

RASGOS DE LA ECONOMÍA MENORQUINA DESDE LA EPOCA BRITANICA HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XIX

JUAN HERNANDEZ ANDREU

Departamento de Historia e Instituciones Económicas I

Universidad Complutense de Madrid

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

Campus de Somosaguas

Madrid 28223

E-Mail: jhandreu@eucmax.sim.ucm.es

Teléfono: 91 394 23 46

91 394 23 67

DNI: 46.200.462 v

RESUMEN

Estudio de las etapas por las que pasó la economía menorquina desde principios de la dominación británica hasta mediados del siglo XIX. Se atiende como indicadores del ciclo económico a la evolución del número de buques construidos en el Arsenal de Mahón, al volumen de la flota naval mahonesa y a datos demográficos. La marina mahonesa estaba especializada en el comercio de granos con Levante y en el suministro de trigo a puertos peninsulares como el de Barcelona. Se destaca la grave crisis de este modelo económico a causa del decreto prohibicionista de 1820. Consecuencia de ello serán las emigraciones de mahoneses a Argel después de la conquista francesa y la búsqueda de otro modelo que se inicia en 1849.

Rasgos de la economía menorquina desde la época británica hasta mediados del siglo XIX

Juan Hernández Andreu (Universidad Complutense)

En este artículo¹ se trata de estudiar las principales etapas que pasó la economía de Menorca durante el siglo XVIII y primera mitad del XIX, cuando tuvieron lugar las dominaciones británicas (1713-1756, 1763-1781 y 1798-1802) y también la francesa (1756-1763), la reincorporación temporal (1781-1798) y definitiva a la Corona de España (1802) y finalmente los grandes cambios

económicos que experimentó la isla en el XIX, prestando especial atención al comercio, industria y cambios demográficos de Mahón con su puerto.

Las hipótesis son que durante la primera mitad del setecientos se registraron innovaciones tecnológicas que impulsaron el crecimiento mercantil y de la industria naval. Esta pujanza secular, con oscilaciones a corto plazo (hubo una caída a finales de siglo), entró en grave crisis en 1820; entonces la economía mahonesa, mercantil y constructora de barcos, entró en declive, muy intensamente en la década de 1830; después, a mediados de siglo, los mahoneses adoptarían cambios institucionales que iban a permitir una nueva organización económica en la isla.

En este planteamiento late una visión cíclica o fluctuante a largo plazo de la economía insular (tomamos el término ciclo en un sentido amplio) y ¿Cómo estableceremos las etapas del ciclo económico? Para ello recurriremos a los indicadores disponibles, con sus limitaciones, pero expresivos de los cambios como son las innovaciones tecnológicas, los movimientos migratorios, el número de buques construidos en las atarazanas de Mahón y la cantidad de barcos que formaban la flota menorquina. Responder a aquéllas hipótesis y estudiar estos indicadores son lo substancial del trabajo.

Aunque serán contempladas algunas medidas de economía política que fueron decisivas para Mahón, ya durante la época de dominio inglés, bien durante la etapa que se abre con el tratado de Amiens (1802), no pretendemos hacer una historia de las medidas de política económica sobre la isla, ni siquiera de la política comercial.

El planteamiento de este estudio es positivista, sin excluir cautelosas consideraciones interpretativas acerca de las innovaciones de la época británica, sobre la importancia que se reconoce al libre comercio practicado por los menorquines en sus expediciones a Levante y respecto a la influencia del modelo proteccionista español para la orientación que sigue la economía mahonesa a partir de 1849.

¹ Agradezco los comentarios a este trabajo de los profesores Enrique Llopis, Tomás Martínez Vara y José Luis García Ruiz.

Tampoco se hurta información minuciosa, cuando la hay, acerca del comportamiento de los agentes económicos de Mahón, públicos, como el Ayuntamiento, o privados como los carpinteros de ribera (*mestres d'axia*) y los comerciantes del puerto. Son novedosos los contenidos del Archivo Municipal de Mahón que aquí se utilizan para el estudio del siglo XIX y el manejo de algunas fuentes secundarias que desvelan acciones innovadoras.

La presencia británica en la isla desde 1708 y que reconoció oficialmente el Tratado de Utrecht en 1713, hizo posible que los isleños conservaran sus derechos tradicionales y su régimen de gobierno municipal, nacido en la Baja Edad Media en el seno de la Corona de Aragón. La temprana Ilustración y el mercantilismo británicos influyeron en el despegue económico menorquín, afianzando, probablemente, la fuerza expansiva que ya disfrutaba la isla antes de doblar el siglo XVII². La inversión del Arsenal como plataforma de la industria de construcción de buques y el consiguiente auge en el tráfico marítimo mahonés, auténticos motores del crecimiento económico menorquín en la segunda mitad del siglo XVIII, son indefectiblemente atribuibles, en origen, a la mano de los ingleses.

ETAPA DEL SIGLO XVIII Y PRINCIPIOS DEL XIX: EL ARSENAL, LA MARINA MAHONESA Y EL COMERCIO DE TRIGO

Para valorar la importancia de la acción marítima menorquina durante el setecientos, no sólo tenemos que atender el lado de la demanda mercantil procedente de los puertos mediterráneos, sino que es necesario observar el lado de la oferta y los mecanismos institucionales que permitieron el alza comercial marítima menorquina. Nos referimos al Arsenal creado por los ingleses en 1724 en el puerto de Mahón y al auge de los *mestres d'axia*. El primero fue el núcleo público de la

² Las invasiones turcas de Mahón (1535) y de Ciudadela (1558) causaron una crisis en Menorca, de la que se iría recuperando más intensamente a finales de siglo con las exportaciones de lana, que permitirán, en su caso, cubrir las compras necesarias de granos al exterior para asegurar la subsistencia. Desde la fortificación del puerto de Mahón (1554) con el fuerte de San Felipe, dicho puerto irá cobrando importancia en el tráfico exterior, junto al de Ciudadela. Menorca padecerá la crisis mediterránea alrededor de 1630 y el decenio de 1640, que contempla el economista y moralista menorquín Francesc Marçal (1650), es de estancamiento. Precisamente en 1647, las Universidades de Mahón y otros pueblos ganaron autonomía respecto a la de Ciudadela; pero el reinado de Carlos II es admitido que abrió una coyuntura de recuperación económica, con la que se cambia el siglo. Parece que recobraron importancia las exportaciones de lana en bruto en los últimos decenios del XVII. Véase A. Domínguez Ortiz en J. Hernández Andreu (1978), 35-40. F. Marçal (1650). P. Riudavets Tudury (1982), 262.

industria naval de Mahón y el agente de difusión tecnológica y empresarial; y los segundos fueron constructores particulares de buques, no sólo en Mahón, sino también en Ciudadela.

Aquella industria naval supuso una innovación tecnológica británica; pero también contaba con una gran tradición marinera en toda la isla desde tiempos remotos, mejor conocidos desde la llegada del Rey Alfonso III (1287-1291) a Menorca. A partir de la expansión ultramarina castellana, el tráfico secular catalán y balear estuvo afectado a la baja, a igual que el conjunto del mar mediterráneo, cuyos puertos estuvieron sometidos a la presencia política y naval del imperio otomano; no obstante, el comercio entre oriente y occidente se mantuvo y durante el siglo XVIII el despliegue marítimo y mercantil mahonés experimentó un acusado salto hacia delante.

La clave inmediata del auge menorquín radica, como dije, en el Arsenal de Mahón. El tema fue tratado por Riudavets Tudury³ en el aspecto de comercio marítimo y por Riera Alemany⁴ en lo concerniente a factoría de buques. En estos últimos años Amador Marí ha publicado nuevos estudios en especial sobre el comercio de granos, principal producto entonces de tráfico comercial de los isleños, y el puerto de Mahón en la segunda mitad del siglo XVIII⁵ y José María de Juan-García Aguado tiene una investigación sobre la actividad del astillero mahonés en los últimos años de la primera recuperación española de Menorca⁶.

El Arsenal y los *Mestres d'Aixa*

Veamos en primer lugar el aspecto de la industria naval. Durante la primera dominación inglesa, siendo Richard Kane el Gobernador de la Isla, se llevaron a cabo importantes obras públicas, se regularon cultivos y el laboreo de vinos, la circulación monetaria y un cúmulo de medidas propias del mercantilismo británico; no obstante, no suele destacarse el alcance que tuvo la construcción del Arsenal. Dice Riera que se dio impulso a las obras del puerto, “construyendo almacenes y muelles en sus confines, que estaban convertidos en informes playazos, y eligió

³ (1889).

⁴ (1899).

⁵ (1989), 134-157. (1996), 32-34.

⁶ (1999). Agradezco la información que me ha facilitado José M. De Juan-García Aguado.

(Kane) el pantanoso juncal que había por frente de Mahón” como lugar donde construir el arsenal del Estado y algunos almacenes dedicados a la conservación de efectos navales.”⁷

El Arsenal se dedicó a la recorrida de los buques de guerra de la Armada británica. Entre 1736 y 1739, ya fallecido el general Kane, se estimularon las obras y almacenes de la creciente navegación comercial, estableciéndose éstos en la orilla del puerto opuesta al naciente astillero. De 1739 a 1748, ante la guerra hispano-británica, los ingleses protegieron el armamento de buques corsarios, creándose muchos astilleros particulares y movidos por el afán de lucro se dedicaron a la mar muchos menorquines.⁸

Entre 1748 y 1756, bajo el mando del general Blakeney, a medida que las necesidades del comercio hacían crecer el número de astilleros particulares, iban en aumento también las gradas en el astillero del Estado, donde, según el almirante Riera, “sobraban elementos para emprender las más complicadas construcciones navales de aquella época”; y la maestranza del Arsenal, que enriquecía los conocimientos adquiridos en los astilleros particulares con las lecciones de maestros ingleses, que poseían conocimientos más completos, resultaba inmejorable. Sólo faltaba el ensanche proyectado para el arsenal de Mahón, mediante la anexión del islote Pinto, que se llevaría a cabo en la segunda dominación británica. Blakeney cedió el mando al Gobernador francés Conde Lannion en 1756, decayendo la actividad del Arsenal durante los siete años del dominio de Francia.

En el islote Pinto se instaló una nueva grada, sobre la cual el General Murray mandó poner la quilla de una fragata de 18 cañones, que en su presencia fue botada al agua en septiembre de 1779, y que, con el nombre de *Minorca*, prestó valiosos servicios a la marina británica en la guerra contra Francia; por entonces fue construida también en el Arsenal la fragata *Porcupine*, prestando igual cometido. La guerra franco británica llevó a Murray a autorizar de nuevo el armamento en corso,

⁷ Riera (1899), 4. Nos dice el autor que los datos fueron obtenidos del Archivo de la Comandancia de Marina de Mahón.

⁸ Ibidem, 6. Riudavets publica una lista de 52 corsarios, nombres de sus capitanes y armamento (1982, 321-322). Hernández Sanz publica una lista de 55 corsarios menorquines obtenida del documento “Llibre el qual conté una nota dels corsaris armats en Menorca y de las Presas que faran durant la guerra comensada en este any de 1778”, volumen en 8º de 228 páginas. Asimismo publica el historial del jabeque menorquín *Succés* desde su habilitación hasta su rendición al enemigo (1778-1781) (1987), 54-110.

no tan sólo contra el comercio marítimo de Francia, sino también contra las naves del comercio español, a pesar de no haber roto Inglaterra las relaciones con España, ello impulsó las construcciones navales en los astilleros particulares y parte de la maestranza del Arsenal fue autorizada para ejercer su oficio en los citados astilleros, en los cuales “se formaba un plantel de inmejorables operarios, cuyos servicios podía utilizar, en caso necesario, la Marina de guerra.”⁹

El 19 de agosto de 1781, las fuerzas navales de España desembarcaron en la Isla, después de que las tropas inglesas la abandonaran. El Arsenal estuvo bien dotado y atendido por los españoles, que en 1789-1797 alcanzó un segundo apogeo: Véase cuadro 1. El presupuesto del Arsenal de Mahón evolucionó así (en reales de vellón): 1789: 1.027.000,-; 1791: 4.283.000,-(Incluye la asignación al Arsenal de Cartagena); 1795: 3.983.000,-; 1796: 4.639.0900,-.¹⁰ En 1790 las atarazanas del Estado daban trabajo a 669 operarios.¹¹ Bajo la dirección del Ingeniero Honorato Bouyón se construyeron tres fragatas modélicas, de una serie de seis y un bergatín. Con Bouyón trabajaron su suegro el ingeniero inglés Guillermo Turner Sanderson, que en su día Jorge Juan había contratado en Inglaterra y el mallorquín Juan del Real, que destinado al Arsenal en 1780 había construido 18 jabeques. Bouyón fue substituido en 1792 por Manuel T´Serstevens.¹² Al hacerse

⁹ Ibidem, 9-10.

¹⁰ J.M. de Juan-García Aguado (1999), 8.

¹¹ Riera (1899), 11-12.

¹² José M. De Juan-García Aguado (1999), 7: En 1792, Honorato de Bouyón firmó un plano del Arsenal de Mahón, que presenta todas las instalaciones que lo constituían: Tinglados para depósito de maderas, almacén de jarcias, obradores del Contramaestre del arsenal y astillero, almacén para fornero, Cirujano y depósito de tablazón, almacén general, parque general de herramientas, almacén de excluido, herrerías, obradores de amarras y carpintería de blanco, grada para buques menores, grada para fragatas, tinglado de delineación, tinglado, almacenes de estopa y betunes, varaderos para lanchas y obrador de arboladura. Francisco Fernández de Angulo, ingeniero militar destinado a Mahón después de la reconquista española dibujó, entre otros, un magnífico Plano sobre el Arsenal de Mahón con fecha de 25 de septiembre de 1784 y recoge con mucho detalle todas las instalaciones “con la distribución interior de sus edificios y otras circunstancias que tenía la conquista”. Así, señala la existencia de lo siguiente en dicho Arsenal : Torres fuertes para defensa; edificios de tres naves para brea, alquitrán y resina; tinglado para carenar botes; edificio de madera cuyas dos naves bajas servían para arboladura, su principal de sala de galibos y encima de depósito de velas; aserradero capaz de ocho sierras; el piso alto de laboratorio de velas tenía también habitacioncillas para empleados; almacén de motonería, palas, espeques, tinas, baldes y quadernales; almacenes de madera, tablazón, cables y encima jarcia; edificio para azufre, cobre, pinturas, clarazón, hierro y encima paños y ropería; oficina del director y encima una pequeña habitación tomando parte del edificio anterior; tinglados para jarcia trozada, remos, estopa, derechos y otros usos inferiores; casitas de los guardas; casa de tablas, caldereros y latoneros, herreros y torneros; almacenes de cabos y de cables; casita para carbón, molino y horno de yeso y caballeriza; laboratorio o taller y construcción de botes y lanchas; almacén de brusca; puente de madera para comunicar a la isla del Arsenal, llamada antiguamente de Pinto; edificio que servía para oficiales desembarcados; calabozo y cuerpo de guardia; tinglado para recoger la marinería de las embarcaciones que dan a la banda; edificio con 6 distribuciones iguales para en caso de dar a la

cargo del Arsenal, el gobierno inglés encontró en gradas un *brik*, cuya construcción terminó en el año 1799 (dicho *brik*, llamado *Grulla* fue botado al agua por los ingleses con el nombre de *Port-Mahón*).¹³ En los años que van de 1791 a 1809, el número de trabajadores de las atarazanas públicas y privadas fue de alrededor de 340 individuos.¹⁴

Disponemos de relaciones de buques construidos antes de 1820, cuyo tonelaje solía superar las 100 toneladas y algunos iban más allá de las 300: Riera relaciona 99 buques, casi todos de construcción mahonesa, con los que contaba el comercio marítimo de Mahón en 1820, además de una treintena que estaban desarmados (indica la clase de buque, nombre, tonelaje y capitán o patrono).¹⁵ Marí afirma que los constructores particulares entre 1773 y 1825 construyeron al menos 126 buques para encargos de comerciantes mahoneses y de fuera de la isla (Barcelona, Cádiz, Francia, Gibraltar, la administración británica y la española).¹⁶

Conforme a las investigaciones de Amador Marí, a principios del siglo había 163 buques, que desplazaban una media de 100 toneladas, con pabellón menorquín, además de 30 mallorquines, 22 de Ragusa y así hasta un total de 277 que partían del puerto de Mahón cargados de trigo, adquirido en el Levante, Berbería, Sicilia y Cerdeña. El pueblo de Mahón llegó a la opulencia marítima, según Riudavets, en el segundo decenio del siglo XIX, con 130 buques de todos los portes y aparejos dedicados al comercio de Levante, destacándose unos cuantos nombres de navegantes y de constructores navales, que secundados con una lúcida matrícula de contra maestres y marineros convirtió a los mahoneses en “holandeses de Baleares.”¹⁷

banda seis navíos a su tiempo y cada una se componía de las correspondientes zonas de víveres, contra maestre y sus encargos, condestable y útiles de artillería y carpintero y piloto con sus instrumentos; sobre el callejón que separa los dos martillos está edificada la toma que se da en la vista y tenía la campana para las horas del arreglo del trabajo; pequeño edificio para estopa, herramientas de calafates y calderas para brea; trincantes para asegurar los aparejos y dar a la banda a cinco buques a un tiempo; cabrestantes para el mismo y con correspondencia de dos en dos a cada trincante; machina de arbolar; cala para botes; idem para baradero de maderas y descargar embarcaciones de efectos; baradersos; sitio donde construyeron los ingleses la fragata Menorca; pozos de agua dulce; jardín y atalaya de señales que repite las que hace la Mola. Biblioteca del Palacio Real, MAP (86), número 13.

¹³ Riera (1899), 11-12.

¹⁴ A. Marí (1996), 32.

¹⁵ Ibidem, 18-21.

¹⁶ A. Marí (1996), 32.

¹⁷ Riudavets (1889), VII.

Comercio de trigo (auge, declive en el fin de siglo y gran expansión antes de 1820)

El comercio exterior menorquín de granos era practicado en el siglo XVII¹⁸ y desde mucho antes; pero en el XVIII, las importaciones fueron frecuentes para cubrir el déficit de las cosechas insulares de trigo, motivadas por una población que se dobló¹⁹ a lo largo del siglo y por aumento de la superficie destinada al viñedo.²⁰ Las entradas de trigo en la isla no sólo se destinaban a asegurar el consumo de los isleños, sino que el mayor volumen de trigo se dirigía al tráfico comercial para abastecer el litoral peninsular, sobre todo a Barcelona; además de venderse en otros puntos del Mediterráneo. El comercio del trigo durante la segunda mitad del setecientos era un negocio que beneficiaba la economía isleña. Hay indicios de que normalmente el grano una vez llegado al puerto de Mahón (donde residía el 50 por 100 de los habitantes de la isla) era controlado por los Jurados, dándose prioridad a las necesidades del consumo doméstico; pero asegurado éste, las ventas de trigo daban beneficio a los menorquines.

En años de escasez, los patrones procuraban vender el trigo sin pasar por Mahón, para asegurarse mayores ingresos. Junto al suministro de grano a Barcelona, las ventas a Mallorca eran también dominantes. Durante la época británica los particulares compraban especialmente trigo del Atlántico y las universidades lo adquirían proveniente del mediterráneo. En 1782, los Jurados manifestaron que los precios de trigo extranjero eran más bajos que los de la Universidad y causaban graves pérdidas a la economía de ésta, que se veía obligada a vender también a precios bajos, dada la imposibilidad de guardar trigo de un año para otro, ya que el grano se deterioraba.

¹⁸ Francesc Marçal (1650).

¹⁹ Luisa Dubón (1981), 39, cuadro 5. El número de habitantes de Menorca evolucionó así: 16.083 (1723); 20.815 (1749); 25.140 (1763); 26.281 (1782); 32.143 (1790); 31.548 (1805); se observa la crisis de fin de siglo.

²⁰ La expansión de la viticultura y de la horticultura fueron los fenómenos desde el punto de vista del paisaje más visibles del siglo XVIII menorquín. El aumento del viñedo es señalado por el ingeniero militar inglés J. Armstrong en 1740. La producción anual de vino superó los tres millones de litros y el 75 por ciento de ésta era consumida por los ingleses. Si tenemos en cuenta, dice Tomás Vidal, que la guarnición inglesa normal en la época era de unos 2.000 hombres, representa que el consumo *per capita* se acercaba a los dos litros diarios. También sabemos por Armstrong que el ganado lanar era importante (60.000 cabezas), que los cereales eran deficitarios y que el bosque había disminuido de forma preocupante. Véase T. Vidal Bendito (1979), 65. J. Armstrong (1750), *Historia civil y natural de la isla de Menorca*. Traducida al castellano por José Antonio Lasiera y Navarro (1781).

Entre tanto, los menorquines conocieron guerras contra Francia (1793-1795), Gran Bretaña (1796-1798) y durante la última ocupación inglesa contra España (1798-1802); pero todo ello no afectó al tráfico de granos, que sólo se resentiría a finales de 1798, ya que las embarcaciones españolas dejaron de frecuentar el puerto de Mahón y el mercado español disminuye. Durante la tercera dominación británica (1799-1802), el tráfico descendió (caída en el fin de siglo) y los destinos de trigo procedente de Mahón se orientaron a otros puertos mediterráneos no españoles, sobre todo a Livorno, aunque sin abandonar el mercado español.

El mercado catalán para el trigo procedente de Mahón fue creciendo progresivamente, sobre todo en el segundo decenio del XIX (expansión). Según Marí, en la década de 1792-1802, el puerto de Mahón canalizó el 10 por 100 de los trigos mediterráneos que se destinaban a Barcelona. A finales del XVIII predominaron las partidas de trigo báltico para la ciudad condal; según Fradera el trigo mediterráneo sólo supuso el 33 por 100 entre 1768 y 1807. Asimismo durante el segundo decenio del siglo, el número de buques cargados de trigo de procedencia menorquina alcanzó hasta un 60 por 100 del total con destino a Barcelona. De este modo los menorquines no sólo resolvieron su subsistencia, sino que además tuvieron un gran negocio y la marina mahonesa se convirtió en un instrumento que vinculaba Cataluña con el comercio de Levante.²¹

Los británicos dejaron huellas en Menorca y una de ellas fue el Arsenal, clave del crecimiento industrial y marítimo de Mahón. Por su carácter de base naval militar y comercial, Mahón, dice Tomás Vidal, desarrolló una importante industria naval que dio lugar a la aparición de una menestralía que, puede ser el fundamento del capital humano que, más tarde, haría posible que Menorca reviniera en una isla industrial.

ETAPA 1820-1840: CRISIS Y DECLIVE ECONOMICO

El Decreto de 1820 y sus efectos sobre el comercio marítimo y la construcción de buques en Menorca

El Real Decreto de 6 de septiembre de 1820 prohibía la introducción de trigo, cebada, centeno, maíz, mijo, avena y demás granos y harinas extranjeras en todos

los puertos de la península y sus adyacencias, “mientras la fanega de trigo, cuyo precio se toma por regulador de los demás granos, no exceda de ochenta reales de vellón, y el quintal de harina de ciento veinte”; advirtiéndose que el precio del trigo y de la harina debía entenderse por el término medio de su valor en los principales mercados marítimos de la Península. La medida debía durar hasta que las Cortes de 1821 resolvieran otra cosa. Si bien se exceptuaban las Islas Baleares por su “penosa situación”, no obstante, se decía “no podrán introducirse granos de ninguna especie que procedan de ellas en los puertos donde está restringido su comercio”.²² Los políticos del trienio liberal adoptaron una decisión declaradamente proteccionista.²³ Dice Nicolás Sánchez Albornoz, que este Decreto, junto a las correcciones (se redujo a 70 reales de vellón el precio límite prohibitivo) del Real Decreto de 27 de enero de 1834 fueron las bases del proteccionismo cerealista en España durante el siglo XIX, hasta la reforma arancelaria de Laureano Figuerola de 1869 y vuelto a imponer durante la Restauración.²⁴

Una Real orden de 10 de marzo levantaba la prohibición comercial para Menorca, pero por Real Decreto de 10 de noviembre de 1821 volvía a imponerse a

²¹ A. Marí (1988), 133-153. Fradera (1984), 137-167. Angel Ruiz y Pablo relata el servicio que en 1797 prestó una expedición mahonesa al Bósforo por encargo de la Junta particular de Comercio de Barcelona con objeto de tantear el mercado para diversas manufacturas catalanas (1919, 1994) 251-272.

²² Archivo Municipal de Mahón, Caja 866-4, 1. L. Figuerola (1869) y N. Sánchez Albornoz (1963) estudiaron los antecedentes y evolución de este Decreto. Por Decretos de 1803, 1804 y 1809 se había establecido la libertad de entrada de grano en España, para remediar, aunque tarde, las respectivas crisis de subsistencia de aquellos años. Dice Sánchez Albornoz que las Cortes liberales de 1820 “dieron marcha atrás”. (1963), 16.

²³ Dice Jaime Vicens Vives que la paralización de la economía española “explica que los mismos liberales adoptaran una política declaradamente proteccionista durante el trienio liberal. Tal es la tendencia del llamado Arancel de las Cortes, que éstas votaron por Ley de 6 de octubre de 1820 y completaron con el sistema de Aduanas de 11 de noviembre y el Arancel General de 20 del mismo mes y año”(1967), 639. Ferrán Soldevila había escrito que durante el trienio liberal “la influencia de la burguesía es féu sentir damunt els governs i, en termes generals, la política econòmica li fou favorable. Per això la restauració de l’absolutisme li fou perjudicial” (1934-1935), 1343. Argumenta este autor que los industriales catalanes después de la pérdida de las colonias sólo tenían dos alternativas, el mercado antillano y el del resto de España. El Arancel de 19 de octubre de 1825, aprobado por R.O. de 8 de marzo de 1826 fue proteccionista. Aplicaba un derecho, único “ad valorem”, en reales de vellón y maravedises sobre el derecho diferencial de bandera, recargando a los buques extranjeros entre un 50 y un 300 por 100 respecto de los nacionales. Se incluía una lista de derecho de balanza y puerto, con bastante recargo y una lista de géneros prohibidos integrada por 657 artículos, definiéndose el criterio de mercado reservado. Véase también G. Tortella (1994), 169.

²⁴ Por Real Orden de 14 de agosto de 1824 se dispuso la libre circulación de granos y se prohibió la entrada del grano extranjero; pero la carestía que padecía Andalucía entonces obligó al gobierno a suspender las leyes y a autorizar por Real Decreto de 8 de abril de 1825 la importación de trigo extranjero por Cádiz, Sevilla, Almería y Málaga hasta el 31 de mayo, decreto cuya vigencia se ampliaría hasta el 30 de agosto y se extendería a Barcelona, Tarragona y Mahón. Véase N. Sánchez Albornoz (1963), 16-18. Según L. Figuerola por R.O. de 24 de abril de 1828 se prolongó la autorización del transporte de granos en barcos de bandera extranjera del Norte

Mahón aquella prohibición, asimismo se daban normas en lo relativo a existencias controladas de mercancías y buques. Este Decreto cortó drásticamente el tráfico de la marina mahonesa con el trigo de Levante; se eliminaron las ventas menorquinas de granos en el puerto de Barcelona y a partir de entonces los catalanes compraron preferentemente el trigo proveniente de Santander.²⁵ Es aguda la afirmación de Andreu Murillo: “La prohibición gubernamental venía apoyada por la presión de los terratenientes castellanos a favor de los cuales se había dictado la prohibición.”²⁶

Los efectos negativos sobre el comercio marítimo quedan refrendados con el Estado comparativo de los Buques Nacionales de comercio pertenecientes a la matrícula de Mahón en 1820 y 1847.²⁷ En 1820 había 149 barcos nacionales en el puerto de Mahón y sólo 26 en 1847. Una relación de embarcaciones matriculadas en Mahón y Ciudadela de 25 de octubre de 1817 (con expresión de tonelaje y quien era su patrón), arroja 100 buques para el puerto de Mahón (con un total de 11.803 toneladas) y 10 para Ciudadela; por el escrito fechado en el Ayuntamiento de Mahón a 30 de julio de 1829, se sabe que el número de embarcaciones de Menorca había descendido de un centenar en 1820 a 78 en 1829.²⁸

Otro indicador de la crisis del comercio marítimo fue el inicio de un declive paulatino en la factoría de barcos en el puerto de Mahón, tanto por parte del Arsenal como de los *mestres d'aixa*. Las últimas construcciones llevadas a cabo en el Arsenal por cuenta del Estado fueron las goletas *Mahonesa* y *Andaluza*, botadas al agua en 1821 y 1823 y poco después los bergantines *Manzanares* y *Güdalete*, que salieron del Arsenal antes de 1830. Después del Decreto de 1820, el Arsenal cayó en manos extranjeras por arrendamiento o cesión a la Armada norteamericana y a la Holandesa, que también desaparecerían años después. Después de la toma de Argel por los franceses (1830) desaparecieron las escuadras norteamericana y holandesa de las aguas de Menorca y al haberse interrumpido la navegación mercantil que sostenía el comercio de granos de los mahoneses con Levante,

al Mediodía y Levante. Véase L. Figuerola (1879). Conforme veremos, los mahoneses entendieron que esta disposición les eliminaba toda expectativa de rehacer su libre comercio de granos.

²⁵ Fradera (1984), 137-167.

²⁶ (1970), 164.

²⁷ J. Hernández Andreu (1999), 638-639.

²⁸ Archivo Municipal de Mahón, Caja 866-1, 3 y Caja 867-11, 1.

terminaron las construcciones para la marina mercante que se llevaban a cabo en las gradas del Estado, “quedando desierto el Arsenal.”²⁹

Los efectos del Decreto de 1820 también se dejaron sentir en la actividad de los *mestres d'aixa*, ya que descendió el número de las construcciones y el tonelaje de los barcos, conforme a las *declaraciones* de los propios constructores particulares, la mayoría de Mahón, pero también de Ciudadela. Riera Alemany³⁰ da puntual información de las embarcaciones construidas en Menorca desde 1820 a 1838 mediante aquellas *declaraciones* de *mestres d'aixa*, así como de construcciones menorquinas también, pero se señala que eran matriculadas en otra parte. Riudavets Tudury nos informa de los 16 buques construidos por los constructores Femenías, algunos de los cuales iban con destino a la ciudad de Cádiz³¹ y nos habla también de buques construidos para Cataluña por encargo. Aunque todavía entre 1820 y 1853 se construyeron en Mahón unos 60 buques de vela, según nos dicen tanto Riera como Riudavets, estos fueron de menor tonelaje que los de antes y luego se terminaron las construcciones. El último barco de vela de gran tonelaje se construyó en 1838 y, anteriormente, entre 1820 y 1838, sólo fueron construidos 9 buques de gran calado.³²

Poco antes de 1847 se construyó, en el Arsenal, el Vapor denominado *Balear*, bajo la dirección del joven constructor don Gerónimo Tudurí, de cuenta y propiedad de la *Sociedad Catalana de Industria y Navegación* de Barcelona y hemos averiguado también la construcción al año siguiente del vapor *Cid* por encargo de la misma sociedad.³³ El valioso capital humano que trabajaba en la Marina mahonesa fue emigrando al Nuevo Mundo o bien a Argelia, pero también otros trasladaron su matrícula a Barcelona.³⁴ En 1838 se contaban 92 pilotos, 162 patronos y 1.213 hombres de mar que habrían emigrado o se hallaban inactivos, así como los 286 carpinteros de ribera y calafates a los que había tocado en la misma suerte³⁵, pero de la emigración escribiré luego. Mahón era un mercado de buques y también de

²⁹ Riera (1899), 16.

³⁰ (1923), 349-363.

³¹ (1982), 275.

³² Riudavets (1889), 13 y 35-36.

³³ J. Hernández Andreu (1999), 635. Archivo Municipal de Mahón, Caja 868-1, 3..

³⁴ Riudavets (1889), 29.

³⁵ J. Hernández Andreu (1999), 633.

otros bienes anejos a las atarazanas. La crisis en la construcción naval tuvo sus efectos negativos sobre otros sectores a los que proporcionaba trabajo (*mestres d'aixa*, calafates, serradores, herreros, torneros, cordeleros, pintores y tejedores de lonas para velas); el *input* más importante del sector era la madera, que se importaba de Marsella y Tortosa, sobre todo, y de Mallorca; raras veces se utilizaba madera de encina de Menorca³⁶.

Efectos del Decreto de 1820: Crisis de 1837

El declive económico y social para la isla provocado por el Decreto de 1820 comenzó a ser crítico a finales de la década (cuando finaliza la toma de Argel y las escuadras desaparecen al finalizar su función de defensa protectora) y a mediados del decenio de 1830, cuando la situación creada fue insostenible; entre tanto, los astilleros habían mantenido cierta actividad y el comercio de granos, principal comercio aún de los mahoneses, no se había extinguido completamente en los años de 1820. A finales de la tercera década del ochocientos, el Ayuntamiento de Mahón comenzó a presentar Memorias a las autoridades superiores, incluso a la Corona, reclamando la reinstauración de la libre entrada en los puertos peninsulares del trigo procedente de Mahón. Normalmente en estas Memorias se proponían arbitrios para resolver la crisis del comercio marítimo y de la economía mahonesa en general, destacándose, como argumento, las cualidades del puerto de Mahón y de su situación estratégica en el Mediterráneo, señalándose su Lazareto y la importancia de una experimentada Marina como la de aquel puerto.

En 1828 el apoderado del Ayuntamiento propuso la constitución de un depósito de mercancías en el puerto³⁷ y en 1832 se solicitaba al Rey que se enmendara las limitaciones del comercio de trigo para los mahoneses, recordándose que desde una Real Orden de 1828³⁸, las posibilidades de vender “trigo del país” a la península eran muy limitadas y prácticamente nulas, advirtiéndose, sin embargo, que los mahoneses compraban trigo peninsular y normalmente el de peor calidad. Esta circunstancia referente a la entrada de trigo peninsular en la isla merece un comentario a modo de inciso. Menorca no siempre había sido deficitaria en granos,

³⁶ A. Marí (1996), 34.

³⁷ Fechado en Mahón, 30 de julio de 1829. Archivo Municipal de Mahón, Caja 867-10, 4.

³⁸ Real Orden de 24 de abril de 1828, citada en nota anterior. Véase N. Sánchez Albornoz (1963), 18.

según se desprende del libro de Francesc Marçal, escrito a mediados del siglo XVII; no obstante, según Tomás Vidal, la isla era muy deficitaria en trigo a finales del XVIII y primer tercio del XIX, lo cual no provocaba crisis de subsistencia a los isleños porque el tráfico marítimo de los mahoneses no sólo aseguraba la cobertura de las propias necesidades alimenticias, sino que era la principal fuente de ingresos de los mahoneses y la primera actividad económica insular en aquellos años; ello no era óbice para que por razones de calidad del trigo respecto al precio se vendieran partidas de granos insulares a la península (el trigo menorquín se vendía caro) y entraran trigos peninsulares para el consumo de los menorquines. Esto era perfectamente posible porque los jurados ni siquiera en el siglo XVII habían tenido todo el control sobre el mercado de granos y menos aún en el XVIII y principios del XIX con el gran tráfico triguero desplegado por los mahoneses entre Oriente y Occidente. Antaño, hasta finales del XVII, las exportaciones de lana habían supuesto una fuente de ingresos importante para los propietarios de rebaños ovinos en Menorca, pero en el Siglo XVIII y menos aún a principios del XIX, no cabe pensar que aquella actividad fuera una alternativa al declinante comercio de granos.

En los decenios de 1830 y de 1840, la situación era diferente para los habitantes de Mahón, que seguía siendo deficitario en trigo, según hemos podido investigar (véase cuadro 2), pero había desaparecido el tráfico de Levante de la marina mahonesa con la pérdida consiguiente de rentas; y para cubrir los déficits productivos trigueros menorquines había que comprar necesariamente trigo de fuera. Ello explica que Vidal³⁹ advierta que en 1837 hubo manifestaciones pacíficas por las calles de Mahón en las que se pedía “*pa barato*” y que se prohibiese la saca de trigo para evitar la escasez de alimento; esta protesta podría ser por la venta de trigo a Mallorca o por el contrabando en la península, o probablemente porque por Real Orden de 29 de enero de 1835 se había complacido a las islas con libertad mercantil, régimen que sería revocado a instancias de provincias vecinas de la

³⁹ T. Vidal Bendito (1969), 116. la desamortización eclesiástica aparentemente tendría poca incidencia en la agricultura de Menorca debido a que los dominios de la Iglesia eran relativamente exigüos (unas 1.500 has sobre algo más de 55.000 has destinadas a explotaciones agrícolas en toda la isla). La desamortización eclesiástica fue estudiada por Juana Gomila Casoliva (1976), pero el tema requeriría una valoración global. Francisco Hernández Sanz (1925).

península⁴⁰; en cualquier caso, la realidad era que en Mahón había dificultades de subsistencia por el déficit de pan y por su lógica carestía. El origen del problema radicaba en la ruptura del comercio marítimo mahonés con el trigo de Levante, uniéndose ello a la crisis de las atarazanas mahonesas.

En resumen, el Decreto de 1820 marcó, aunque con breves períodos de suspensión, una orientación prohibicionista para el comercio de granos procedentes de Mahón con la península, lo cual a mediados del decenio de 1830 ya había colapsado la construcción naval y había conducido a una crisis de subsistencia, cuya manifestación fueron las emigraciones de menorquines a Argel, de lo que nos ocuparemos seguidamente. Las emigraciones de gentes de mar habían comenzado mucho antes, pero la toma de Argel por los franceses y la crisis de subsistencia hizo que la emigración se intensificara, uniéndose a dicho proceso las salidas de agricultores e incluso de aparceros.⁴¹

⁴⁰ Memoria (1840), 4 y siguientes (la Memoria se encuentra en el Archivo Municipal de Mahón, Caja 868-1, 1). J. Hernández Andreu (1999), 634. Nicolás Sánchez Albornoz cita esta misma Memoria, pero fechada en 1939, conforme el ejemplar que consultó él y que obra en *Archives Nationales* de París. Véase N. Sánchez Albornoz (1963), 19.

⁴¹ Las emigraciones encarecieron los brazos en el campo, que repercutió en la depreciación de la tierra, motivada también por el aumento de la oferta de las tierras desamortizadas. Véase T. Vidal (1969), 117.

Crisis económica y emigración a Argel

En 1833 un escrito de la corporación municipal de Mahón⁴² dirigido a S.M. solicita se otorgue al Puerto de Mahón la franquicia necesaria para activar el comercio y la navegación a los niveles de antaño que hicieron prosperar a la Isla, con objeto de evitar las emigraciones de jóvenes. En noviembre de 1838 el Ayuntamiento de Mahón elaboró otro informe dirigido a S.M. donde nuevamente se señalan los males ocasionados por la prohibición del comercio y la conveniencia de crear un depósito general de mercancías en el puerto de Mahón para enderezar la tendencia depresiva de su tráfico mercantil, advirtiendo que con ello se evitaría que mahoneses abandonaran la Isla pasando a trabajar para otras naciones vecinas y se podrían recuperar los pilotos, patrones, y hombres de mar que habían emigrado o se hallaban inactivos, así como los carpinteros de ribera y calafates que también se habían marchado.⁴³

Casasnovas y Florit aducen el impacto de las malas cosechas y de las quintas o levas para el servicio militar como razones explicativas de la crisis.⁴⁴ Aquello es cierto sólo en parte, porque antaño también eran insuficientes las cosechas de la Isla, pero el déficit se cubría con el comercio marítimo de granos, que ahora era lo que fallaba y era la variable explicativa de la depresión. Cada vez fue más delicada la situación económica menorquina y la emigración fue inevitable, dada la organización agraria poco favorable para el campesino: Cuando se registraban años de prosperidad, los payeses podían emigrar a la ciudad, pero al surgir una crisis de subsistencia el fenómeno no era reversible y al campesino no le quedaba otra solución que emigrar.

Durante los años anteriores a la conquista francesa de Argel, la crisis económica de Mahón se vio paliada puesto que el puerto estuvo muy concurrido por los buques de Francia y los mahoneses abastecieron de bienes y servicios a los franceses en su conquista y siguiente empresa colonizadora. Los marinos mahoneses jugaron un papel importante en la toma de Argelia, dado el excepcional

⁴² Archivo Municipal de Mahón, Caja 867-20, 1. J. Hernández Andreu (1999), 632.

⁴³ Archivo Municipal de Mahón, Caja 867-15, 1.

⁴⁴ Casasnovas y Florit (1995).

conocimiento que tenían de las costas argelinas y por la situación estratégica del puerto de Mahón.

Cuando se consolida la colonia argelina para Francia, los mahoneses procedieron durante los años siguientes a una emigración masiva a Argel, continuando el movimiento que habían iniciado poco antes como respuesta a la crisis económica menorquina, que en lo demográfico se manifiesta entonces muy agudamente. Sobre las colonias menorquinas en Argel véase J.B. Vilar, J. Gutiérrez y Lluisa Dubón.⁴⁵

Los conocimientos demográficos sobre Menorca y Mahón en particular para el periodo de finales del siglo XVIII y primera mitad del XIX cuentan con la obra, aunque dispersa en varios artículos, de María Lluisa Dubón Pretus⁴⁶. Sus estudios tienen interés, entre otras cosas, porque permiten matizar la coyuntura económica menorquina del período.

Las investigaciones demográficas de Dubón corroboran los datos historiográficos, tanto para la población mahonesa como para el conjunto de la Isla y desvelan que la crisis fue más acusada en la capital que en el resto. Según Casanovas la renta líquida de Mahón, San Luís y Es Castell en 1818 era el 42,7 por 100 del total de la isla y en 1841 sólo suponía el 31,1 por 100⁴⁷. La población absoluta de Mahón era de 20.063 habitantes en 1826, de 15.478 en 1840 y de 18.713 en 1857⁴⁸. La de Menorca era de 35.753 en 1826, de 32.510 en 1840 y 35.109 en 1857. El crecimiento natural de Mahón entre 1826 y 1840 fue de 1603 habitantes y el saldo migratorio de -6.188⁴⁹; para Menorca el crecimiento natural fue de 4.361 y el saldo migratorio de -7.604 en el mismo periodo. El Informe⁵⁰ de los comerciantes al Ayuntamiento de Mahón arroja un saldo migratorio de 5.836 individuos para toda la isla entre 1830 y 1836 (véase cuadro 3). Luisa Dubón relaciona la emigración con la crisis económica y esta con el Decreto prohibicionista de 1820.

⁴⁵ J.B. Vilar (1975). J. Gutiérrez (1952).

⁴⁶ (1981), (1985), (1987) y (1989).

⁴⁷ Casanovas y Florit (1995), 69.

⁴⁸ Bover para 1860 arroja 18.718 habitantes en Mahón.

⁴⁹ Tomo los últimos datos publicados por Lluisa Dubón (1987); en otro artículo (1985) señala que Menorca tuvo un saldo migratorio negativo entre 1830 y 1840 en un mínimo de 6.000 personas.

⁵⁰ Archivo Municipal de Mahón, Caja 867-18, 2.

Proteccionismo del Estado *versus* Libremercantilismo menorquín

Por Real Decreto de 29 de enero de 1834 se liberalizó el comercio interior de granos en la península, pero según su artículo 13⁵¹, las islas Baleares eran reputadas como extranjeras, advirtiéndose en el texto que sólo se autorizaría a estas islas en el caso que se permitiera la importación de fuera del Reino. Ante las exposiciones de la Junta de Comercio y de la Sociedad Económica de Amigos del País de Mallorca que refutaron aquel artículo 13, por Real Orden de 29 de enero de 1835 se complació a las islas con libertad mercantil, instándose se instruyese, para analizar y evitar el contrabando, un nuevo expediente, en el que el Ministerio de la Gobernación tenía que oír a la Diputación Provincial de Baleares.

Los peninsulares acusaban de contrabando al libre comercio practicado entre la península y la provincia de Baleares, ya que por esta vía fácilmente se podía introducir de hecho un régimen libremercantilista. Poco después, las “provincias vecinas del Continente” arremetieron contra el libre comercio de las Baleares, logrando que se revocara el Real Decreto de 24 de enero de 1835 y toda la legislación favorable para el comercio libre de las islas con la península.⁵² Ante tal medida, la Diputación de Baleares escribió la referida Memoria⁵³ defendiendo la pertenencia a España de las Islas y su derecho a no ser excluidas del libre comercio vigente entre las provincias españolas, fundándose en la filosofía de Jovellanos, que defendía el libre comercio interior de granos. La súplica de los isleños de que se admitiera su libre comercio con la península no fue atendida. Antes de proseguir sería conveniente hacer un comentario al respecto.

Gaspar Melchor de Jovellanos defendió el libre comercio interior de granos, pero a igual que Campomanes, se opuso al libremercantilismo en España.⁵⁴ Los isleños, al menos los menorquines, en el fondo, lo que pretendían era que se estableciese un

⁵¹ Memoria (1840). N. Sánchez Albornoz dice que el artículo 13 del Real Decreto de 29 de enero de 1834 creó una “situación ambigua que habría de provocar enconadas disputas”; así, en 1835, ante el alza de precios del grano, los gobernadores civiles de Cádiz, Málaga y Huelva autorizaron por su cuenta la entrada de granos, lo que provocó la intervención del Ministro del Interior. Véase N. Sánchez Albornoz (1963), 19.

⁵² Memoria (1840), 4 y siguientes. J. Hernández Andreu (1999), 634. N. Sánchez Albornoz (1963), 19. En 1838, los menorquines protestaron, como dije, por el impedimento legal a su comercio de granos y por Real Orden de 7 de marzo de 1839 se restableció el régimen aperturista de 1835; entonces protestaron, mediante sendos escritos, las Diputaciones provinciales de Zaragoza y Murcia en contra del libre comercio de las islas, consiguiendo que el 13 de julio de 1839 se ordenara de nuevo la prohibición.

⁵³ Memoria (1840).

régimen comercial librecambista y esto no tenía tradición ni fundamento doctrinal entre los economistas españoles del siglo XVIII y de principios del XIX⁵⁵, con las excepciones de Valentín de Foronda y de algunas economistas liberales de Cádiz. Valentín de Foronda en la tercera edición de sus Cartas (1821) se manifiesta partidario del librecambismo incluso en términos unilaterales y critica el Decreto de 1820 que prohibía la entrada de trigo en los puertos peninsulares.⁵⁶ Asimismo Alvaro Flórez Estrada⁵⁷, gran economista del siglo XIX, es reconocido como librecambista científico que critica al proteccionismo y sigue a los clásicos, sobre todo a Jean Baptiste Say y a David Ricardo. Juan López de Peñalver también se interesó por el problema e hizo, en cambio, una defensa del prohibicionismo para el trigo extranjero en Gerona dictado en 1820.⁵⁸

Contrariamente a lo que ocurría en España, por entonces se estaba consolidando en el Reino Unido la influencia de David Hume y de los economistas clásicos defensores del librecambismo unilateral que culminará con la derogación de la Ley de cereales, último reducto mercantilista en la política comercial exterior británica y se afianzaba la irradiación de la Escuela de Manchester, que iba a repercutir en las políticas comerciales de otros países, como Prusia, Francia, Italia, Suiza y también España; pero nunca con el alcance global y unilateral que tuvo en Inglaterra entre 1846 y 1932. La política de inspiración librecambista llegó a España moderadamente en 1869, cuando ya había cambiado la economía menorquina, según indicaré seguidamente.

1847-1850: PREPARACION DE LA RECUPERACION ECONOMICA

⁵⁴ V. Llombart Rosa (1998), 41-51. E. Lluch (1999), 163-212.

⁵⁵ Manuel Colmeiro señaló que el mercantilismo fue poco a poco invadiendo a España y llegó a prevalecer “en la teórica y en la práctica durante el siglo XVI, aunque sin afirmar su imperio hasta el XVIII” y que el autor que expone con más claridad y extensión dicho sistema fue Uztáriz (1863), 945-946.

⁵⁶ Valentín de Foronda (1821), 89 y siguientes.

⁵⁷ Flórez Estrada, conocedor de la ciencia económica de su tiempo, de influencia smithiana y crítico de Uztáriz, ya en 1828 sentenció que el interés público es siempre “el pretexto de los que piden un sistema restrictivo, pero su verdadero objeto no es otro sino lograr ganancias ilícitas, elevando el precio de los productos por medio de leyes restrictivas” y añade que “no hay crisis ocasionada por la escasez de granos, que no dimanase de leyes restrictivas”(1828), 235.

⁵⁸ Juan López de Peñalver para evitar una temida subida del precio del trigo sugiere se permitiese a todos los puertos de depósito que se estableciesen almacenes de granos extranjeros, en puerto franco, para echar mano de ellos cuando hubiese llegado “aquel momento fatal”, puesto que la entrada de trigo extranjero estaba permitida al superarse el precio medio de 80 reales de vellón por fanega (1992), 231.

En los últimos años del decenio de 1840 los comerciantes mahoneses con su Ayuntamiento a la cabeza hicieron un estudio de la situación económica de la Isla y después ofrecieron a las autoridades superiores una serie de propuestas razonadas para encontrar una salida a la crisis económica, alguna de las cuales fue oída y se implantaría, poniéndose así las bases para enderezar la economía insular.

En 1847 un grupo de comerciantes mahoneses había elaborado una estadística que sistemáticamente ofrecía datos económicos de Menorca. Señala el Informe que la mayoría de barcos en el puerto eran de bandera extranjera, pero arribaban por razones de avería en la navegación o en búsqueda de abrigo ante un temporal, ya que el régimen prohibitivo impedía el comercio. Con todo, se dice, introducían algunos bienes como cáñamo, hierro, maderas, carbón de piedra, alquitrán y otros, que permitía a algún barco isleño hacer uno o dos viajes al año.⁵⁹ Con el afán de recuperar el modelo económico de Mahón se afirma que el gran comercio de Marsella, Génova o Livorno obedecía a su franquicia comercial y a sus depósitos de mercancías y se recuerda que antes de la prohibición comercial, el puerto de Mahón recibía granos de Egipto, Rusia y Berbería. Para hacer frente a las dificultades económicas de los mahoneses el Informe de los comerciantes sugería varias medidas; entre otras, se proponía emprender algunas fortificaciones y obras públicas y establecer en el puerto un depósito comercial.

Una nueva memoria⁶⁰ del Ayuntamiento de Mahón de agosto de 1847 dirigida al capitán general de Baleares hace referencia al éxito en la construcción de un vapor en el Arsenal de Mahón (se refiere al vapor *Balear* mencionado antes) para una compañía de Barcelona y manifiesta el deseo existente de iniciar la construcción de otro (el vapor *Cid*). También se insiste en la demanda de que se otorgue el derecho de depósito de mercancías al puerto de Mahón. En agosto también de 1847 el Ayuntamiento de Mahón acusó recibo, a través de la autoridad de Palma, de un escrito de la Dirección General de Aduanas indicando que la Junta de Comercio de Mahón tendría que hacerse cargo, en su caso, se entiende, de los gastos necesarios para el establecimiento de un depósito de mercancías en el puerto. A tal efecto se

⁵⁹ J. Hernández Andreu (1999), 638. Archivo Municipal de Mahón, 868-1, 9.

⁶⁰ Archivo Municipal de Mahón, Caja 868-1, 1 y Caja 868-9, 1.

hizo una relación de todos los comerciantes mahoneses más importantes para elegir entre ellos a los miembros de aquella Junta.

En mayo de 1848 el Ayuntamiento de Mahón escribió a la Dirección General de Aduanas exponiendo las dificultades de la economía mahonesa en una Memoria, que muy pronto sería atendida⁶¹. La novedad de esta memoria consiste en señalar que la prosperidad de Mahón del siglo XVIII había radicado en la baja presión fiscal de los británicos sobre los menorquines y en la configuración de un modelo de libertades comerciales que había favorecido el auge del sector servicios, fundamento del crecimiento económico de los mahoneses y de su actividad portuaria. El objetivo de la Memoria será reanimar el tráfico comercial que antaño había sido la causa de la prosperidad del puerto de Mahón, en concreto el arbitrio principal que el Ayuntamiento solicita a la Dirección General de Aduanas será la creación de un Depósito de mercancías en el Puerto para productos extranjeros y nacionales. Es un escrito pragmático que precisa los términos del conflicto entre el libre comercio y los intereses industriales de Cataluña e incluso de Mallorca.⁶²

La propuesta de la Memoria fue acogida por la Dirección General de Aduanas y aranceles al año siguiente, lo cual fue recibido muy favorablemente en Mahón, según los escritos que emanaron del Ayuntamiento de la ciudad y, sobre todo, por los comerciantes⁶³. El Sr. Alcalde de Mahón con fecha 13 de noviembre de 1849 emitió un *Aviso de Comercio* por el que se comunicaba que la Dirección General de Aduanas y Aranceles con fecha 24 de octubre último había creado un *Depósito General en el Puerto de Mahón* para toda clase de productos, géneros y efectos por Real Decreto de 5 del corriente.⁶⁴ Con este *Aviso de Comercio* los comerciantes y pequeños empresarios menorquines se pusieron en marcha, adoptándose medidas

⁶¹ Archivo Municipal de Mahón, Caja 868-8, 9.

⁶² Archivo Municipal de Mahón, Caja 869-1, 4.

⁶³ Desde 1845 hubo polémica entre librecambistas y proteccionistas liderados éstos por Juan Güell, a través de los periódicos y del Instituto Industrial de Cataluña, fundado en 1848. En definitiva, a la postre se reformó el Arancel por Ley de 17 de julio de 1849 y promulgado en fecha 5 de octubre de 1849; el Arancel contenía 1.410 partidas y sólo se prohibían 14 artículos, desapareciendo el principio de mercado reservado. El Arancel de 1849 responde a una tenue política liberalizadora del gobierno de Madrid.

⁶⁴ Archivo Municipal de Mahón, Caja 869-1, 4. Jaime Vicens Vives emitió un juicio muy preciso refiriéndose al Arancel de 1849: “Se derogaron toda clase de privilegios a industrias o sociedades, desaparecieron las tarifas para América y se autorizaron los depósitos comerciales (que los industriales consideraron siempre como manantiales de contrabando) (1967), 642.

que supondrían la movilización de recursos necesaria para poner las bases de una nueva orientación económica en Mahón, lo cual supuso un giro para la Isla.

El giro económico isleño: Bases para una nueva economía

A mediados de siglo había buenas expectativas comerciales entre los hombres de negocios de Mahón; prueba de ello era la actividad de la Junta de Comercio: Se había creado una plaza de *Corredor de Comercio* en Mahón por Real Orden de 17 de julio de 1849⁶⁵ y en sesión del Ayuntamiento de Mahón, de 23 de abril de 1850 se creó la *Comisión Directiva del Depósito General del Puerto de Mahón*, integrada por Spiridion Ladico, Juan Taltavull y Antonio Pons y Comellas. En esta misma sesión, para dotar de recursos a dicho Depósito General, se encomendaba a su Junta Directiva la suscripción voluntaria de un empréstito abierto a todos los habitantes, cuyo montante no excediese de seis mil reales de vellón, señalando el seis por ciento por los intereses que habían de devengar las cantidades que se recogieran. La Junta Directiva animó a los ciudadanos a suscribir una o dos acciones de dicho empréstito. El resultado fue un éxito puesto que hubo 109 suscripciones por un importe total de 9.000 reales de vellón .⁶⁶

Algunos de los subscriptores de aquel empréstito son conocidos por su comercio o industria artesanal. A través del Boletín Oficial (número 1836) el jefe político de la Isla pidió al Alcalde de Mahón un estado de todas las fábricas existentes en la población. En fecha 14 de enero de 1845 se publicó el estado de las fábricas de todas especies y nuevas industrias que existían en el distrito de Mahón. El informe revela la decadencia de las fábricas o su carácter incipiente. Destacamos una pequeña factoría de cemento⁶⁷ y el hecho de que en 1847-1848 en el Arsenal de Mahón se construyeran los vapores *Balear* y *Cid* por encargo de la *Sociedad Catalana de Industria y Navegación*, lo cual dio lugar a una carta de agradecimiento del Alcalde de Mahón al director de dicha compañía por la confianza y el trabajo

⁶⁵ Archivo Municipal de Mahón, Caja 869-1, 2.

⁶⁶ Archivo Municipal de Mahón, Caja 869-2, 8.

⁶⁷ Un estado aparte (Archivo Municipal de Mahón, Caja 868-5, 6 y Caja 868-1, 3) ofrece los datos de la fábrica de cemento romano y piedras artificiales cumplimentado por su propietario Antonio Llambías. La fábrica se mantenía en estado de industria incipiente y las piedras artificiales se elaboraban con cemento. Según el propietario era ésta la primera industria de este tipo en España. Se había creado en 1838 y tenía dos empleados fijos en Mahón y otro temporero en Ferrerías. Tenía una tahona y tamizas en Mahón y un horno en Ferrerías; la fuerza motriz era una caballería; el informe se fecha en Mahón, el 28 de diciembre de 1844.

otorgado al Arsenal del Puerto. De los 28 fabricantes que aparecen en la lista sólo tres figuran en la relación de los principales contribuyentes del partido de Menorca; se trata de Antonio Seguí Vanrell, fabricante de licores y poseedor de tienda de lo mismo en el año 1853 (en 1851 figura como almacenista de aceite); Antonio Gahona, curtidor, que en 1849 figura como contribuyente, aunque es el que menos paga de la lista; no es el caso de Bartolomé Sturla, uno de los principales contribuyentes y también fabricante de licores, que luego volveré a citar.

Los miembros de la Junta de Comercio, Bartolomé Sturla, Spiridión Ladico, Juan Taltavull y García, José Lluch, Salvador Ferré, Francisco Femenías y Giraud y Antonio Pons y Comellas son los que encabezan la lista de principales contribuyentes del partido de Menorca. Sturla figura como dueño de tienda de licores y de almacén de planchas, así como fabricante de licores y banquero. Ladico era banquero, naviero y comerciante. Taltavull era comerciante y almacenista de aceite. Lluch tenía almacén de productos coloniales y era naviero. Ferrer era mercader de géneros. Femenías tenía un almacén de maderas. Pons era almacenista de coloniales. Salvo Ferrer y Lluch todos estos comerciantes se hallan en la lista de subscriptores del empréstito para el Depósito de Mercancías en el Puerto de Mahón.

Entre los subscriptores del empréstito, citado antes, se encuentran además dos fabricantes artesanos (uno de ellos es Bartolomé Sturla) y 17 de los principales contribuyentes de Menorca; destaco al famoso platero Francisco Hernández Carrerras⁶⁸; también hay dos boticarios, tres médicos, un abogado, un impresor y los demás son tenderos y almacenistas. Ante estos datos se observa que a mediados de siglo los capitales estaban invertidos en tiendas, almacenes, artesanía y unos pocos agentes económicos eran navieros y prestamistas.

Si observamos las listas de contribuyentes antes citadas, se ve que había almacenistas de productos coloniales, tenderos de géneros, tenderos de ferretería, almacenistas de aceite, tenderos de quincallería, tenderos de chocolates, tenderos

⁶⁸ Francisco Hernández Carreras, nacido en Menorca (1794-1868) fue platero y grabador en metales. Fue discípulo en orfebrería de su padre Francisco Hernández Seguí y en grabado del maestro Antonio Riudavets. De su taller salió , entre otras piezas, la maza de plata construida en 1851 para el segundo macero del Ayuntamiento de Mahón. Grabó también los troqueles para las medallas conmemorativas de la proclamación de Isabel II. Su hijo, Juan Hernández Pons, casaría con doña Margarita Sanz, hija del piloto mercante y hombre de negocios don Juan Sanz Roca, sobrino éste de don Juan Roca Vinent, conocido capitán y cronista del puerto de Mahón.

de licores, de perfumería y de especiería. La liquidación de ingresos por contribuciones, a mediados de siglo, según informe del Ayuntamiento de Mahón, elaborado para Menorca, es indicadora de la economía de la isla y arroja los siguientes datos (en reales de vellón): De Inmuebles, Cultivo y Ganadería, 435.552, - ; Por 8 % de sus recargos, 34.844, -; De Consumos, 151.916, 29; Subsidio comercial e industrial, se dice que como “no es fijo” ascendía a unos 70.000, -; Hipotecas, por igual razón a unos 40.000, - Aduanas por todos sus derechos, incluida la cuarta parte de comisos, a unos 120.000, - y locales o municipales, 338.508, -. Total 1.190.820,29.

Todos aquellos datos cualitativos y cuantitativos⁶⁹ que acabo de referir marcan la existencia en Menorca, en 1850, de una organización económica basada en los cultivos de productos del campo y en pequeños comercios y manufacturas. La construcción naval a cargo del Arsenal y de los *Mestres d'aixa* eran un reducto del pasado y el comercio a larga distancia con Levante ya no existía. No obstante, todavía había tecnología y capital humano para construir barcos de vapor en el Arsenal.

La prohibición de introducir granos procedentes de Mahón en los puertos peninsulares hizo estragos, sobre todo desde finales de 1820 y durante la década siguiente en la economía menorquina y sobre todo en Mahón y sus actividades portuarias. Ello explica la emigración masiva de mahoneses a Argel.

El proteccionismo peninsular alcanzaba a la agricultura propia y se quería evitar con ello que los mahoneses introdujeran granos de otros países mediterráneos que compitieran con los trigos españoles. El proteccionismo de demanda de bienes industriales no tenía alcance para Menorca, carente de un mercado significativo en 1850 de manufacturas propias, que impidiese camuflar como tales a los extranjeros.

A mediados de siglo, los negociantes mahoneses, ante el ejemplo del modelo catalán y mallorquín, tenían asumido que su modelo económico liberal, basado en la construcción naval, en servicios portuarios y en la navegación marítima a larga distancia no era viable; y entonces se disponían a movilizar sus propios ahorros para

⁶⁹ “Noticias sobre la isla de Menorca referentes a su población, comercio..., navegación y decadencia”, fechada en Mahón a 14 de septiembre de 1847, Archivo Municipal de Mahón, Caja 868-8, 1..

crear nuevas iniciativas como el *Depósito General del Puerto de Mahón* mencionado o invertir en nuevas industrias u otros negocios de transporte, dentro del marco institucional que regulaba el comercio exterior y de cabotaje.

CONCLUSIONES

Menorca experimentó una mejora económica en la segunda mitad del siglo XVIII bajo el influjo del Arsenal, construido por los ingleses, destinado a la reparación y construcción de buques y con la expansión de los carpinteros de ribera, cuyas construcciones navales se beneficiaron de la difusión tecnológica de los ingenieros británicos. Este desarrollo industrial permitió el auge de la marina mahonesa, practicando el corso y el comercio marítimo. El Arsenal estuvo también muy activo en los años de la reconquista de la Isla por las armas de Carlos III y mantendría su actividad pública hasta 1828, luego sería arrendado por manos privadas hasta 1849; a partir del tercer decenio los astilleros particulares reducirían el número y el tonelaje de sus botaduras. El comercio marítimo de granos entre Levante y la península fue el principal negocio de los mahoneses, cuyo tráfico fue creciente hasta 1798, entrando luego en estancamiento y recuperándose en el segundo decenio del siglo XIX, cuando alcanza su mayor apogeo.

Después de la crisis de 1820, la economía insular entró en declive, que se acentuó en los decenios de 1830 y de 1840, manifestándose en crisis de subsistencia en 1837 y en emigraciones masivas de menorquines a Argel, así como en el estancamiento y desaparición de la industria naval que obedecía a la caída del tráfico de granos y, por tanto, de la marina mahonesa. A finales de la década de 1840, los menorquines desistieron de poder recuperar su modelo de economía abierta y optaron por aceptar el establecimiento de un *Depósito de Comercio en el Puerto*, allegando ahorros de numerosos comerciantes, pequeños artesanos y profesionales liberales; preparándose así para futuras innovaciones industriales y para nuevos servicios de transporte, pero se perdió la oportunidad de reconvertir sus astilleros en constructores de buques de vapor.

FUENTES:

Archivo Municipal de Mahón (AMM), Inventario 7, sección 27, Cajas nº 866-870.

Cosecha y consumo de trigo en Mahón y su término, Villacarlos y San Luis (Fanegas), 1834, 1843, 1844, 1845, 1847, 1848, 1849, 1850, 1852 y 1855. (Caja 868-4, Caja 868-5, Caja 868-6, Caja 868-7, Caja 868-8, Caja 868-9, Caja 869-1, Caja 869-2, Caja 869-4, Caja 869-6 y Caja 869-7).

Relación que manifiesta el número de habitantes de esta Isla que han salido de ella con pasaporte expedido en esta Subdelegación, tanto para el Extranjero como para el interior del Reino durante el tiempo que a continuación se expresa, según resulta de los registros que obran en esta Oficina. Año 1836. (Caja 867-18, 2 y 16).

Aviso del Sr. Alcalde de Mahón al Comercio de 13 de noviembre de 1849

Memoria que publica la Diputación provincial de las Islas Baleares en refutación de las exposiciones que elevaron a S.M, el 18 de mayo y 3 de junio próximo anteriores las Diputaciones provinciales de Zaragoza y Murcia contra el libre comercio de granos de que disfrutaba esta provincia, Imprenta Juan Guasp, Palma, 1840.

Fernández de Amgulo, Francisco (1784), MAP (86), número 13: Plano del Arsenal del Puerto de Mahón. Con la distribución interior de sus edificios y otras circunstancias que tenía la conquista, Mahón a 25 de septiembre de 1784.

BIBLIOGRAFÍA:

ARMSTRONG, G. (1750), *Historia civil y natural de la isla de Menorca*. Traducida al castellano por J.A. Lasierra y Navarro (1781).

BOVER, J. M. (1864), *Noticias histórico-topográficas de la isla de Mallorca*, segunda edición, Palma.

CASASNOVAS CAMPS, M.A. y FLORIT NAVARRO, María Pilar (1995), *Una societat pagesa en una época de transició*, IME, Mahón.

CASASNOVAS CAMPS, M.A. (1996), "El segle XVIII dins la historiografia Menorquina: Estat de la Qüestió, Problemes y Perspectives"; *Estudis d'Historia Económica*, 13, 5-21.

----- (1998), *L'economía menorquina en el segle XIX (1802-1914)*, ed. Documenta balear.

COLMEIRO, M. (1863), *Historia de la economía política en España*, 2 vols. , ed. Taurus, Madrid. Nota preliminar de Gonzalo Anes.

DE JUAN-GARCIA AGUADO, J.M. (1999), "Construcción de la fragata *Diana* en el Arsenal de Mahón"; trabajo presentado en el VIII Congreso de la SEHICYT, Pontevedra.

DOMINGUEZ ORTIZ, A. (1962,1969,1978), "La crisis de Castilla en 1677-1687", en J. Hernández Andreu, *Historia económica de España*, Confederación Española de Cajas de Ahorros, Madrid, 35-50.

DUBON I PRETUS, M. Luisa (1981), *Trabajos de Geografía*, 27 - 40.

----- (1985), "La vida quotidiana dins la perspectiva històrica", *III jornadas d'estudis històrics locals*, Institut de Estudis Baleàrics, 49-59.

----- (1987), "La emigración menorquina a Argelia en la primera mitad del siglo XIX. Detección y evaluación mediante análisis demográfico directo e impacto sobre la evolución posterior de la población", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, núm. 7, ed. Universidad Complutense.

----- (1989), "Una emigració singular: la dels menorquins a Algèria, a la primera meitat del segle XIX", *Lluc*, mayo-junio, núm. 750, 12-15.

FIGUEROLA, L. (1879), *La reforma arancelaria de 1869*, Madrid.

FLOREZ ESTRADA, A. (1828), *Curso de Economía política*, ed. I.E.F., 2 vols. , Madrid. Edición y Estudio preliminar de Salvador Almenar Palau. Se transcribe la cuarta edición (1835) en 1980.

FORONDA, Valentín de (1821, 1994), *Cartas sobre los asuntos más exquisitos de la Economía Política y sobre las Leyes criminales*, Imprenta Ramón Domingo, Pamplona. Estudio preliminar de José Manuel Barrenechea en la edición de 1994, Vitoria.

FRADERA, J.M. (1984), "El comercio de cereales y la prohibición de 1820 (el caso del mercado catalán)", *Agricultura y Sociedad*, núm. 30, enero - marzo, 137-167.

GOMILA CASOLIVA, Juana (1976), "La desamortización eclesiástica en Menorca (1820-1845)"; *Revista de Menorca*, LXII, séptima época 36-173.

- GUTIERREZ, J. (1952), "Centenario de la fundación de Fort de L´eau"; en *Revista de Menorca*, XLVIII, 2-20.
- HERNANDEZ ANDREU, J. (1999), "La depresión económico comercial de Mahón y la crisis del tráfico portuario, 1820-1840", en A. Carreras y otros (ed.), *Doctor Jordi Nadal. La industrialización y el desarrollo económico de España*, vol. I, Universidad de Barcelona, 627-639.
- HERNÁNDEZ SANZ, F. (1908), *Compendio de Geografía e Historia de la isla de Menorca*, Mahón. (Tercera edición, editan Ayuntamiento de Mahón y Nura, 1999.)
- (1925), "Inventario de los bienes y efectos que pertenecieron a los suprimidos conventos de Menorca, publicados en la prensa periódica a tenor de lo prevenido en la R.O. de 9 de noviembre de 1836", en *Revista de Menorca*, I, II y III, 170-180, 198-212 y 233-249.
- (1987), *Cultura i Societat a Menorca*. Edición de Josefina Salord. Dos tomos, I.M.E., Mahón.
- KINDLEBERGER, Ch. (1975), "The Rise of Free Trade in Western Europe 1820-1875"; *The Journal of Economic History*, vol. XXXV, marzo, 1, 20-55.
- LOPEZ DE PEÑALVER, J. (1992), *Escritos de López de Peñalver*. Edición y Estudio preliminar de Ernest Lluch, I.E.F., Madrid.
- LLABRES BERNAL, J. (1955), *De la marina de antaño. Notas para la historia de Menorca (siglos XVIII- XIX)*, Palma de Mallorca.
- LLOMBART ROSA , V.(1998), "Jovellanos, proteccionista", *Cuadernos Aragoneses de Economía*, segunda época, vol. 8, 1, 41-51.
- LLUCH, E. (1999), *Las Españas vencidas del siglo XVIII*, editorial Crítica, Barcelona.
- MANERA REGUEYRA, E., MOYA BLANCO, C. y OTROS (1981), *El Buque en la Armada española*, ed. SILEX.
- MANERA, C. (1996), "Consideracions sobre la vía menorquina del creixement: Mite i realitat d'un Procés socioeconòmic", *Estudis d'Historia Econòmica*, número 13, 43-71.
- MARÇAL, F. (1650), *Tractat special, qual sia el iust preu del Blat en la Isla de Menorca, desde que comensa la cullita fins que se asseñala la afforacio de aquella*, copost per el R. P. Fr..., Hereus de Gabriel Guasp, Mallorca.
- MARI PUIG, A. (1989), "El comerc del blat al port de Maó", *Estudis d'Historia Econòmica*, 2, (pp.133-157).
- (1996), "Menestrals i Manufactures a la Menorca de finals del segle XVIII", *Estudis d'Historia Econòmica*, 13, 23-41.
- MURILLO TUDURI, A. (1970), "El puerto de Mahón y las evoluciones menorquinas, 1740-1911", *Revista de Menorca*, LXI, séptima época, Mahón, (pp.113-206).
- PONS, F.(1819), *Compendio de las excelencias del Puerto de Mahón*, Imp. De D.G. Ignacio Serra, Mahón (segunda edición 1848)
- RIERA Y ALEMANY, J. (1899), *El Arsenal de Mahón*, ed. Revista General de Marina, Madrid.

- (1923), "Embarcaciones construidas en Menorca desde 1820 a 1838-", *Revista de Menorca*, año XXVII, quinta época, 345-363.
- RIUDAVETS TUDURY, P. (1985), *Historia de la isla de Menorca*, Mahón (Primera edición, Imprenta Fábregues, 1885).
- (1889), *Estudio sobre la importancia que alcanzó la Marina mercante de Mahón al principio del presente siglo y causas de su decadencia*, Mahón.
- RUIZ y PABLO, A. (1919), *Historia de la Real Junta de Comercio de Barcelona (1758 a 1847)*, Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona, Barcelona. Segunda edición: Nura, Ciudadela de Menorca. Prólogo de Josep María Fradera, 1994.
- SANCHEZ ALBORNOZ, N. (1963), *Las crisis de subsistencias de España en el siglo XIX*, Instituto de Investigaciones Históricas, Rosario.
- SOLDEVILA, F. (1934-1935), *Historia de Catalunya*, 3 vols, 2ª edición, 1962, ed. Alpha, Barcelona.
- TORTELLA CASARES, G. (1994), *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, alianza editorial, Madrid.
- VICENS VIVES, J. (1967), *Manual de Historia Económica de España*, séptima edición, ed. Vicens Vives, Barcelona.
- VIDAL BENDITO, T. (1969), "Evolución de la agricultura y de la propiedad rural en la isla de Menorca", *Revista de Menorca*, I, II y III, Mahón.
- (1979), "Fonaments geogràfics de la Historia", *Enciclopedia de Menorca*, Obra Cultural de Menorca.
- VILAR, J.B. (1975), *Emigración española a Argelia*, C.S.I.C., Madrid.
- (1975), "Las Baleares y la expedición francesa a Argel en 1830", *Mayurca*, 13, Palma de Mallorca.

CUADRO 1

BUQUES DE LA ARMADA ESPAÑOLA CONSTRUIDOS EN EL ARSENAL DE MAHON (1785-1828)
--

NOMBRE DEL BUQUE	Nº. DE CAÑONES	AÑO CONSTRUCCION
FRAGATAS		
ESMERALDA (SANTA APOLONIA)	34	1791 (botadura 30 de mayo)
MAHONESA (SANTA MÓNICA)	34	1789 (botadura 2 de octubre)
DIANA (SANTA ANA)	34	1792 (botadura 10 de marzo)
VENGANZA (SANTA PETRONILA)	34	1793 (botadura 16 de mayo)
NINFA (NTRA. SRA. DEL ROSARIO)	34	1794 (botadura 19 de diciembre)
PROSERPINA	34	1797 (botadura 20 de abril)
JABEQUES (*)		

SAN LEANDRO	36	1785
MALLORQUIN (2º), antes SAN FELIPE	28	1786
IBICENCO (2º), antes SAN MATEO	26	1786
MENORQUIN, antes SAN LEANDRO	26	1786
SAN FELIPE	--	1796
SAN MATEO	26	1786
SANTA FAZ	26	1786
GALERAS		
SAN ANTONIO	5	1787
SANTA BÁRBARA (1ª)	5	1788
SANTA BÁRBARA (2ª)	5	1788
BERGANTINES		
CORSO	18	1791
MANZANARES	22	1826
GUADALETE	22	1828

() En estos años fueron construidos 18 Jabeques.*

**FUENTE: E. Manera Regueyra, C. Moya Blanco y otros (1981).
J. Mª de Juan-García Aguado (1999). Elaboración propia**

CUADRO 2

COSECHA Y CONSUMO DE TRIGO EN MAHON y su término, Villacarlos y San Luis (fanegas)

Año	almas	cosecha	Consumo y semilla	Déficit/sobrante
1834	-	19.109	-	-
1843	12.721	26.600	44.956	-18.356
1844	11.867	25.270	43.447	-18.177
1845	12.328	29.925	44.262	-14.337
1847	13.183	33.052	49.275	-16.223
1848	13.183	46.666	49.275	-2.609
1849	15.189	38.000	36.000	+2.000
1850	15.189	16.000	36.000	-20.000
1852	15.748	35.000	37.496	-2.496
1855	15.932	52.986	45.830	+7.156

Fuente: Archivo Municipal de Mahón. Elaboración propia.

CUADRO 3

Relación que manifiesta el número de habitantes de esta isla que han salido de ella con pasaporte expedido en esta Subdelegación, tanto para el extranjero como para el interior del Reino durante el tiempo que a continuación se expresa, según resulta de los registros que obran en esta oficina. Año 1836.

Años	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	Septbre	Octbre	novbre	dicbre	Total anual
1830 pers. salidas al Extr.	1	1	4	3	5	3	6	5	2	7	5	23	
1830 Id. al Interior	11	14	72	55	52	65	35	35	46	46	43	16	-555
1831 Id. al Extr.	26	32	37	76	19	8	16	11	33	27	42	25	
1831 Id. al Interior	37	31	80	45	79	33	65	66	48	37	31	23	972
1832 Id. al Extr.	63	76	55	11	44	9	6	4	25	21	2	0	
1832 Id. al Interior	31	63	33	20	46	43	52	33	31	-44	16	20	748
1833 Id. al Extr.	3	3	24	3	5	3	2	19	1	8	14	3	
1833 Id. al Interior	23	38	26	21	42	40	40	36	38	31	36	26	493
1834 Id. al Extr.	10	75	15	36	5	28	78	22	21	3	13	18	
1834 Id. al Interior	37	50	44	65	91	76	80	68	76	51	18	19	1059
1835 Id. al Extr.	6	7	11	18	3	12	42	15	13	82	82	40	
1835 Id. al interior	12	44	20	79	55	45	53	40	44	52	25	30	977
1836 Id. al Extr,	1149	564											
1836 Id. al interior	46	23											1782
Suma total													6586

Además del ante dicho número han salido durante el referido tiempo con Licencia del Sr. Comandante de Marina visada por esta subd., matriculados.....2.800

	Total que han salido.....	9.386
Número de habitantes que han regresado en la Isla durante el referido espacio de tiempo.....		3.505
Asciende el número total de personas emigradas.....		5.836

FUENTE: Archivo Municipal de Mahón