuvo entrada en el Consejo Insular de Mallorca, remitida por una serie de entidades: la asociación ARCA, la plataforma Salvem Portocolom, el Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Natura (GOB), la asociación Terraferida, el Gremi de margers de Mallorca, la asociación Amics dels 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 información siguiente:

– 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-Jóvenes Cualificados.

– «Memoria justificativa Declaración BIC del conjunto de muelles, rampas y escalas de la Duna de Portocolom (Felanitx)» elaborado por Caterina Ramon Bordoi, Técnico del Museo de Mallorca. (Aportado por Caterina 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 sa Duana de Portocolom, Felanitx», elaborado por Josep Massot Tejedro (ARCA), Lluc Mir Anguera (Gremi de Margers de Mallorca), Pere Bannasar Bannasar y miembros de los Amics dels Clossos de Can Gaià. (Aportado por Associació per la revitalització dels centres antics, en fecha 19 de marzo de 2021 NRGE: 7993/2021).

– Informe elaborado por el Gremi de Margers de Mallorca «Moll de sa Duana, 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 al BOIB N.º 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. A. 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 de 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 Cristóbal Colón (PC-C-07), calle de los Pescadores (PC-C-08), calle del Mar (PC-C-09), calle de Levante (PC-C-10) y calle del Carmen (PC-C-11).

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

#### *1. Introducción*

Portocolom está ubicado en el sudeste 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, 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.

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 al ir llevando a cabo la protección de varaderos de los diferentes lugares de la isla de Mallorca, encontrándose ya protegidos un total de 66 varaderos, concentrados en los municipios de Santanyí (44), Lluçmajor (14), Campos (7) y Pollença (1).

Por otro lado, se están llevando a cabo tareas preparatorias para conocer los varaderos 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 sa Duana: 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 núcleo antiguo de Portocolom.*

El topónimo Portocolom aparece documentado por primera vez el 1242 con el nombre de Portu Columi y, ya en el siglo XIV, con el de Oporto Colom. Etimológicamente, deriva del latín «portu columbi», que significa «port el colom».

A causa del 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 tiempos 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 casco urbano se tiene que vincular a la expansión vitícola del siglo XIX, a pesar de que ya había empezado 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. El 1876, a iniciativa de Joan Alou, se aprobó el proyecto de urbanización de la zona de la Capella, en la costa oriental, con la excusa de crear una colonia agrícola. De este modo, aparecía el primer casco urbano alrededor del oratorio, que ya existía desde 1808. El trazado actual de las calles de esta zona corresponde al plano primigenio. El 1880, Pere Ordines, propietario del predio de s'Horta, solicitó la urbanización de la zona de sa Duana –donde ya había algunos edificios– y pronto también surgió una agrupación de casas. No obstante, en Portocolom realmente no se creó una colonia agrícola, sino de veraneo puesto que la mayoría de viviendas estaban deshabitadas la mayor parte del año, excepto algunas pocas casas de pescadores. El crecimiento urbanístico de Portocolom se paró un poco raíz de la crisis de finales del siglo XIX, pero entrado el siglo XX siguió aumentando de manera lenta, pero con cierta población estable, hecho que propició que el 1935 se inaugurara una escuela pública. No obstante, 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 hacía espacios más abiertos a las orillas de poniente, primero junto a las construcciones antiguas y, más tarde, contorneando 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 varias urbanizaciones.

### 3.2 Los varaderos (barracas).

#### Los refugios de barcas en las Baleares

En las 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, a causa de la inseguridad por los ataques piratas y corsarios, entre otros motivos. De hecho, excepto las correspondientes ciudades portuarias de las varias 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 el interior.

No es hasta muy 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 próximas al litoral. Hay que destacar la creación de varias 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 instrumentos propios de esta actividad, así como a menudo para cobijo de los pescadores. Algunos casos ya están documentados a finales de la edad mediana. Estos refugios, conocidos como *escars*, *alcoves* o *barraques* (Mallorca), *casetes de barca* (Menorca) o *varadors* (Pitiusas), aparecen solitarios a muchas calas y

pequeños puertos naturales. En ocasiones, el habitáculo del pescador se disponía a un lado o encima.

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

#### Las barracas de Portocolom

Las casetas para guardar las barcas y los botes se denominan *barraques*, en Felanitx; *alcoves*, en el Port des Canonge, y *escars*, en el resto de Mallorca. La mayoría se construyó en la misma acera del mar, muchas veces aprovechando escondrijos y cuevas en las rocas.

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

Se trata de un conjunto de 186 varaderos repartidos en seis grupos: sa Bassa Nova 1 (14), sa Bassa Nova 2 (51), carrer dels Tamarells (8), carrer de la Mar (16), es Riueto (90) y es Babo 7).

Las barracas más antiguas son las de es Riueto. Estas serían las primeras al construirse porque en aquel lugar, en el barrio denominado sa Capella, surgió uno de los núcleos primitivos de población de Portocolom. Aun así, por su tipología, la más antigua podría ser la Barraca d'en Capó, que se encuentra a comienzos de la zona del Babo.

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

Estas barracas iniciales surgieron como habitaciones pequeñas, construidas sobre las rocas, que están cerca del mar, con el objetivo de resguardar los barcos pequeños de los habitantes de Felanitx 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, ante la cual se construye un muellecito 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 RD 876/2014, de 10 de octubre, el Reglamento de la Ley de Costas. En este reglamento, se establecía, igual que en la consecuente Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Islas Baleares, que las concesiones vigentes otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley de Costas vencerían en un plazo máximo de 30 años. Por lo 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 transferida a la Comunidad Autónoma, es ésta última quién puede decidir sobre la continuidad de las obras e instalaciones situadas en este Dominio.

#### 3.3 El muelle de la Aduana, construcción y actualidad.

Después de siglos de abandono, el 1797, se hicieron 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 instancia del Ayuntamiento. El 1834, se empezó el camino de Felanitx, el camino del Mar, terminado el 1843. El 1851, gracias a la intervención de la familia Vica, fue concedida la habilitación para embarcar grano, líquidos y legumbre. El 1853 fue elevado a la categoría oficial de puerto y, una Real

Orden de 1854, ordenó la construcción de la aduana, que fue a cargo del municipio y, el 15 de marzo del año siguiente, el puerto fue abierto al comercio. El 1884, fundada ya la colonia, se consiguió permiso para importar algunos productos (legumbre, grano, madera para tonelería, etc.). A causa de este movimiento comercial, previamente se había dragado un canal de 4 o 5 m, sa Fonera, desde la embocadura hacia el noroeste, ejecutado entre 1880 y 1882. Entretanto, el tráfico ganadero había logrado cierta importancia.

La apertura de los mercados franceses ofreció la coyuntura óptima a un puerto que no destacaba por su importancia geo-económica. A partir de 1879 se cuadruplicó de golpe 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 todavía más gordos. Entretanto, la filoxera había invadido todos los dominios continentales y las áreas insulares se aprovecharon de este atraso. El tonelaje fue en aumento durante los primeros años de este segundo periodo y el quinquenio de 1883-1887 probablemente debió de ser el periodo comercial más interesante. El 8 de junio de 1883, Portocolom es declarado puerto de interés general de segundo orden – clasificación que perderá por R.O., del 4 de agosto de 1926, pasando a tener la clasificación de puerto de refugio.

El espigón, el muelle de sa Duana y las rampas empedradas para cargar bocoyes de vino fueron construidos en 1890, aunque el proyecto parece que es muy anterior. Parte de las piedras para su construcción provenían de las Navetes dels Clossos 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, adalid en lo referente a la exportación de vino. El año 1890 coincide con la máxima subida del tráfico del vino; pero, con la llegada de la filoxera en la isla, dos años después, quedó cortado de raíz y, desde entonces, el tráfico comercial no fue nunca el mismo.

Paradójicamente, el declive comercial del puerto durante el siglo XX hizo que se preservaran los Muelles de sa Duana. De hecho, de estos muelles, únicamente se emplearon para tráfico de mercancías de cabotaje el Muelle Comercial, emplazado al lugar del primitivo muelle de 1828, el cual fue ampliado en 1947 y 1948 en unos 40 metros. Con esta ampliación del muelle comercial, los muelles de sa Duana pasaron a denominarse popularmente «Muelles viejos» de sa Dduana.

De las actividades realizadas en el muelle, aparte de las mencionadas, destinadas a la descarga y embarque de los toneles de vino, también se tienen que destacar las tareas de maestro de azuela realizadas al muelle. Además de las de amarre de embarcaciones de pesca, como lo hagáis durante un tiempo la reconocida «Balear», y las todavía actuales tareas de reparación de redes y otros enseres que se realizan los pescadores encima el empedrado.

El conjunto de diques, escalas, rampas, varaderos y norayes 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 muy conservados de la isla. Los marineros usan este espacio para desplegar y reparar bueyes y redes y preparar aparejos de pesca. Un uso que ha sido siempre compatible con el uso público y de visitantes.

#### 4. Memoria descriptiva

##### 4.1 Descripción del núcleo antiguo.

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

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

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

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

Las casas de la calle de Cristóbal Colón se caracterizan por las aperturas 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 varaderos o barracas son unas construcciones sencillas agrupadas destinadas a resguardar las embarcaciones tradicionales menores, especialmente *llaüts*, *gusis*, pateras, botes cubiertos y descubiertos y lanchas de Felanitx. 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 los materiales de construcción, encontrándose principalmente las de hormigón, las de *marès* (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 mampostería ordinaria, de sillar de arenisca o, en algunos casos, de hormigón en masa.

En la mayoría de los varaderos la única apertura es el amplio portal por el cual entra la barca, adintelado o con arco rebajado. Frecuentemente, el dintel es un tronco de árbol, o incluso piezas de embarcaciones reaprovechadas. Las puertas de entrada son de madera y solían estar pintadas de diferentes 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 al suelo y de un polipasto al fondo del refugio conocido como *xigres*, unos tornos que permiten enrollar o desenrollar la cuerda que sujeta la embarcación y así subirla o bajarla con más 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. Al lado de estas rampas hay unas escaleras para bajar al varadero desde la cubierta. Son unas escaleras generalmente muy estrechas, y presentan una fuerte pendiente. Originalmente estaban formadas por piezas de *marès* con revoque de mortero o bien con mampostería también rejuntada con mortero. Algunas de las escaleras conservan las balaustradas de madera de sección cuadrada y remates 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, hecho que permite introducir la barca hasta bajo cubierta.

La mayoría de los varaderos disponen de su muellecito delante, muchas veces compartido entre dos barracas, que permitía el acceso al varadero y el amarre de la embarcación antes de entrarla en el interior. Actualmente se utilizan para amarrar las barcas de manera permanente, puesto que muchas ya no caben en el interior, debido a sus mayores dimensiones.

La geometría de los muellecitos es variable. Están formados por una fundamentación ejecutada, muchas veces, a partir de machaca de poco diámetro, pero también por sillares de piedra o elementos de hormigón. En general, el estado de conservación de la fundamentación es muy malo. Sobre esta primera base se dispone un cuerpo levantado a base de muros de mampostería o bien de piezas de *marès* dispuestas

horizontalmente. El interior de estos muros se llenaba de material diverso y mortero para dar rigidez. La coronación de los muellecitos constituye la zona de paso y de amarre de las embarcaciones. Originalmente, esta se ejecutaba mediante la disposición de piezas de *marès* en el perímetro mientras que la parte central se pavimentaba con mortero o mediante una solera de hormigón.

La totalidad de los varaderos 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 sa Duana, sa 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 varaderos. Las primeras construcciones, denominadas 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 varaderos y era conocido como *ses Barraques d'en 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 posterior, 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 ciclópeo acabado con una capa de mortero que constituye el acabado de cubierta.

Las aperturas para las barcas son de arco rebajado. En algunos de los varaderos 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 varaderos por los escalones, que no disponen de las típicas barandillas de madera, y que son de menor ancho que a los otros conjuntos de barracas. La cubierta es transitable solo para tareas de mantenimiento.

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

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

El conjunto está formado por 51 varaderos 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 sa Duana. Por el sistema constructivo y las fotografías de las que se dispone, se podría decir que son de mediados del siglo XX.

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

Todas las barracas disponen de su muellecito al cual 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 *marès* dispuestas en horizontal y que

permite el acceso de la barca al interior. Algunas de las barracas, no obstante, 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 - Barraques de la calle de Els Tamarells

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

El paseo de peatones 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 cubierta de *marès*. Por encima de las bóvedas hay un relleno de tierra y encima una capa de mortero acabada con baldosa cerámica que conforma el paseo de peatones.

La fachada está ejecutada con *marès*, revocado con mortero. Todas las aperturas son de arco rebajado. Estas construcciones disponen de un muelle en uno de los laterales, y una zona de rampa de hormigón, delante del portal para la salida de la barca. En muelles alternativos (una para cada dos barracas) encontramos unas escalas de acceso. Algunas de las escaleras están ejecutadas con piezas de mampostería rejuntadas con mortero, otros con *marès*. Una de las escaleras mantiene todavía la barandilla original de madera.

Como continuación de las barracas de Els Tamarells, encontramos el muelle de Els Tamarells, un muelle de gravedad de mampostería de piedra sobre rompeolas 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 varaderos, que en el igual que las barracas anteriores, reciben el nombre de la calle donde se sitúan. Se cree que la construcción de este conjunto empezó a partir del año 1921, puesto que en fotografías de aquel 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 varaderos es de bóveda de cañón hecha de piezas cerámicas (ladrillo perforado) a excepción de una que está hecha con piezas de *marès*. 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 *marès* revestido con revoque de mortero.

La mayoría de los varaderos 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 de peatones que transcurre por encima de las barracas, y que se sitúa a 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 que da al mar, donde podemos encontrar dos varaderos más. Estas dos barracas se encuentran en la planta baja de la vivienda, aprovechando que están a ras del agua para facilitar la entrada de las barcas. A diferencia de las barracas adyacentes, estos dos varaderos son de forjado unidireccional con vigas de madera y portal adintelado.

## Conjunto E - Barracas de Es Riuetó

El siguiente conjunto de varaderos se encuentra a 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 varaderos, pero parece que por la construcción del paseo, que se encuentra en el norte y que une la calle del Carme con la calle del Faro, se tapió parte de la primera barraca y ha quedado inservible como refugio de embarcaciones, a pesar de que se puede todavía acceder al interior a pie. Reciben el nombre de ses Barraques des Riuetó y son los varaderos más antiguos. Probablemente, su construcción empezó a principios del siglo XX y hacia mediados de siglo ya estaba todo el conjunto consolidado. Como en los tres conjuntos anteriores, las cubiertas de las barracas forman el paseo de peatones, incluso una parte del conjunto (entre calle del Norte 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 hay 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 varaderos están hechos con bóveda de cañón de *marès* y hormigón ciclópeo, apoyados sobre muros laterales de *marès*, mampostería de piedra u hormigón. Algunos de los varaderos disponen de forjado planos, en algunos casos de losa de hormigón y en otros con viguetas de hormigón. Por encima de las vueltas se dispone un relleno de tierra u hormigón ciclópeo, una capa de hormigón y posteriormente una capa de asfalto, que conforma el paseo de peatones.

El cierre de fachada está ejecutado con muros de marino revestido con mortero de cemento. En cuanto al portal de acceso, al ser un conjunto tan numeroso, encontramos diversidad en el tipo de aperturas, algunas están hechas con arco rebajado, aunque la mayoría son adintelados.

Algunas de las barracas disponen de un muelle interior, hecho que permite acceder navegando hasta el interior del varadero.

Se puede acceder a las barracas a través de escalas (algunas todavía conservan las barandillas de madera) y disponen de muelle lateral. La mayoría de muelles todavía conservan la piedra original a 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 de Es 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 de Es Babo y son de las más antiguas. El conjunto se encuentra aislado en la costa, aunque tiene edificaciones en pocos metros. Al estar aisladas, disponen de fachada posterior, pero sin puerta de acceso, a diferencia del conjunto de sa Bassa Nova, 1.

Todas las barracas tienen bóveda de cañón de *marès* u hormigón en masa apoyadas sobre muros laterales de *marès*. En la fachada frontal, las aperturas están hechas con dintel.

El pavimento interior queda a nivel del mar por lo que en algunos casos éste queda sumergido o lleno 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 escalas dispone de barandilla. Algunas conservan los *xigres* en muy buen estado. Por su tipología, la más antigua podría ser la Barraca d'en Capó, que es el varadero que se encuentra aislado y es la única que no dispone de muellecito.

#### 4.3 Descripción del muelle de Sa Duana.

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 están los apeaderos de vino, los varaderos, las escalas y los pilones de amarre conocidos como norayes o «mustias».

El muelle de sa Duana se sitúa entre sa Bassa Nova y el Pla de sa Sínia, confrontado con las calles de Togores, Cristóbal Colón 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 empedrado de 10 a 15 metros de ancho. La zona de empedrado 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 a los lados, 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 a la obra pública del siglo XIX y principios de XX, como por ejemplo podemos observar a 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 de *capserrat* porque se utiliza una falsa escuadra, denominada «*capserrat*», para transportar los ángulos en la piedra que se tiene que trabajar. El conjunto del Muelle de Sa Duana es un magnífico ejemplo de un trabajo muy encajado de *capserrat*, puesto que las piedras están muy ajustadas y crean una red de distribución de fuerzas flexible.

Toda la faja de la esquina que da al mar está hecha con unas juntas muy finas. Es la parte más fuerte del conjunto y dónde las piedras son más grandes y están más encajadas. Este tipo de ensambladura con juntas de tres milímetros, todo hecho a mano, representa el máximo nivel que se puede lograr 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, el volumen y el trabajo 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 cascote del interior de la estructura y después en el mar.

### 5. Estado de conservación

#### 5.1 Estado de conservación física.

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

Es complicado hacer una valoración conjunta, puesto que en total hay 186 varaderos repartidos en seis conjuntos a lo largo del litoral de Portocolom. Aun así, 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 varaderos se encuentran cerrados y no se ha podido hacer una inspección de su interior para comprobar el estado de la estructura y de sus paramentos.

Se han realizado tareas de restauración en algunas barracas, por lo cual presentan un buen estado de conservación. Estas restauraciones han consistido, principalmente, al 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 hecho 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 una manera conjunta.

Los seis conjuntos de varaderos 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 el exterior de sus paramentos. Algunas presentan deficiencias estructurales, de hecho, podemos encontrar varaderos apuntalados o zonas donde se han colocado vallas para impedir el tránsito 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 *marès* no presentan tantos de problemas, solo en situaciones puntuales donde alguna pieza puede haberse desplazado, roto o erosionado. Las de cerámica presentan una morfología peculiar, en cuanto que presentan poca flecha, es decir, son muy planas y, por lo tanto, cualquier desplazamiento de las dovelas puede provocar colapso.

El estado del pavimento superior, en cuanto 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. Igualmente, pero, 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 apoyo, creando ampollas de aire, que pueden esconder corrosiones u otras patologías.

Los elementos complementarios de los varaderos como las escalas, barandillas, muellecitos, *xigres* y puertas también presentan deficiencias, incluso muchas barracas ya no disponen de algunos de estos elementos. En algunos varaderos 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 *marès* o la mampostería original desprotegidos, hecho que ha provocado la pérdida de material. En otros casos, las escaleras originales han sido rehabilitadas con otros materiales no apropiados o se han derruido y construido de nuevo.

En relación en el estado de conservación de los muellecitos, algunos se encuentran en estado ruinoso. La mayor parte de ellos presentan desprendimiento de material y socavación en la base. La fundamentación de los muellecitos es generalmente a base de piedras, y muchas de éstas 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, abocadas sobre los muros laterales de mampostería, para conformar un nuevo acabado superficial, hecho que desvirtúa la lectura del conjunto. En algunos muellecitos se han instalado bloques de hormigón que sirven como peldaños para subir y bajar de embarcaciones mucho más grandes que los laúdes, que son las barcas para las que se diseñaron las barracas. Incluso algunos muellecitos han sido totalmente restaurados con hormigón y piedra diferente al original. Otro añadido que también desvirtúa la lectura del conjunto es la colocación de neumáticos a las esquinas de los muellecitos para evitar golpes a las embarcaciones.

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

En general, los desechos se acumulan en el interior de muchos varaderos. 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 muellecitos un aspecto ennegrecido; las eflorescencias salinas a causa de la humedad en algunas zonas, las cuales contribuyen a la degradación de los muros y revestimientos; o los actos vandálicos en forma de grafitos, tanto en el interior como el exterior de algunos varaderos.

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

Cómo se ha afirmado antes, todas las patologías descritas se repiten a los seis conjuntos, pero hay otras deficiencias que se dan solo a unos puntos concretos.

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

El primer conjunto de varaderos de la Bassa Nova se encuentra aislado en una zona muy descuidada de la costa, donde se acumulan las basuras 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 éstas ni a su parte frontal. La inspección de las barracas se ha hecho a través de aperturas presentes a las puertas de acceso posteriores.

Según inspección visual, sin poder acceder en el 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 que encontramos puntos contraídos que se encuentran en peor situación. Algunas de las piezas cerámicas que conforman la vuelta presentan roturas y desgaste. El volumen de las catorce barracas está delimitado por muros de cierre exteriores que presentan mal estado de conservación, con pérdidas graves de material y numerosas reparaciones con materiales inadecuados que dan lugar a un menaje heterogéneo y disgregado.

La mayoría de las afectaciones y patologías exteriores e interiores que presentan las barracas vienen derivadas de la humedad y la degradación causadas por la carencia 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 ha aplicado una capa de revestimiento acrílico y plásticos que impermeabilizan el apoyo e impiden la correcta transpiración del muro. Esta capa, aplicada con la intención de intentar solucionar los problemas derivados de la humedad, ha generado abultamientos y desprendimientos en los paramentos. Algunas de las barracas presentan hongos y biodeterioramiento, sobre todo en las zonas bajas más en contacto con la humedad.

La fachada que da al mar está en mal estado, como el resto de paramentos exteriores, con pérdida de material de acabado y de apoyo 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 mal estado de conservación o, si bien la estructura de la escalera se mantiene, con todos sus escalones, los paramentos de ésta presentan muy mal estado en todas sus caras. Ninguna escalera dispone de barandilla.

El estado de conservación del pavimento exterior de la rampa (de hormigón) no se ha podido comprobar al no tener acceso a la parte frontal de las barracas. En cuanto al pavimento interior, en algunas de las barracas éste no se puede apreciar, puesto que hay gran cantidad de material de arrastre, en todo caso, en aquellas barracas en las que se puede apreciar el pavimento interior, éste presenta mal estado de conservación. Los

pavimentos interiores se encuentran en la mayor parte de los casos al mismo nivel del mar, por lo que se encuentran expuestos a la erosión, en una zona muy expuesta a la acción de las oleadas.

En cuanto a los muelles situados adyacentes a las barracas, en todos ellos, se ha ejecutado un recreado 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 y a 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, se encuentra relativamente degradado y poco mantenido.

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

Como se ha descrito antes, muchos tramos de los paseos de peatones 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 éstas ni a su parte frontal. No ha sido posible hacer 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 de peatones de la calle Miquel Massutí Alzamora, situado a un nivel ligeramente superior y variable según el tramo, respecto a la cota de la calzada. El pavimento del paseo por sobre las barracas presenta numerosas grietas producidas probablemente solo en la capa de firme situada encima de las bóvedas de los varaderos, 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, puesto que la oxidación de las armaduras provoca fisuras y desconchados en el recubrimiento, llegando a suponer un peligro importante.

A pesar de no haber podido tener acceso a las barracas, se sabe que los últimos temporales sufridos en el puerto causaron daños importantes en algunas barracas de este conjunto. Algunos muros y pavimentos interiores fueron derribados por la fuerza de las oleadas, 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 muellecitos, que quedaron destruidos. Muchos muellecitos presentan reparaciones hechas con piezas de *marès*, que se han colocado como pavimento.

En relación a las escalas, algunas de estas presentan reparaciones ejecutadas con ladrillo cerámico, hecho que únicamente se ha apreciado en este conjunto.

#### Conjunto C - Barracas de la calle de Els 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 ésta se encuentra en mal estado de conservación o con riesgo de colapso. Aun así, la parte superior del forjado que conforma la bóveda, acabada con baldosa de barro y que constituye el paseo de peatones, presenta abultamientos, fisuras, baldosas rotas y desaparecidas, que dejan a cuerpo descubierto el material de apoyo (mortero de cemento) también desaparecido o en mal estado de conservación. En un punto concreto hay presencia de raíces, que podrían ser de un pino próximo 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 ésta, así como el debilitamiento de la sección del forjado, generando un posible escombros. 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. Así mismo, la propia geometría de la bóveda, bastante plana, tiene por su forma poca capacidad portante, hecho 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 varaderos venden 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 llevado a cabo reparaciones parciales y restituciones del acabado con materiales no compatibles con el apoyo y que generan un acabado no homogéneo.

Los muros de cierre de las barracas (de cara al mar) son de *marès*, que queda oculto por el material de acabado superficial, en la mayoría de los casos ejecutado con mortero de cemento, posteriormente pintado. A pesar de que los muros exteriores se encuentran en buen estado de conservación (hay grietas puntuales en algunos paramentos), los materiales de revoque de este se encuentran, en siete de las ocho barracas en mal estado, presentando abultamientos 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 están pintadas. Una de las puertas presenta muy mal estado de conservación. Se mantienen las cuatro escalas del conjunto, que dan acceso a todas las barracas. Todas las escalas han sufrido intervenciones con cemento. Se conserva la estructura de todas ellas, a pesar de que el acabado presenta mal estado de conservación. Solo una de las escalas ha mantenido la barandilla de madera pintada, la otra barandilla existente ha sido sustituida por una barandilla metálica. Las otras dos escalas 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, a todos ellos (seis), se ha ejecutado un recrecido de hormigón a modo de solera sobre el muelle original de piedra. Estas soleras empiezan a presentar grietas que indican que, como el resto de muellecitos del conjunto de Portocolom, la fundamentación se encuentra en mal estado.

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

#### Conjunto D - Barracas de la calle del 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 colapso, a pesar de que sí presenta pequeñas lesiones que se podrían ver agravadas por la carencia de estanqueidad de la cubierta superior, acabada con baldosa de barro y que constituye el paseo de peatones, que se ha clausurado en algunos puntos para su reparación. Así mismo, la propia geometría de la bóveda, bastante plana, tiene por su forma poca capacidad portante (poca capacidad para trabajar a flexión), hecho 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 varaderos venden 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 biodeterioramiento, sobre todo al menaje posterior. En muchos casos se han llevado a cabo reparaciones parciales y restituciones del acabado con materiales no compatibles con el apoyo y que generan un acabado no homogéneo.

Los muros de cierre de las barracas (de cara al mar) son de material heterogéneo. A pesar de que inicialmente los muros eran de sillares de *marès*, estos se combinan con materiales más recientes como piezas cerámicas (ladrillos y tochanas) 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. A pesar de que los muros exteriores se encuentran en buen estado de conservación, hay 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 puertas 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, a pesar de que el 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 otras escalas 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 puesto que han desaparecido y solo queda su traza bajo el agua.

#### Conjunto E - Barracas de Es Riuetó

Según inspección visual, sin poder acceder al interior de todas las barracas, puesto 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. Aun así, zonas puntuales del paseo de peatones que transcurre por encima del forjado de las barracas han sido clausuradas 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, hecho 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, hecho que requiere la consolidación y el refuerzo de la estructura.

En referencia a los cierres de la barraca, estos presentan, en general, mal estado de conservación, no tanto en el apoyo, muros, si no en el acabado. Los muros de cierre, originalmente de mampostería de piedra han sufrido innumerables intervenciones, muchas inapropiadas, que utilizan otros materiales como ladrillo cerámico. Así mismo, 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.

Así mismo, y agravando la carencia de homogeneidad del conjunto, las puertas, a pesar de que la mayoría de barracas todavía disponen de ella, en algunos casos están pintadas (con carencia de pintura a la parte inferior, debido a la humedad) y en otros, no.

Los otros elementos exteriores, como el muelle o las escaleras presentan un estado de conservación variable. Los muelles son todos diferentes, en cuanto a dimensiones, pero también acabados. A pesar de que la mayoría todavía conservan en las zonas inferiores el material original de piedra, todos 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 todavía 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 derrocadas o levantadas.

Las escaleras han sido muy reformadas también en la mayoría de los casos, de forma que el trazado original queda escondido bajo reparaciones posterior con materiales, muchas veces no adecuados. En cuando 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 varaderos vienen derivadas de la humedad. El interior de las barracas es en general la zona más malograda 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 biodeterioramiento. El acabado presenta abombamientos y pérdidas en muchos de casos. En referencia al pavimento, y a diferencia de altas zonas como la calle del Mar o de Els Tamarells, hay presencia de sedimentos en el interior de las barracas, que cubren totalmente el pavimento interior y que, probablemente introducen elementos externos en la barraca que pueden malograr y empeorar el estado de conservación.

#### Conjunto F - Barracas del Babo

Según inspección visual, sin poder acceder en el interior de todas las barracas, el estado de la estructura es bueno, no presenta patologías graves como grietas o deformaciones que indiquen que ésta se encuentra en mal estado de conservación o con riesgo de colapso. El volumen de las seis barracas está delimitado por muros de cierre exteriores que presentan mal estado de conservación, no tanto en cuanto al estado de la estructura del propio muro, si no 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 que 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 del 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 cierres de mampostería de piedra vista, a excepción de la fachada principal que está acabada 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 carencia de conservación. Los acabados interiores de las barracas presentan en un estado de conservación regular, siendo mejor en las barracas en que la vuelta de *marès* es vista, y peor en aquellas en las 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 llevado a cabo 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, a pesar de que una de las escaleras se ha desolidarizado de la fachada de la barraca y presenta una gran grieta en sentido vertical. Ninguna de las escalas 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 éste no es apreciable puesto que hay gran cantidad de sedimentos en el interior, sobre todo arena. En la barraca independiente hay 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 recreado 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 varaderos conservan los *xigres* que todavía se pueden utilizar porque se encuentran en muy buen estado.

#### 5.1b Estado de conservación del muelle.

Desde hace un tiempo, el muelle, como elemento constructivo, presenta patologías, algunas más generales, que alcanzan zonas amplias de construcción, y otras más concretas, que en general son graves y que se tienen que resolver 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 a la calle de Els Pescadors y a dos tramos del muelle de Sa Bassa Nova) entre la hilada de piedra de esquina del muelle y la zona de empedrado. Este hecho hace pensar que los cimientos han sufrido erosión y, en consecuencia, se ha producido un asentamiento diferencial de la zona del borde. Hay riesgo de desprendimiento del muelle hacia el mar, sobre todo de las grandes piedras que forman el borde.

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

En diferentes puntos de la superficie empedrada del muelle se pueden observar blandones, zonas donde el pavimento se ha hundido o se mueve inestablemente por deficiencias o carencia de material de apoyo a la base. Así mismo, alguna de las escaleras del muelle presenta desprendimiento de alguno de sus escalones.

En algunos puntos del empedrado se observan vacíos 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 empedrado.

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.

Actualmente Puertos de las Islas Baleares está ejecutando la 1.<sup>a</sup> Fase del Proyecto Rehabilitación y reparación de agrietamientos y descalzas de varios muelles situados en

el puerto de Portocolom que afecta al conjunto de muelles conocidos bajo el nombre de Muelle de sa Duana. Las obras de la 1.ª fase corresponden al tramo conocido como Muelle 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 Consejo de Mallorca, desde el Servicio de Patrimonio Histórico se ha hecho un seguimiento de las obras que ha contado, además de los técnicos de Patrimonio del Consejo de Mallorca, con la intervención de dos arqueólogos, uno de ellos subacuático, y un maestro *marger* (bancalero). 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 empedrado, 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 sa Duana es muy bueno, y ha estado objeto de muy pocas transformaciones irreversibles.

A pesar de que el puerto ha perdido su uso como puerto comercial, mantiene su uso como puerto de pescadores y de embarcaciones recreativas. Así mismo, a los muelles todavía se conservan algunos de sus usos originales, como las tareas 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, usando la técnica de piedra encajada y que dio como resultado un conjunto constructivo sólido y estable ha posibilitado el buen estado de conservación de este a lo largo de los años, hecho que no ha hecho necesarias obras de reparación importantes que hayan introducido modificaciones sustanciales o irreversibles, que hayan podido malograr o desvirtuar la fisionomía original del puerto y por tanto también, modificar su uso.

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

En cuanto a las barracas, aquellas que se encuentran en buen estado de conservación todavía son susceptibles de mantener su uso original, hecho que se da en la mayoría de los casos. Muchas de las barracas han sufrido transformaciones a lo largo de los años; a pesar de que, afortunadamente, estos cambios no han alterado la estructura de manera irreversible y, por lo 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 de materiales diferentes a los originales (uso de hormigón en las reparaciones de los muellecitos, uso de elementos metálicos...) que, a pesar de alterar la fisionomía original, no imposibilitan el uso tipológico. Así mismo, se han llevado a cabo otras intervenciones como eliminación de elementos originales interiores como los *xigres*, 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, a consecuencia del paso del tiempo y de la carencia de tareas de mantenimiento, podemos decir que el estado de conservación tipológico es bueno, y que con una intervención cuidadosa es muy 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, puesto que, desde el inicio de la construcción del muelle de sa Duana hasta la actualidad, Portocolom ha sufrido un gran crecimiento urbano, causado sobre todo por el boom turístico.

Aun así, 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 el que, todo y 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 el ocio han acontecido los motores de la economía. Este hecho es el que más ha influido en la transformación de la en torno al muelle y las barracas con la aparición de terrazas y sobre todo con una gran afluencia de visitantes.

En general, el estado de conservación físico del entorno se bueno, puesto 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, Cristóbal Colón y de los Pescadores.

La distribución irregular de las barracas entorno a los muelles de Portocolom hace que la delimitación del bien quede dividida en tres zonas, una primera zona, situada más en el oeste, que alcanza desde las barracas situadas a sa Bassa Nova hasta la calle de los Pescadores, incluyendo el muelle de sa Duana, una segunda zona situada más en el norte que incluye desde la zona de barracas situadas en la calle de Els Tamarells hasta las barracas situadas en es Riuetó, coincidiendo con el límite norte de la calle del 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, si no todos los elementos exteriores que lo componen, varadero, muelle, escalas exteriores y otras, que se encuentran a veces sobre el plan del agua. En el caso del muelle de sa Duana se mantiene este criterio, incluyendo también en la delimitación del bien los elementos que forman parte, como varaderos, rampas, escaleras o norayes.

Este ámbito alcanza una superficie total de 12 400 m<sup>2</sup>

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

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

Se delimita como en torno a protección un envolvente de los elementos declarados BIC que permita garantizar la preservación de sus valores patrimoniales actuales, que en este caso se tienen que dirigir principalmente, al margen de su necesaria conservación física y tipológica, a la preservación de su uso original (puerto y casetas para abrigar 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 los valores completos del bien cultural: estado de conservación de los elementos, preservación física de los corderos, conservación de su tipología y usos y visualización de estos desde el propio entorno, tal y como queda recogido a la delimitación gráfica adjunta.

El ámbito definido como en torno a protección –que aparece grafiado a 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 alcanza una franja de terreno desde el límite

interior del propio bien, muelle de piedra y barracas situadas al perímetro de la ribera, hasta la línea de fachadas (sin incluir estas) que hacen frente las calles de primera línea del puerto, en dos de las zonas, y hasta el muro de cierre de la parcela edificada tangente a las barracas en el caso de la zona de Es Babo.

En el primer ámbito, el entorno alcanza desde el límite de las barracas y el muelle de la Aduana hasta las fachadas que van bordeando la ribera desde sa Bassa Nova (calle Miquel Massutí Alzamora) hasta el final del muelle de sa Duana (calle de Els Pescadors). El entorno de protección del segundo ámbito, situado más al norte, alcanza desde el límite interior de las barracas situadas en el perímetro costero, hasta la línea de fachadas (sin incluirlas) que delimitan las calles de primera línea del puerto, y que van bordeando la costa desde la zona de Tamarells (calle de Els Tamarells) hasta las fachadas de la zona de Es Riuetó (calle del Carme). En el tercer ámbito, el entorno alcanza desde el límite de las barracas de Es Babo hasta el muro de cierre de la parcela que delimita por el sudeste con estas.

Este es el entorno de protección teórico que se tendría que considerar, el cual se recoge en la documentación gráfica. La superficie total que alcanza 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, se tiene que 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.

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

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

En líneas generales, la conservación de las barracas pasa por reforzar la estructura portante (interior y exterior), puesto que, en la gran mayoría de ellas, la parte superior forma el paseo de peatones, que en algunos tramos ahora está cerrado para evitar accidentes. Además, se tienen que restaurar todos los elementos complementarios, como las barandillas y escaleras para descender. Los muellecitos, muy afectados por los temporales dentro del puerto desde que se dragó, también se tienen que reforzar 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 Islas Baleares. En general, habrá que tener especial cuidado en el mantenimiento de las técnicas constructivas y la tipología de los materiales tradicionales, evitando sustituir los elementos de madera y piedra del mismo lugar por materiales ajenos a estas construcciones (carpinterías metálicas, hormigón...).

Las intervenciones más modernas, que modificaron la configuración original de las barracas (o de sus elementos externos), así como la introducción de materiales diferentes a los originales en sucesivas reparaciones, podrán ser objeto de estudio más específico y, si fuera el 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.

En cuanto al muelle, se tiene que 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.

Igual que en el caso de las barracas, en el muelle de sa Duana las intervenciones tendrían que ser las mínimas necesarias para la buena conservación del elemento, se tiene que mantener la estructura tipológica, volumetría e imagen. Se tiene que preservar la totalidad de los elementos que componen el muelle, incluidas las escalas, rampas y empedrados. También se tienen que reintegrar los norayes o «mustias» de piedra que se retiraron y rehacer las actuaciones aisladas.

Los criterios en estas intervenciones, se atenderán en el artículo 41 de la ley 12/1998 del Patrimonio Histórico de las Islas Baleares. En general, habrá que tener especial cuidado en el mantenimiento de las técnicas constructivas y la tipología de los materiales tradicionales, hecho muy relevante en este caso puesto que el valor del bien rae, en buena medida, en los materiales y la técnica empleada para su construcción. Se evitará introducir elementos ajenos, como el hormigón.

Cualquier intervención en el muelle, tanto en su volumen como en el empedrado superficial, se tiene que hacer desde la conservación integral del sistema constructivo original a base de la ensambladura de piedras muy trabajadas por los maestros *margers* (bancaleros) y el uso de morteros tradicionales. Las reparaciones se tendrán que llevar a cabo siguiendo la misma técnica constructiva original.

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

Se tiene que tener 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 se tiene que hacer con la misma técnica constructiva y grado de ejecución en el 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 empedrado o en el sistema de fundamentación tiene que contemplar el correcto drenaje del agua de lluvia que se pueda filtrar entre juntas y la preservación del sistema constructivo.

El conjunto se tendrá que reconstruir exactamente como está hoy en día. Por este motivo, se tiene que encarar 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 sa Duana, tal y como pasa con las barracas, la conservación del bien se tiene que garantizar 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.

Para garantizar su conservación tipológica, el uso del muelle tiene que seguir siendo mayoritariamente portuario y la parte del empedrado tiene que quedar totalmente exento de mobiliario urbano o similar y de un uso que lo pueda echar a perder. La colonización del muelle por elementos como terrazas o similares dificultaría la lectura del muelle según su uso original y supondría la desnaturalización del bien y la pérdida de sus valores patrimoniales. Las intervenciones al muelle tienen que tener en cuenta también su conservación tipológica.

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

### 7.3 Medidas de protección del entorno.

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

La otra de las funciones principales de este entorno de protección es la preservación de las visuales más próximas del bien. Por lo tanto, las actuaciones en esta zona no podrán prescindir de tener en cuenta los aspectos de mejora de las visuales que existían desde éste hacia los alrededores para llevar a cabo su función original y la contemplación de este conjunto desde el entorno. Así, dentro del 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 arte. 41.3, señalando que el volumen, la tipología, la morfología y el 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. Así mismo, 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, se tendrá que estar a lo que señala la ley 12/98, del patrimonio histórico de las Islas Baleares, especialmente en el sus artículos 3 (colaboración del 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 (colocación de elementos exteriores), 37 (autorización de obras), 40 (licencias) y 41 (criterios de intervención en los bienes de interés cultural) y 45 (bienes amueblados 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, puesto que el muelle de la Aduana representa un testigo 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, además en el referente a la exportación de vino. Actualmente, a pesar de que el puerto ha perdido su uso como puerto comercial, mantiene su uso como puerto de pescadores y de embarcaciones recreativas. Así mismo, a los muelles todavía se conservan algunos de sus usos originales, como las tareas 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 y a las actividades tradicionales del pueblo de las Islas Baleares que merecen ser preservadas por su valor etnológico.

La importancia de las barracas (varaderos) radica en su entorno marítimo puesto 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, puesto 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.

Así mismo, hay que destacar el excelente trabajo de la piedra que los maestros picapedreros de la época hicieron, sienten un magnífico ejemplo de un trabajo muy encajado de *capserrat*.

Por otro lado, la utilización para la construcción del muelle de piedras provenientes de las navetas pre-talaióticas de Els Clossos de Can Gaià, el poblado más antiguo de la zona (1700 a. C.), refuerza el interés histórico del conjunto.

– Valor como conjunto y paisaje portuario, puesto que todo el conjunto, muelle y barracas, da a Portocolom una imagen prácticamente intacta de un puerto de costa pre-turístico, 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 a la Ley 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 Lugar de Interés Etnológico, tal y como aparece definida en el artículo 5 de esta ley, dado que se trata de construcciones vinculadas a la forma 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:

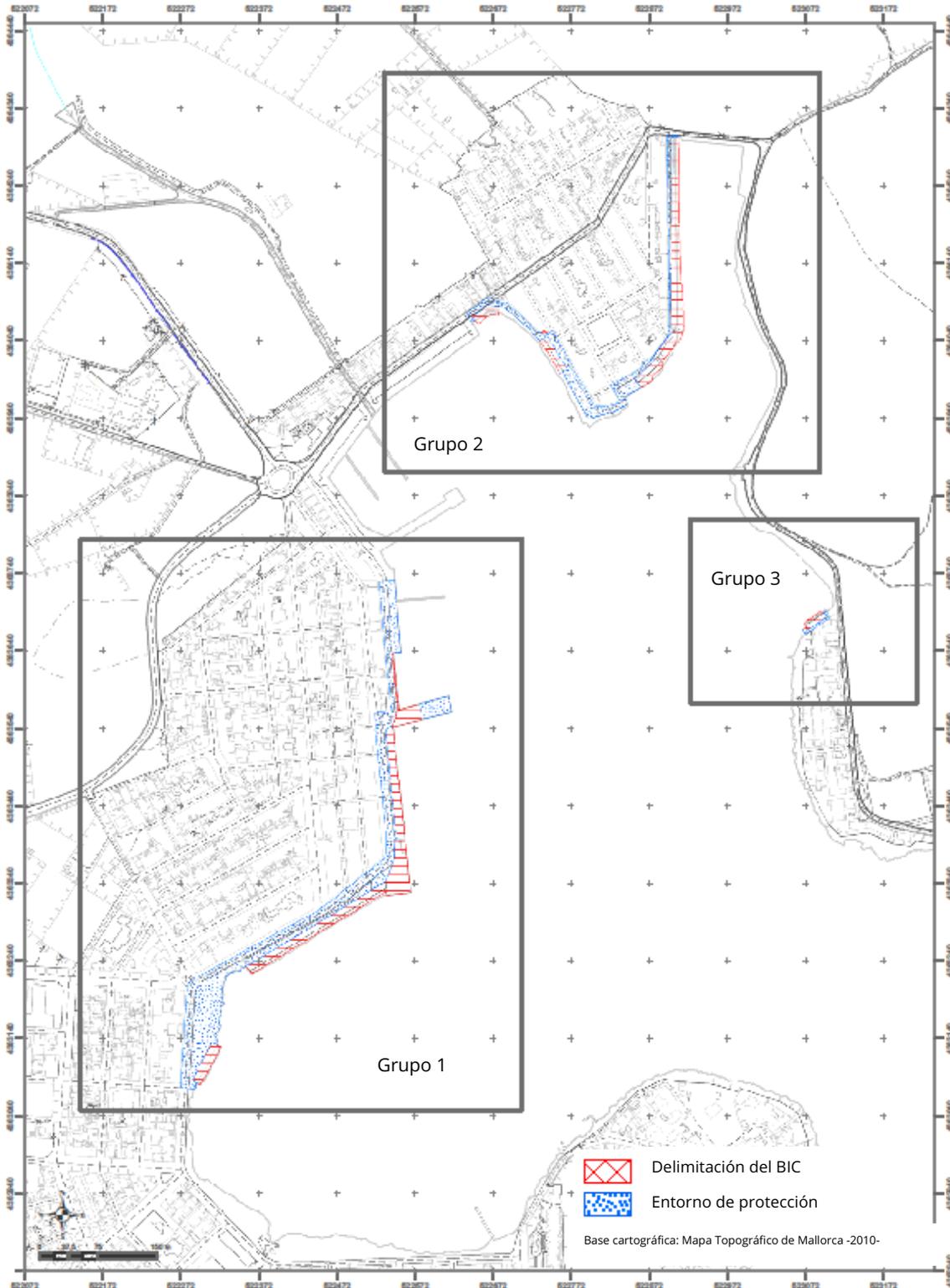
1. En cuanto al núcleo antiguo de Portocolom, atendiendo que los edificios y las calles más representativas de la imagen marítima histórica del puerto ya disfruta de la protección derivada de la inclusión al Catálogo municipal, nivel de protección que ya garantiza la preservación de las características tipológicas y formales del conjunto, por lo cual 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 (varaderos) y los muelles de Portocolom (Felanitx), con la delimitación de BIC y del entorno de protección que figura en la documentación gráfica adjunta.

## 9. Planimetría

### ANEXO

Declaración como Bien de Interés Cultural del Conjunto de Barracas (Varaderos) y Muelles de Portocolom (Incoación) con la categoría de "Lugar etnológico"



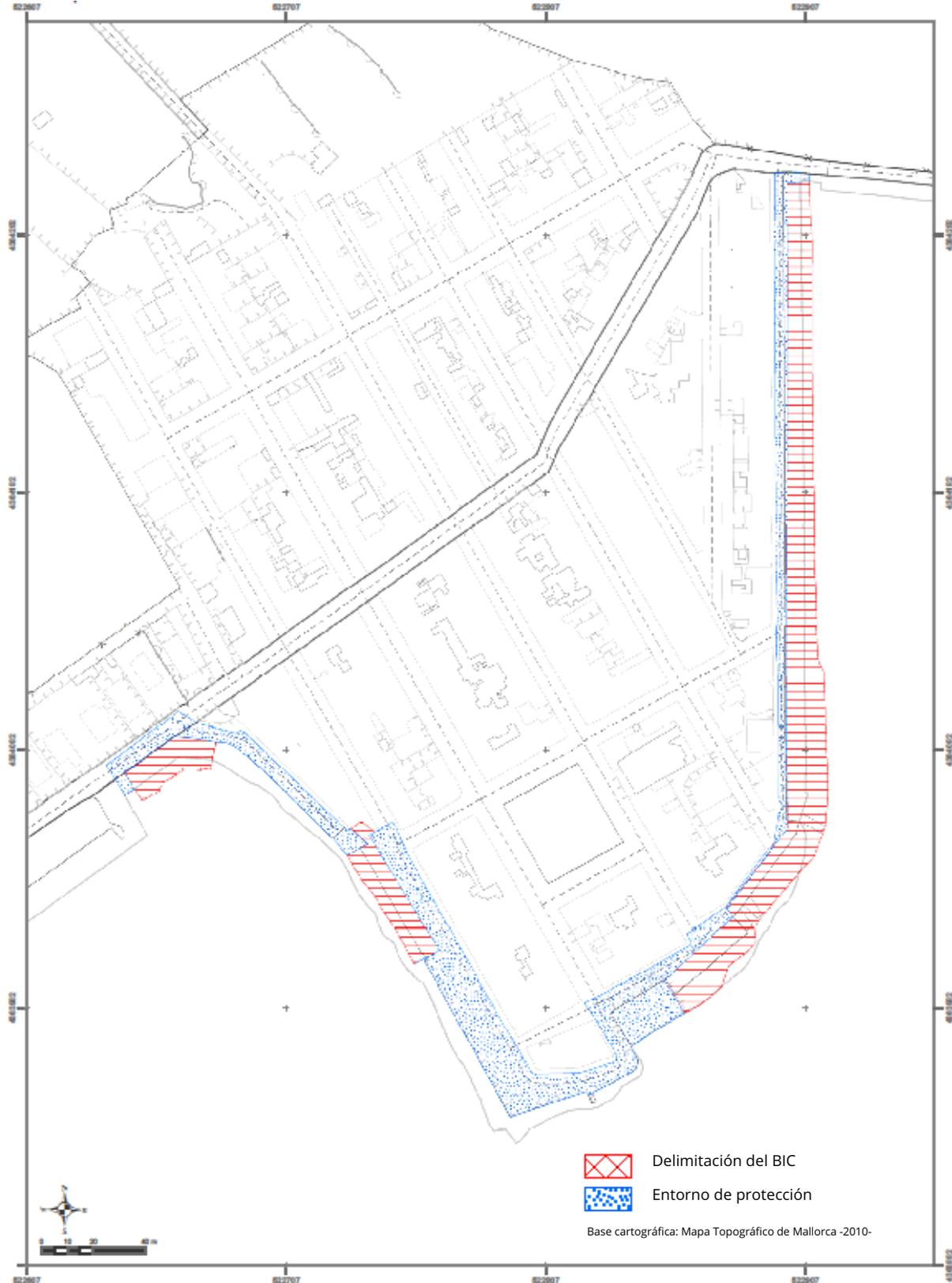
Declaración como Bien de Interés Cultural del Conjunto de Barracas (Varaderos) y Muelles de Portocolom (Incoación)  
con la categoría de "Lugar etnológico"  
-Grupo 1a-



Declaración como Bien de Interés Cultural del Conjunto de Barracas (Varaderos) y Muelles de Portocolom (Incoación) con la categoría de "Lugar etnológico"  
-Grupo 1b-



Declaración como Bien de Interés Cultural del Conjunto de Barracas (Varaderos) y Muelles de Portocolom (Incoación) con la categoría de "Lugar etnológico"  
-Grupo 2-



Declaración como Bien de Interés Cultural del Conjunto de Barracas (Varaderos) y Muelles de Portocolom (Incoación)  
con la categoría de "Lugar etnológico"  
-Grupo 3-

