

qual a quatre del mes de abril prop passat reberem una lletra de vostras merces en la qual nos diuen que vist lo dit compte amostraren aquell al ordinari consell de vostres merces, e vist aquell per dit ordinari consell digueren que no tocava a ells sino a consell general e que dins breus dies se hauia de ajustar lo consell general de tota la ylla per vostres merces, de la determinacio del qual seriem certificats, e fins aci no hauem haguda resposta, ans par que la paga de dits diners vos hauem prestats en temps de tanta necessitat nos es differida. Per ço los pregam que fassen que nosaltres siam pagats de dita quantitat, altrament serem forsats per alcansar la paga de dita quantitat usar de nostres remeys. E comanan nos a vostres merces. En Mallorca a x de juny MD.xxxvj.

Letra tramesa als jurats de Ciutadella de la ylla de Menorcha.

Arch. gl. hist. de Mallorca.—Regist. de Letras misivas, fol. 30 v.º

**Estanislao K. Aguiló.**

## EL ARSENAL DE MAHÓN (\*)

(Apuntes históricos)

**A**L espirar el siglo XVII la Marina de Menorca, corriendo pareja con el alatinamiento de la nación entera, estaba sometida al estado de impotencia á que la había arrastrado un siglo de continuos desaciertos. La piratería de los argelinos, que no podía re-

(\*) Para poder recopilar la reseña histórica del arsenal de Mahón, nos hemos valido de cuantas obras se han escrito sobre la Historia de Menorca, entre las cuales descuellan las de Oleo y Riudavets. De auxiliar poderoso nos ha servido también un notable manuscrito en menorquín, que ha tenido la amabilidad de facilitarnos nuestro distinguido amigo D. Antonio Roca, consistente en una minuciosa crónica de Mahón que abraza desde 1776 á 1826, la cual pone de manifiesto la infatigable laboriosidad de su autor, el Capitán de la Marina mercante D. Juan Roca, que la continuó hasta su muerte.

primirse por falta de recursos, paralizaba hasta el comercio isleño; languidecían las industrias de mar, que se solían pagar con años de cautiverio en repugnante mazmorra argelina; las poblaciones del litoral, temerosas de piráticas invasiones, eran evacuadas por sus moradores, y los pocos buques que existían pertenecientes á la navegación comercial, permanecían arrumbados en el puerto de Mahón por la falta de dotaciones á que habían conducido los lamentables desaciertos de aquel Soberano que á sí propio se apellidaba el *Grande*, incrementados bajo la calamitosa Regencia de doña Mariana de Austria, y en el funesto reinado del último Príncipe de aquella dinastía, con la cual murió la Marina militar, la navegación mercantil quedó aniquilada y se entró de lleno en un período de superstición y oscurantismo.

Sorprendida en tan lamentable estado la Marina de Menorca, al llevarse á cabo en 1708 la primera invasión inglesa, bajo pretexto de entronizar en la isla al Pretendiente, y ya en Poder del Gobierno británico aquella codiciada isla, cuyo exclusivo dominio le concedía el funesto tratado de Utrech, que selló la encarnizada guerra de sucesión, trataron y consiguieron los nuevos gobernantes aportar á la isla mayores conocimientos navales, acreciendo al mismo tiempo la afición al mar y á todas las industrias marítimas, dictando medidas tan acertadas, que dieron origen á una plétora tal de buena marinearía, que al ocurrir las desastrosas guerras continentales que paralizaron el comercio del Mediterráneo, se vió apurado el Gobierno inglés en dar colocación y jornal, aunque modesto, á tanto hombre que quedaba sin trabajo.

A fin de vencer la inesperada crisis que las circunstancias hacían atravesar á la gente de mar, que tantas distinciones recibía del infatigable gobernador de la isla, Coronel Kane, decidió tan celosa autoridad dar un poderoso impulso á las obras del puerto, construyendo almacenes y muelles en sus confines, que estaban convertidos en informes playazos, y eligió el pantanoso juncal que había por frente de Mahón para que sirviera de emplazamiento á un arsenal

---

Al voluminoso archivo de la Comandancia de Marina, que hoy ocupa una sala entera de este arsenal, sólo se ha acudido para aclarar determinados puntos, en que no manifestaban conformidad los autores consultados.

del Estado, dando en 1724 comienzo, primero á las obras de saneamiento de aquel pantano, y después á la construcción de algunos almacenes dedicados á la conservación de efectos navales.

Las necesidades, siempre en aumento, que la Marina militar tenía, debido á su afán constante de alcanzar el dominio completo del Mediterráneo, añadidas á sus obligados armamentos para contrarrestar las continuas amenazas de Francia y España, á cuyas naciones ligaban fuertemente comunes intereses, obligaron al poderoso Gobierno del Rey Jorge I á aglomerar en el puerto de Mahón gran cantidad de pertrechos navales que su inmejorable Gobernador (\*), General Kane, mandaba estivar y ordenar en los almacenes que sin cesar se construían en la orilla derecha del puerto, cuyos edificios incrementaban las obras del naciente arsenal, dedicado á la recorrida de los buques de guerra, y que estaba emplazado en un lugar que por ser el más hondable y abrigado del anchuroso puerto de Mahón, se prestaba mucho á que en él sufrieran sus reparaciones los buques de la Armada británica.

Al cesar, por fallecimiento (19 Diciembre 1736), el General Kane en el gobierno de la isla de Menorca, donde por espacio de veintitres años desempeñó el mando supremo, conquistando el aprecio de los menorquines y la gratitud de su Rey, sufrieron las obras del arsenal una paralización sin nombre, quizá debido á que absorbieran por completo las energías de su sucesor, el Coronel Pimfold, que desempeñó interinamente el mando durante tres años; por una parte, las competencias entre el poder británico y el clero de Ciudadela, y por otra el gran desarrollo del comercio marítimo, nacido de las acertadas medidas que el General Kane había tomado, las cuales obligaban á dar mayor impulso á las obras y almacenes destinados á la navegación comercial, que se fueron levantando en la orilla del puerto opuesta al naciente astillero.

Durante el funesto mando del Brigadier Austruther, felizmente fugaz (1739-1742), ocupóse con preferencia en satisfacer sus desenfrenados instintos de avaricia y dar rienda suelta á su carácter perverso, que en dar impulso al arsenal. Y como al encargarse del

---

(\*) Cuando tomó el mando de la isla era Coronel y fué ascendiendo hasta Capitán general, siguiendo siempre en el mismo destino de Gobernador de Menorca, para el cual era insustituible.

mando estallara la presentida guerra entre España é Inglaterra, la primera de las cuales aspiraba á recobrar su antiguo dominio del Mediterráneo, creyó, en su afán de acaparar riquezas, que para su medro personal estaba indicada la protección al armamento de buques corsarios, en cuyas presas, por razón de su cargo debía intervenir; y con tal medida, que dictaron la ambición y la avaricia, reportó á la isla beneficio sin cuento, porque el afán de lucro hizo que se dedicaran á la mar muchos menorquines y que tuvieran un poderoso incremento las industrias navales por la creación de muchos astilleros particulares que entonces se fundaron y que, durante la época del mando del General Wynyard, que le sucedió, no cesaban de botar y armar en corso embarcaciones que trasportaban ricos cargamentos apresados, dando con ello vida y engrandecimiento al puerto de Mahón.

De suponer es que, durante el mando del General Wynyard (1742-1748), no languideciera el arsenal militar, debido á que la guerra naval de que era teatro el Mediterráneo, obligaba á la constante permanencia de poderosas Escuadras inglesas en el puerto, y además que el gran desarrollo alcanzado por las construcciones navales en astilleros particulares suele ir siempre aparejada con la prosperidad de los arsenales del Estado. Pero, á pesar de tales razones que conducen á suponer que vivió pujante el establecimiento que nos ocupa, nada encontramos en los muchos documentos que á la vista tenemos, que nos indique que sufriera el arsenal engrandecimiento en aquella época en que todo lo absorbía el afán del lucro y la realización de inmejorables presas.

No ocurre lo mismo con la lectura del período histórico que abraza el mando (1748-1756) de Sir William Blakeney, patricio honrado y conciliador que pasó por el amargo trance de firmar la capitulación de la isla, entregándola á las fuerzas de mar y tierra combinadas que la Francia envió á las órdenes respectivas del Almirante Galissoniere y el General Duque de Richelieu. Durante su gobierno próspero, porque continuaba aún el raudal de riquezas que los armamentos en corso y el movimiento mercantil traían al puerto de Mahón, las líneas de almacenes que á una y otra orilla del puerto se levantaban (los de poniente pertenecían todos á la marina militar) crecían, para cobijar los unos las mercancías que los corsarios importaban, y los otros las grandes existencias de víveres y efectos

navales que continuamente se almacenaban para que en el arsenal pudiese repostarse su poderosa Escuadra del Mediterráneo. A medida que las necesidades del comercio hacía crecer el número de astilleros particulares, iban en aumento también las gradas en el astillero del Estado, donde sobraban elementos para emprender las más complicadas construcciones navales de aquella época; y la maestranza del arsenal, que completaba el aprendizaje adquirido en los astilleros particulares con las lecciones de maestros ingleses, que poseían conocimientos más completos, resultaba inmejorable.

En la época á que nos referimos sufrió tan gran impulso el arsenal de Mahón, que no sería aventurado asegurar que llegó á su apogeo, pues se llevaron á cabo en el mismo todas las obras necesarias para que en su recinto encontraran los buques de la Escuadra, no tan sólo medios de reponerse de todos los elementos de guerra, sino también para que pudiesen sufrir las mayores reparaciones después de un combate ó de aguantar un horroroso temporal. Creemos que al espirar en Menorca la primera dominación inglesa, sólo hacía falta al arsenal de Mahón el ensanche que estaba en proyecto, anexionando al mismo la isla de Pinto; y esta obra, como veremos más adelante, se llevó á cabo durante la segunda dominación británica, mucho más corta y menos accidentada que esta primera, á la que debe su creación el arsenal que nos ocupa.

Abandonado el arsenal por las tropas inglesas, refugiadas todas en la fortaleza de San Felipe, se apoderaron los franceses del mismo y poco después del gobierno de la isla de Menorca, al que les daba indiscutibles derechos la capitulación del General Blakeney, á quien sucedió en el mando el Gobernador francés Conde de Lannión.

No hemos podido averiguar la protección que al arsenal y su astillero dispensaría la corte de Luis XV durante el corto intervalo (1756-1763) en que la isla de Menorca perteneció á la corona francesa; y la circunstancia de no hablar los historiadores que hemos consultado ni incidentalmente del establecimiento que nos ocupa, nos induce á sospechar que el arsenal de Mahón, corriendo parejas con todas las industrias menorquinas, languideció en aquel intervalo, que la historia caracteriza de decaimiento para todo lo que reportara utilidad y de avance sin límites para todo lo frívolo é insustancial. Tal vez el convencimiento íntimo que los franceses tenían de que su estancia en la isla de Menorca sería muy limitada, fuese

causa de que no trataran de mejorar y utilizar el arsenal; y parece indicarlo así el que tampoco introdujeran mejora alguna en la administración de la isla, que continuaron gobernando con la misma legislación municipal que habían implantado los ingleses.

El tratado de paz que Francia é Inglaterra firmaron en París á principios de 1763, despojaba á Luis XV de la isla de Menorca, en la cual iba á comenzar, según las cláusulas del mismo tratado, una nueva dominación británica. Aunque mucho más corta que la anterior, sus dos Gobernadores, Coronel Jonhston y General Murray, trabajaron sin descanso para que viviera floreciente el arsenal del Estado, que ensanchó notablemente el primero, disponiendo en 1768 que comenzaran las obras de aplanamiento de la isla Pinto, que pasó á formar parte del arsenal. Entre él y su sucesor, General Murray, ultimaron la obra antes mencionada; construyeron al rededor de la isla muelles donde pudiesen estar atracados buques de los mayores calados; edificaron sobre ella los amplios almacenes para recorrido, que hoy se conservan todavía, aunque con otra repartición interior más adecuada á las necesidades de ahora; dotaron á la isla de una hermosa grada, que tenía su emplazamiento en el sitio que hoy ocupa el varadero cubierto para torpederos, y construyeron muelles y terraplenes á fin de poder unir por medio de un corto puente el arsenal antiguo con la isleta que recientemente se había aplanado.

En la nueva grada mandó poner el General Murray la quilla de una fragata de 18 cañones, que en su presencia fué botada al agua en el mes de Septiembre de 1779, y que, con el nombre de *Minorca*, prestó valiosos servicios á la Marina británica en el curso de la guerra que con Francia había dado comienzo y que fué causa de un nuevo cambio de dominación en esta isla.

Otras mejoras se llevaron también á cabo ante los fundados temores que á Inglaterra asaltaron de que se aliaría con Francia el Gobierno español después de la ruptura de relaciones que entre las dos primeras potencias ocurrió en 1778, los cuales dieron lugar á que tratara de reunir en el arsenal de Mahón gran cantidad de material de guerra, y el Gobernador inglés, por su parte, no se olvidaba tampoco de preparar, aunque inútilmente, la defensa de dicho establecimiento, rodeándolo de tapias de alguna resistencia y levantando en ellas seis casetas con sus aspilleras, á fin de reunir en las mismas el personal afecto al astillero y encomendarles su defensa.

Dichas obras, que hoy se conservan todavía para marcar los límites del arsenal, quedaron ultimadas el 18 Octubre de 1778, en cuya fecha, según consta en la crónica de Mahón, que á la vista tengo, se personó en el arsenal el General inglés Murray, Gobernador de Menorca, con el objeto de inspeccionar dichas obras terminadas, de las cuales le hizo entrega el maestro Jaime Ros, que, como mejor postor en la subasta, fué el encargado de construirlas.

El armamento en corso, que el General Murray, desde la primera noticia de la guerra autorizó, no tan sólo contra el comercio marítimo de Francia, sino también contra las naves del comercio español, á pesar de no haber roto Inglaterra las relaciones con España, dió lugar á que tomaran gran impulso las construcciones navales en los astilleros particulares, y como no había en el del Estado ningún barco en construcción, mucha de su maestranza fué 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.

Por fin, el 19 de Agosto de 1781 se presentaron frente á Mahón las fuerzas navales aliadas, y después de llevar á cabo un desembarco sin dificultad alguna no lejos de la boca del puerto, se trasladaron á la población que las tropas inglesas habían abandonado, y á su paso por el arsenal se apoderaron del mismo sin la menor resistencia, dejando para su custodia dos compañías de granaderos. Este hecho parece demostrar que no estaba montado militarmente el establecimiento que nos ocupa, ni tenía fortificación alguna, á no ser las tapias y torreones de reciente construcción, que poco servían para defenderlo contra fuerzas numerosas.

El Brigadier D. Buenaventura Moreno, Jefe de aquella expedición marítima, á los pocos días de hacerse cargo del mando en el arsenal, montó en la isla Pinto dos baterías de á 26 piezas cada una, de cuyas obras, que quedaron ultimadas el 19 de Septiembre, no quedan hoy los menores vestigios.

Si próspero había vivido el arsenal que nos ocupa durante ambas dominaciones británicas, también el intervalo que duró la corta dominación española en la isla de Menorca, fué debidamente atendido por los gobernantes. Lo prueba claramente el que á mediados de 1783 fuera destinado al puerto de Mahón D. Juan Real, uno de los más afamados constructores que la Marina tenía; que se botaran al

agua en el mismo año dos barcos y se pusiera la quilla de uno nuevo; que desde el mes de Agosto al de Diciembre llegaran al puerto de Mahón unos quince cargamentos de maderas y herrajes para construcción; que al siguiente año, no tan sólo se botaron al agua tres embarcaciones, sino que siguiera el arribo al puerto de muchos cargamentos de madera procedentes de Mallorca.

Y de la importancia que al establecimiento que nos ocupa se daba como depósito de víveres, se podrá juzgar con sólo decir que el 29 de Enero de 1784 ingresaron en sus almacenes 40.000 raciones de marinería, con las cuales, según soberana disposición, debía estar siempre dotado el arsenal, y que el 27 de Febrero del siguiente año aquel número se elevó á 200.000 por creer insuficiente el primer re-  
puesto.

Es indudable que durante el año que acabamos de citar (1785), llegó á su apogeo este arsenal. La circunstancia de armar y construir en él la Escuadra que debía llevar el General Barceló en su proyectada expedición á Berbería, añadida á la infatigable laboriosidad y enérgico carácter de tan ilustre General, que voluntariamente se había encargado de la inspección de los trabajos, hacía que fueran pocas todas las gradas para tanta construcción, escasos los operarios para tantas obras y hasta insuficientes los recursos para tantas atenciones, hasta el punto que el 7 de Marzo el Comisario se vió precisado á licenciar toda la maestranza por falta de dinero, la cual fué nuevamente admitida el 11 de Abril, gracias á las gestiones del ilustre General, que envió á Madrid al Sr. Vigo para que en su nombre recabase recursos y protección para el astillero de Mahón.

Terminada la construcción é inútil armamento de la Escuadra del General Barceló, que no llegó á realizar la proyectada expedición á Berbería, al parecer, comenzó para el astillero militar un período anémico, felizmente corto, que dió principio en 1786, durante cuyo año se llevaron del arsenal para Barcelona, algunos cargamentos del material de guerra almacenado, y en espera de órdenes para emprender construcciones, se procedió á llevar á cabo un recorrido á las dependencias del astillero. Sin embargo, gracias á la iniciativa personal del insigne Barceló, tuvo el arsenal un pequeño ensanche con los terrenos conocidos hoy con el nombre de la *Viñeta*, cuyo local ocupaba una pequeña ensenada, que rellenó, rodeó de pared y



dejó convenientemente preparado con un enorme y sólido cobertizo, para que se conservaran en el mismo varadas las embarcaciones de menos tonelaje que estaban destinadas á formar parte de su Escuadra. Después se reanudó la construcción de buques de gran porte, cayendo al agua durante el lustro que dió principio el 1787 un número crecido de fragatas, jabeques y bergantines, que formaron parte de aquella brillante Armada que rápidamente caminó á su ocaso en los comienzos del funesto siglo que estamos terminando. En el año 1793 dió principio el verdadero período agónico del arsenal que nos ocupa, y desde la citada fecha bien puede decirse que dejó de ser para el Estado un verdadero centro de industria, limitándose casi casi á tener el Gobierno en dicho establecimiento grandes repuestos de pertrechos para las Escuadras.

Desde el año que acabamos de citar hasta Noviembre de 1798 en que dió principio la tercera dominación inglesa de la isla de Menorca, no se hicieron en el arsenal más construcciones completas que una fragata botada al agua en Octubre de 1793, una galera en Junio del siguiente año y una urca meses antes de apoderarse del puerto las tropas británicas. Al hacerse cargo del arsenal, el gobierno inglés encontró en gradas un brik, cuya construcción terminó en el año 99 (\*), y los almacenes del establecimiento tan bien provistos de pertrechos, que, según cálculo del cronista de Mahón, Sr. Roca, su valor no bajaba de 30.000 libras esterlinas.

Creemos justo, antes de entrar á estudiar las vicisitudes por que pasó el arsenal durante la tercera dominación inglesa, dedicar un sentido recuerdo al Brigadier D. Buenaventura Moreno, primer marino español que estuvo al frente del establecimiento, y á los Comisarios de Marina D. Agustín Navarrete y D. Tadeo Alvarez de Ocampo, que, como individuos del extinguido cuerpo de ministros, estuvieron encargados de su administración y gobierno mientras duró la fugaz dominación española en la isla de Menorca. Con su perseverancia y talento lograron, no tan solo subsistiera el centro de industria, que debíamos á la iniciativa del incansable General Sir Richards Kane, sino también que tuvieran vida en Mahón y Villacárlos infinidad de astilleros particulares que sostenía las necesida-

---

(\*) Dicho brik, llamado *Grulla* fué botado al agua por los ingleses con el nombre de *Port-Mahón*.

des propias de un comercio por mar, nacido en parte á la sombra de sus admirables disposiciones como Jefes de la inscripción marítima.

Y á fin de que el contraste entre la esplendorosa época que acabamos de relatar y la de abatimiento sin límites que nos resta que describir, sea completo, daremos á continuación el siguiente cuadro que comprende los buques construidos en Mahón, que á fines del siglo XVIII figuraban en la lista de buques pertenecientes á nuestra Armada, el cual extractamos de la lista completa de ellos que figura en la página 795 del tomo II de la *Historia de la Marina Española*, publicada á mediados del presente siglo por D. José March y Labores:

CLASE de Embarcación	Nombres	Número de cañones	Año en que se construyó	Comandante
Fragata.....	Mahonesa ..	34	1789	D. Félix Oneille C. F.
»	Esmeralda.	34	1791	D. Rafael Butrón C. F.
»	Diana.....	34	1792	D. Carlos Piñateli C. F.
»	Venganza..	34	1793	D. Luis Mesía C. N.
»	Ninfa .....	34	1779	Desarmada.
Jabeque ....	S. Leandro	34	1785	D. Teodoro Escaño C. F.
»	S. Felipe ..	26	1786	Desarmado.
Bergantín..	Corzo .....	18	1791	D. Antonio Vacaro T. N.
»	Vigilante..	16	1780	D. M. del Castillo T. N.
»	Descubridor	14	1789	D. Cosme Churruca C. F.
Galera.....	S. Antonio	3	1787	D. R. Olmedilla C. N.
»	S. <sup>ta</sup> Bárbara	3	1794	D. José Olózaga, C. N.

Que nosotros sepamos, ninguna mejora introdujeron en el arsenal los ingleses en su tercera dominación (1798 á 1802) que, por lo corta, puede considerarse es un simple paréntesis de la española. Absorbidas las actividades y energías de los dos gobernantes Generales Stward y Fox por la colosal obra que emprendieron en el castillo de San Felipe, que había sido demolido durante la dominación castellana, poco les preocupó todo lo que con el arsenal se relacionaba, hasta el punto que parece desprenderse de algunas notas que á

la vista tenemos, que los fondos destinados á mejoras del arsenal eran aplicados al avance de las obras de la fortaleza de San Felipe. Lo positivo es que, durante ésta tercera dominación, no pusieron en el arsenal del Estado quilla alguna, botándose únicamente al agua en dicho intervalo un brik que encontraron en gradas el 7 de Noviembre de 1798, cuando del astillero se apoderaron.

Según consta en la crónica de Mahón, tantas veces citada, los ingleses sólo gastaban en el arsenal unas 600 libras esterlinas anuales, lo cual prueba hasta la evidencia que no tenía puesta en él su atención el Gobierno británico.

Los preliminares de paz suscritos en Londres, de los cuales se desprendía que el Gobierno de la Gran Bretaña sería despojado de la isla de Menorca, dieron lugar á que el Gobernador inglés Cleophane, no tan sólo suspendiera las obras que en la isla había empezadas, sino que dispuso también fuese embarcado y conducido á Gibraltar el material que llenaba los espaciosos almacenes del arsenal, que fué despojado hasta de sus herramientas y de todo cuanto era transportable; así es que el 14 de Junio de 1802, al hacerse cargo el General español Vives del mando de la isla, según el tratado de Amiens firmado el 25 de Marzo, el arsenal no podía estar en un estado más deplorable ni más desmantelado.

Poco á propósito para dar al arsenal nuevo impulso era la triste etapa de su historia que atravesaba la nación española. Las corrientes de la opinión, contrarias á la Marina, que siguieron al heroico desastre de Trafalgar, infiltradas en los Gobiernos y apoyadas por los Soberanos, uno de los cuales profesaba públicamente la doctrina que resumía en la frase histórica *Marina, poca y mal pagada*, dieron lugar á que se abandonara por completo el arsenal de Mahón suprimiendo toda su maestranza y dejando en el mismo tan sólo dos guardianes encargados de la custodia de sus edificios, que nada perteneciente al Gobierno español contenían.

Las últimas construcciones por cuenta del Estado que en sus gradas se llevaron á cabo, fueron las goletas *Mahonesa* y *Andaluza*, botadas al agua en 1821 y 1823, y poco después los bergantines *Manzanares* y *Guadalete*, que salieron del arsenal antes del año 30.

Después de esta fecha podemos decir que quedó el arsenal en manos extranjeras. Las autoridades españolas, que para nada utili-

zaban sus almacenes, cedieron ó arrendaron todos los que la isla Pinto contenía al Almirante de la Escuadra norteamericana, que no se ausentaba del puerto de Mahón, donde reclutaba marinería inmejorable; los holandeses se hicieron cargo del antiguo almacén general, del taller de herreros y de las naves, que hoy son depósitos de carbón; y los ingleses creemos que tomaron á su cargo casi todos los edificios restantes, que empleaban, lo mismo que los holandeses y americanos, como depósitos de víveres y alojamiento de las dotaciones asignadas á los buques que llevaban á cabo una recorrida.

Las gradas y el taller de serradores era lo único que estaba en nuestro poder, cuyas dependencias podemos decir constituían *una propiedad que usufructuaba la autoridad de Marina*. Sabido es que en la calamitosa época de que nos ocupamos llegaron á morir de inanición (\*) algunos Oficiales de la Armada, logrando salvarse de tantos horrores el personal afecto á la isla de Menorca, gracias á la iniciativa personal de los distintos Jefes del ramo, que con el arriendo de las gradas á los constructores Femenías, Frontí y Terrés, y con el producto de la venta de los ricos materiales procedentes del derribo del cobertizo que en la *Vineta* había levantado el General Barceló (\*\*), lograron, con todo el personal á sus órdenes, sortear aquella calamitosa etapa, que con tan negras sombras describe la historia de nuestra Armada.

Desde entonces viene perpetuándose en este Arsenal la existencia de perchas arboladas, que utilizan los patrones para dar la quilla á sus faluchos, cuyas perchas daban muy buenos rendimientos, debido al gran número de barcos que contenía siempre el puerto.

A la toma de Argel, por los franceses siguió la desaparición de las Escuadras americana y holandesa de las aguas de Menorca, y como la navegación mercantil que en Mahón sostenía el comercio de

---

(\*) En el archivo de la Capitanía General del Ferrol puede leerse copia del oficio puesto al Ministro por el Jefe del Departamento, dando cuenta de haber fallecido de hambre el Teniente de navío D. José Lavadores, y estar para morir de igual afección un Brigadier y otros Jefes de la Armada, cuyos nombres cita.

(\*\*) Se vendió en 24.000 reales, con el pretexto de carenar una máquina que había en la isla Pinto.

granos con Oriente había agonizado, cesaron las construcciones para la Marina mercante que en las gradas del Estado se llevaban á cabo, quedando desierto el arsenal, cuyos edificios se hubiesen derrumbado por falta de recursos, si el incansable Capitán de navío Iteiza, que durante muchos años asumió el mando de esta provincia marítima, no hubiese dedicado toda su actividad á proporcionarse recursos extraoficiales, que dedicó íntegros á una recorrida de los ruinosos almacenes y demás dependencias del arsenal. Creemos de justicia dedicar un entusiasta recuerdo á dicho Jefe, á quien se debe que hoy no sea un montón de escombros y ruinas el establecimiento que nos ocupa.

El año 50, la Sociedad Mahonesa de Vapores, que acababa de crearse, solicitó al Gobierno construir por cuenta propia en el recinto del arsenal un varadero, cuya obra quedaría en beneficio de la Marina al cabo de un cierto número de años de usufructuarla la citada Compañía; y con la autorización competente dieron principio las obras del varadero, que empezó á prestar servicio el año 1854 bajo la dirección del habil constructor de naves D. Jerónimo Tudury, que había sido el encargado de construirlo y montarlo. Dicho varadero hoy existe todavía, aunque en estado de lamentable inutilidad.

Finalmente, en 3 de Enero de 1878 se nombró de Real orden una Comisión encargada de presentar un estudio preliminar para el establecimiento de las defensas submarinas del puerto de Mahón, cuya Junta, presidida por el Comandante de Marina, y compuesta además de dos Capitanes de Artillería y del Comandante del cañonero *Somorrostro*, elevó en 23 de Febrero del siguiente año su informe y proyecto, que fué aceptado en todas sus partes, dando lugar á la creación de la actual Brigada torpedista, pero muy pocas son las modificaciones y alternativas porque ha pasado este Centro desde que fué creado.

Desde aquella fecha empezó para el arsenal una nueva época, durante la cual se han prodigado á sus edificios y almacenes todos los cuidados compatibles con la exígua asignación de la Brigada torpedista. También se han levantado algunos edificios indispensables para el nuevo servicio que estaba llamado á desempeñar, siendo los principales el varadero cubierto para los dos torpederos y los dos polvorines.

Hoy se halla el arsenal que nos ocupa relegado á ser una simple dependencia de la Brigada torpedista.

Y antes de terminar, vamos á recopilar, en dos cuadros diferentes (\*), lo que fué la Marina mercante de Mahón á principios del presente siglo, y los buques que en sus astilleros se construyeron desde el año 20 en adelante, lo cual bastará para formarse concepto de la importancia que llegó á alcanzar en este puerto la construcción naval, y de lo digno de lamentar que es el que no se hayan utilizado los servicios de un personal tan idóneo, que, en su mayoría, se vió precisado á emigrar al Nuevo Mundo en busca de trabajo para satisfacer sus necesidades más perentorias, ó trocar el hacha del operario constructor por la lezna del zapatero, que ha sido la nueva industria desarrollada en la isla de Menorca.

*RELACIÓN de los buques, casi todos de construcción mahonesa, con que contaba el comercio marítimo de Mahón en 1820.*

CLASES	NOMBRES	TONELAJE	CAPITANES Ó PATRONES
Fragata.	Leona . . . . .	220	D. Francisco de la Torre.
»	Constitución . . . . .	180	— Jaime Moysi.
»	Unión. . . . .	238	— Miguel Neto.
»	Rosario . . . . .	146	— Simón Flaquer.
»	Gloria . . . . .	325	— José Vinent.
»	Fama. . . . .	300	— Ramón Fronty.
»	Menorquina. . . . .	246	— Francisco Sabater.
»	Frasquita . . . . .	292	— Antonio Aldavert.
»	San Rafael . . . . .	176	— José Vanrell.
Bergant.	Galgo. . . . .	273	— Diego Monjo.
»	Esperanza . . . . .	176	— Juan Neto.
»	Buenasuerte . . . . .	156	— Guillermo Pons.
»	Leónidas . . . . .	145	— Juan Fernández.
»	Alejandro . . . . .	144	— Guillermo Busquet.

(\*) Sacamos dichas relaciones del Archivo de la Comandancia de Marina.

Bergant.	San Juan . . .	155	D. Gabriel de la Torre.
»	Carmelo. . . .	155	— Miguel Thomás.
»	Frasquita . . .	140	— Joaquín Pons.
»	Minerva. . . .	115	— Antonio Vinent.
»	V. del Cármen .	110	— Bartolomé Seguí.
»	Cármen . . . .	116	— Miguel Femenías.
»	San Joaquín . .	83	— Antonio Pons.
»	Cármen . . . .	93	— Antonio Pons.
»	San Ramón . .	61	— Jorge Gahona.
»	Angelita . . . .	40	— Diego Lluch.
»	Quimet . . . .	316	— Gabriel Escudero.
»	Africa . . . .	244	— Gabriel Tudury.
»	Antonieta . . .	201	— Francisco Neto.
»	Galilea . . . .	267	— José Vinent.
»	San Miguel . .	213	— Antonio Victory.
»	Aurora . . . .	216	— José Aldevert.
»	Fernando é Isabel	192	— Bartolomé Carreras.
»	Santa Teresa . .	184	— Pedro Cardona.
»	Providencia . .	173	— Antonio Carrera.
»	Paz . . . . .	164	— Miguel Pons.
»	San Antonio . .	158	— Sebastián Tutzó.
»	Esperanza . . .	150	— Antonio Joel.
»	San Francisco. .	146	— Francisco Pons.
»	Josefina. . . .	180	— Gabriel de la Torre.
»	V. del Cármen .	130	— Pedro Goñalons.
»	Mont-Carmelo. .	125	— Miguel Thomás.
»	Paulina. . . .	123	— Juan Clar.
»	Jorge . . . . .	121	— Antonio Orfila.
»	Buenaventura. .	117	— Mateo Capó.
»	Alejandro . . .	113	— Juan Neto.
»	Santa Bárbara .	160	— Antonio Victory.
»	Asia. . . . .	115	— Juan Pascual.
»	San Pablo. . . .	113	— Miguel Neto.
»	Rita. . . . .	111	— Antonio Carreras.
»	Hércules . . . .	109	— Francisco Orfila.
»	Asunción . . . .	107	— Rafael Portella.
»	V. del Cármen .	110	— Juan Maymó.
»	Buenaventura .	105	— Lorenzo Vanrell.

Bergant.	Dos Amigos . . .	117	D. Juan Roca.
»	Buenaventura . . .	139	— Lorenzo Clar.
»	Atlante . . . . .	102	— Rafael Mus.
»	Abeja . . . . .	105	— José Neto.
»	Valdemoro . . . . .	100	— José Lluch.
»	Diana . . . . .	86	— José Lluch.
»	San José . . . . .	84	— Antonio Jordi.
»	Dos Amigos . . . . .	70	— Pedro Colom.
»	Diligencia . . . . .	72	— Juan Arbona.
»	María . . . . .	85	— Pedro Olives.
»	Los Amigos . . . . .	60	— Antonio Gelabert.
»	Diligente . . . . .	55	— Francisco Orfila.
»	Brillante . . . . .	44	— Miguel Saura.
»	Charles . . . . .	106	— Bartolomé Seguí.
»	S. Juan Bautista . . . . .	212	— Marcos Mercadal.
Polacra	La Merced . . . . .	144	— Vicente de la Torre.
»	Virgen de Gracia . . . . .	140	— Bartolomé Calafell.
»	Remedios . . . . .	50	— Matías Antich.
»	San Fernando . . . . .	97	— Rafael Goñalons.
»	Inés . . . . .	171	— Pedro Morlá.
»	Los Amigos . . . . .	90	— Joaquín Bagur.
»	Trinidad . . . . .	84	— Francisco Latorre.
»	María . . . . .	75	— Antonio Barceló.
»	V. del Carmen . . . . .	75	— Miguel Arbona.
»	Cármén . . . . .	78	— Juan Sintés.
Pol. gol.	Práxedes . . . . .	62	— Pedro Pons.
Goleta	Sobrina . . . . .	51	— Pedro Colom.
»	Fénix . . . . .	64	— Nicolás Roverano.
Jab. Pol.	San Matías . . . . .	125	— Pedro Hernández.
»	Correo Mahón . . . . .	58	— Francisco Barceló.
Jabeque	Economía . . . . .	53	— Juan C. Costa.
»	San Rafael . . . . .	50	— Ramón Gelabert.
»	San Antonio . . . . .	46	— Nicolás Picaluga.
»	San Joaquín . . . . .	29	— Juan Morales.
»	Concepción . . . . .	23	— Antonio Alzina.
Jábega	Buen Aire . . . . .	21	— Bartolomé Tuduri.
»	San José . . . . .	24	— Diego Llaurias.
»	San Matías . . . . .	20	— Matías Roselló.



Bomb. <sup>a</sup>	María. . . . .	104	D. Antonio Seguí.
»	Santa Ana . . . .	58	— José Bellot.
»	San Antonio . . .	40	— Francisco Gahona.
Tartana.	V. del Carmen . .	54	— Pedro Preto.
Penique.	Rosario. . . . .	65	— Miguel Pascual.
Laud	V. del Carmen . .	25	— Juan Vandrell.
»	San Francisco. . .	11	— Jorge Feliu.
»	Buenaventura. . .	14	— Francisco Aguiló.
»	Fernando . . . . .	10	— José Piris.

## BUQUES DESARMADOS

Fragata.	La Fama . . . . .	249	No tenía Capitán asignado.
Bergant.	San Cristóbal . . .	292	—
»	Tuxpeño . . . . .	190	—
»	Cinco-hermanos . .	182	—
»	Buenaventura. . . .	145	—
»	Amazona . . . . .	141	—
»	Abeja. . . . .	127	—
»	Tres-hermanos . . .	119	—
»	Ocho-hermanos . . .	114	—
»	Cármén . . . . .	106	—
»	Catalina. . . . .	101	—
»	San Juan . . . . .	84	—
»	Spiridión. . . . .	83	—
»	Solitario. . . . .	80	—
Bomb. <sup>a</sup>	Isabel . . . . .	74	—
»	Agueda. . . . .	56	—
»	Rita . . . . .	46	—
»	Gracia . . . . .	36	—
»	Menorca. . . . .	25	—
Tartana	San Sebastián. . . .	55	—
»	Dos Amigos . . . .	35	—
»	San Antonio . . . .	18	—
Jabeque.	Concepción. . . . .	30	—
»	San José . . . . .	15	—
Bateo.	Juanito . . . . .	26	—

Bou . . .	Diligente . . .	44	No tenía Capitán asignado.
»	Providencia . . .	22	—
Laud . .	Cármén . . . . .	26	—
»	Tres Marías . . .	34	—
»	S. Juan Bautista.	22	—
»	Ríbolo . . . . .	9	—

*RELACIÓN de los buques con que fué incrementada la flota mercante mahonesa después del año 1820.*

AÑOS	BUQUES	TONELAJE	CAPITANES Ó PATRONES
1821	Jabega Perico . . .	73	D. Francisco Pons.
1822	Bergatín San José .	152	— José Vanrell.
»	Jáb. Zonto . . . . .	60	— Juan Escudero.
1823	Idem Carmen . . . .	45	— Francisco Riudavets.
1824	Berg. Volador . . .	143	— Miguel Thomás.
1825	Id. Paz . . . . .	121	— Joaquín Neto.
»	Goleta Aurelia . . .	73	— Joaquín Vinent.
1830	Fragata Bucéfalo . .	332	— Diego Monjo.
»	Jáb. Neptuno . . . .	64	— Gabriel Busquet.
1831	Id. Esperanza . . . .	33	— Bartolomé Mestres.
»	Id. San Juan Bautista	46	
»	Id. Jabat . . . . .	49	— Juan Blasco.
»	Id. Rita . . . . .	35	— Miguel Alzina.
»	Id. Unión . . . . .	22	— Francisco Carlos.
»	Id. Cuatro Amigos. .	20	— Benito Mercadal.
»	Id. Frasquita . . . .	31	— Juan Carreras.
1832	Id. San Francisco . .	27	— Pedro Font.
»	Berg. Atalante . . . .	137	— Juan Lluch.
1834	Id. Chica . . . . .	104	— Pedro Escudero.
»	Jáb. Temerario. . . .	36	— Francisco de la Torre.
»	Berg. Gracia. . . . .	160	— Gabriel Cardona.
»	Id. Esperanza . . . .	166	— Rafael Neto.
»	Gol. Rosa. . . . .	75	— Jaime Vinent.
1835	Jab. Víctor . . . . .	27	— Guillermo Busquet.
1836	Berg. Irene . . . . .	200	
»	Jáb. Carmen . . . . .	25	— Marcos Femenías.

1837	Goleta Aurora . . .	54	D. Francisco de la Torre.
»	Laud Buenaventura :	20	— Diego Torrente.
»	Gol. Dos Hermanos .	37	— Mateo Tudury.
1838	Jáb. San Cayetano .	22	— Juan Vilar.
»	Místico San Julián .	48	— Joaquín Vinent.
»	Goleta Minerva . . .	70	— Francisco Vinent.
»	Berg. Elvira . . .	130	— Juan Rodríguez.
1839	Polacra Félix. . . .	35	— José Gelabert.
»	Pailebot Anita. . . .	45	— Antonio Vinent.
»	Idem Pacífico . . . .	48	— Marcos Pons.
»	Bateo Juanito . . . .	29	— Antonio Romano.
»	Místico Balear. . . .	26	— Juan Vandrell.
»	Pol. Gol. Neptuno . .	59	— Antonio Pons
»	Id. Paz . . . . .	36	— Juan Frontí.
»	Goleta Gloria . . . .	59	— Antonio Vinent.
»	Velacho Economía . .	66	— Rafael Goñalons.
»	Jáb. V. del Carmen .	51	— Matías Riudavets.
»	Idem Buen Vasallo . .	24	— Pedro Cardona.
1840	Pailebot Tuno . . . .	32	— Juan Cánovas.
»	Berg. Gol. Minerva . .	96	— Mateo Tudury.
1841	Polacra Gol. Unión . .	61	— Matías Femenías.
»	Laud Vigilante . . . .	26	— Francisco Andreu.
»	Gol. Buenaventura . .	79	— Juan Vilar.
1842	Pail. viv. <sup>o</sup> Moderno . .	42	— Juan Carreras.
»	Goleta Juana . . . . .	61	— Jaime Arbona.
»	Pailebot Unión . . . .	54	— Pedro Alzina.
»	Goleta Agueda . . . .	88	— Francisco Vinent.
1845	Místico San Antonio.	23	
1847	Goleta Concha . . . .	95	— Mateo Tudury.
1848	Jáb. Rita . . . . .	49	— Juan Sans.
1849	Id. V. del Carmen . .	22	— Francisco Vanrell.
1850	Id. Esperanza . . . .	44	— Bartolomé Mestres.
»	Falucho Carmelo . . .	14	
1851	Pail. viv. <sup>o</sup> Mahonés.	37	— José de la Torre.

**José Riera y Alemañy.**

*Teniente de Navio.*

Mahón, Novbre. 1898.