

La Maquinista Naval, 1893-1902. Notas para la historia de la antecesora menorquina de la Sociedad Anglo-Española

José María Ortiz Villajos

Introducción

A principios del siglo XX el sector industrial menorquín estaba dominado por empresas pequeñas y artesanales en los sectores del calzado y la fabricación de bolsas de plata. Pero dentro de este contexto general había dos excepciones significativas de grandes empresas industriales, ambas localizadas en Mahón. Una era la Sociedad Anglo-Española de Motores, Gasógenos y Maquinaria General (antes Julius G. Neville), fundada en 1902 y dedicada a la producción de maquinaria. La otra era una fábrica textil algodonera: La Industrial Mahonesa, SA. Esta última había sido creada como sociedad anónima en 1856 bajo el nombre de Industria Mahonesa y, con bastantes avatares, estuvo funcionando hasta su desaparición en 1910.¹ Esta quiebra fue el preludio de una época de crisis en la isla, que se iniciaría en 1911 tras el hundimiento de la Sociedad Anglo-Española (SAE), que arrastró consigo al Banco de Mahón (1882-1913). El alcance de estas quiebras fue extraordinario, pues no se limitó a las dos compañías industriales y al banco implicados directamente, sino que se propagó de manera fulminante por Mahón y por

¹ Para un estudio detallado de la historia de la Industrial Mahonesa, ver Manera y Casasnovas (1998).

toda la isla, provocando un pánico financiero y sucesivas quiebras de bancos, con las implicaciones que esto tuvo para gran parte de la población, el comercio y la actividad económica en general. Ya sólo la pérdida de los casi ochocientos puestos de trabajo que proporcionaban la Anglo-Española y la Industrial Mahonesa² da idea de las tremendas consecuencias sociales que estas quiebras tuvieron en Menorca, pero especialmente en Mahón, una ciudad que entonces tenía unos 16.000 habitantes.³

La historia de la Anglo-Española es interesante en sí misma por lo ambicioso de su proyecto empresarial, parangonable al de otras grandes empresas industriales de la península. También lo es por la repercusión que tuvo su quiebra en la sociedad y la economía de la isla, que hubo de reorganizar completamente su sistema bancario y reorientar definitivamente su actividad industrial hacia los sectores donde finalmente sí ha conseguido mantener una importante calidad y presencia nacional e internacional: la fabricación de calzado, bolsas de plata y productos lácteos. La crisis de 1911, en definitiva, marcó un antes y un después en la economía menorquina. En el centro de este episodio se situó la Sociedad Anglo-Española. La historia de esta empresa es una parte importante de la historia económica y social de Menorca. Sin embargo, está todavía por hacer. Por este motivo, por el gran interés de la historia y por la disponibilidad de una interesante documentación,⁴ el profesor Juan Hernández Andreu me animó a realizar esta investigación, que inicié en el año 2002 gracias al Institut Menorquí d'Estudis, que está apoyando con generosidad este proyecto.

La investigación todavía está en curso, aunque ya hemos obtenido resultados de gran interés, que esperamos puedan publicarse en pocos meses. El presente artículo recoge una parte del trabajo. En concreto, se centra en los antecedentes menorquines de la Sociedad Anglo-Española. Hablamos de los antecedentes menorquines, porque la Sociedad Anglo-Española (SAE) surgió también de la iniciativa de empresarios ingleses y peninsulares. Su creación

² La Industrial Mahonesa ofreció trabajo a más de 300 personas y la Anglo-Española "llegó a ocupar a cerca de 500 hombres de distintas especialidades" (Murillo 1970: 178).

³ Según Andreu Murillo (1970: 204) en 1910 Mahón tenía una población real de 15.821 habitantes y en 1915, 14.428: "El descenso de 1910 a 1915, es debido a la quiebra de La Anglo-Española y de La Fabril Mahonesa y la crisis de los bancos (1911-1914)" (Ibíd. p. 204).

⁴ El Archivo Histórico de Mahón (AHM) conserva una buena parte de la documentación de la SAE.

fue el resultado de la fusión de dos empresas complementarias: la compañía comercial Julius G. Neville, de Liverpool y con oficina en Barcelona y en Madrid, y La Maquinista Naval, una empresa industrial ubicada en Mahón. La historia de la Anglo-Española no se entiende sin estos antecedentes. En trabajos posteriores hablaremos de Julius G. Neville; en las páginas que siguen presentamos la historia de La Maquinista Naval (LMN), un singular ejemplo de la iniciativa empresarial menorquina.

Como indica el título, más que la historia definitiva, lo que aquí se presenta son unas notas sobre la historia de esta empresa. Esto es así porque no hemos podido encontrar la documentación original de LMN, por lo que hemos tenido que recurrir a otra documentación, fundamentalmente la recogida en los libros de protocolos notariales de Mahón, guardados en el Archivo Histórico de Mahón⁵ (AHM), y en el historial de la empresa guardado en el Registro Mercantil de Mallorca (RMM). Junto con esta documentación, que ha sido la esencial, también hemos obtenido algunas referencias de fuentes secundarias y de la prensa local de la época. Así, hemos podido identificar algunas de las fechas, personajes y acontecimientos fundamentales de una empresa clave en la creación de ese gran proyecto industrial que fue la SAE.

Acontecimientos significativos en la historia de La Maquinista Naval, 1893-1902

Realmente, el primer antecedente menorquín de la SAE no fue LMN, sino el taller de construcción y reparación de maquinaria que establecieron en Mahón los hermanos Pablo y Francisco Ruiz y Verd. Desconocemos la fecha de creación del taller.⁶ Sí sabemos que estaba a nombre de Pablo, aunque per-

⁵ Agradezco a J. Francisco Sánchez (Pancho), director del Archivo Histórico de Mahón, así como al resto del personal del Archivo, su amabilidad y ayuda inestimables, sin las cuales esta investigación habría sido mucho más costosa.

⁶ López Casasnovas y Roselló (2001: 6) refiriéndose a la Maquinista Naval, dicen que se constituyó en 1890. Casasnovas (2000: 289, vol. I) dice que fue en 1892. Está claro que la primera vez que se registra el nombre comercial “La Maquinista Naval” fue en 1893, como ahora explicaremos. Si embargo, quizá estos autores se estén refiriendo al origen del taller de los hermanos Ruiz y Verd. Si es así, puede ser que su origen fuera de principios de la década de 1890, aunque, como se ve, los dos autores discrepan en el año.

tenecía a los dos hermanos. La única referencia directa sobre este taller la hemos obtenido de la escritura de constitución de La Maquinista Naval, que en uno de sus artículos hacía referencia al “taller de construcción y reparación de maquinarias que [los hermanos Ruiz y Verd] tienen establecido en esta ciudad [Mahón] y que figura a nombre de Pablo Ruiz y Verd”.⁷ Pablo era perito mecánico y Francisco, maquinista. Los dos estaban casados y eran vecinos de Mahón. Pablo había nacido en 1856,⁸ por lo que en 1893 tenía 37 años.

En 1893 los dos hermanos decidieron crear sobre la base del taller referido una sociedad regular colectiva bajo la razón social “Ruiz Hermanos” y con la denominación comercial “Maquinista Naval”. Fue constituida ante el notario de Mahón el 1 de junio de 1893 por los dos hermanos.⁹ El objeto de la empresa era más amplio que el del taller anterior: “la explotación de un taller de reparación y construcción de maquinarias y de cualquier otra clase de empresa o contrata que tenga relación con la mecánica”.¹⁰ El capital de la empresa —los activos del taller— fue aportado íntegramente por los dos hermanos a partes iguales, y ascendió a 75.000 pesetas. No sabemos exactamente el lugar donde estaba situada, aunque suponemos que inició su andadura en las dependencias del taller. De todas formas, el 11 de octubre de 1894 los hermanos decidieron trasladar la empresa a una extensa parcela en la zona conocida como el Cós Nou, en el puerto de Mahón. El terreno no lo compraron sino que les fue arrendado por la Sociedad Alfarera Balear, que a su vez lo había recibido en arriendo unos años antes del propietario de la parcela, José Carreras, antes de Vigo y Olines. En realidad, cuando los hermanos Ruiz y Verd se hicieron con el terreno, ya no pertenecía a José Carreras, sino a su heredero Joaquín de Vigo y Bassols. Un apunte sobre la historia de este terreno es relevante para nuestro estudio.¹¹

⁷ AHM, Libro de Protocolos Notariales, notario Francisco Mercadal y Pons, nº 143, p. 477.

⁸ En 1901 tenía 45 años, según se dice en la escritura de venta de unas minas de cobre que hizo La Maquinista Naval el 27 de septiembre de 1901.

⁹ Según se desprende de la Escritura de Constitución depositada en el Archivo Histórico de Mahón: AHM, Libros de Protocolos Notariales, notario Francisco Mercadal y Pons, nº 143 de 1893, pp. 476-481.

¹⁰ Acta de Constitución de la sociedad regular colectiva La Maquinista Naval: AHM, Libro de Protocolos Notariales, notario Francisco Mercadal y Pons, nº 143, p. 477.

¹¹ Los azares de este terreno se pueden seguir con exactitud en: AHM, Libros de Protocolos Notariales, notario Fco. Mercadal y Pons, 1895, libro nº 396, pp. 1361-70.

El 20 de julio de 1885, José Carreras había arrendado los citados terrenos —que luego ocuparían sucesivamente La Maquinista Naval y la Sociedad Anglo-Española— a la Sociedad Alfarera Balear¹² con una serie de condiciones que se detallan en el capítulo segundo de la escritura de arriendo. El precio del arriendo era de 160 pesetas al año. El arrendatario debía dedicarse a la construcción y explotación de una alfarería o de otras industrias similares, como la fabricación de cal, yeso o cemento. Se establecía que el arrendatario podría subarrendar y ceder el terreno y los edificios, siempre y cuando los subarrendatarios o nuevos adquirentes respetaran las condiciones del contrato original de arriendo. Este se establecía por tiempo ilimitado, siempre y cuando se mantuviera la actividad —alfarería— para la que se estableció el contrato original, se cumplieran las obligaciones de pago o las partes no llegaran a un acuerdo de cese del contrato. Se establecía, no obstante, que con el consentimiento del propietario el arrendatario podría cambiar de actividad industrial, pero esto supondría el incremento del precio a 180 pesetas anuales.

Pues bien, como se ha dicho, el 11 de octubre de 1894 la Sociedad Alfarera Balear subarrendó estos terrenos a la sociedad regular colectiva La Maquinista Naval de los hermanos Ruiz y Verd. Por dedicarse esta a otra actividad distinta de la alfarería, el precio del arrendamiento se fijó en 200 pesetas anuales.¹³ Se establecía a su vez que La Maquinista Naval sólo podría dedicarse a la reparación y construcción de maquinaria y a cualquier otra actividad que tuviera que ver con la mecánica. No obstante, por el precio estipulado La Maquinista podría dedicarse a fabricar alfarería y cerámica, siempre y cuando esta actividad fuera para el uso y servicio de la propia empresa. En caso de que fuera para la venta, el arriendo anual se incrementaría en 50 pesetas; y si subarrendaba a otra empresa o particular “todo o parte de dicho terreno y edificios para explotar la alfarería”, el pago adicional sería de 100 pesetas anuales. Las circunstancias de este arrendamiento y el hecho de que la empresa anterior se dedicara a la alfarería explican por qué en los años

¹² Sociedad que fue disuelta seguramente en 1894, cuando los terrenos pasaron a los hermanos Ruiz y Verd, aunque desconocemos este dato. Lo que sí es seguro es que en 1900 estaba disuelta, pues así se dice en el folio 8 de la escritura de 1 de enero de 1900 de emisión de obligaciones de La Maquinista Naval (AHM, Libros de Protocolos Notariales, notario Fco. Mercadal y Pons, 1900, libro nº 1, pp. 1-20).

¹³ No 180 pesetas, como estaba estipulado, pero este fue el acuerdo alcanzado por los hermanos Ruiz y el propietario del terreno.

siguientes unas empresas cuya finalidad era la construcción y reparación de maquinaria —La Maquinista Naval y la Anglo-Española— se dedicaron también a la fabricación de productos refractarios.¹⁴

No tenemos información relativa a las actividades de LMN desde el 11 de octubre de 1894 hasta el 21 de septiembre de 1895, fecha en que se transformó en sociedad anónima. Es de suponer que durante ese tiempo la empresa trasladaría sus actividades a las instalaciones heredadas de la Sociedad Alfarera Balear. También es de suponer que el traslado a un lugar más amplio se hizo con la idea de expandir la actividad de la empresa, por lo que seguramente realizarían inversiones para ampliar y adaptar las instalaciones a la nueva actividad de construcción de maquinaria. Pero la cosa no se quedó ahí: casi al año de haber trasladado el negocio al Cós Nou, La Maquinista Naval se transformó en sociedad anónima. Los hermanos Ruiz y Verd eran personas ambiciosas, por lo que apostaron por un proyecto industrial más grande en el que dieron entrada a la flor y nata de la burguesía empresarial de Mahón, lo cual es indicativo de que los dos hermanos eran ya personas de prestigio en aquella sociedad y de que su proyecto industrial tenía buenas perspectivas. La constitución de La Maquinista Naval, SA¹⁵ no fue una mera transformación empresarial, sino el inicio de un nuevo proyecto. Los hermanos Ruiz y Verd, aunque continuaron como accionistas y mantuvieron un importante papel en la gestión, dejaron de ser los máximos responsables de la empresa en favor de otras personalidades ilustres de Mahón.

Como es lógico, en función de las condiciones de arrendamiento del terreno, era necesario que los hermanos Ruiz y Verd traspasaran el contrato a la nueva empresa y llegaran con ella a un acuerdo para la venta de los edificios, instalaciones y máquinas que eran de su propiedad.¹⁶ La escritura que formalizaba

¹⁴ Esto lo podemos asegurar de la Sociedad Anglo-Española, que entre 1902 y 1907 obtuvo una significativa parte de sus ingresos de la venta de productos refractarios. Aunque nos faltan datos sobre La Maquinista Naval, es de suponer que, ya que su predecesora en el terreno —la Sociedad Alfarera Balear— había construido la nave para la producción de alfarería y que su sucesora —la SAE— la utilizó, ella también debió de dedicarse a esta actividad.

¹⁵ AHM, Libros de Protocolos Notariales, notario Francisco Mercadal y Pons, 1895, pp. 1280-1297.

¹⁶ El acuerdo de venta de edificios y talleres y subarriendo de los terrenos se tomó en el Consejo de Administración de LMN el 24 de septiembre de 1895, según consta en el folio número dos del Libro de Actas del Consejo (AHM, Libros de Protocolos Notariales, notario Mercadal y Pons, 1895, libro n° 396, p. 1369).

estos hechos se hizo quince días después de la constitución de la empresa: el 5 de octubre de 1895.¹⁷ Dicha escritura, en su capítulo quinto, indica: “no conviniendo a los expresados señores hermanos Ruiz y Verd seguir en el negocio para el cual constituyeron la referida sociedad regular colectiva ‘La Maquinista Naval’, acordaron con la nueva sociedad anónima, llamada así mismo ‘La Maquinista Naval’, cederle el arriendo del terreno descrito”, que pertenecía a Joaquín de Vigo y Basols, del que ya hemos hablado. Además, los hermanos también cedían a la nueva empresa los derechos adquiridos sobre una franja de tierra que les había cedido el Ayuntamiento de Mahón el 23 de abril de 1895, situada entre el terreno arrendado y el Cós Nou. La misma escritura recoge la venta a la nueva empresa de los activos y edificios construidos en los terrenos, que pertenecían a los hermanos Ruiz y cuyo precio fue de 16.500 pesetas, que les habían sido pagadas antes de la formalización de la escritura.

Un plano de la empresa que hemos podido ver muestra tanto la situación del terreno en 1895 como la distribución de los edificios de LMN.¹⁸ Como se ha dicho, la empresa estaba en el puerto de Mahón, frente al casco antiguo de la ciudad y junto al arsenal de la Marina. El terreno comprendía una parte arrendada por un particular y otra cedida por el Ayuntamiento de Mahón. La situación de la parte arrendada se describe en la escritura ya referida. Se trataba de un terreno de “cien metros de largo por cien metros de ancho, ocupando una superficie de diez mil metros cuadrados, y linda: al Este con el camino de Cala Mesquida; al Sur o sea al frente con una porción de terreno perteneciente al municipio de esta ciudad conocido por Cós Nou; y al Oeste y Norte con terrenos de la estancia Binisarmeña”.¹⁹ A esto se añadió la franja cedida por el Ayuntamiento. El plano no indica qué franja era esta, aunque probablemente fuera la zona (o parte de ella) más cercana al muelle.

La Maquinista Naval, SA se creó para impulsar un ambicioso proyecto empresarial sobre la base del negocio de los hermanos Ruiz y Verd. El capital de la nueva empresa se fijó en 500.000 pesetas, dividido en 5.000 acciones de 100 pesetas nominales cada una. Esta cifra multiplicaba casi por siete el

¹⁷ AHM, Libros de Protocolos Notariales, notario Fco. Mercadal y Pons, 1895, libro n° 396, pp. 1361-70.

¹⁸ Desconocemos la procedencia de este plano. Tampoco sabemos si se corresponde exactamente con la disposición real de los edificios, aunque es probable que sí, pues no indica que sea el plano de un proyecto, sino de los “Talleres de La Maquinista Naval. 1895”.

¹⁹ AHM, Libros de Protocolos Notariales, notario Fco. Mercadal y Pons, 1895, libro n° 396, p. 1363.

capital de la empresa de los hermanos Ruiz y Verd (75.000 pesetas), pero inicialmente sólo se desembolsaron 200.000 pesetas, correspondientes a las acciones de las series A y B, suscritas por los socios fundadores. No sabemos si las series C, D y E fueron emitidas y suscritas más adelante. Sí conocemos los nombres de los que suscribieron las dos mil acciones de las series A y B, que fueron los miembros de la primera Junta de Accionistas, recogidos en el cuadro siguiente:

Accionistas fundadores de La Maquinista Naval, SA (1895)

Accionista	Nº acciones	Valor (pts.)
Juan Taltavull y García	200	20.000
Juan Joaquín Rodríguez y Femenías	200	20.000
Juan Francisco Taltavull y Galens	600	60.000
Francisco García y Pons	50	5.000
Pablo Ruiz y Verd	400	40.000
Francisco Ruiz y Verd	400	40.000
Antonio Sintés y Cardona	50	5.000
Miguel Parpal y Tudurí	25	2.500
Mateo Seguí y Fedelich	25	2.500
Antonio Mayol y Carbonell	25	2.500
Miguel Manent y Pons	25	2.500
Total	2.000	200.000

Fuente: AHM, Libros de Protocolos Notariales, notario Fco. Mercadal y Pons, 1895, p. 1295.

Como presidente del Consejo de Administración fue nombrado Juan Francisco Taltavull y Galens, y como secretario, Mateo Seguí y Fedelich.²⁰ Taltavull era un conocido e importante hombre de negocios de Mahón,²¹ y Seguí, médico-cirujano. Pablo Ruiz y Verd fue nombrado director gerente. La

²⁰ No se indican expresamente estos dos cargos en la escritura de constitución, pero sí en las siguientes escrituras públicas relativas a LMN, como la de compra de edificios y subarriendo de terrenos a los hermanos Ruiz y Verd, de 5 de octubre de 1895, ya comentada.

²¹ También era vocal del Consejo de Administración del Banco de Mahón y director naviero de la compañía de navegación La Marítima.

escritura no deja claro si este también formaba parte del Consejo de Administración, pues lo nombra al final de los vocales suplentes. En cualquier caso, Pablo Ruiz fue quien se puso al frente del negocio, como ya venía haciendo en la empresa anterior. Su hermano Francisco, aunque era uno de los accionistas más importantes, tuvo en la nueva empresa menos relevancia que su hermano. En el Consejo de Administración entraron, en cambio, algunas personas que ni siquiera eran accionistas. De ellas, la de mayor relevancia pública en Menorca era Juan Victory y Taltavull.

Consejo de Administración de La Maquinista Naval, SA (1895)

Vocales propietarios

Juan Francisco Taltavull y Galens (presidente)
Antonio Sintés y Cardona
Vicente Rodrigo y Rodrigo
Juan Victory y Taltavull
Mateo Seguí y Fedelich (secretario)
Miguel Parpal y Tudurí
Antonio Mayol y Carbonell

Vocales suplentes

Francisco García y Pons
José Sintés y Reneysen
Miguel Manent y Pons
* Pablo Ruiz y Verd (director gerente)

Fuente: AHM, Libros de Protocolos Notariales, notario Fco. Mercadal y Pons, 1895, pp. 1295-96.

El objeto social de La Maquinista Naval, SA era “el establecimiento de talleres de reparación y construcción de máquinas, fundición de metales, tomar parte en toda clase de contratos, subastas o empresas relacionadas con la industria, que acuerde el Consejo de Administración con la Dirección. También podrá dedicarse a cualquier otro fin si este se acordase por la Junta General, a propuesta del Consejo de Administración y de la Dirección”.²²

²² AHM, Libros de Protocolos Notariales, notario Fco. Mercadal y Pons, 1895, p. 1282.

Como se ve, el objeto social era muy amplio, pero la actividad industrial principal seguía siendo la del taller anterior —construcción y reparación de máquinas—, si bien se añadía expresamente la actividad de fundición de metales. Es de suponer que a esto se dedicó la nueva empresa, pero no tenemos casi ninguna referencia de su actividad hasta que en 1902 se fusionó con Julius G. Neville, transformándose en la Anglo-Española.²³

El plano de la planta de la empresa en 1895 da información indirecta, aunque un poco más detallada, de lo que pudo ser la actividad de LMN, pues indica cuáles eran los talleres y dependencias de la fábrica, así como su disposición dentro del terreno. Los talleres principales eran tres —maquinaria, fundición y alfarería—, cada uno con sus dependencias anexas: junto al taller de maquinaria estaban las dependencias de carpintería, taller de monturas, herrería y dos almacenes; y junto al de alfarería, los hornos y un taller. Además, había un edificio de oficinas y un almacén de modelos. El plano confirma la existencia de un taller de alfarería, que probablemente era el que había construido la Sociedad Alfarera Balear, la primera arrendataria del terreno. Como hemos dicho, la producción de refractarios fue probablemente otra de las actividades de LMN y, con toda seguridad, de su sucesora, la Anglo-Española.

En nuestro rastreo de información sobre las actividades de LMN hemos podido averiguar que el 31 de mayo de 1897 amplió sus terrenos hacia el Norte.²⁴ La finca situada en esa zona, denominada Binisarmeña, pertenecía a Joaquín de Vigo y Bassols, el mismo propietario de los terrenos donde la empresa estaba ya instalada. Esta ampliación se hizo a través de un contrato de arrendamiento de una parcela de 2.790 metros cuadrados,²⁵ que se venían a sumar a los 10.000 de la parcela ya arrendada. En el nuevo terreno LMN construyó un almacén de modelos, que ocupaba una superficie de 294 metros cuadrados. Aunque no tenemos más datos, esta ampliación debió de hacerse por haber tenido que dedicar el almacén de modelos original, contiguo al

²³ Según Vidal *et al.* (2000: 189), La Maquinista Naval se dedicó a la fabricación de motores y gasógenos, pero tampoco aporta más datos de su actividad y facturación.

²⁴ AHM, Libros de Protocolos Notariales, notario Fco. Mercadal y Pons, 1900, libro n° 1, folio 13.

²⁵ Parcela que, según indica la citada escritura, lindaba: al Este con el camino de Cala Mesquida en una línea de 49 metros; al Sur con el terreno que ya ocupaba la empresa, en una línea de 66 metros; al Oeste con la finca Binisarmeña, en una línea de 49 metros; y al Norte con la misma finca, en una línea de 48 metros.

taller de maquinaria —según indica el plano referido—, a actividades de producción. Es decir, parece que en 1897 el negocio estaba en expansión.

La siguiente referencia que tenemos sobre LMN es de tres años más tarde: el 1 de enero de 1900 la empresa otorgó una escritura de emisión de obligaciones hipotecarias por valor nominal de 250.000 pesetas.²⁶ La emisión había sido autorizada por la Junta General de Accionistas el 30 de octubre de 1899.²⁷ En dicha reunión se dio poder al Consejo de Administración para estudiar el mejor modo de llevar a cabo la emisión y para ejecutarla. Y el 27 de noviembre de 1899 el Consejo aprobó la propuesta²⁸ presentada por el director gerente, Pablo Ruiz y Verd, que consistía en la emisión de cuatro series (A, B, C y D) de obligaciones hipotecarias amortizables que devengaban un interés fijo anual del 3 por 100. Se preveía que las obligaciones se amortizaran en veinte años, entre 1901 y 1920, a razón de una cantidad anual preestablecida hasta completar las 250.000 pesetas. Para determinar qué obligaciones se amortizarían, se haría un sorteo el día 2 de enero de cada año. La sociedad, no obstante, se reservaba el derecho de anticipar la amortización.

Como garantía del pago del principal y de los intereses, la compañía obligó e hipotecó “los rendimientos de la sociedad y dos cuerpos de edificios que posee en el punto conocido por Cós Nou de este término municipal, con todas sus máquinas y efectos”.²⁹ Uno de los edificios era el “taller de maquinaria, fundición, calderería, herrería y de embarcaciones”,³⁰ que ocupaba una superficie de 3.928 metros cuadrados, situado en el terreno originalmente ocupado por LMN, y valorado en 95.022 pesetas con 78 céntimos. El segundo edificio hipotecado era el almacén de modelos que estaba en el terreno arrendado por LMN en 1897. Como se ha dicho, este edificio ocupaba una superficie de 294 metros cuadrados y fue valorado en 10.000 pesetas.³¹ El valor de las máquinas y efectos que también quedaban hipotecados se reflejó en el capítulo déci-

²⁶ AHM, Libros de Protocolos Notariales, notario Fco. Mercadal y Pons, 1900, libro nº 1, folios 1-20.

²⁷ *Ibidem*, folio 17.

²⁸ Los detalles de la emisión, tipos de obligaciones, forma de amortización, pago de intereses, etcétera, aprobados por el Consejo de Administración, se recogen en la citada escritura de emisión de obligaciones.

²⁹ Capítulo quinto de la escritura (*ibidem*, folios 7 y 8).

³⁰ Capítulo sexto de la escritura (*ibidem*, folio 8).

³¹ Capítulo décimo primero de la escritura (*ibidem*, folios 13 y 14).

mo segundo de la escritura.³² Por talleres, la valoración fue la siguiente: maquinaria, 78.800 pesetas; fundición, 34.600 pesetas; calderería, 58.900 pesetas; herrería, 6.000 pesetas. En total, el valor de las máquinas y efectos hipotecados ascendía a 178.300 pesetas. Los dos edificios y la maquinaria, junto con otros efectos, fueron asegurados por la Compañía de Seguros a prima fija La Catalana por un total de 300.000 pesetas.³³

Como se acaba de mostrar, la escritura contiene información de interés sobre los aspectos técnicos de la emisión y sobre el valor de los edificios y la maquinaria que se comprometieron como garantía. Sin embargo, lo más interesante para nosotros es conocer las razones que movieron a la empresa a realizar la emisión. Pudo ser, fundamentalmente, por dos motivos: bien porque la empresa estuviera atravesando problemas financieros, bien porque estuviera buscando fondos para una expansión. No disponemos de información para poder afirmar cuál de los dos fue el verdadero motivo, pero a falta de datos podemos apoyarnos en algunos indicios y aventurar alguna hipótesis. El nominal de la emisión era muy grande: la mitad del capital de la empresa. Recuérdese, además, que al constituirse esta en 1895, el capital que realmente desembolsaron los socios fundadores fue de 200.000 pesetas. No sabemos si después se desembolsó o no el resto. Si no se hizo, pudo ser por la dificultad de encontrar inversores. Entonces, pudo pensarse en una emisión de obligaciones como alternativa más atractiva, ya que se trataba de títulos garantizados y que generaban un interés fijo.

Si las obligaciones hubieran sido para financiar una expansión industrial, sería indicativo de la buena marcha de la empresa. En este caso, es lógico que las hubieran colocado fácilmente. Pero no fue esto lo que sucedió: la empresa mantuvo todas las obligaciones en cartera; es decir, no colocó ninguna y, por tanto, no pudo obtener por esta vía el capital que buscaba. Parece, por tanto, que la situación de la empresa no debía de ser muy buena. De hecho, hay indicios de que sus actividades se habían llegado a paralizar, y que para “poner nuevamente en marcha los trabajos de La Maquinista Naval”³⁴ hubo

³² Se detalla aquí todas las máquinas que había en cada taller, lo cual es muy interesante para tener una referencia, aunque sea indirecta, del tipo de actividad que estaba realizando la empresa.

³³ “Los edificios en ochenta y ocho mil quinientas pesetas, y la maquinaria y demás efectos, en doscientas once mil quinientas pesetas” (ibídem., folio 14).

³⁴ Quintana (1976: 26).

que esperar a la creación de la Anglo-Española en 1902, que fue la última y más importante transformación empresarial de este proyecto industrial iniciado en 1893. De ello hablaremos extensamente en una futura publicación. Podemos adelantar ahora que las obligaciones de LMN, aunque no llegaron a ponerse en circulación, tuvieron su importancia en la vida de la Anglo-Española: fueron decisivas para la obtención de un préstamo de la empresa Crossley en 1904 y para las estrechas relaciones comerciales que la Anglo-Española mantuvo con esta importante firma inglesa; y crearon algunos problemas entre los acreedores de la empresa tras su quiebra en 1911.

La última referencia disponible sobre la andadura de La Maquinista Naval data del 27 de septiembre de 1901. En esa fecha se firmó en Barcelona una escritura de venta³⁵ de unas minas propiedad de LMN al Centro Minero Bilbaíno, una sociedad anónima de Bilbao, que se había constituido el 20 de junio de 1901. Se trataba de once minas situadas en torno a Mercadal y Mahón que habían sido adquiridas previamente por Pablo Ruiz y Verd en representación de La Maquinista Naval. De las once minas, la de más valor para LMN era la denominada La Rubia, una mina de cobre situada en el término municipal de Mercadal, en un terreno de doscientos mil metros cuadrados que pertenecía a la empresa en virtud de una concesión a perpetuidad que le fue otorgada por el gobernador civil de Baleares el 23 de febrero de 1901. De las otras diez minas, LMN tenía unos derechos adquiridos, denominados en la escritura “pertenencias” de mineral. Se trataba de seis minas de cobre, dos de plomo, una de hierro y una de lignito.

El precio de la venta fue de 100.000 pesetas, de las que cincuenta mil fueron abonadas en el momento de firmarse la escritura y cincuenta mil en un plazo de tres meses.³⁶ El acuerdo establecía que la empresa compradora debía constituir en un plazo máximo de seis meses una nueva compañía encargada de la explotación de estas minas. También establecía que, además del precio referido, LMN recibiría 500.000 pesetas en acciones liberadas de la nueva empresa, lo que equivalía al 25 por 100 del capital. Igualmente, en cualquier posterior ampliación de capital le correspondería ese mismo porcentaje. De

³⁵ El notario de Barcelona que autorizó esta escritura fue Jaime Alegret y Vidal.

³⁶ Las primeras 50.000 pesetas no se pagaron todas en metálico, sino con un cheque de 40.000 librado contra la empresa Hijos de Magín Valls, y las restantes 10.000 en billetes del Banco de España. Las otras 50.000 debían abonarse íntegramente en moneda metálica de plata.

acuerdo con esto, LMN ostentaría en la empresa minera el 25 por 100 de la representación en el Consejo. La escritura establecía, por último, que si en el plazo establecido no se constituía esta empresa, todos los derechos volverían a LMN y esta no tendría que reembolsar el dinero recibido por la venta. Pero esto no sucedió, pues la empresa llegó a constituirse en forma de sociedad anónima con el nombre de Cobres de Menorca.³⁷ Los vocales de LMN en el Consejo de Administración fueron Juan Francisco Taltavull, Juan Victory y Taltavull y Pablo Ruiz y Verd.

Cabe preguntarse por la génesis de este peculiar negocio para una empresa dedicada a la fabricación y reparación de maquinaria. El historial de LMN guardado en el Registro Mercantil de Mallorca (RMM) aporta una valiosa información al respecto. El 21 de diciembre de 1901 Pablo Ruiz quiso que quedara constancia ante notario de “diferentes particulares referentes a la sociedad de su gerencia, exhibiéndole [al notario Francisco Mercadal, de Mahón] el libro de actas de las sesiones del Consejo de Administración y el de las de las juntas generales, correspondientes a los años mil ochocientos noventa y cinco a mil novecientos uno”.³⁸ Estos particulares hacían todos referencia a las gestiones que inició él en 1899 y que culminaron en 1901 con la venta referida. El 24 de mayo de 1899 el Consejo facultó a la Dirección de la empresa para que realizara estudios mineralógicos en Menorca “con cargo al capítulo de operaciones pendientes, fijando como límite unas cinco mil pesetas”.³⁹ El 30 de octubre de ese año, la Junta General acordó “elevar en diez mil pesetas la cantidad destinada a trabajos mineralógicos, en vez de las cinco mil pesetas que el Consejo autorizó”.⁴⁰ Aquellos estudios se llevaron a cabo, y en la junta general de 31 de octubre de 1900 Pablo Ruiz dio cuenta de los resultados e informó “de las probabilidades de poder vender alguna de las minas que está explorando la sociedad”.⁴¹ Finalmente, en la junta general de 31 de octubre de 1901 Pablo Ruiz explicó los pormenores de la venta realizada al Centro Minero Bilbaíno “demostrando detalladamente a la Junta General las ventajas con que este negocio se había realizado, mereciendo la aprobación

³⁷ Véase RMM, *Historial de La Maquinista Naval*, hoja nº 142, p. 289.

³⁸ Véase RMM, *Historial de La Maquinista Naval*, hoja nº 142, p. 288.

³⁹ *Ibíd.*

⁴⁰ *Ibíd.*

⁴¹ *Ibíd.*, p. 289.

general las gestiones practicadas”.⁴² En esta junta se ratificaron los nombramientos de los tres vocales de LMN en Cobres de Menorca y se autorizó la continuación de los trabajos mineralógicos con cargo a los beneficios líquidos del segundo plazo de la venta de las minas que, como se ha dicho, ascendía a 50.000 pesetas. Incluso se aprobó que “en el caso de que se agotase este crédito el Consejo de Administración podrá ampliarlo”.⁴³

Según los indicios disponibles, las minas vendidas al Centro Minero Bilbaíno nunca fueron explotadas o, si lo fueron, no tuvieron ninguna relevancia como productoras de mineral. Sorprende que la compañía vasca accediera a esta compra, que debió de ser un buen negocio para La Maquinista Naval, pero malo para la empresa minera. Como hemos visto, el gran impulsor de esta iniciativa fue el director gerente de LMN. Esta curiosa historia muestra que Pablo Ruiz debió de ser un hombre de empuje y de mucha iniciativa. No sólo se empeñó en la búsqueda de un mineral prácticamente inexistente en Menorca, sino que pudo concretar un buen acuerdo con un grupo de empresarios de Bilbao, lo cual es indicativo de su también notable capacidad comercial. Es probable que fuera consciente de que el negocio minero en Menorca era de resultados inciertos, por lo que su objetivo fundamental en esta operación pudo ser desde un principio la obtención de ingresos extraordinarios para LMN a través de la venta de las minas. Desde luego, la gestión le salió redonda, a pesar del escepticismo que debió de suscitar en algunos directivos de la empresa. Las discrepancias internas debieron de ser el motivo de su empeño en demostrar detalladamente ante la Junta General el éxito de sus gestiones, y de que se preocupara de que quedara constancia ante notario de los pasos que se fueron dando en este negocio hasta su culminación en septiembre de 1901.

Este episodio puede interpretarse, además, como otro indicador de las dificultades que debía de estar atravesando la empresa. A falta de ingresos procedentes de su actividad regular, el gerente hubo de acudir a otros caminos para mantener la empresa con vida. Como hemos visto, esta vía extraordinaria tuvo su éxito, al menos momentáneo. De hecho, consiguió convencer a la Junta General de su utilidad hasta el punto de que esta autorizó la realización de más

⁴² *Ibídem*

⁴³ *Ibídem*.

estudios mineralógicos. Un año más tarde, justo el día en que se constituía la Anglo-Española —su mayor proyecto industrial— aparecía en la prensa la noticia de que Pablo Ruiz y Verd había presentado en el Gobierno Civil “una solicitud de registro de 17 pertenencias de mineral de zinc con el título ‘Nuevo Siglo’, sitas en el paraje nombrado Isla de Colom del término municipal de Mahón”.⁴⁴ Nunca Menorca ha sido conocida como productora de mineral de zinc. Sin embargo, Pablo Ruiz fue capaz de encontrarlo y registrarlo oficialmente. Todo este episodio muestra el amor al riesgo del que fue el alma de La Maquinista Naval y de su sucesora, la Sociedad Anglo-Española. Pablo Ruiz moriría en 1904, por lo que no pudo dirigir este proyecto industrial ni tampoco contemplar su dramático final. Quizá él hubiera sido el único capacitado para manejar unos negocios de tan alto riesgo.

Conclusión

La Maquinista Naval (1893-1902) fue la compañía menorquina sobre la que se creó la Sociedad Anglo-Española (1902-1911), una de las empresas más interesantes de la historia industrial de Menorca. De hecho, el objetivo fundamental de nuestra investigación —que todavía está en curso— es construir la historia de la SAE y de las implicaciones que su actividad y quiebra tuvieron sobre la economía y sociedad menorquinas. Pero para ello es imprescindible conocer sus antecedentes, uno de los cuales fue LMN.

En estas páginas hemos realizado un dibujo impresionista de la evolución histórica de LMN a través de la descripción de algunos acontecimientos significativos en la vida de la empresa desde su creación en 1893 hasta su absorción en 1902 por la SAE. No hemos encontrado la documentación de la empresa, por lo que la base de este trabajo han sido los únicos documentos disponibles hasta la fecha: las escrituras recogidas en los libros de protocolos notariales de Mahón y la documentación del Registro Mercantil de Mallorca. Estos documentos han aportado información muy valiosa, pero muy incompleta. Es decir, todavía queda mucho por averiguar sobre esta empresa. Esperamos que algún día aparezcan los libros contables y las actas del

⁴⁴ *El Bien Público*, 19 de noviembre de 1902, p. 2.

Consejo de Administración y de la Junta de Accionistas. Entonces podremos conocer mucho mejor los acontecimientos aquí descritos y muchos otros, y también contrastar algunas de las hipótesis planteadas. En todo caso, el trabajo ha sacado a la luz muchos hechos desconocidos hasta el momento y ha puesto las bases para investigaciones futuras. Además, es como el prólogo de la historia de la Sociedad Anglo-Española, que esperamos publicar en un plazo no lejano.

Referencias

- Archivo Histórico de Mahón (AHM): Libros de protocolos notariales de Mahón.
- Casasnovas Camps, M. À. *La transformació d'una economia insular. El cas de Menorca*, 2 volúmenes, tesis doctoral sin publicar. Universitat de les Illes Balears, 2000.
- El Bien Público.*
- López Casasnovas, G. y Rosselló Villalonga, J. *L'economia de Menorca en el segle XX (1914-2001)*, manuscrito sin publicar, 2001.
- Manera, C. y Casasnovas, M. À. “Crecimiento económico y empresa industrial en Menorca durante la segunda mitad del siglo XIX: el caso de la Industrial Mahonesa, SA”. En *Revista de Historia Industrial*, nº 13 (1998), pp. 149-180.
- Murillo Tudurí, A. “El puerto de Mahón y las evoluciones menorquinas, 1740-1811”. En *Revista de Menorca*, Año LXI (séptima época), segundo semestre, pp. 113-206.
- Quintana, J. M. *Menorca, segle XX. De la Monarquia a la República*. Palma de Mallorca: Editorial Moll, 1976.
- Registro Mercantil de Mallorca (RMM): Historial de La Maquinista Naval, SA.
- Vidal, J. M.; Rita, J.; Martín, C. *Menorca. Reserva de la biosfera*. Menorca: Consell Insular de Menorca-Caixa de Balears “Sa Nostra”-Institut Menorquí d'Estudis, 2000.