

# La Estación Naval de Port – Maó. Un patrimonio arquitectónico a conservar

## The Port – Maó Naval Station. Architectural heritage to be preserved

Enric Garcia Domingo

### Un patrimonio apenas conocido

La Base o Estación Naval de Port-Maó, en la isla de Menorca, preserva un patrimonio arquitectónico muy interesante, vinculado a la historia marítima: parte de un arsenal británico del s. XVIII. Como es sabido, los británicos llegan a la isla en septiembre de 1708 y a partir de esa fecha el puerto de Maó se convirtió en refugio, fondeadero, arsenal y astillero de la Royal Navy en el Mediterráneo. Se trata del primer periodo de soberanía británica sobre la isla, la denominada Primera Dominación, que perdurará hasta 1756. La utilización de las instalaciones preexistentes en Maó no era una buena solución a medio y largo plazo, de forma que en 1724 se inició la construcción en la riba norte del puerto, de lo que será el Arsenal de Maó. La profundidad era más que suficiente y la playa permitía las operaciones de carenado; además la zona quedaba protegida por una pequeña isla o islote casi pegado a la costa y que ha recibido a lo largo de su historia diversos nombres antes del actual de Pinto: isla de Mahón, “S’Illa des Gegants”, de Pintot, Peinte, Isle du Carenage, y en época británica Saffron Island o Isla del Azafrán.

En 1756 los franceses desembarcaron en la isla y acabaron por rendirla, dando paso a un corto periodo de dominación gala. Por el Tratado de París en 1763, Menorca volvió a manos británicas para comenzar la Segunda Dominación. Es en este momento es cuando se hace la gran transformación del arsenal con la habilitación de la isla Pinto como centro de operaciones del astillero. Su perímetro



Fig. 1



Fig. 2

Fig. 1. Hospital Naval construido en el s. XVIII en la isla del Rey  
Naval Hospital constructed in the 18<sup>th</sup> Century on the Isla del Rey

Fig. 2. Cementerio de los Ingleses, donde están enterrados marineros de diferentes países que utilizaron la Base Naval en el s. XIX  
The English Cemetery, where seamen are buried from different countries that used the Naval Base in the 19<sup>th</sup> Century

### A largely unknown heritage

The architectural heritage of the Port-Maó Naval Station or Base, on the island of Minorca, is extremely interesting and associated with maritime history, being part of a British arsenal dating back to the 18<sup>th</sup> Century. It is a well known fact that the British arrived on the island in September 1708, and as from that date the Port of Maó became a haven, anchoring ground, arsenal and shipyard for the Royal Navy in the Mediterranean. It was the first period of British sovereignty over the island, the so-called First Occupation, which lasted until 1756. In the medium- and long-term, using the pre-existing facilities at Maó was not an acceptable solution, so in 1724 construction work began on the port's northern shore, on what was to become the Maó Arsenal. The depth at this point was more than sufficient and careening operations were possible on the beach. Furthermore, the zone was protected by a small island or islet lying very close to the coast, which has been known by a variety of different

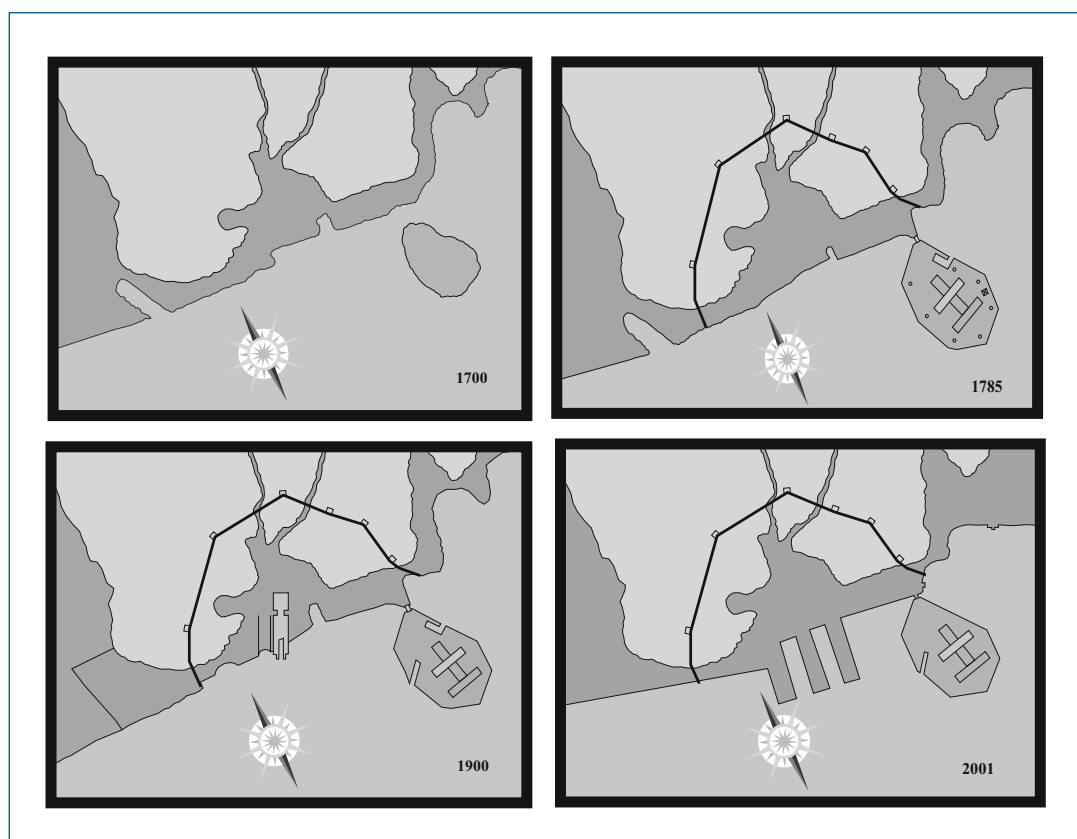
names in the past before being called Pinto, namely Isla de Mahón, “S’Illa des Gegants”, de Pintot, Peinte, Isle du Carenage, and, in the British era, Saffron Island or Isla del Azafrán.

In 1756, the French disembarked on the island, and the British ended up by surrendering it, paving the way for a short period under French rule. Minorca was returned to the British, which heralded the beginning of the Second Occupation. That was when the major transformation of the arsenal got under way, the islet of Pinto being prepared as the centre of shipbuilding operations. Its perimeter is surrounded by eight wharves, giving it its octagonal shape that is still visible today. The backbone was (and still is) a series of buildings with a clock-tower that, as a whole, are an example of exquisite good taste that almost makes one forget its military origins. A small bridge now linked the islet to the mainland and certain enlargements were

fue rodeado con ocho muelles que le dieron la forma octogonal visible hoy. La columna vertebral eran (y son) unos edificios rematados por una torre con un reloj y que representar un conjunto de exquisito gusto que casi hace olvidar su origen militar. La isla quedaba unida a tierra firme mediante un pequeño puente, y en la ribera se hicieron también algunas ampliaciones, que incluían por fin una pequeña rampa o varadero. Más tarde el perímetro del arsenal quedó delimitado por una estructura defensiva no muy sólida que era más un cerramiento que no una muralla y que fue inaugurada en 1778. Hacia 1774 las obras habían acabado, y el arsenal de Maó se había convertido en la mejor base británica en ultramar. Sin embargo este momento de grandeza no tendría continuidad, ya que al pasar la isla a dominio español a principios del s. XIX el complejo naval perdió la oportunidad de entrar en la era industrial como sí sucedió con Gibraltar o Malta. El Segundo Dominio británico acabó en 1782, cuando el Tratado de Versalles reconoció la soberanía española sobre la isla, pero en el marco de la guerra contra la Francia revolucionaria un cuerpo expedicionario inglés desembarcó en la isla en 1798 y produjo una nueva ocupación británica, la llamada Tercera Dominación.

Pero desde la ocupación de Malta en 1800, Mahón había perdido ya para los ingleses gran parte de su atractivo como puerto estratégico y en 1802 la isla y con ella el arsenal volvió definitivamente a manos españolas. En manos españolas, la historia del arsenal pasó por diversas vicisitudes, incluyendo el uso constructores particulares o por el Mediterranean Squadron de la US Navy y la escuadra holandesa. La Armada española no mostró apenas interés por el arsenal hasta que en 1915 se impulsó un proyecto para establecer en Maó una base de sumergibles, a la que se unió más tarde un destacamento de la Aeronáutica Naval. En la segunda mitad del siglo XX la base sufrió sus últimas transformaciones importantes hasta su virtual abandono en los últimos años del siglo.<sup>1</sup>

Fig. 3. Evolución de la Estación Naval desde 1700 a 2011  
Evolution of the Naval Station from 1700 to 2011



### La situación, hoy

Pese a su aparente inactividad, el Ministerio de Defensa español no ha abandonado esta instalación naval y ha manifestado en diversas ocasiones que la Base Naval sigue siendo una instalación de interés para la defensa nacional.<sup>2</sup> Sin embargo, el Ministerio firmó en 2005 un acuerdo con la Autoridad Portuaria de Maó para permitir el uso de algunas áreas para el servicio de buques mercantes, especialmente cruceros, y para una reorganización del área en diversos sentidos.<sup>3</sup> También se llegó a un acuerdo, ese mismo año, con la asociación cultural Amics de la Mar-Port de Maó, para permitir el uso lúdico-cultural de una parte del antiguo arsenal británico.<sup>4</sup> Del conjunto de la Base, con sus diferentes muelles, depósitos, talleres, etc., la zona de la Isla de Pinto es la más claramente definida y susceptible de ser vinculada a usos culturales, mientras que otras áreas se vinculan directamente al tráfico portuario o son objeto de atención de otros intereses. Así, la isla de Pinto y zonas adyacentes se hallan actualmente, en cierto sentido, bajo la tutela de dicha asociación, que no sólo se ocupa del mantenimiento de los edificios, sino que llevan a cabo una encomiable labor de recuperación de patrimonio flotante y, de forma destacada, una interesante labor de divulgación de lo que es el patrimonio marítimo. En aquel espacio se han restaurado diferentes embarcaciones, desde *llaguts* de pesca a botes tráfico portuario, pasando por todo tipo de embarcaciones de recreo.

made to the shoreline, which was provided with a small careening slipway or ramp. Later on, a not-very-sound defensive structure was erected around the perimeter of the arsenal; it was more of an enclosure than a wall. It came into use in 1778. The works were completed in about 1774 and the Maó Arsenal had become the best British overseas base. However, this moment of grandeur was not to last, because the island came under Spanish control at the beginning of the 19<sup>th</sup> Century. Thus, unlike what happened with Gibraltar or Malta, the naval complex lost the opportunity of forming part of the industrial era. The Second British Occupation came to an end in 1782, when the Treaty of Versailles recognised Spanish sovereignty over the island, but in the context of the war against Revolutionary France, English expeditionary forces disembarked on the island in 1798 and a new British occupation began, known as the Third Occupation.

However, since the occupation of Malta in 1800, Mahón, as a strategic port, was no longer such an attractive proposition for the English, and in 1802, the island together with the arsenal finally came back under Spanish control. Under Spanish rule, the history of the arsenal had many vicissitudes, which included being used by private constructors or by the US Navy's Mediterranean Squadron and the Dutch Squadron. The Spanish Navy showed very little interest in the arsenal until 1915, when a project was launched to establish a base for submarines at Maó, and it later became Naval Aeronautics outpost. The base underwent its last

major transformations in the latter half of the 20<sup>th</sup> Century, but was virtually abandoned by the 1990s.<sup>1</sup>

### The Current Situation

In spite of the Spanish Ministry of Defence's apparent inactivity, it has not abandoned these naval facilities and on several occasions has expressed its wish for the Naval Base to continue to serve as installations of interest to the country's defence.<sup>2</sup> However, in 2005 the Ministry signed an agreement with Maó Port Authorities to allow certain zones to be used for servicing merchant vessels, especially cruise ships, and for a restructuring of the area in different ways.<sup>3</sup> Another agreement was reached in the same year with the cultural association Amics de la Mar-Port de Maó, to enable part of the former British Arsenal to be used for cultural and leisure purposes.<sup>4</sup> The islet of Pinto, with its various wharves, depots, workshops, etc., is clearly the most suitable zone to be adapted for cultural activities, whereas other areas are more directly linked to harbour traffic or are attracting attention for other reasons. In view of the above, the islet of Pinto and adjacent zones are now under the supervision of that association, which not only carries out maintenance work on the buildings, but also performs the commendable task of recovering the floating heritage and, most notably, the interesting task of giving publicity to maritime heritage and explaining exactly what this means. Several vessels have been restored in that zone, ranging from fishing smacks to port traffic boats, not to mention all kinds of pleasure boats.



Fig. 4

However, this is only a temporary situation, and although it has made it possible to secure what remains of the arsenal, it does not constitute a clear and definitive response to the problem of preserving and conserving them. Faced with this situation, the short- and medium-term challenges must be to declare the entire complex to be of cultural interest and a consortium must be set up to manage the “territory” of the former base.<sup>5</sup> The main authorities must form part of this consortium (Local Council, Regional Government of the Balearic Isles, Island Council, Ministry of Defence and Port Authority) as well as other bodies composed of citizens, such as the aforementioned *Associació d'Amics de la Mar Port-Maó*.

#### **A Warning Note: the Cases of La Carraca, Ferrol and Cartagena**

The base of Maó is finding itself, albeit to a lesser extent, undergoing a process similar to that of other Spanish naval installations and facilities that have partially or completely lost their original role and have been subjected to restructuring processes. Such processes can jeopardise the historic heritage associated with the historic arsenals, as can be demonstrated by three examples that can and must be taken into account when it comes to reflecting upon the future of Port-Maó.

There are three naval outfitters undergoing a process of change that are experiencing different situations<sup>6</sup> although the starting points were the same. The clearest and most optimistic case is that of the Ferrol arsenal, listed as an Asset of Cultural

Interest in 1994 and proposed as World Heritage.<sup>7</sup> Juan Antonio Rodríguez-Villasante, member of the Council of ICOMOS, has published several works on this question and has “stood up to be counted” as one of its main defenders. Therefore, at the present time we can be optimistic about it being preserved intact. However, there is one cause for concern, albeit one that has not yet reached dramatic proportions, and that is La Carraca, in Cadiz, where the main problem lies in its relative abandon. In spite of this, there is room for hope, in view of the fact that the new General Urban Restructuring Plan recommends that the La Carraca Arsenal be listed in the Andalusia General Historical Heritage Catalogue, in both the historical monuments category and in the places of industrial interest category.<sup>8</sup>

However, the most flagrant case is that of Cartagena, where the heritage has already been subjected to irreversible damage. Towards the end of 2000, some works were carried out inside the Arsenal on the quays for the Cartagena submarine base, which destroyed the last vestiges of what were known as the Sebastián Feringán Docks, the most important 18<sup>th</sup> Century military engineering works along the Spanish Mediterranean Coast. Furthermore, the Feringán Docks were where the first steam locomotives ran in Spain. Not only was the heritage destroyed, but insult was added to injury when the remains of the construction were found at an antique dealer's and in different rubble tips in Cartagena. In November 2004, charges were pressed against 5 former high-ranking

Fig. 4. Barcos atracados en los muelles comerciales. Al fondo la Base Naval (primera mitad s. XX) Vessels moored at the wharves. The Naval Base is in the background (first half of the 20<sup>th</sup> Century)



Pero se trata de una situación de provisionalidad que, si bien ha permitido la salvaguarda de lo que queda del arsenal, no da una respuesta clara y definitiva al problema de su conservación. Ante esta situación “de facto” los retos a corto y medio plazo deben ser la declaración del conjunto como bien de interés cultural y la formación de un consorcio para la gestión del “territorio” de la antigua base.<sup>5</sup> En este consorcio deberían participar las principales administraciones (Ayuntamiento, Gobierno Balear, Consell Insular, Ministerio de Defensa, Autoridad Portuaria) y también otras entidades de carácter ciudadano, como la citada Associació d'Amics de la Mar Port-Maó.

#### Una llamada de atención: los casos de La Carraca, Ferrol y Cartagena

La base de Maó se halla, aunque a una escala menor, en un proceso similar al de otras instalaciones navales españolas que han perdido totalmente o en parte su uso original y se han enfrentado a procesos de reconversión. Dichos procesos pueden poner en peligro el patrimonio histórico vinculado a los arsenales históricos, como demuestran tres ejemplos diferentes que pueden y deben ser tenidos en cuenta en el momento de reflexionar sobre el futuro de Port-Maó.

Hay tres equipamientos navales en proceso de cambio que, partiendo de un mismo punto, viven situaciones distintas.<sup>6</sup> El caso más claro y esperanzador es el del arsenal de Ferrol, declarado Bien de Interés Cultural en 1994 y propuesto como Patrimonio Mundial.<sup>7</sup> Juan Antonio Rodríguez-Villasante, miembro del consejo de Icomos, ha publicado diferentes trabajos sobre este asunto y se ha



Fig. 5

Fig. 5. Instalaciones y muelles del s. XX de la Base Naval  
20<sup>th</sup> Century Naval Base facilities and wharves

members of the Ministry of Defence de 2004, for allegedly committing a crime against national historic heritage. The examining judge was of the view that the Sebastián Feringán Docks formed part of Assets of Cultural Interest that lie in the old quarter of Cartagena.<sup>9</sup>

These three cases, to which we must add the base at Maó and other smaller elements scattered around Spain, serve to prove that there is a genuine threat to the naval heritage owing, amongst other things, to the fact that there is no clearly defined policy with respect to their preservation and to the diversity of the bodies and authorities involved.

#### Museum or Maritime Culture Centre?

Returning to Minorca and to its future, and the potential uses to which the various facilities and installations could be put, what is contained in Garcia (2001) could be re-read. Here, we are focusing on one of the proposals, recently reiterated by the Council itself, to use part of the base's architectural heritage to house a naval museum.<sup>10</sup> In reality, what should be decided is whether a Naval Museum is desirable, in which case the centre of attention would be military history in its relationship with the sea, or whether a Maritime Museum should be opted for, in which case more importance would be given to Minorca's maritime culture in general.

erigido en uno de sus principales defensores. Así, hoy por hoy, podemos ser optimistas en cuanto a la preservación de su integridad. Un caso preocupante pero todavía no dramático es el de La Carraca, en Cádiz, donde el principal problema es un relativo abandono. Sin embargo, hay lugar para la esperanza ya el nuevo Plan General de Ordenación Urbana propone la inclusión, en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz, del arsenal de La Carraca tanto en la categoría de conjunto histórico como en la de lugar de interés industrial.<sup>8</sup>

Por el contrario, el caso más sangrante es el de Cartagena, donde se han producido ya agresiones irreversibles contra el patrimonio. A finales del año 2000 se realizaron en el interior del Arsenal unas obras en los muelles de atraque correspondientes a la base de submarinos de Cartagena, que destruyeron los últimos vestigios de los conocidos como Diques de Sebastián Feringán, la obra de ingeniería militar ilustrada más importante de la costa mediterránea española del siglo XVIII. Los diques de Feringán fueron, además, el lugar donde, tal vez por primera vez, se aplicó la máquina de vapor en España. A la destrucción del patrimonio se añade la ofensa de que restos del dique aparecieron en un anticuario y en distintos vertederos de Cartagena. En noviembre de 2004 se presentaron denuncias contra cinco ex altos cargos del Ministerio de Defensa por un presunto delito contra el patrimonio histórico. El juez instructor consideró que los diques formaban parte del Bien de Interés Cultural que forma el casco histórico de Cartagena.<sup>9</sup>

Estos tres casos, al que debemos añadir el de la base de Maó y otros elementos menores dispersos por la geografía española, demuestran que existe un peligro real para el patrimonio naval debido, entre otras cosas, a la inexistencia de una política definida sobre su preservación y a la diversidad de agentes implicados.

The location is ideal for a museum associated with the sea. The largest number of buildings of historical interest are concentrated in a small area on the islet of Pinto, so these as a whole could be recovered without any major problems. It would even be possible to reconstruct elements that have disappeared from the old arsenal.<sup>11</sup> The buildings on Pinto are representative of the shipyard's in its heyday and, perhaps, the best moments in Minorca's marine history. The inevitable modifications that were made to the original British project from the 18<sup>th</sup> Century and which can be seen today, do not detract from the value of the heritage as a whole. In countries where there is a great maritime tradition, an arsenal has major symbolic and psychological value, because it is a way of remembering the power and the grandeur of the past. This is not the case with the arsenal at Maó. However, it is also true to say that few things can better symbolise and represent Maó's maritime past (and even the maritime past of Minorca itself) than the old arsenal. All the aspects of and chapters in the history of Maó can, in the broadest sense, be accounted for in the arsenal, which means that these installations and facilities could be turned into a benchmark, a meeting point for a variety of cultural initiatives that goes beyond a mere museum proposal.

From a thematic viewpoint, areas can be created devoted to all aspects of Minorca's maritime life:

the arsenal and naval construction, the Spanish Navy, fishing, sea trade, the port and harbour, the quarantine station, etc. That is to say, that the historical centre in the Arsenal can serve as a catalyst for many of the activities associated with the maritime heritage that take place on the island and, beyond that, it can also act as a meeting point for a wide variety of initiatives in other cultural areas; in other places, the former arsenals often provide the perfect settings for art, music, dance, etc.

Similar operations have been successful in other places, especially when working on traditional vessels using bygone techniques, or when the general public is allowed to contemplate works that are rarely on view to them. A major initial investment will undoubtedly be needed if a project of these characteristics is to be set in motion, but before facing up to the financial problems, it is necessary to give clear answers to these questions: What is to be done? How will it be done? ... and who will be the project manager? However, the challenge is to devise an interesting and feasible proposal, based upon an in-depth working knowledge of the past and an unhurried and calm reflection on the future.<sup>12</sup>

And in the meantime, one has to be vigilant to make sure that this heritage is not lost, as it has been in other places.

### ¿Museo o centro de cultura marítima?

Volviendo a Menorca y a su futuro, sobre los posibles usos que pueden darse a las diversas instalaciones puede releerse lo dicho en Garcia (2001). Aquí nos centramos en una de las propuestas, reiterada recientemente por el propio ayuntamiento, de utilizar parte del patrimonio arquitectónico de la base para albergar un museo naval.<sup>10</sup> En realidad debería matizarse si es deseable un museo naval, donde probablemente el centro de atención sería la historia militar en su relación con la mar, o si se debe optar por un museo marítimo, en el que se daría más importancia a la cultura marítima menorquina en general.

La ubicación para un museo relacionado con el mar es ideal. Encontramos, concentrados en el espacio limitado de la isla Pinto, el mayor número de edificios de interés histórico, de forma que el conjunto es susceptible de ser recuperado sin grandes problemas e incluso también hay grandes posibilidades de reconstruir elementos desaparecidos del viejo arsenal.<sup>11</sup> Los edificios de la Isla Pinto representan el mejor momento del astillero y tal vez el mejor momento de la marina menorquina. Las inevitables modificaciones que sobre el proyecto original británico de mediados del s. XVIII pueden verse hoy no menoscaban el valor del conjunto. En los países con una gran cultura marítima un arsenal tiene un alto valor simbólico y psicológico, es el recuerdo de una potencia y de una grandeza del pasado. No es este el caso del arsenal de Maó. Sin embargo, también es cierto que pocas cosas pueden simbolizar y representar mejor el pasado marítimo de Maó (e incluso que la misma Menorca) que el viejo arsenal. En él podrían explicarse, en sentido amplio, todos los capítulos y aspectos de

Fig. 6. Edificios de la isla de Pinto, núcleo inicial del s. XVIII de la Base Naval  
Buildings on the Isla de Pinto, the original 18<sup>th</sup> Century Naval Base settlement





la historia de Maó, lo que permite apostar por convertir estas instalaciones en un referente, un punto de reunión de iniciativas culturales diversas más allá de una propuesta museística.

Desde el punto de vista temático, podrían crearse ámbitos dedicados a todos los aspectos de la vida marítima menorquina: el arsenal y la construcción naval, la Marina de Guerra, la pesca, el comercio marítimo, el puerto, el lazareto, etc. Es decir, que el centro histórico en el Arsenal puede hacer de catalizador de muchas de las actividades relacionadas con el patrimonio marítimo que se realizan en la isla y, más allá, también puede actuar como punto de encuentro para iniciativas dispersas en otros campos de la cultura; en otros lugares los antiguos arsenales se convierten a menudo en escenarios perfectos para manifestaciones artísticas como la música, la danza, etc.

Operaciones parecidas han sido exitosas en otros lugares, especialmente cuando se trabaja en embarcaciones tradicionales con técnicas ancestrales, o cuando se permite al público contemplar trabajos que raramente son conocidos por la gente común. Sin duda será necesaria una fuerte inversión inicial para poner en marcha un proyecto de estas características, pero antes de afrontar los problemas financieros es preciso responder claramente tres preguntas: qué se quiera hacer, cómo se hará y quién será el gestor del proyecto. El reto, en todo caso, es plantear una propuesta interesante y viable, basada en un conocimiento profundo del pasado y en una reflexión reposada sobre el futuro.<sup>12</sup> Y mientras tanto, mantener una cierta vigilancia para este patrimonio no se pierda como ya ha sucedido en otros lugares.

## Notes

1. A historic approach with the current state of affairs in Enric Garcia Domingo, "The Port-Maó Naval Station" in *El port de Maó: Història, actualitat i futur. Actes del III Curs Internacional sobre ports històrics*. Institut d'Estudis Menorquins, Maó 2001. The latest major contributions have been the book "La Base Naval del Puerto de Mahón", by Colonel Francisco Fornals (published in Maó by the Military Museum of Minorca Consortium, 2010) and the study by Pablo de la Fuente concerning the British Arsenal at Maó (1713-1782), fruit of an IME Grant 2008, which can be referred to in pdf at [www.ime.cat/institut/arxiu-cientific-ime](http://www.ime.cat/institut/arxiu-cientific-ime).

2. It covers a surface area of about 350,000 m<sup>2</sup> where there are around 30 buildings with different levels of interest. The Naval Station forms part of the *Comandancia Militar de Marina de Mahón*, belonging to the Balearics Naval Sector of the Spanish Navy's Maritime Action Force. As a result of a Ministerial Order dated 25/2007, it came to be known as the *Comandancia Naval de Mahón*.

3. Regarding this agreement and its clauses, refer to Jaime Díaz-Deus Fernández, "the recent and not-so-recent history" in the magazine *Revista General de Marina*, August-September 2007, 431-438.

4. *Es Diari*, 2<sup>nd</sup> January 2005.

5. The project's future will undoubtedly be conditioned by the management model chosen. On Minorca, there is the precedent of the Consortium formed in 1998 by the Ministry of Defence, the Regional Government of the Balearic Isles, the Island Council and the Local Councils of Mahón and Es Castell. The aim of that Consortium was to manage the historic and military heritage still in the Port of Maó. To be specific, the heritage concerned is La Mola, San Felip, the Towers of En Penjat and Felipet and the Military Museum itself.

6. Griñán Montealegre, María; Palazón Botella, M<sup>a</sup> Dolores. "Cartagena Arsenal: Spanish naval industrial history" in *Areas, International Social Sciences Journal*, Num. 29, 2010, 164-168.

7. On 30<sup>th</sup> June 2006, it was listed as one of the Spanish candidates that were sent to the UNESCO. See José Antonio Rodríguez-Villasante "The Ferrol Arsenal", *General Marine Journal*, August - September 2007, 431-4289-303.

8. *Diario de Cádiz*, 9<sup>th</sup> February 2011.

9. In fact, the only protection that the arsenal receives is that which is deduced from the catalogue of cultural assets as part of the General Urban Restructuring Plan for Cartagena, in 2010. Concerning the details of the process and the channels proposed for its protection, See Griñán Montealegre, María; Palazón Botella, M<sup>a</sup> Dolores. "El Arsenal de Cartagena: Spanish industry history heritage" in *Areas, International Social Sciences Journal*, Num. 29, 2010, 164-168. The authors point out the paradox that the main impediment to protecting the arsenal is that as it lies in a military zone that is sufficiently well protected. The facts show that this is not the case.

10. See *Última Hora Minorca*, 7<sup>th</sup> May 2011.

11. Apart from those on the islet of Pinto, there are other elements of interest, isolated but able to be recovered, such as the British walls and the Binisermenya signalling tower.

12. Some general reflections are to be found in García (2001).

## Notes

1. Una aproximación histórica con un estado de la cuestión en Enric García Domingo, "La Estación Naval de Port-Maó" en *El port de Maó: Història, actualitat i futur. Actes del III Curs Internacional sobre ports històrics*. Institut d'Estudis Menorquins, Maó 2001. Las últimas aportaciones de peso han sido el libro "La Base Naval del Puerto de Mahón", del coronel Francisco Fornals (publicado en Maó por el Consorcio del Museo Militar de Menorca, 2010) y el estudio de Pablo de la Fuente sobre el arsenal británico de Maó (1713-1782), fruto de una Beca IME 2008 y consultable en pdf en [www.ime.cat/institut/arxiu-cientific-ime](http://www.ime.cat/institut/arxiu-cientific-ime).

2. Su extensión es de unos 350.000 m<sup>2</sup> y se alzan en ella unos 30 edificios de variado interés. La Estación Naval se encuentra integrada en la Comandancia Militar de Marina de Mahón, perteneciente al Sector Naval de Baleares de la Fuerza de Acción Marítima de la Armada. Por Orden Ministerial 25/2007 pasó a denominarse Comandancia Naval de Mahón.

3. Sobre este convenio y sus cláusulas véase Jaime Díaz-Deus Fernández, "la historia reciente y no tan reciente" en *Revista General de Marina*, agosto-septiembre 2007, 431-438.

4. *Es Diari*, 2 de enero de 2005.

5. Sin duda el futuro del proyecto estará condicionado por el modelo de gestión elegido. En Menorca existe el precedente del Consorcio formado en 1998 por el Ministerio de Defensa, el Gobierno de las Baleares, el Consell Insular de Menorca y los Ayuntamientos de Mahón y Es Castell. El objetivo de ese Consorcio era gestionar el patrimonio histórico-militar existente todavía en el puerto de Maó. En concreto, se trata de la Mola, San Felip, las torres de En Penjat y Felipet y el propio Museo Militar.

6. Griñán Montealegre, María; Palazón Botella, M<sup>a</sup> Dolores. "El arsenal de Cartagena: patrimonio de la historia industrial naval española" en *Áreas, Revista Internacional de Ciencias Sociales*, núm. 29, 2010, 164-168.

7. El 30 de junio de 2006 fue incluido en la Lista Indicativa de candidaturas de España que se tramita a la UNESCO. Véase José Antonio Rodríguez-Villasante "El Arsenal de Ferrol", *Revista General de Marina*, agosto-septiembre 2007, 431-4289-303.

8. *Diario de Cádiz*, 9 de febrero de 2011.

9. En realidad, la única protección que tiene el arsenal es la que se desprende del catálogo de bienes culturales del Plan General de ordenación urbana de Cartagena, de 2010. Sobre los detalles del proceso y las vías propuestas para su protección véase Griñán Montealegre, María; Palazón Botella, M<sup>a</sup> Dolores. "El arsenal de Cartagena: patrimonio de la historia industrial naval española" en *Áreas, Revista Internacional de Ciencias Sociales*, núm. 29, 2010, 164-168. Las autoras señalan la paradoja de que el principal obstáculo para la protección del arsenal es que por encontrarse en zona militar se halla suficientemente protegido. Los hechos demuestran lo contrario.

10. Véase Última Hora Menorca, 7 de mayo de 2011.

11. Al margen de la isla Pinto hay algunos otros elementos de interés, aislados, susceptibles de ser recuperados, como por ejemplo la muralla británica y la torre de señales de Binisermenya.

12. Algunas reflexiones generales en García (2001).