

## El arsenal británico de Mahón

Pablo de la Fuente de Pablo  
Universidad Católica Juan Pablo II,  
de Lubin



### ■ SUMMARY

The Naval Yard at Port Mahon was the most important British overseas base during the Georgian Era. This paper is a resumé of an extensive research on the subject. The development of the facilities and the Minorcan manpower are two key elements to understand the evolution of the naval base.

KEY WORDS: Minorca, Port Mahon, Royal Navy, Dockyards, XVIIIth Century.

### ■ RESUMEN

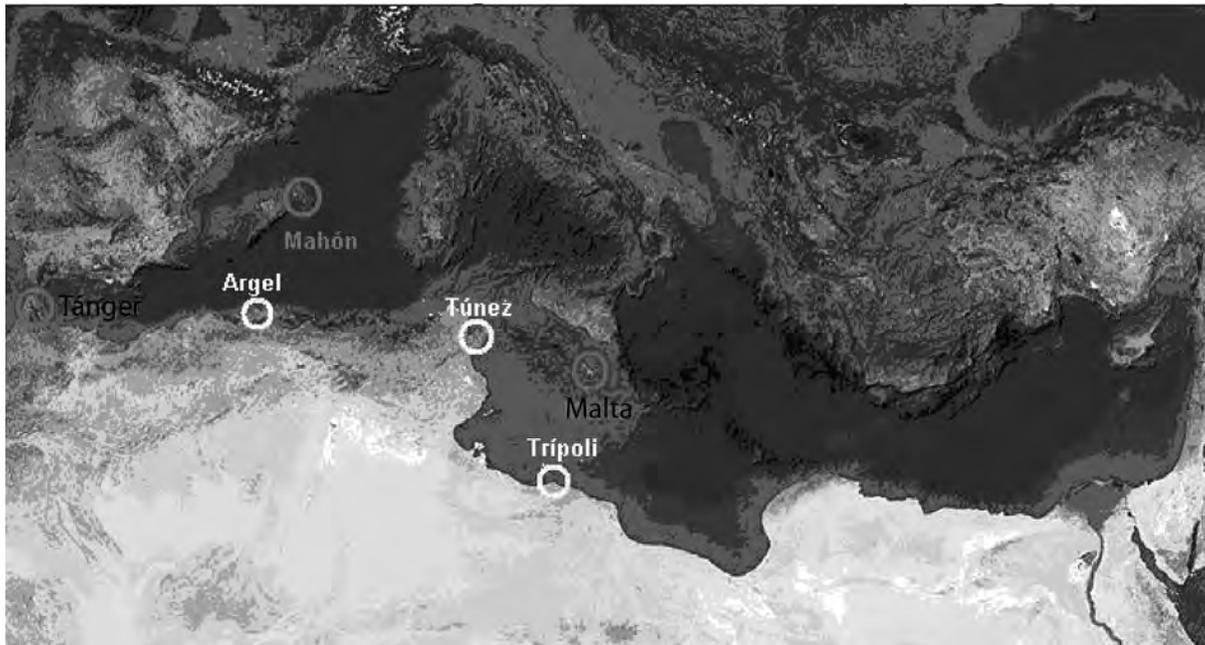
El arsenal naval de Mahón fue la mayor base británica ultramarina durante el siglo XVIII. Este texto es un resumen de una monográfica investigación sobre este tema. El desarrollo infraestructural y la mano de obra menorquina son dos elementos indisolubles para entender la evolución de esta base naval.

PALABRAS CLAVE: Menorca, Mahón, Armada británica, astilleros, siglo XVIII.

La protección del comercio mediterráneo fue el propósito original de las guarniciones de Gibraltar y Menorca; y el mantenimiento y gobierno de aquellas guarniciones siempre ha sido realizado, no por la Compañía de Turquía, sino por el poder ejecutivo. Este dominio consiste, en gran medida, en una cuestión de orgullo y dignidad; no es difícil hacerse una idea de lo que ha sido necesario para la defensa de este dominio. Las guarniciones de Gibraltar y Menorca, por tanto, nunca han sido descuidadas. Aunque Menorca ha sido tomada, y probablemente perdida para siempre, este desastre nunca ha sido imputado a negligencia alguna del poder ejecutivo. Sin embargo, no querría dar a entender la insinuación que ambas costosas guarniciones fueron necesarias, incluso en un grado menor, para el propósito para el cual fueron desmembradas de la monarquía española. Este desmembramiento, quizás, nunca sirvió para otra cosa que para que Inglaterra perdiera un aliado natural como el rey de España, así como para disponer de una alianza más fuerte y permanente basada en los lazos de sangre.

ADAM SMITH, *La riqueza de las naciones*

Mahón ya fue utilizado como base naval inglesa durante el siglo xvii. Según D. W. Donaldson, entre 1609 y 1616 fueron capturadas por los corsarios norteafricanos 466 embarcaciones inglesas. El gran problema de la Turkey Company era los tres focos de corsarismo en la costa de Barbaria: Argel, Túnez y Trípoli. La zona más arriesgada era el estrecho de Sicilia, área amenazada directamente desde Túnez y Trípoli. Como se aprecia, la isla de Malta, ocupada posteriormente por los británicos, tiene una posición estratégica mucho más adecuada. A fin de cerrar el estrecho de Gibraltar, los ingleses recurrieron a ocupar Tánger.



## ■ ESTRATEGIA: *BRITANNIA RULES THE WAVES*

¿Tenía razón Adam Smith cuando insistía en que el dominio británico de Menorca había sido un grave error político? ¿Por qué los británicos se encabezonaron en retener a cualquier precio la Balear menor? Cuando este funcionario de aduanas, paradoja a la vez de paradigma del librecambismo, dio la versión definitiva de su célebre obra, habían pasado casi tres años desde la pérdida de la isla.<sup>1</sup> Así, sus opiniones se basaron en la evolución de los acontecimientos a lo largo del siglo xviii. Es por ello que, sin esta experiencia adquirida a posteriori, la necesidad de una toma de decisión en la esfera política podía llevar a un análisis con unas conclusiones radicalmente diferentes.

Dicha reflexión posibilita positivar la cuestión: ¿tenía Gran Bretaña otras opciones viables?; ¿era posible renunciar a Menorca y a Gibraltar a cambio de una posición más favorable a los intereses británicos?

Lo que sí es innegable es que Adam Smith tenía razón en que el comercio era la razón de la riqueza de las naciones, tal y como reza el ampuloso título de su ensayo. Dicha premisa se basa en un panorama geoestratégico que pueda garantizar la apertura de los mares y océanos a la navegación mercante.

La política británica a lo largo de los últimos siglos se ha caracterizado por la articulación de estrategias que han combinado toda una serie de medidas en que se han mezclado la acción diplomática, la amenaza directa y la presión indirecta.

Smith, en el texto citado como proemio, afirma que detrás del interés británico por Menorca, y más concretamente por Mahón, estaba la Turkey Company, a la que no duda en calificar de monopolio opresivo.<sup>2</sup> Acusa a ésta —así como al resto de compañías de comercio privilegiado en otra parte de su obra—<sup>3</sup> de no contribuir con sus ganancias al gasto en defensa que el gobierno británico



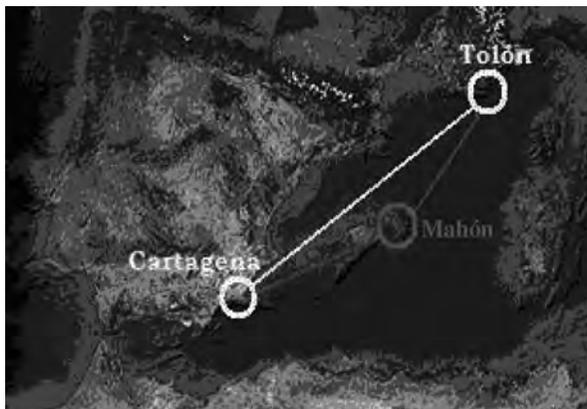
Port Mahon era el alma de Minorca. Un medio posicional al servicio de la estrategia del Two Powers Standard. Mahón, a tan sólo 240 millas náuticas de Tolón, era, tal y como destacó un experto del prestigio de Mahan, una base clave para bloquear en puerto a la flota francesa del Mediterráneo y así impedir la unión con una flota española en Cartagena. Un auténtico puñal clavado entre las bases navales de ambas armadas borbónicas en el Mediterráneo.

debía afrontar. Es evidente que, en caso de conflicto, las fuerzas de la Royal Navy debían escoltar a las naves de dicha compañía a través del Mediterráneo y, lógicamente, eran necesarias bases navales a fin de dar apoyo tanto a las unidades de la armada como a las naves escoltadas.

Pero el análisis de Adam Smith, según mi humilde punto de vista, tiene dos aspectos vulnerables. El primero es el peso de la compañía como *lobby* ante el gobierno británico. El siglo XVIII es su periodo de decadencia. Durante buena parte de la centuria anterior había obtenido unos exorbitantes beneficios de la importación de seda. La competencia de la East India Company en la comercialización de seda hindú hizo que la compañía solicitase

por razones relacionadas con una falta de acuerdo diplomático, sino por ser demasiado excéntrico con respecto a Trípoli, el principal foco de corsarismo norteafricano.<sup>6</sup> O sea, no era muy útil para los intereses de la Turkey Company durante su época dorada. Para esta misión, mucho más a propósito era la isla de Malta, ocupada por los británicos una vez perdida Menorca, en medio de ambas cuencas mediterráneas, extraordinario punto de apoyo para la navegación al Próximo Oriente.

Contradiendo la opinión de Adam Smith, el principal elemento estratégico que justifica la dominación británica es naval: disuadir la amenaza de una peligrosa coalición continental liderada por las monarquías borbónicas. An-



infructuosamente en 1681 extender su navegación por el cabo de Buena Esperanza a fin de acceder a los dominios otomanos en el mar Rojo. Aquí comenzará un lento proceso de decadencia, caracterizado por el predominio del comercio francés con el Próximo Oriente hasta la extinción de la compañía en 1825.<sup>4</sup>

El segundo aspecto es que Smith olvida que el puerto de Mahón ya fue utilizado, con permiso español, como base para la armada inglesa entre 1663 y 1679 a fin de erradicar el corsarismo "argelino". Dicha denominación es extensiva, según las fuentes inglesas, a la costa desde Argel hasta Trípoli.<sup>5</sup> Precisamente, Mahón fue abandonado no

te una alianza franco-española, Mahón es una posición geoestratégica fundamental para la Royal Navy. Tal y como destacó Alfred Thayer Mahan, es una fantástica base para operar sobre el litoral mediterráneo francés, apoyando eficazmente el bloqueo de Tolón, su principal base naval. Ya desde 1708, en plena Guerra de Sucesión y cinco años antes de los Tratados de Utrecht, la marina británica ya la utilizaba para esta misión.<sup>7</sup> Además, era una sólida plataforma para entorpecer la navegación de cabotaje en todo el levante español y el mediodía francés. Pero, ante todo, es una cuña entre Tolón y Cartagena, las principales bases de las fuerzas navales de las Dos Coronas.<sup>8</sup>

La gran estrategia es el arte de emplear o exhibir la fuerza para asumir objetivos políticos. Como en el ajedrez, es un juego abstracto que resulta de la oposición de voluntades. Así, tan importante es conocer con precisión la capacidad de movimiento de las piezas como disfrutar de una visión global del tablero que permita a éstas una eficaz evolución. Los Tratados de Utrecht –no uno, sino varios– habían creado un juego nuevo con nuevas reglas. El acceso de un nieto de Luis XIV de Francia al trono español en 1701 fue visto en casi toda Europa como un elemento desequilibrante del orden político imperante hasta ese momento. Éste es el factor que dio una dimensión europea a la Guerra de Sucesión Española. La participación británica en el conflicto dando apoyo al pretendiente austracista se basó en una salvaguardia de sus intereses más directos.

Un eje Versalles-Madrid era un riesgo inherente para la supervivencia de Gran Bretaña. Por este motivo, el gobierno de Londres articuló su libertad de acción estratégica sobre dos premisas: una superioridad naval incontestable y la búsqueda de alianzas para contrapesar cualquier tentativa de hegemonía continental. Con un Borbón como rey de España, una alianza preeminente con éste para contrarrestar la hegemonía continental francesa, que al fin y al cabo es lo que propone Adam Smith, era algo muy complicado.

La reconducción de esta amenaza fue una labor coronada por la diplomacia británica en Utrecht en 1713. De esta manera, el Artículo Segundo del Tratado del 13 de julio establecía la incompatibilidad de las coronas de España y Francia en una sola persona por el “gran peligro que amenazaba a la libertad y salud de toda la Europa la estrecha unión de los reinos de España y Francia”.<sup>9</sup> Además, los ingleses se dedicaron a derrocar todas las medidas llevadas a cabo por Francia a fin de convertir a España en su protectorado económico. Así, desde 1701, la Compagnie de Guinée había adquirido la contrata de introducción de esclavos negros en la América hispana.<sup>10</sup> Con la expiración de este Tratado, su concesión ya no fue renovada a los franceses, sino a los ingleses por un periodo de treinta años.<sup>11</sup>

El principal elemento de disuasión frente al eje borbónico era la Royal Navy. El dominio del mar era el caballo ganador británico. La teoría del Two Powers Standard fue durante todo este periodo el objetivo de fuerza del poder naval inglés: superar al conjunto de las armadas francesa y española.

La marina británica era un elemento coercitivo de orden mayor. Consolidar una fuerza naval cuantitativamente el doble que las dos enemigas era una herramienta de disuasión, pero no era una garantía de victoria naval decisiva en caso de guerra. La insularidad de la Gran Bretaña le ha conferido unas excepcionales condiciones defensivas dentro del marco geoestratégico europeo, pero en caso de conflicto, una buena parte de sus fuerzas navales se deberían emplear en ser una efectiva “muralla de madera” contra un desembarco masivo proveniente del continente. Además, debía conseguir mantener los mares y océanos abiertos al comercio. Ya desde finales del siglo XVIII, los franceses habían desarrollado con eficacia operaciones de corso contra la navegación mercante británica, lo que obligó a mantener un sistema de convoyes que distraía a un buen número de medios navales.<sup>12</sup> Esto, conjuntamente con la fuerza requerida por la Home Fleet, hacía que la disponibilidad de unidades para llevar a término operaciones de supresión del poder naval hostil no fuera tan grande como pudiera pensarse.

La frialdad de las cifras tiene un valor muy relativo si se considera la operatividad de las fuerzas. En esta evaluación juegan dos factores: las capacidades de organización logística y el binomio buque-base. El primero será la materia del próximo epígrafe, y sobre el segundo ya se ha mencionado la privilegiada posición de Mahón dominando las rutas marítimas entre Cartagena y Tolón, las principales bases navales borbónicas en el Mediterráneo. Y es que el Artículo Undécimo del Tratado de Utrecht es explícito. España cedía a “Gran Bretaña toda la isla [...] y especialmente sobre la dicha ciudad, castillo, puerto y defensas del seno de Menorca, llamado vulgarmente Puerto Mahón”.<sup>13</sup>

Éste era el interés británico, un magnífico puerto natural enclavado en la décima isla más grande del Medite-

rráneo. En Mahón se encuentra una rada que se extiende por una profunda manga de mar de casi tres millas náuticas y que se adentra por una estrecha bocana que no llega al octavo de milla. El lugar ideal para una base naval. Y, además, era de fácil defensa al haber sido fortificado por los españoles, con la construcción del castillo de San Felipe a mediados del siglo *xvi*, cuestión en la que también se aplicarán los británicos.<sup>14</sup>

Pero, dentro de un análisis político, ¿era de verdad posible, como sugiere Adam Smith, alejar a los Borbones españoles de la órbita francesa? Siguiendo los postulados de este economista, el comercio se había convertido en la actividad que determinaba el poder de las naciones. Así, la protección del comercio marítimo como principal objetivo estratégico caracterizaba un marco político constantemente agitado. La apertura, aunque muy parcial, del monopolio colonial español a los británicos, consecuencia del Tratado de Utrecht, con el “navío de permiso”, no permitía vislumbrar un panorama estable. Adentrar a los británicos, pese a que fuese solo con una única nave de la South Sea Company, dentro de estos circuitos comerciales españoles, era, de forma legítima, meter al zorro en el corral. Se abría un panorama lleno de expectativas. El mismo Adam Smith acierta al definir la clave de la debilidad económica española: la falta de una producción de manufacturas en la metrópoli que pudiesen satisfacer la demanda de las colonias.<sup>15</sup> Esta opinión era refrendada por un buen número de arbitristas españoles.<sup>16</sup> Ello suponía la búsqueda desde las mismas colonias de otras vías para satisfacer esta demanda: el contrabando, buena parte de origen británico. A dicha situación endeble se unía la rigidez del flujo comercial español. La preponderancia del consulado de Lima, y por tanto de su área de influencia, abría la posibilidad de amplias zonas de contrabando británico dentro del imperio español.

Como alternativa, no faltaron voces en Madrid que buscaron el fortalecimiento del comercio español con la formación de compañías de comercio privilegiado como las que existían en Inglaterra y Holanda. Éste fue el caso de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, cosa que provocaba un negativo efecto de respuesta, ya que reducía

las zonas efectivas de contrabando sobre áreas ajenas a lo que habían sido los intereses más inmediatos del todopoderoso consulado de Lima.

Cualquier medida española para mejorar su estructura comercial era contraria a los intereses británicos. A fin de incentivar el contrabando británico con las colonias españolas, el gobierno de Londres gravaba arancelariamente las importaciones españolas, haciendo competitivas las mercancías procedentes de este comercio ilícito. Como contrapartida, no se dejó de presionar diplomáticamente a fin de imponer medidas mercantilistas al gobierno de Madrid, con lo cual se intentaba abrir aún más la sandía monopolista en que se basaba la parte del león del sistema comercial español. Esta política de acciones sucesivas solamente beneficiaba la preeminencia del flujo comercial inglés.

Pero no solamente era un asunto ultramarino. Poco antes del estallido de la Guerra de la Oreja de Jenkins, Tomás Geraldino, encargado de negocios de la legación diplomática española en Londres, no dudaba en subrayar que Menorca era un foco de contrabando, destacando el tráfico ilegal de tabaco en la costa catalana, lo que originó no pocos incidentes.<sup>17</sup> Incluso, poco después de la firma del Tratado de París (1763), que restablecía a la Gran Bretaña la isla de Menorca después del paréntesis marcado por la ocupación francesa durante la Guerra de los Siete Años, el embajador británico conde de Rochford, en virtud de la legislación previa al Tratado de Utrecht, pidió la exención de determinados aranceles en puertos catalanes sobre las embarcaciones menorquinas.<sup>18</sup>

Dentro de un contexto global de las relaciones hispano-británicas, la restitución de Gibraltar y Menorca a España no era ninguna garantía de acabar con los contenciosos territoriales y alejar a España de la órbita francesa. Así, la frontera entre la Florida española y la Georgia británica fue otra de las áreas de tensión.<sup>19</sup> Por cierto, no fue la única en el continente americano, dado que a este conflicto se añadió un contencioso entre ambas potencias por las islas Malvinas.<sup>20</sup>

Como último apunte, el hecho de que el Tratado de Utrecht preservara la fe católica de los menorquines con-

tribuía a acabar de enmarañar la situación. El texto del artículo undécimo era explícito:

Promete también su Majestad británica que hará que todos los habitantes de aquella isla [de Menorca], tanto eclesiásticos como seculares, gocen segura y pacíficamente de todos sus bienes y honores y se les permita el uso de la religión católica romana.<sup>21</sup>

Visto por los ingleses como el Caballo de Troya español, parece que la actuación británica se caracterizó nuevamente por la acción indirecta. Desde el inicio, la acción gubernamental incidía no en perseguir abiertamente, pero sí en poner todo tipo de contratiempos a la actuación de la iglesia menorquina, tal y como acreditan las constantes protestas diplomáticas.<sup>22</sup> Además de la liturgia, se dificultaba todo lo que se podía la recaudación del diezmo. Esta política de una de cal y otra de arena se extiende después de la paz de Aquisgrán (1748), cuando se restablecen las relaciones diplomáticas hispano-británicas. Así, mientras se informa sobre las garantías en la práctica de la religión católica en Menorca, ello se combina con los matrimonios entre monjas católicas y oficiales británicos, lo que hizo que el alterado obispo de Mallorca, de cuya diócesis dependía la isla, llamase a la puerta de la diplomacia española para elevar una enérgica protesta.<sup>23</sup>

## ■ LOGÍSTICA: ADMINISTRACIÓN, FINANCIACIÓN, INDUSTRIA

Cualquier navío de línea o fragata británicos eran el perfecto ejemplo de una torre de Babel edificada con una infinidad de materias elaboradas: desde las jarcias hechas con cáñamo báltico, pasando por las maderas de los robledales ingleses, hasta llegar al vino menorquín consumido por las tripulaciones. Es una de las evidencias de que la Era Georgiana fue la antítesis de la autarquía. Gran Bretaña dependía de los recursos foráneos. Y el principal de todos ellos era el mar. Cuanto más mar fuese controlado por los británicos, mayor sería la entrada de materias primas y productos manufacturados en sus puertos. Pero gestionar el poder naval no era nada sencillo.

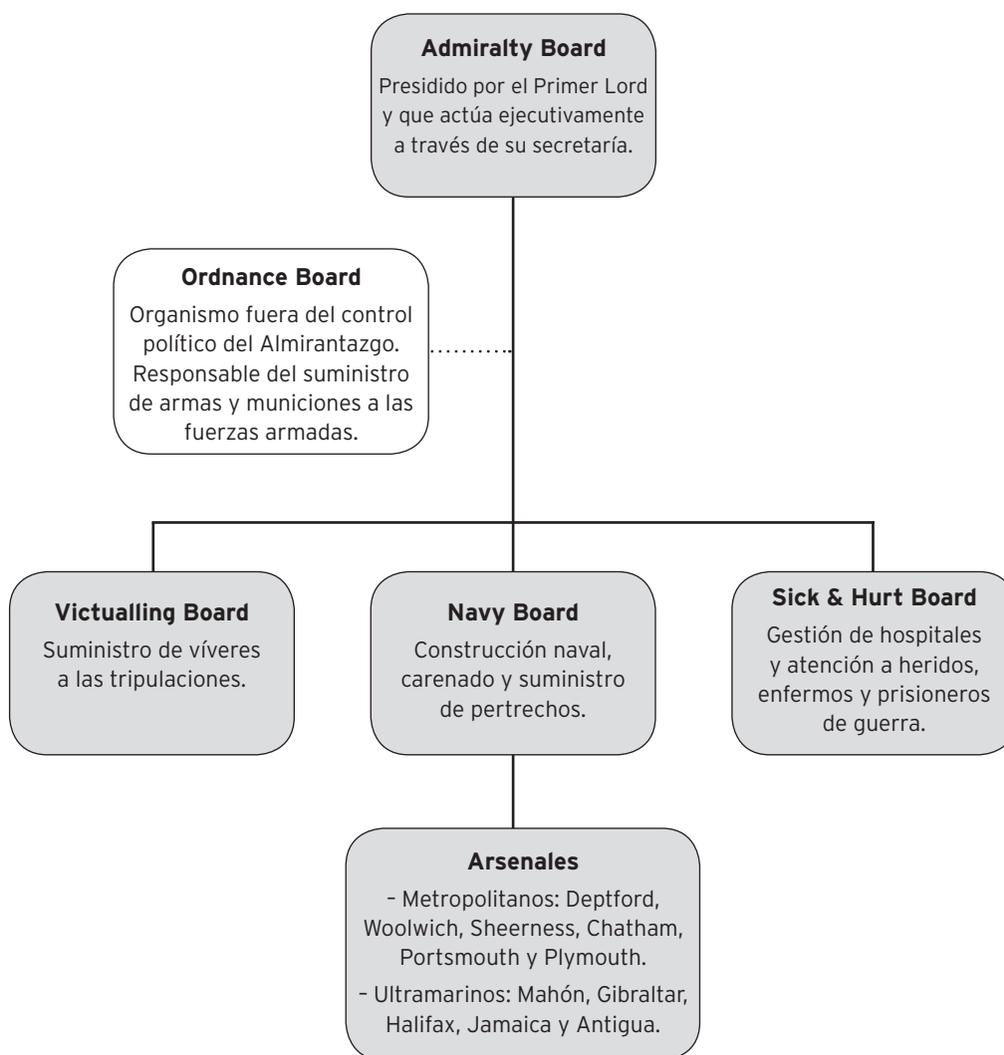
El mando de la Royal Navy fue ostentado tanto por el rey directamente, o bien por un Lord Almirante –conocido como Lord High Admiral–, figura que apareció a principios del siglo xv. Pero durante las dos dominaciones británicas de Menorca, el almirantazgo fue ejercido directamente por el soberano, quien comisionó a toda una serie de lords –normalmente siete– para dirigir la política naval. El presidente de este ente, conocido como Admiralty Board, era el Primer Lord del Almirantazgo, siendo miembro a su vez del gabinete ministerial. A estos comisionados se les llamaba Naval Lords cuando eran almirantes en activo, o Civil Lords cuando eran tan solo parlamentarios.

El Almirantazgo era órgano de naturaleza política. Desde un punto de vista ejecutivo, la polea de transmisión entre la política naval y una gestión burocrática eficaz, una de las claves de la talasocracia británica, fue la Secretaría del Almirantazgo. Era un organismo que coordinaba la acción de cuatro juntas, que también se denominaban *boards*, que entendían en diferentes aspectos logísticos: construcción naval, sanidad, avituallamiento y armamento.

La primera y más importante de estas juntas era la Navy Board. Sus competencias eran gestionar los astilleros, construir y carenar buques, así como el suministro de pertrechos navales. Su existencia se vio jalonada por los constantes enfrentamientos con el Almirantazgo. A diferencia de éste, de naturaleza política, el Navy Board era un organismo funcional. Era un complejo de oficinas en Seething Lane, cerca de la Torre de Londres, en que trabajaban alrededor de medio centenar de empleados.<sup>24</sup> Básicamente, había tres negociados. El primero de ellos, responsable de la gestión burocrática, era regido por una especie de secretaría general bajo las riendas del Clerk of Acts. El segundo era la intervención financiera, al frente de la cual estaba el Controller of the Navy. El último de estos organismos era de naturaleza técnica, a cargo del Surveyor of the Navy.

Todo el personal del Navy Board eran funcionarios civiles –al igual que el personal de otras juntas logísticas– aunque los funcionarios ejecutivos recibiesen la contra-

## ESTRUCTURA LOGÍSTICA EJECUTIVA DE LA ROYAL NAVY



dictoria denominación de oficiales navales. Cada uno de los astilleros metropolitanos estaba dirigido por un comisionado como máximo responsable. Pese a la diferencia entre el entramado militar y civil de la Royal Navy, en las bases ultramarinas, en manos normalmente de oficiales navales, el peso de los almirantes de las flotas fue notable, al ser éstos un escalón jerárquico inmediatamente inferior en la estructura del Almirantazgo.

Además de una gestión burocrática eficaz, un aspecto que marcó aún más la diferencia con las potencias rivales fue la articulación de un adecuado sistema financiero. El control parlamentario sobre el gasto naval no impidió que se generaran emisiones de deuda pública atractivas para los inversores privados, independientes de otras similares del Tesoro. A partir de 1714 se ofrecía un atractivo 5% de rédito a seis meses, interés que, dado su prestigio financiero, solvencia y demanda, fue reducido al 4% en 1748.<sup>25</sup>

La dimensión industrial del complejo naval británico es otro de los puntos de excelencia. La industria naval, que llegó a tener más de 17.000 puestos de trabajo directos, fue un factor capital en el crecimiento comercial británico.<sup>26</sup> Y no es para menos, dado que dar cobertura infraestructural y logística a una marina de guerra de casi un millar de embarcaciones no es una cuestión insignificante. Rodger afirma de forma categórica que el entramado económico de la Royal Navy durante el siglo XVIII es una especie de avance del mundo industrial del siglo XIX.<sup>27</sup> Un sistema global en que se integra la industria dentro de una estrategia de dominio de los mercados de materias primas.

Que Inglaterra disfrutaba de una poderosa industria marítima lo evidencia la intervención de astilleros privados en la construcción de buques de guerra. Incluso, el papel de la iniciativa particular en una industria auxiliar como la motonería, sector controlado por contratistas, es otra evidencia de la fortaleza del tejido productivo británico.<sup>28</sup>

La diversificación de las fuentes de suministro de materias primas fue una de las estrategias del Navy Board a fin de controlar hábilmente los precios. Paradigmática es la política comercial en la adquisición de alquitranes.<sup>29</sup> A fin

de evitar un monopolio sueco sobre los alquitranes producidos en Finlandia que salían por el puerto de Estocolmo, se incentivó la elaboración de este producto resinoso en Polonia y Noruega. Además, evitando a un posible *lobby* báltico, se auspició su producción en los dominios ultramarinos, promocionando la fabricación en Nueva Inglaterra. Esta conducta se repite para otras materias primas que se obtenían en buena parte en el Báltico. La compra de abetos rusos, letones o polacos para la elaboración de arboladura fue simultánea a la adquisición de dicho tipo de madera en las colonias americanas.<sup>30</sup> Este esquema se reprodujo, a menor escala, en el microcosmos menorquín. Además del cáñamo importado del Báltico, hay evidencias de la explotación de esta materia prima en Menorca, así como sus derivados, a fin de suministrar al arsenal mahonés. Lo mismo se puede decir del hierro.<sup>31</sup> Si bien los astilleros metropolitanos dependían del mineral sueco, ruso o americano, la herrería mahonesa disponía, tal y como se podrá apreciar en el próximo capítulo, de excelentes vetas en la isla a su disposición.

El hecho de mantener unos costes asequibles para la construcción naval queda ilustrado por las medidas, nada proteccionistas, para mejorar la competitividad de la industria inglesa. La mala calidad de la lona producida en la metrópoli se intentó suplir con importaciones de Holanda y Francia.<sup>32</sup>

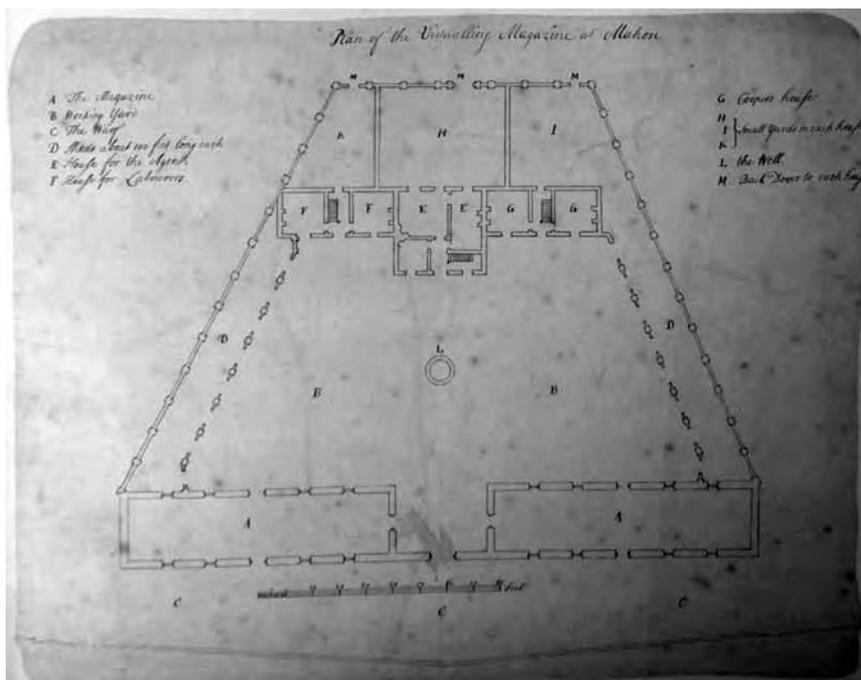
La segunda de las juntas era el Sick & Hurt Board, aunque su existencia fue discontinua a lo largo del siglo XVIII.<sup>33</sup> Nacida a finales del siglo XVII durante la Guerra de los Nueve Años, fue disuelta por primera vez en 1698, renaciendo en 1702 para volver a desaparecer en 1715, poco después de la construcción del hospital naval mahonés de la isla del Rey. Volvió a surgir, después de un paréntesis mucho más largo, en 1740, nuevamente en un contexto bélico.

Su principal competencia era la sanidad naval: la construcción de hospitales –el primero de ellos el de Greenwich en 1694–<sup>34</sup> y la contratación de personal facultativo. La gestión hospitalaria era confiada a contratistas. Otra competencia, menos conocida, del Sick & Hurt Board era la atención a prisioneros de guerra.

En un buque de guerra los víveres no aparecen por arte de birlibirloque. De ello se ocupaba la tercera de las juntas, el Victualling Board, competente de la cadena de suministro.<sup>35</sup> Mucho de lo ya dicho es también aplicable a la actuación de este organismo. Su peso en la economía agraria inglesa es algo que hoy en día nadie discute. Incluso Rodger afirma que su flujo de demanda era un factor de extraordinaria influencia en la evolución de los

cuantitativos. Desde la Torre de Londres, medio centenar largo de funcionarios servían a los cuatro grandes negociados que componían la maquinaria burocrática: una secretaría general, una pagaduría, una oficina de detalle y otra de intervención contable.<sup>38</sup>

La política naval británica entendía el avituallamiento como un proceso controlado en todos sus pasos a partir de la administración de los recursos propios. Ello es



precios en los mercados londinenses.<sup>36</sup> Así se explica que el funcionamiento corrupto de la junta pudiese provocar escandalosos enriquecimientos de sus comisionados, como en 1689, cuando el monarca metió en prisión a todos sus miembros.<sup>37</sup>

La producción y el aprovisionamiento, aunque regido por el mismo ente, suponían estructuras y trámites diferentes, a fin de prevenir fraudes tanto cualitativos como

evidenciado por los grandes centros manufactureros de las bases navales metropolitanas. Entre Deptford, Portsmouth y Plymouth trabajaban más de dos millares de operarios. Panaderos, cerveceros y carniceros atendían febrilmente hornos, destilerías y mataderos junto a una legión de guardalmacenes, barqueros, porteros, vigilantes, estibadores e, incluso, matarratas a fin custodiar las provisiones y poder cargarlas en los buques.<sup>39</sup>

El reto logístico era suministrar como fuese, bien por producción propia, o mediante contratos de provisión, carne fresca y pan cuando las tripulaciones estaban en puerto, así como suplir esta aportación de hidratos de carbono y proteínas en alta mar con carne en adobo y bizcocho, productos mucho más perennes. Además de bebidas alcohólicas, imprescindibles para la siempre sedienta marinería, y fruta a fin de prevenir el escorbuto.

No hay hoy en día ningún trabajo que dimensione dicho fenómeno en el microcosmos menorquín. No es el objetivo de este artículo adentrarse en este interesante asunto. Sin embargo, me atrevo a hacer dos puntualizaciones. La primera tiene que ver con la valoración del impacto socioeconómico de la guarnición inglesa en la isla. Creo que mucho más importante para la isla que la guarnición fue la presencia de la marina. Dadas las insuficiencias infraestructurales y las limitaciones inherentes del peñón de Gibraltar, Mahón era la base principal de la flota mediterránea. Prueba de ello es que el único oficial naval británico en ultramar en 1713 era el guardalmacén de Mahón.<sup>40</sup> En época de paz, la fuerza naval en el Mediterráneo podía ser de unos cinco navíos. Siendo así, sus tripulaciones equivalían, aproximadamente, al personal de los cinco regimientos que guarnecían la isla. Si se añade el personal de maestranza naval y otros servicios, y el hecho que en época de guerra se incrementaba notablemente la flota, resultaría que se podría considerar inferior el peso social y económico del ejército ocupante respecto a la marina.

El cuarto tentáculo de la estructura logística, el suministro de armamento y municiones, era labor de un organismo ajeno a la Royal Navy, la Ordnance Board. Esta junta, a cuyo frente había un Master-General, era también el organismo que regia todo el complejo militar industrial: cañones, fusiles, balas, pólvora, etc.<sup>41</sup> Aunque todos sus centros fabriles eran metropolitanos, lo dicho sobre el Navy Board en relación al control de precios a fin de garantizar un suministro eficaz es aplicable también en este caso. A título de ejemplo, la provisión de azufre –uno de los tres elementos necesarios para la fabricación de pólvora– nunca dependió de una única

fente. Así, esta materia prima provenía de lugares tan dispersos como Islandia o Sicilia. Lo dicho hace patente aún más la dependencia que Gran Bretaña tenía del mar y la necesidad de ser una talasocracia a fin de garantizar su supervivencia.

## ■ INFRAESTRUCTURA (I): DEL MAST YARD AL NAVAL YARD (1718-1756)

La evolución de una base naval es siempre algo condicionado por un largo proceso en que los imperativos estratégicos y logísticos marcan un periplo de difícil previsión. En este epígrafe se analizará cómo aquello que iba a ser un obrador de arboladura se acabó convirtiendo en el núcleo del arsenal naval mahonés.

En un primer momento, la prioridad británica era la asistencia a la marinería. Todo un quebradero de cabeza para la operatividad de la flota. Recuperar las tripulaciones, afectadas por fiebres y escorbuto, era el principal problema logístico, mucho más importante que la reparación de buques.<sup>42</sup> Coad apunta el dato que en 1703 la flota de Sir Clousdeley Shovell, en una expedición por el Mediterráneo, perdió más de un millar y medio de marineros, mientras que tres cuartas partes de los tripulantes estaban enfermos. Al año siguiente, el sucesor de Shovell, Sir John Leake, zarpó de Portsmouth con su insignia, el *HMS Prince George*, con setecientos hombres a bordo. Dos años después, cuando el navío entró en el puerto de Lisboa, la dotación era tan solo de cuatrocientos hombres.<sup>42</sup>

Mucho antes del Tratado de Utrecht, concretamente a finales de 1708, la construcción de un hospital naval era una urgente prioridad. A instancias del almirante George Byng, el Sick & Hurt Board destacó un agente, Pierce Griffyth, a fin establecer dicho centro en Mahón. De manera provisional, se formó en un convento. El relevo de Byng por Sir John Jennings no cambió las prioridades. Así, durante 1711 se inició la construcción del hospital en la isla del Rey, que fue denominada por los ingleses Bloody Island. Desde un punto de vista arquitectónico, este edificio fue el primer diseño específico de hospital en una base ultramarina británica.<sup>43</sup>

Plano del hospital naval de Bloody Island anterior a las reformas de la segunda dominación. El hecho que en 1715 desapareciera el Sick & Hurt Board, hizo que el Navy Board se ocupase de la gestión hospitalaria. Tanto es así que el ala del edificio que en el dibujo se ve a la derecha servía de residencia del oficial naval. Además, una cueva de la isleta se utilizaba –tal y como indica la letra “L”– como almacén de brea y alquitrán. [TNA, ADM, 140/1322]

La elección del lugar, una isleta entre la bocana y Mahón, buscaba aislar –nunca mejor dicho– a los pacientes de las tentaciones de las tabernas mahonesas, así como evitar las deserciones de marineros. Aunque el hospital fue construido por el Sick & Hurt Board, poco después de acabar su construcción, en 1715, este organismo fue absorbido por el Navy Board.

Por tanto, no es de extrañar que una de las alas del edificio fuese ocupada por las viviendas de los oficiales navales y sus ayudantes.<sup>44</sup> De alguna manera, se puede afirmar que Bloody Island fue el germen excéntrico del futuro arsenal. Así, una cueva de la parte norte de la isleta se habilitó como almacén de brea.<sup>45</sup>

Con el convento, donde se había habilitado el hospital provisional, rehabilitado a partir de ese momento como Victualling Yard, la siguiente cuestión fue procurar instalaciones para el mantenimiento de los buques de la Mediterranean Fleet.<sup>47</sup> En este punto, las limitaciones de Gibraltar hicieron de Mahón la base naval principal en el Mediterráneo.<sup>48</sup> En un primer momento, se aprovecharon las antiguas instalaciones del puerto de Mahón a fin de poder carenar buques, construcciones que fueron paulatinamente mejoradas.

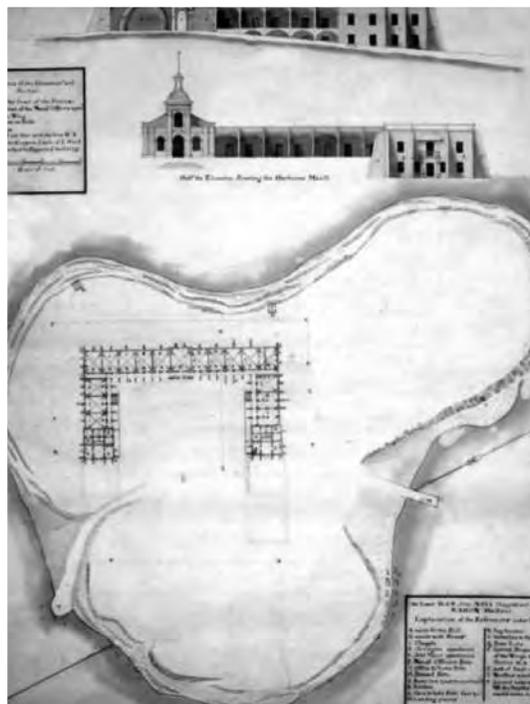
La ausencia de un dique seco, asunto que, como se podrá apreciar, abrió un intenso debate, limitaba las capacidades del carenero. Pero la necesidad de fabricación y reparación de arboladura a fin de reemplazar los más-

tiles, los masteleros y las vergas deteriorados, tuvo como consecuencia una nueva instalación. En 1718, el Navy Board abrió una factoría, el Mast Yard, frente al puerto mahonés, al otro lado del seno.<sup>49</sup>

La arboladura de los buques británicos, tal y como ya se ha expuesto en el epígrafe anterior, solía ser elaborada con abetos procedentes del Báltico y de las colonias norteamericanas. Si bien hay constancia de la llegada de dicha madera desde la metrópoli, la factoría nace como obrador de palos a partir de pino blanco autóctono. Aunque es una especie oportunista que se ha extendido favorecida por la propagación de incendios, en el siglo XVIII el ingeniero militar Armstrong alude a que es una especie común de aquellos parajes.<sup>50</sup>

Mientras que la arboladura menor podían ser *pole masts*, o sea, de una única pieza, en el siglo XVIII la arboladura mayor era toda *made masts*.<sup>51</sup> Esto es, eran palos compuestos por varios listones de madera unidos con brea y reforzados por zunchos de hierro. La considerable longitud de un mástil de mayor resul-

taba de la mitad de la suma de la eslora a la altura de la cubierta baja más la máxima manga. Así, un 74 cañones, perteneciente a la tercera clase, el tipo de navío de línea más extendido en la Royal Navy, tenía un palo mayor de 112 pies y 4 pulgadas, magnitud que llegaba a los 117 pies en el caso de un 100 cañones –como sería el caso del *Victory*–, navío de primera clase y tres cubiertas, y un



El Mast Yard, antes de la Mast House. Aunque el Mast Yard operaba desde 1718, la Mast House se retrasó unos años. Se aprecian, gracias al detalle de este mapa británico, claramente dos de los edificios que salen cuando ésta ya se ha construido: la herrería y los alojamientos del personal, aunque su ubicación es algo errática. [TNA, ADM, 140/1325]

diámetro de 39 pulgadas. El hecho que el tronco del pino blanco autóctono no acostumbre a ser muy recto, si se compara con un abeto del Báltico, tendió a estandarizar los *made masts* para cualquier tipo de arboladura.

Aunque el obrador comenzó su actividad en 1718 a las órdenes de un oficial naval, asistido por un ayudante desde el año siguiente, la construcción de la primera Mast House no se inició hasta 1724.<sup>52</sup> Sin embargo, parece ser que la ejecución de la obra fue rápida, dado que aparece en un detallado mapa de la zona de Mahón, que Joan Enric Vilardell ha datado hacia 1725 aproximadamente.<sup>53</sup>

En el "Plan and Section of the Mast Yard in the Island of Minorca", un documento sin fecha, además de la Mast House construida, aparecen dos edificios de la incipiente factoría.<sup>54</sup> Aparte de los alojamientos del personal, construidos antes que el almacén de arboladura, conjunto de edificaciones reconvertido posteriormente en pequeños almacenes y talleres, aparece otra edificación que desaparecerá con la expansión del centro productivo a mediados de siglo y que la leyenda del plano define como "the Smith Shop & Watch house". O sea, era la herrería y la vivienda de los vigilantes. Su construcción sería coetánea al almacén de arboladura, dado que no consta la presencia de herreros entre el personal de maestranza en la documentación conservada antes de 1724.<sup>55</sup>

La herrería, dado que la arboladura más importante eran *made masts*, respondía a la necesidad de zunchos de hierro para estos palos compuestos. John Armstrong describe la abundancia de esta materia prima:

Iron-Ore is so plentiful dispersed over the whole Face of the Earth, that it is not surprizing we find it in Minor-

ca. Its ferruginous Colour and great Weight distinguish it, in many flat Masses, of from four to ten Inches Diameter.<sup>56</sup>

Tanto la explotación del pino, materia prima local para la producción de arboladura, como la necesidad de combustible para el trabajo del hierro justifica el asentamiento del Mast Yard en la zona de tramontana del núcleo de Mahón. Esta ubicación permitía una explotación forestal más directa y está de acuerdo con la leyenda de una panorámica posterior del lugar en que se define sus alrededores como "the Land that the Brush [*sic*, bush]

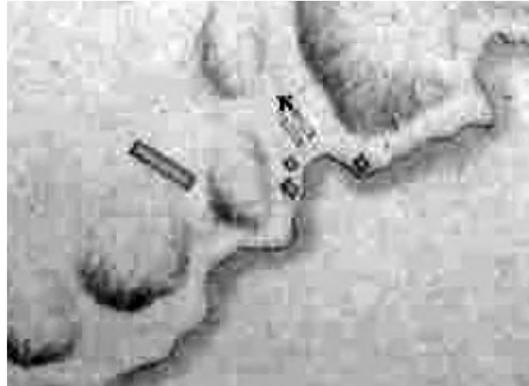
is cut from for breeming his Majesty's Ships".<sup>57</sup> Ello significa que se cortaba el matorral para quemarlo en los fogones de los buques. Del mismo modo, también podía servir para alimentar la fragua del obrador de arboladura.

Este fue el desarrollo de la zona hasta el estallido de lo que en la historia menorquina se conoce como *sa guerra de s'any quaranta*. En la segunda carta de la célebre obra del ingeniero Armstrong, datada originalmente el 19 de julio de 1740 y publicada doce años más tarde, describe con deta-

lle dicha infraestructura naval:

The whole western End is set apart for the Use of His Majesty's Ships, and here all Manner of Naval-Stores (except Masts, which are on the opposite Side of the Harbour) are deposited in convenient Magazines, to be in constant Readiness for careening, repairing, and supplying the Men of War.<sup>58</sup>

De ello se infiere que, al inicio de las hostilidades contra España, lo que hoy en día se conoce como el arsenal aún es tan solo una factoría de arboladura. El grueso de la infraestructura naval todavía estaba en el puerto de Mahón.



La Mast House una vez construida, antes de los grandes cambios a partir de la década de los cuarenta. Parece un edificio arquitectónicamente mucho más acorde con las atarazanas mediterráneas que con los arsenales metropolitanos británicos. El largo edificio que queda por detrás eran viviendas de la maestranza, después reconvertidas en almacenes de pequeños pertrechos. El pequeño edificio de la izquierda es la herrería, trasladada a levante en la década de los cuarenta. Igualmente, se aprecia un tinglado para botes. [TNA, ADM, 140/1321]

Sin embargo, la producción de palos de la factoría mahonesa era insuficiente para satisfacer logísticamente las necesidades de la flota británica, considerablemente aumentada en efectivos desde el estallido de la guerra. Y Gibraltar no era ninguna alternativa. Incluso, Jonathan Coad la considera la cenicienta de las bases ultramarinas.<sup>59</sup>

El envío de arboladura desde los arsenales metropolitanos fue una petición constante durante la guerra. A finales de diciembre de 1741, desde Woolwich se responde al Navy Board que es imposible atender la solicitud de palos nuevos para Mahón.<sup>60</sup> A principios de 1743, se tiene constancia del suministro de este material desde la metrópoli.<sup>61</sup> Pero siete meses después, este organismo hace acuse de recibo de nuevas peticiones de arboladura desde Menorca.<sup>62</sup> No es nada extraño, pues, que la insuficiente producción local fuese suplantada ingeniosamente. Ese mismo año, Niccolò Carossino, un corsario genovés con patente británica, requiere que el guardalmacén de Mahón le pague o le devuelva el palo de mesana del *San Carlos*, una de sus presas.<sup>63</sup>

Tres años más tarde la situación estaba lejos de una solución. Entonces, la canibalización de naves capturadas ya era una práctica extendida. Así lo reconoce el vicealmirante Medley, jefe de la flota mediterránea, cuando informa que se había apropiado de la arboladura de dos corsarios holandeses bajo patente francesa capturados cerca de Tolón.<sup>64</sup> Y es que un total de veintiocho

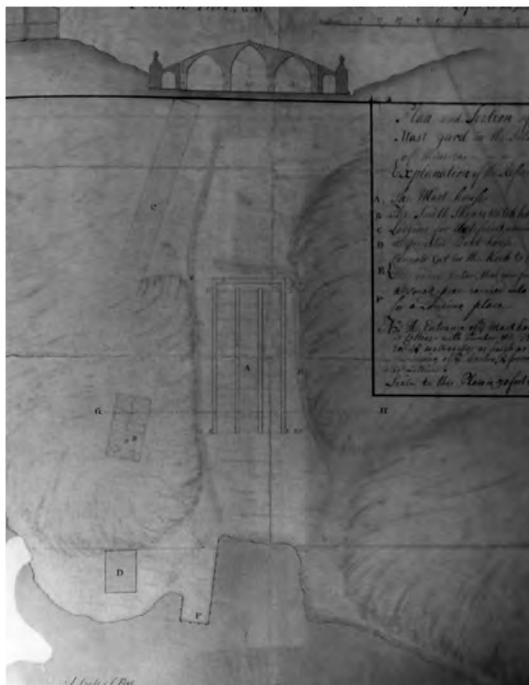
buques de guerra operaban en 1746 bajo las órdenes de Medley.<sup>65</sup>

Pero la canibalización de presas y la producción mahonesa eran insuficientes para garantizar las necesidades de la flota. Durante la segunda mitad de 1747, el Navy Board ordenó que se enviase desde Chatham toda la arboladura posible a Mahón.<sup>66</sup> Hay constancia de que esta orden se cumplió.<sup>67</sup>

La insuficiencia logística de Mahón, dadas las carencias infraestructurales y unida a las limitaciones de Gibraltar, abrió, durante este tiempo de guerra contra España primero y Francia después, un periodo de reflexión. El mismo John Armstrong, en 1740, ya reflexionaba sobre la necesidad de un dique seco a fin de carenar buques. En estos términos se expresa:

As there is no Tide, a Dry-Dock has never been hitherto attempted at this Place, though surely it would not be a Work of such mighty Difficulty as it is usually represented, and yet be of infinite Service if it could be accomplished.<sup>68</sup>

Armstrong viene a decir que, por la ausencia de marea en el Mediterráneo, nunca se había intentado construir un dique seco, cosa que años más tarde sí se hará en Cartagena. Tan importante fue esta cuestión que, años más tarde, la traducción al castellano del tratado del inglés John Muller –obra coetánea que trata sobre la construcción de puertos y arsenales de marina–<sup>69</sup> fue enriquecida con una extensa explicación de cómo se habían realizado los diques de carena de ese arsenal español.<sup>70</sup>

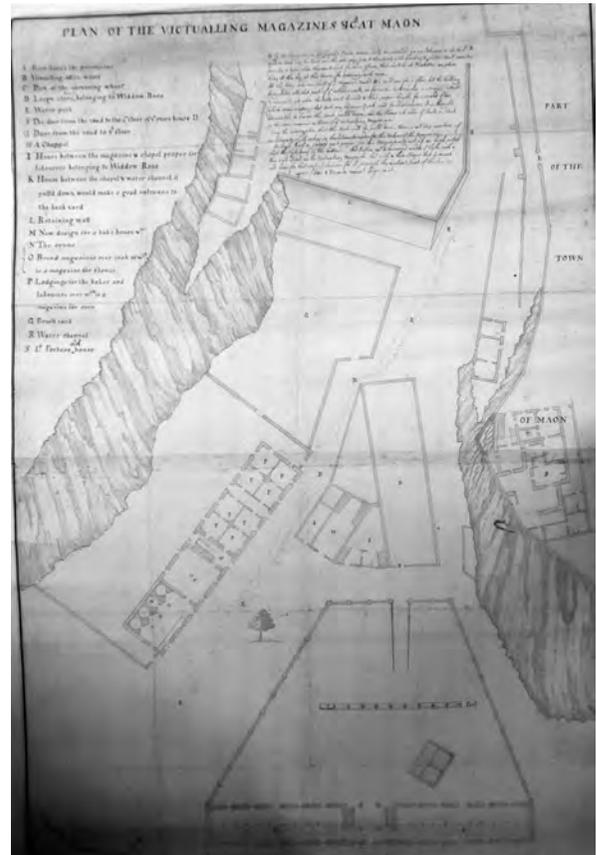


El comodoro Augustus Keppel, uno de los Menalcas de la analogía de Armstrong. Dicho con otras palabras, defensor de la construcción de un dique seco en Dutch Cove.  
 [National Maritime Museum, Greenwich]

El Victualling Yard construido en Dutch Cove durante los años cuarenta. Esta elección hizo poco factible la construcción de un dique seco en ese paraje.  
 [TNA, ADM, 140/1320]

Pese a la dificultad que suponía la construcción de esta infraestructura, Armstrong creía que ésta quedaría ampliamente compensada por el beneficio de no tener que dañar la obra muerta y la arboladura de los buques en las carenas:

Lo más curioso de todo es cómo remata su reflexión con un aforismo latino en letra cursiva: *Non nostrum tantas*.<sup>72</sup> Armstrong, que se aplicó en su trabajo como historiador de Menorca en el estudio de la Antigüedad clásica, parafrasea la sentencia de Palemón al final de la tercera



For the present Method of heaving-down, as practised here, is liable to many other Objections besides the more obvious one of its being a dangerous Strain to the Masts of the Ships.<sup>71</sup>

égloga de las *Bucólicas*, de Virgilio. En esta historia, dos jóvenes pastores, Menalcas y Dametas, se encuentran en el bosque y discuten sobre la propiedad de sus rebaños. Después de ultrajarse mutuamente, acaban por concertar

una lucha pacífica sobre quién de los dos entonará cantos más bellos y armoniosos. Palemón, nombrado juez del certamen, se inhibe de cualquier pronunciamiento.

La interpretación derivada del cultismo de Armstrong, pese a estar convencido de la necesidad de un dique seco, es que él mismo asume el papel de Palemón. Viene a decir que había un Menalcas y un Dametas que discutían cómo se debía llevar a cabo la necesaria ampliación de la infraestructura naval mahonesa.

El Menalcas o, mejor dicho, uno de los Menalcas de esta disputa sería un colega de Armstrong, el ingeniero James Gabriel Montresor. Pese a que un informe de 1739 valoraba la capacidad de carena del muelle de Mahón suficiente para tres navíos de 90 cañones –equivalentes a la segunda clase–, durante la década de los cuarenta, Montresor se aplicó en el proyecto de un dique seco, además de una residencia para el comisionado y viviendas para el personal de maestranza.<sup>73</sup> Con la llegada de la paz, será el comodoro Augustus Keppel quien insistirá en la construcción del dique seco en Dutch Cove, paraje a levante del puerto.<sup>74</sup>

Este debate sobre la conveniencia de construir un dique seco en Mahón no es anecdótico. En el fondo subyace la gran importancia que la base menorquina estaba adquiriendo. Si el proyecto quedó en agua de borrajas, también cabe dimensionarlo a partir del hecho que la Royal Navy no construyó ningún dique seco fuera de la metrópoli en todo el siglo XVIII. El único dique seco británico construido en ultramar fue el de Bombay en 1754, y no era propiedad de la marina sino de la East India Company, la gran competidora de la Turkey Company.<sup>75</sup>

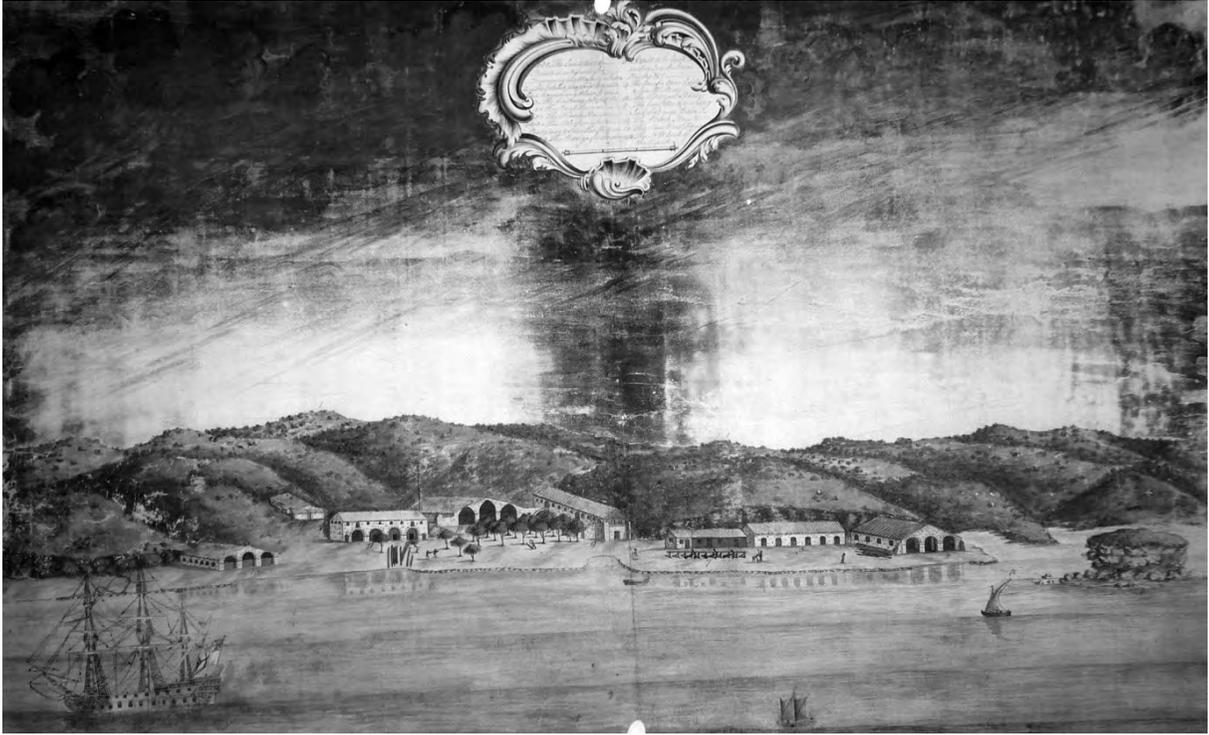
El envío de un comisionado del Navy Board a Menorca hace patente que algo se estaba cocinando en las más altas esferas en lo relativo al desarrollo infraestructural mahonés. Desde mediados de 1743, el comisionado Edward Falkingham llevó las riendas de los asuntos mahoneses hasta finales de 1745, cuando es sustituido por otro comisionado, Thomas Trefusis.<sup>76</sup> La regencia de ambos funcionarios al más alto nivel coincide con la guerra contra España. Tras la llegada de la paz, Mahón volvió a estar en manos de oficiales navales.

La gestión por parte de comisionados del Navy Board y la guerra contra España son dos elementos que van de la mano y que explican la evolución infraestructural. Primeramente, tal y como se ha expuesto, dado que a principios de los años cuarenta el crecimiento de las armadas borbónicas comenzaba a ser una amenaza cuantitativa al Two Powers Standard. Ante la amenaza por equilibrio en cantidad, la superioridad cualitativa era la clave de la talasocracia británica. Ello dependía del incremento de las capacidades logísticas, factor íntimamente ligado a la evolución infraestructural de las bases ultramarinas. En el ámbito mediterráneo, la base a potenciar fue Mahón.

Desde el inicio de la guerra hasta la llegada de Falkingham, el primero de los comisionados destacados en Mahón, el crecimiento infraestructural pasaba por la expansión del muelle de la ciudad. La única actuación propuesta en el Mast Yard es de julio de 1740, cuando los oficiales navales informan al Navy Board sobre la conveniencia de utilizar los estribos de los pilares del almacén de arboladura a fin de hacer un piso superior de madera.<sup>77</sup> Al mes siguiente, el Navy Board aprobó la reforma y hay constancia de su realización.<sup>78</sup> Con la incorporación de esta altura adicional, el piso inferior continuaba como almacén de palos, mientras que la nueva planta sería utilizada para hacer acopio de pertrechos más ligeros.

La reforma en dos niveles del edificio se ajusta muy bien a las características de las construcciones de los astilleros británicos. Un tratadista de la talla de John Muller, cuando compara una fortaleza terrestre con una base naval, manifiesta:

The store-houses built in a maritime town, are not only to have room for artillery and ammunition, but likewise for cables, ropes, masts, anchors, and everything else, necessary in fitting or repairing of ships; and this in proportion to the bigness of the harbour or number of ships that generally resort there; these places should have two stores, the lower for heavy things, and the upper for those goods that are light and manageable; their situation ought always to be near the harbour or quay, that the ships may come near them, whereby a great deal of labour may be saved, in the fetching and carrying things from them to the ships.<sup>79</sup>



Antes de la llegada del comisionado Falkingham, las previsiones de los oficiales navales, tanto de Thomas Sims como de Frances Gregory, sobre el crecimiento infraestructural, pasaban por la expansión de la zona portuaria de la ciudad. Así, coetáneamente a la reforma de la Mast House, proponen al Navy Board la construcción de un almacén nuevo en la cabecera del muelle de carena.<sup>80</sup> Tres años más tarde, el comisionado Falkingham apoyará esta obra y contratará, a mediados de 1743, al maestro de casas Joan Villán para llevar a cabo su construcción. Dicho edificio estaba dentro de la expansión de las instalaciones de la orilla sur hasta el paraje bautizado por los británicos como Dutch Cove.<sup>81</sup>

En el debate virgiliano expuesto por Armstrong, tanto Montresor como Keppel personificarían al Menalcas favo-

rable a la construcción de un dique seco. Cabe significar que no eran los únicos, dado que el posicionamiento de ambos es posterior a la exposición de Armstrong sobre la existencia de dicho debate. Cabe sospechar que la parte contraria, personificada por Dametas, eran los oficiales navales, secundados posteriormente por Falkingham, nada partidarios de la construcción del dique seco en la cala y sí de construir una nueva Victualling Office. El debate virgiliano, desde una analítica actual, se podría encaminar hacia las preferencias de la logística operativa por encima de la infraestructural. Si en los albores de la dominación británica fue prioritaria la construcción del hospital de Bloody Island a la de la Mast House, nuevamente la atención a las tripulaciones, en este caso al suministro de víveres, era algo más prioritario que el mantenimiento de buques.

La llegada del comisionado Trefusis coincide con una importante evolución del Mast Yard. Hasta ese momento, todas las propuestas de nuevos edificios se ubican en la otra ribera. De junio de 1746 es un "Plan of a Storehouse proposed to be built at Mahon Mast Yard".<sup>82</sup> Sin duda, se corresponde con un anteproyecto del edificio "9" de la perspectiva reproducida en este epígrafe, en que es relacionada como "The Store of New Sails & Small Stores".<sup>83</sup>

Tal y como se aprecia, el almacén finalmente construido, de la misma superficie, reducirá una de las tres alturas, muy posiblemente como ajuste presupuestario dado que no fue la única dependencia realizada durante este periodo.

El edificio que moverá el centro de gravedad de la infraestructura naval mahonesa y que marcará la evolución toponímica del Mast Yard al Naval Yard será la construcción del aserradero.<sup>84</sup> Si hasta ese momento el muelle de Mahón era el espacio donde se reparaban los cascos de los buques y la ribera norte era el espacio relacionado con la arboladura, la construcción de un aserradero –más grande incluso que el construido coetáneamente en Chatham–<sup>85</sup> marca el inicio del proceso de concentración de toda la producción en lo que hasta ese momento había sido tan solo un obrador y almacén de palos.

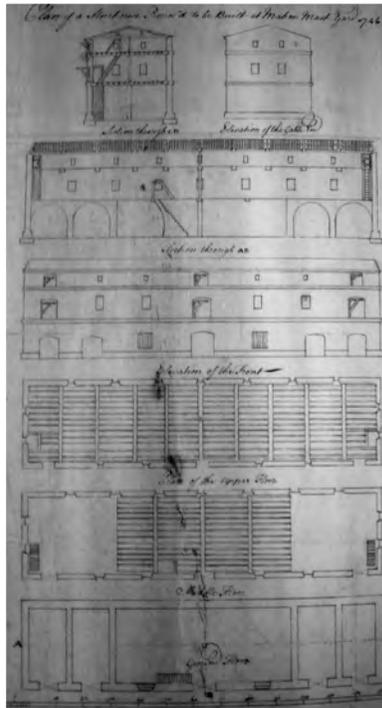
Funcionalmente, era una construcción de dos alturas que combina el aserradero en la planta y un obrador de velas –"working sail loft"–<sup>86</sup> en el piso. Esta estructura es tradicionalmente británica. Ya desde finales del siglo XVIII se conocen este tipo de combinaciones. Así, el edificio del

aserradero de Deptford se combina con unos desvanes utilizados como sala de gálibos –*mould loft*–.<sup>87</sup> Siguiendo el discurso de Muller ya citado, los edificios de un astillero suelen combinar dos niveles: la planta, donde hay maquinaria o se almacenan objetos pesados, y el piso (*loft*), que es un espacio abierto donde se procura ganar el máximo espacio sin obstáculos para utilizarlo como sala de gálibos u obrador de velas. A diferencia del ejemplo de Deptford, estas buhardillas encima del aserradero menorquín se destinaron a obrador de velas.

El aserradero es una de las claves de la expansión del complejo industrial. En lo referente a la factoría de arboladura, es una instalación que facilita la producción, dada la condición de *made mast* de mástiles, masteleiros y vergas. Incluso, al ser un edificio industrial con dos obradores, el superior, de forma coherente con la expansión productiva relacionada solo con la propulsión, era un obrador de velas.

Pero donde verdaderamente el aserradero marca una evolución es en la producción de tablonería y, fundamentalmente, de tracas para el forro de cascos, piezas fundamentales para la carena de buques. La destrucción de la antigua herrería, ubicada en el mismo lugar donde estaban las viviendas de los vigilantes, y la construcción de una nueva más grande más a levante, precisamente al lado del almacén de tablonería, es un perfecto indicador secuencial de la evolución industrial del lugar.

El aserradero se concluye a finales de la primera dominación. En junio de 1754, el comodoro Edgcombe informa al Navy Board que se había caído el techo del obrador de velas.<sup>88</sup> La reparación tardará un año, ya que no



La vista anterior desglosada en dos detalles. Abajo, y de izquierda a derecha, pueden apreciarse la nueva y efímera casa de arboladura, el aserradero y obrador de velas, la vieja casa de arboladura –convertida en almacén de cable y jarcia– y, a la derecha, el nuevo almacén del cual se ha reproducido anteriormente un proyecto más elaborado de edificio de tres alturas, que en esta vista queda reducido a dos. Detrás del aserradero, las antiguas viviendas del personal de maestranza

reconvertidas en almacenes de pequeños pertrechos. En la parte superior, y en el mismo orden, la herrería, el almacén de tablonería y la casa de botes. Es importante fijarse en los contrafuertes de este edificio de tres naves, ya que dicho detalle permite dar una cronología *post quem* al dibujo de finales de la primera dominación. También, entre Saffron Island y la ribera, con un número “3” sobre las aguas, la indicación sobre la idea de unir el islote a tierra.

es hasta finales de junio de 1755 que se liquidan los jornales por “Shingling the top of the Sail Loft and wings. On flooring the said Loft and making Window Shutter Doors”.<sup>89</sup> Poner las vigas que han de sostener el techo, instalar el piso y hacer las contraventanas parece indicar

del edificio indica, fuera de cualquier duda, que éste se había acabado.

Este detalle aporta una datación *post quem* de finales de 1755 a la enigmática perspectiva del arsenal mahonés que se conserva en los archivos nacionales británi-



las últimas actuaciones de la obra. Pocos meses después, entre finales de octubre y principios de noviembre de ese mismo año, se conserva otra liquidación de jornales por “digging a drain at the back of the New Sail loft”.<sup>90</sup> La construcción de una zanja para drenar la parte trasera

cos. Otro elemento coincidente es la liquidación del 4 de noviembre de 1755 por “building two butrasses against the boat house”.<sup>91</sup> Ambos contrafuertes realizados para apuntalar la casa de botes se ven claramente en el dibujo. El término *ante quem* debe de ser el final de la primera

dominación británica, la primavera de 1756. No puede ser de otra manera, ya que en la perspectiva se menciona explícitamente, en la leyenda, cuáles son los proyectos por ejecutar. Estas propuestas, como se podrá apreciar, son muy interesantes, aunque tan solo son ideas en ese momento que aparecen marcadas con una cifra. Todos los edificios conservan, aparentemente, un buen estado de conservación, lo que contrasta con las 2.381 libras, una importante cantidad, presupuestadas, en octubre de 1763, para trabajos de restauración, casi dos meses después de que los británicos volvieran a tomar posesión de la isla después del paréntesis francés.<sup>92</sup>

Las obras de reforma de la vieja Mast House, que a la larga derivó en su transformación para otros usos y la construcción de una nueva, es otro elemento que explica la transformación de la factoría de arboladura en un verdadero arsenal de marina. La idea original de transformación, juntamente a los dos nuevos edificios a los que ya se ha hecho mención, incluye una “New Mast House” a poniente del aserradero, referenciando la “Old Mast House” sin dar más detalles.<sup>93</sup>

La reforma del antiguo almacén de arboladura no solamente comportaba dividir, siguiendo la tradición de los arsenales metropolitanos, el edificio en dos alturas, sino también rehabilitarlo para otro uso. La clave se encuentra en otra perspectiva de la segunda dominación que describe el edificio como “A Very Large Cable & Cordage Store”.<sup>94</sup> O sea, en el viejo edificio, al ser dividido en dos alturas, se había destinado su parte baja a depósito de cable grueso, mientras que el nuevo piso superior había sido habilitado para contener jarcia. Pese a ello, con sus ciento cincuenta pies aproximados de longitud, era demasiado corto para poder ser obrador de cordería a cubierto, como en algunos arsenales metropolitanos. Así, en 1745, la documentación alude a un “Rope wharf” –un muelle de cordería–, lo que permite afirmar que la producción local de este material era realizada a cielo abierto.<sup>95</sup>

En un primer momento, el proyecto de expansión infraestructural de los años cuarenta preveía lo que se denomina “New Mast House”, un edificio muy similar a su precedente –de tres naves y con una única altura– que

también fue construido.<sup>96</sup> La diferencia radica en que el nuevo edificio es un poco más bajo y que la cubierta se soporta en arcos de medio punto.

El cúmulo de evidencias que ha permitido datar la perspectiva anónima entre finales de 1755 y principios de 1756 documenta que la idea de convertir el islote de Pinto en carenero ya es de la primera dominación. Así, la proliferación de nuevos edificios era un paso evolutivo antes de unir Saffron Island a tierra. El punto segundo de esta perspectiva incide en señalar “the Island propos[e]d to make five careening wharfs on”, además de marcar con trazo discontinuo en el punto siguiente “the Cas[e]way [sic] propos[e]d”.<sup>97</sup> Este anteproyecto –tan solo cabe valorarlo así– marca claramente la idea evolutiva. Pero tan solo es eso, una idea no desarrollada, dado que el proyecto del futuro carenero, llevado a término durante la siguiente dominación, albergaba un muelle de carena adicional a los cinco propuestos previamente.

El otro aspecto que ilustra dicha continuidad conceptual entre ambas dominaciones es la necesidad de “a wall to be built to inclose junck lime bricks”, una actuación realizada después del paréntesis provocado por la dominación francesa.<sup>98</sup>

## ■ PERSONAL: JANS Y MINORCANS

Ante cualquier parámetro que se pueda aportar al análisis de no importa que empresa, el factor humano sobresale por encima de cualquier consideración. El caso del arsenal mahonés no podía ser diferente. Incluso es un elemento fundamental si se quiere entender la evolución infraestructural.

Por este motivo este epígrafe relacionado con los recursos humanos es un necesario inciso entre el estudio infraestructural. Tal y como se podrá apreciar, es imposible entender el mayor arsenal británico ultramarino del siglo XVIII sin la implicación social menorquina.<sup>99</sup> Ello justifica su título: el primer epíteto es el inequívoco y pintoresco vocablo con el que los isleños apodaron a los británicos, la particular pronunciación menorquina de John, y el segundo es el gentilicio en inglés de los habitantes de la isla.

<b>TABLA 1      Año 1719      PERSONAL ORDINARIO Y EXTRAORDINARIO DE MAHÓN</b>			
<i>Oficiales mayores (2)</i>			
John Loton, guardalmacén Daniel Furzer, maestro de arboladura			
<i>Oficiales menores (3)</i>			
Thomas Baker, ayudante de guardalmacén Thomas Bullock, ayudante de guardalmacén David Loyd, ayudante de maestro de arboladura			
<i>Carpinteros de ribera (12)</i>			
Charles Wiblin	Richard Bradley	James Carben	
Jonathan Smiths	Thomas Saward	Benjamin Furzer	
John Browne	Thomas Wright	Robert Browne	
Benjamin Attkins	Ruffin Hopson	John Hawkes	
<i>Calafates (20)</i>			
Joshua Lome	Thomas Hill	John Bristow	George Waldron
James Crew	Frances Knight	Ambroise Barnes	Samuel Brotherhood
James Smith	Edward Thomas	John Bycraft	John Patchan
Thomas Soanes	Edward Gillett	Joshua Nicholson	Charles Peirce
Thomas Hambleton	William Straton	John Greenock	William May
<b>Total: 37 personas</b>			

Fuente: TNA, ADM, 42/2343-2345

**TABLA 2.1**

**Año 1747**

**PERSONAL ORDINARIO DE MAHÓN**

<i>Oficiales mayores (6)</i>		
John Varlo, oficial naval		
Tyringham Stephens, pagador		
Abraham Whitham, jefe de maestranza		
William Thompson, guardalmacén		
Richard Hart, guardalmacén		
John Truman, guardalmacén		
<i>Oficiales menores (5)</i>		
Robert St. Maurice	John Ward	
John Blake	Alexander Clavering	
Richard Ford		
<i>Barqueros y vigilantes (15)</i>		
Antone Nato	James Struckett	Anthony Morelo
Pera Ortiss	George Gregory	Juan Hernnandez
Francis Luke	Juan Coll	Pere Aberti
Richard Grey	Juan Portella	Frances Pons
Thomas Halloway	Vincent Fontain	Diego Anthony
<b>Total: 26 personas</b>		

Fuente: TNA, ADM, 42/2347

**TABLA 2.2**

**JULIO DE 1747**

**PERSONAL EXTRAORDINARIO DE MAHÓN (I): MAESTRANZA NAVAL**

<i>Carpinteros de ribera (47)</i>			
Sebastian Tudurí	Gabriel Taltavol	Antonio Taltavol	Raphael Nusa
Jauma Taltavol	Jerony Roca	Michael Jellay	Pietro Zia
Lorence Bianco	Tomaso Bonello	Juan Andrea Contri	Juan Batista Briasco
Nicholas Tize	Domingo Carcanna	Bartomeu Cardona	Panda de Gregori
Frances Dalfin	Thomas Bat. Savignio	Joseph Ramies	Frances Tuduri
Anthony Cardona	Juan Pons	Angelo Occibianco	Juan Sucksonfor
William Thompson	Jerony Rubelo	Joseph Taltavol	Luke Vivas
Musier Cabado	Jauma Cabado	Phillip Jabra	Simon Lawrence
Joseph Conabusso	Agusti Escorsa	Vicent Rubelo	Sebastian Femines
Peter Cabrino	Bartolome Bianco	Juan Bat. De Gregory	Joseph Tize
Gregory Berin	Juan Bianco	Stephen Pareto	Marco Otelli
Gabriel Prats	Pere Lambies	Gabriel Seguí	
<i>Calafates (42)</i>			
Ranieri Contri	Antoine Chenus	Michelangelo Vigo	Simon Arbau
Guillermo Graffignio	Pietro Andrea Busines	Frances Serra	Juan Dalfin
Anglo Cappello	Remond Fountain	Thomas Rochatail	Juan Batta Dalfin
Andrew Dalfin	Jacobo Busconi	Bartolomeo Mireneto	Michael Amengoal
Stephen Ottone	Andrea Carcanna	Giusseppe Gandolphi	Pietro Rochicho
Andrea Fabri	Pietro Martinico	Marco Monussa	Bato Gosona
Antonio Graffignio	Michele Selaicha	Frances Ciorbetti	Felitia Gelloso
Anthony Taltavol	Lusi Zane	Simon Mastra	Domingo Arbau
Simon Vernapasano	Joseph Ciorbetti	Jerony Tibou	Joseph Olives
Juan Lefrue	Joan Bat. Size	Guillelmo Graffignio	
Anthony Carreras	Giuliano Allimon	Biaggio Maria Ponci	
<i>Serradores (11)</i>			
Thomas Greenledge	Raphael Prats	Henry Corbett	Thomas Jones
Robert Ellis	Williams Hawkes	Thomas Pimm	William Barker
John Smith	John Simons	Robert Green	

<i>Herreros (4)</i>			
James Weacher	Frances Badding	Edward Condon	William Scandrett
<i>Corderos (8)</i>			
Pere Juan Balteran Michael Riudavets	Henry Pearce Juan Rinary	John Messor John Miller	Anthony Russilo John Armstrong
<i>Pintores (2)</i>			
John Purvos		Bernard Dickinson	
<i>Aguador (1)</i>			
Michael Navarro			
<i>Trabajadores (46)</i>			
William Hunt George Paycock Raphael Pons Juan Cannavas Michael Sivilla Michael Gooding Isaac Harris William White James Rhoades Robert Land John Peterson John Swissor	Joseph Dyer Pere Hernández William Blake Joan Viddall [o Vidal] William White William Ross Robert Jacks Jasper Bateman John Blowes John Painter Thomas Tool Joan Coll	Michael Lambies Frances Muss Remond Andrew Juan Viloria Jaume Marti Edward Carter Isaac Fletcher Thomas Time John Moss James McNumery John Kains Humphrey Beach	Francesc Ayguals Frances Carreras Juan Riudavets William Bloys John Laycock Juan Scuderio Batista Berti James Fleming Frances Orfilla Edward Karey
<b>Total: 161 personas</b>			

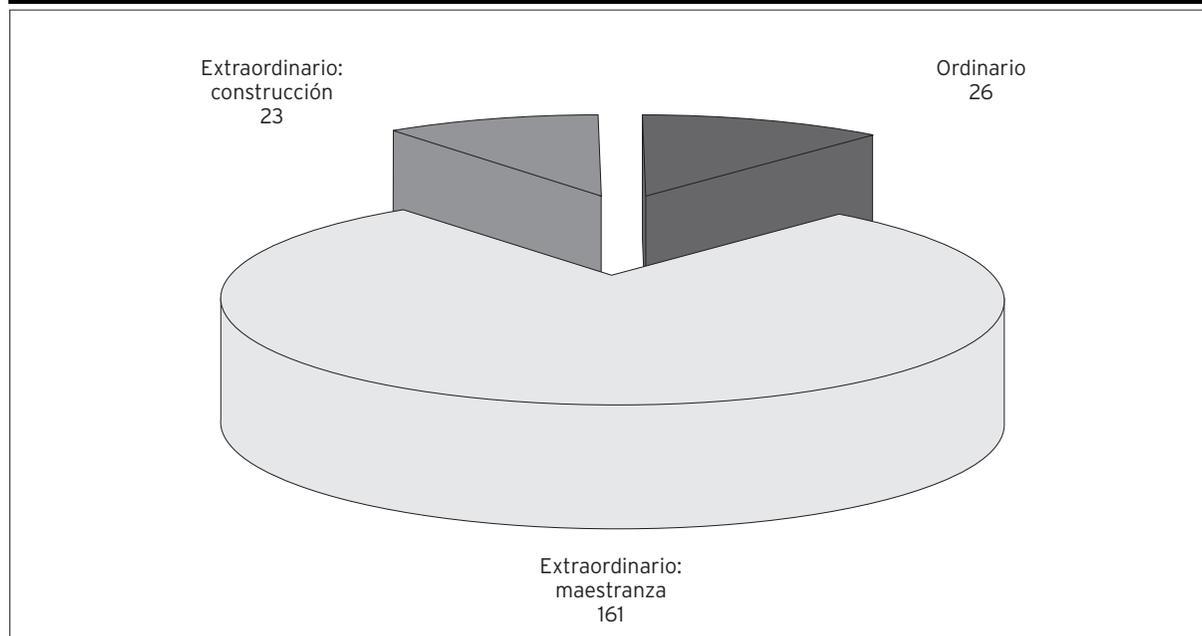
Fuente: TNA, ADM, 42/2347

**TABLA 2.3      Año 1747      PERSONAL EXTRAORDINARIO DE MAHÓN: CONSTRUCCIÓN**

<i>Maestros albañiles (6)</i>	
Jauma Morro	Pere Oriol
Bartomeu Carreras	Diego Hernández
Juan Vivas	Sidro Pons
<i>Albañiles (8)</i>	
Grave [sic] Vivas	Michael Tugoras
Sebastian Seguí	Anthony Morro
Anthony Tuduri	John West
Juan Balls [sic]	Joseph Pasqual
<i>Carpinteros (9)</i>	
John Tomblison	William Brown
Joan Nusa	David Pugh
Rafael Nusa	William Corrison
Anthony Lambies	Anthony Rinari
Peter Lashley	
<b>Total: 23 personas</b>	

Fuente: TNA, ADM, 42/2347

**RECAPITULACIÓN DE LAS TABLAS 2.1, 2.2 I 2.3**



**TABLA 3 JULIO DE 1755 PERSONAL DE MAESTRANZA DE MAHÓN**

<i>Carpinteros de ribera (10) [+5]*</i>			
Sebastian Tudurí	Martin Olives	Anthony Taltevol	Rafel Nusa
Gabriel Seguí	Timothy Harrington	Sebastian Feminies	Luke Vives
Gabriel Taltevol	Francisco Tudurí		
<i>Serradores (4)</i>			
Richard Islich	John Batt	James Fletcher	John Paul
<i>Herreros (3)</i>			
John Batt	Francis Barrington	Richard Cox	
<i>Albañiles (2)</i>			
Richard Adams	Juan Sans		
<i>Pintor (1)</i>			
Sebastià Alou			
<i>Trabajadores (3)</i>			
Michael Togoras	Thomas Morro	Gama [sic] Vivas	
<i>Calafates (40)**</i>			
Michael Taltevol	Francisco Frank	Juan Taltevol	Antony Lambies
Joseph Lambies	Pere Lambies	Benedito Susa	Michael Taltevol
Barth. Lafrue ***	Juan Algina [sic]	Remont Fronti	Antony Portell
Francisco Frank	Guillermo Campins	Francisco Xuberto	Antony Taltevol
Visent Font	Joan Llafriu ****	Antony Olives	Joseph Moutet
Martin Cursac	Miguel Mangutal	Rafel Cabado	Andrew Harnades
Anthony Prast *****	Jaume Cabado	Gabriel Cabado	Pere Vacarisses
Gabriel Cabado	Juan Taltevol	Francisco Seguí	Agustí Hernandes
<b>Total: 63 personas</b>			

\* Todo el personal de maestranza, excepto los calafates, se ha extraído de la liquidación del oficial naval Marsh por el carenado del *HMS Phenix* en marzo de ese año. Los otros cinco carpinteros de ribera son personal embarcado: cuatro del *HMS Phenix* (James Munkin, John Bridges, William Butline y James Johnson) y uno, Richard King, del *HMS Dolphin*.

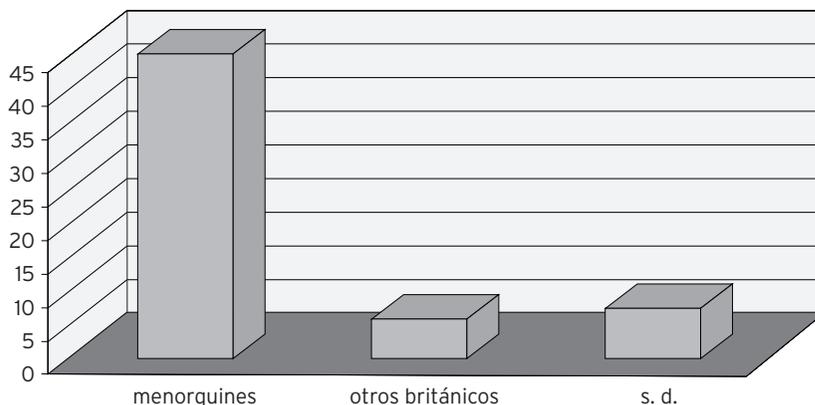
\*\* La lista de calafates se ha tomado de los trabajos llevados a cabo en el *HMS Deptford* el mes de mayo de ese año.

\*\*\* Ver nota \*\*\*\*.

\*\*\*\* Asentado en los libros como Juan Lafrue, firma como Joan Llafriu. Otro Lafrue, de nombre de pila Bartholomew, no firma.

\*\*\*\*\* Cabe sospechar que el apellido es Prats.

Fuente: TNA, ADM, 42/2347



Sin esta especie de simbiosis entre ambos mundos no es entendible este proceso. Una evolución que no será fácil. Ya en el epígrafe dedicado al análisis estratégico se ha hecho mención de las difíciles relaciones entre la sociedad indígena y los nuevos dominadores: choque cultural, desconfianza política, etc.

Si en algún lugar se evidencian las reservas hacia los menorquines durante las primeras décadas de dominación británica es en el personal de maestranza naval. Entre 1714 y 1721 no aparece ni un solo operario en las liquidaciones de paga que, por su apellido, permita la más mínima sospecha de que sea indígena.<sup>100</sup> Al contrario, los apellidos indican claramente que el personal es británico. Como ejemplo, en la Tabla 1 se relacionan todos los miembros de la maestranza durante el año 1719.

El estallido de la guerra contra España cambió el panorama. La necesidad de dar apoyo a las fuerzas navales en el Mediterráneo hizo que el Navy Board removiese cielo y tierra durante el verano de 1740 a fin de enviar carpinteros de ribera y calafates desde los arsenales metropolitanos a Mahón.<sup>101</sup> Pese a las ventajosas condiciones que se ofrecían, coetáneamente Thomas Sims y Francis Gregson, oficiales navales mahoneses, informan que se han empleado calafates genoveses para carenar el *HMS Kennington* y el *HMS Dragon*.<sup>102</sup> La documentación conservada perteneciente a la década de los cuarenta pone en evidencia este hecho. Apellidos como Bianco, Busconi, Cappello, Carcanna, Conabusso, Ciorbetti, Graffignio, Ottone o Vernapasano –entre otros– aparecen repetidamente, tal y como queda evidenciado en la Tabla 2.2. Pero no tan solo durante este periodo hay calafates genoveses. También se encuentran carpinteros de ribera con apellidos tan sugerentes como Bianco, Conabusso, Otelli, Savignio o Zia, que evidencian que la Liguria fue la cantera que nutrió al astillero mahonés.

Cuantificar cifras a partir de las liquidaciones de la paga del personal es algo difícil, dado que muchas veces los nombres y apellidos aparecen “britanizados”. Así, por ejemplo, un operario con un apellido tan menorquín como Sintes aparece asentado en dichas relaciones con el nombre de William. De esta manera tan solo se puede asegu-

rar el origen de la persona cuando ésta firma la liquidación. Circunstancia que no siempre es así.

Esta primera ola de inmigración es consecuente con la desconfiada política colonial hacia la población menorquina, considerada el Caballo de Troya del enemigo contra el que se luchaba. Es un hecho conocido que el dominador favoreció el establecimiento de judíos y griegos en la isla.<sup>103</sup> La venida de mano de obra genovesa concuerda con la dinámica apuntada.

Pese a los posteriores intentos de atraer personal de la metrópoli –hay una segunda oleada de once carpinteros de ribera y un calafate a mediados de 1742–<sup>104</sup>, finalmente, los británicos abrirán la mano de forma significativa a la presencia de indígenas entre la maestranza. Hasta tal punto llegó la cosa que, en 1747 –tal y como se aprecia en la Tabla 2.2–, el capataz era Sebastià Tudurí, aparecen hasta cinco individuos con el apellido Taltevol –cuatro carpinteros de ribera y un calafate– y, además, salen otros apellidos tan isleños como Cardona, Femines, Lambies, Olives o Seguí, entre otros.

El crecimiento cuantitativo, que llegó a multiplicar por seis los efectivos durante la guerra contra España, es algo indisociable a la importante entrada de mano de obra local. Pero igual de decisivo es el peso de los isleños en la extensión cualitativa. Las nuevas infraestructuras son atendidas por menorquines. Si bien puede parecer anecdótico que de entre los once operarios del nuevo aserradero el único sin un apellido típicamente inglés sea un tal Rafael Prats, en lo referente a la producción de cordaje se muestra un panorama más esclarecedor.<sup>105</sup>

Al principio de la guerra contra España, Mahón dependía totalmente del suministro metropolitano.<sup>106</sup> A partir de 1745 ya comienza a haber evidencias sobre la producción local de cordaje, aunque no se puede hablar ni mucho menos de autosuficiencia.<sup>107</sup> Pero lo sintomático es que, en los años cincuenta, la producción local de cordaje está externalizada, tal y como muestran los pagos por este concepto de Milbourne Marsh al ya citado Sebastià Tudurí.<sup>108</sup> Y no será éste su único negocio, dado que Tudurí también se dedicó a suministrar desde agujas para coser velas hasta alquitrán. Es la evidencia

de una industria menorquina alrededor de la actividad del arsenal.

La última década de la primera dominación será testimonio de la preponderancia de la mano de obra local. Así, la comparación entre los datos de la Tabla 1 (1719) y la Tabla 3 (1755) inducen a dos conclusiones:

1. De no existir ningún menorquín entre el personal de maestranza durante los primeros años, lo que ahorra la realización de cualquier gráfico explicativo, la situación al final de la primera dominación es que el personal isleño predomina, una vez los genoveses salen de la escena con la llegada de la paz en 1748.

2. Aunque en 1719 Gran Bretaña entró en guerra contra España, en 1755 –época de paz– el personal de maestranza se ha duplicado, lo que habla de la evolución del centro productivo.

A estas conclusiones cabe añadir que en la documentación de Milbourne Marsh (Tabla 3) de los últimos años de la primera dominación, a diferencia de sus predecesores, las liquidaciones extraordinarias son hechas por obras o servicios, lo que hace que no sea una fuente tan exhaustiva. En un arsenal naval británico, la liquidación de salarios se consideraba, a efectos contables, ordinaria cuando se trataba del pago del personal ejecutivo, administrativo y de servicios. Por este concepto se liquida en nóminas mensuales a razón de días hábiles. Los operarios de la maestranza, incluidos en la contabilidad extraordinaria, en teoría eran pagados por los jornales en función del volumen de trabajo, aunque hasta la llegada de Marsh, que lo conceptúa, ambas contabilidades son tenidas en los libros casi con el mismo criterio. Dicha pauta la continuará Warren cuando tome el relevo de Marsh durante la segunda dominación. Pese a ello, durante dicho periodo el personal extraordinario eran *de facto* trabajadores fijos. Si durante la primera dominación la faena de los carpinteros de ribera y calafates aflojaba, eran empleados en la construcción de botes o en otras labores secundarias. En las cuentas extraordinarias de Warren incluso las mismas personas son liquidadas indistintamente de su condición gremial como carpinteros de ribera si es-

taban carenando un navío o como simples carpinteros si es que se aplicaban a la construcción de uno de los edificios de madera que caracterizaron algunas de las nuevas obras de infraestructura de este periodo, aspecto que se tratará en el próximo apartado.<sup>109</sup>

## ■ INFRAESTRUCTURA (Y II): LA ISLA DEL CARENAJE (1763-1781)

“Enfrente de Mahón, a la otra parte del puerto, se halla el famoso Arsenal de Marina y la isla del Carenaje”. De esta manera se expresaba Juan Ramis en 1787, pocos años después de finalizar la segunda y última dominación británica.<sup>110</sup> Ya no era la *Illa den pinta* –como denomina Riudavets de forma arcaizante al islote de Pinto–,<sup>111</sup> ni Saffron Island, era la península, si se quiere ser exacto, dado que fue unida a tierra, del Carenaje. Había cambiado el topónimo. Su color azafranado, que dio origen a la denominación inglesa, había dado paso a la nueva utilidad del antiguo islote.

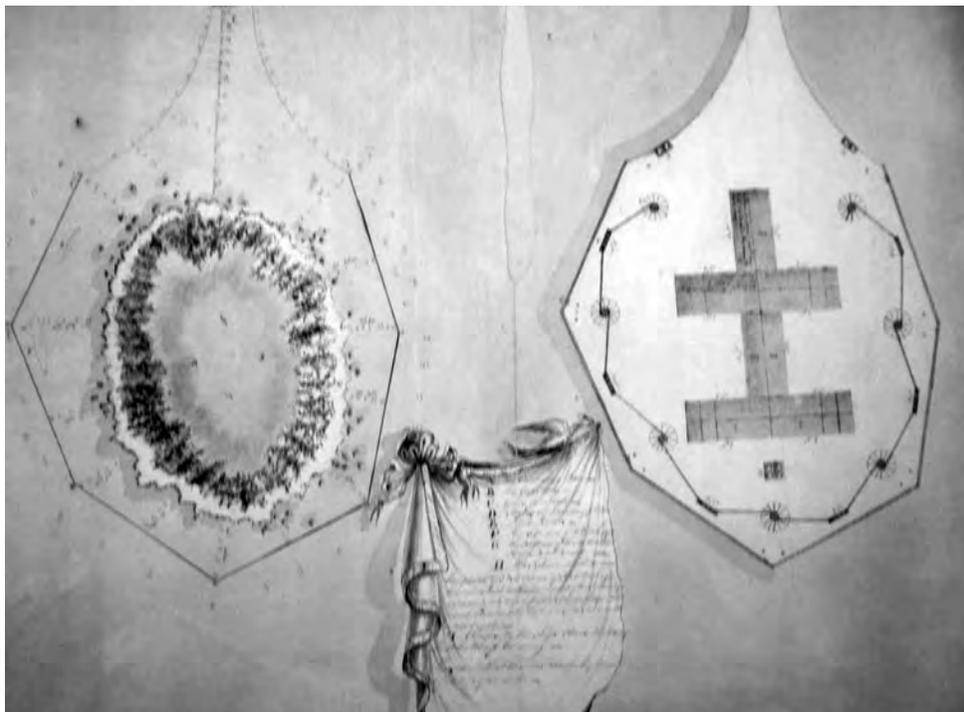
Tal y como ya se ha hecho mención en un capítulo anterior, unir Saffron Island a tierra convirtiéndolo en carenero era una idea ya presente durante la anterior dominación. Sin embargo, no pasó de ser un anteproyecto que contemplaba la explanación y la construcción de cinco muelles de carena alrededor del islote. La polea de transmisión que dio continuidad al proyecto infraestructural fue Milbourne Marsh. Oficial naval responsable del arsenal a caballo entre ambas dominaciones, en 1767 fue sustituido por Milbourne Warren.<sup>112</sup>

La idea fue adquiriendo forma a principios de la segunda dominación, cuajando finalmente en seis muelles de carena en vez de cinco. Si bien la idea del dique seco pasó a dormir el sueño de los justos, si se cuenta el muelle del puerto de la otra ribera permitía carenar tres buques; ello suponía triplicar la capacidad de carenado de la base naval.

La expansión del complejo consistía en rebajar el islote, explanarlo y así hacer un istmo de unión con el resto del arsenal. A diferencia del anteproyecto de la primera dominación, el proyecto remitido en 1764 amparaba un

A diferencia de la reproducida en el capítulo anterior, esta panorámica recoge el diseño de las construcciones que debían realizarse, entre ellas una casa de botes nunca ejecutada muy similar a la novísima casa de arboladura. También cabe notar el estado ideal del islote de Pinto, en que se aprecia su volumen y los muelles de carena y el istmo construido. Ambos aspectos son incompatibles, dado que la nueva estructura dependió del desmante del islote. [TNA, ADM, 140/1318]

Este plano documenta el proceso por el cual se realizó el carenero. En el dibujo de la izquierda se aprecia el trazado proyectado, así como unas marcas que progresivamente van hacia los vértices del espacio ganado al mar donde se indica la profundidad, primero en pies y, a medida que se aleja del islote y gana profundidad, en brazas. A la derecha aparece el característico edificio en forma de cruz de doble travesero, aunque la distribución interior se verá alterada. [TNA, ADM, 140/1314]



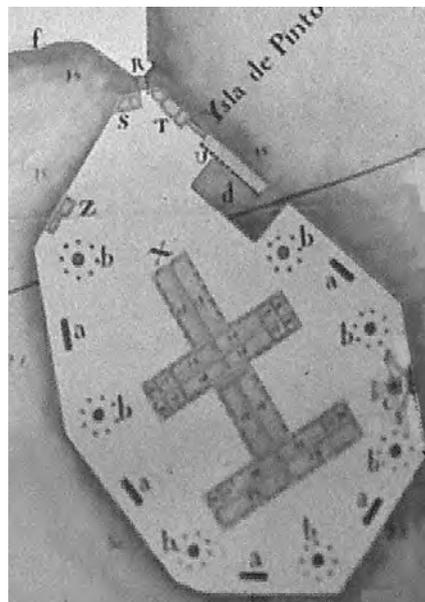
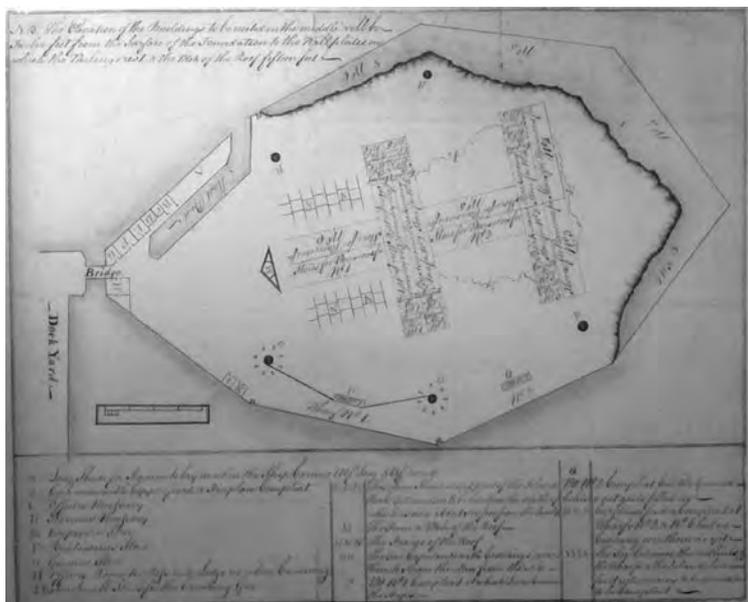
En este plano se aprecia la progresión de los trabajos, una vez concluidos los muelles de carena n.º 1 y n.º 2. También pueden verse las reformas realizadas. La distribución del edificio de doble travesero es la definitivamente adoptada, apareciendo la dársena para botes y los tinglados anexos al muelle n.º 6.  
[TNA, ADM, 140/1319]

El carenero de Pinto, a partir del detalle de un plano español inmediatamente posterior al final de la dominación británica. Se aprecia la transformación del muelle n.º 5 (ver la letra "c") para acoger la máquina de arbolado.  
[BPR, MAP 86/13]

sexto muelle de carena.<sup>113</sup> Cada uno de dichos muelles, de más de dos centenares de pies de longitud, era suficiente para carenar un navío de primera clase, y estaba equipado de dos cabrestantes y un pozo. De esta manera, fijando el cable al palo mayor del buque a través del pozo, se conseguía por la tensión de los cabrestantes inclinar la embarcación y poder carenar la obra viva del casco.

El proyecto inicial de seis muelles de carena, aprobado en octubre de 1764, sufrió una doble reforma. Prime-

lar. Así, el oficial naval Warren informa que "the wharves on Saffron Island are nearly complete but awaits directions on the machine for getting ships' masts in and out".<sup>116</sup> Ya se ha analizado en un capítulo anterior que la razón que justificaba la construcción de un dique seco en Mahón era intentar evitar el daño que principalmente podía sufrir la arboladura cuando el buque estaba siendo carenado. La introducción de una máquina de arbolado permitía desarbolado buena parte del buque antes de



ramente, se decidió acortar el muelle n.º 6 a fin de hacer una pequeña dársena para botes. Dicha reforma se comenzó a ejecutar a finales de 1766, una vez finalizados los muelles n.º 1 y n.º 2.<sup>114</sup> Si el islote fue expropiado en diciembre de 1765, se infiere que esta variación sobre el proyecto es anterior al inicio de las obras.<sup>115</sup> La segunda modificación, que en la documentación se detecta a partir del junio de 1770, fue la utilización del pozo del muelle n.º 5 como basamento de una máquina de arbo-

la carena y rearbolarlo una vez acabada la reparación del casco.

El proyecto original de explanación de Pinto incorporaba una construcción en forma de cruz de doble travesero, edificio que es definido como un conjunto de "Shades [sic] for the ship stores, that may be at the Wharf Careening".<sup>117</sup> La doble cruz se dividía en veinticuatro compartimentos, correspondiendo cuatro por muelle. En medio del primer crucero se colocó un campanario, con

la misión de regular la jornada laboral. Cada uno de los muelles contaba con un gran almacén en que se guardaban las provisiones desembarcadas mientras el buque era carenado. Aligerar el peso hacía menos agresiva esta operación. Excepto en los muelles n.º 3 y n.º 4, este gran almacén está en el eje longitudinal. Los otros tres compartimientos de cada muelle están en los cruceros del edificio: uno es cuartel para la marinería desembarcada mientras el buque es carenado, otro para los artilleros y un último para la maestraza embarcada, que a menudo participaba en las reparaciones del barco.<sup>118</sup>

Convertir el peñón de Pinto en una aplanada península supuso todo un reto geotécnico. Ya en las primeras liquidaciones de Milbourne Marsh, de finales de 1766, aparece toda una legión de mineros, picapedreros y buzos en la zona de los muelles de carena n.º 1 y n.º 2 "levelling Saffron Island, Blowing up & Splitting Rockstones [...] placing larg Stones under Water to form the battering".<sup>119</sup> El proyecto de explanación del islote da un apunte geológico sobre las características rocosas del lugar:

The Island which is composed of 3 or 4 seams of Flat Rock, between which is the lower part of the Island is a seam 12 foot deep of pebble Stones, Lime and Gravel, between the other seams is sand, earth and fine Gravel.<sup>120</sup>

El mismo documento muestra una serie de anotaciones, primero en pies y después en brazas cuando la profundidad es mayor, que coincide nuevamente con las reflexiones de John Muller cuando menciona que

the depths of water where the piers are to be built, must be taken at every ten, fifteen, or twenty feet distance, and marked upon piles driven here and there, in order that the workmen may be directes in laying foundation.<sup>121</sup>

Siguiendo a este tratadista, parece ser que la técnica utilizada de abocar directamente la piedra en el fondo era de origen francés, dado que

when the water is very deep, the French throw in great quantity of stones at random, so as to form a much larger base than would be required upon dry land; this they lay the stones in a regular manner, till the foundation is

raised above the water; they then lay a great weight of stones upon it, and let it stand during the winter to settle, as likewise to see whether it is firm, and resists the force of the waves and winds; after that they finish the super-structure with large stones in the usual manner.<sup>122</sup>

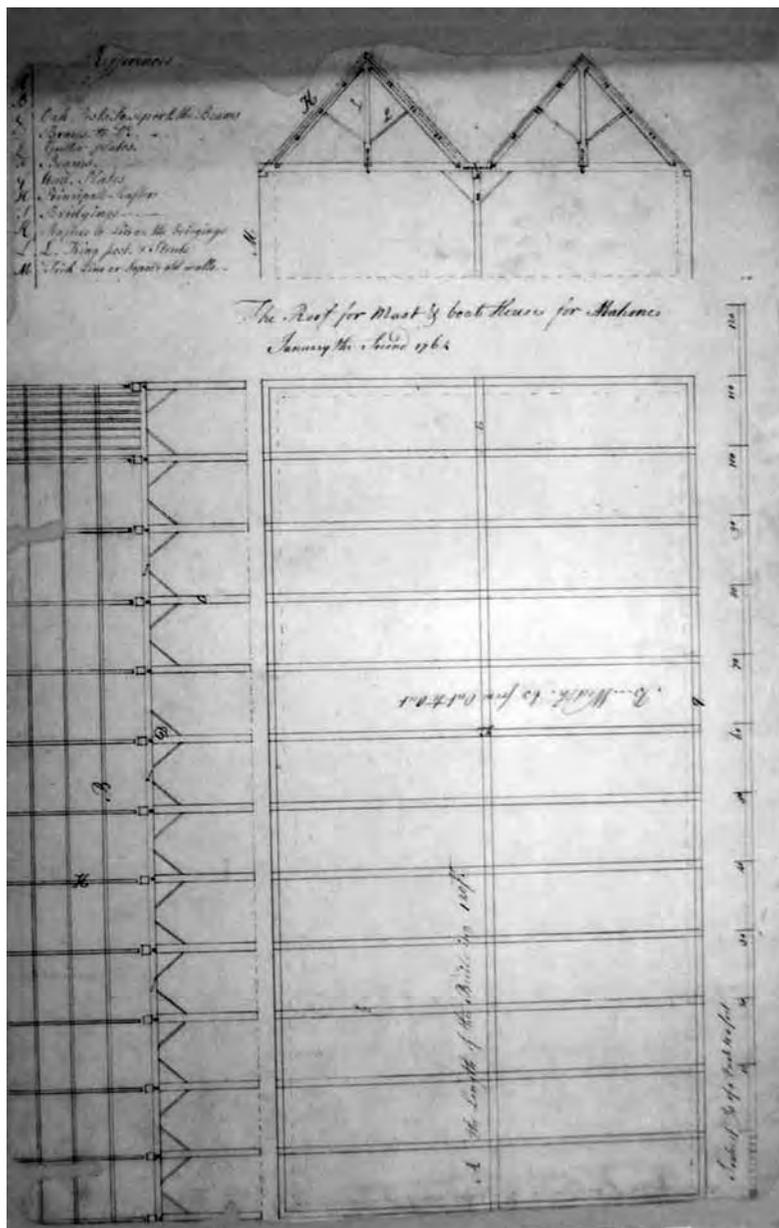
El mismo Muller se muestra muy crítico con esta práctica dado que "as this method requires a great quantity of stones, it can be practised but in few places where stones are in plenty". Efectivamente, pese a las reservas de este autor, el hecho que el islote de Pinto fuese un prominente peñón rodeado de aguas poco profundas hacía de esta técnica la mejor solución constructiva.

El grueso de las obras de Saffron Island finalizó en 1774, con la conclusión del mencionado edificio.<sup>123</sup> Aun así, no fue hasta dos años más tarde cuando se acabó la construcción de la residencia de oficiales y otro alojamiento para más marinería al lado del muelle de carena n.º 6.<sup>124</sup>

Pero las actuaciones durante la segunda dominación no se limitaron a la isla de Pinto. Dentro del área antigua del astillero se construirá un nuevo almacén de arboladura. Este edificio sustituía al ya denominado nuevo almacén de arboladura del final de la primera dominación. Un curioso documento hace mención a las obras llevadas a cabo los tres primeros meses de 1765 a fin de "taking down the Old Store Called the New Masthouse, dig[g]ing out & laying the Foundation of the New Building now Called the New Masthouse".<sup>125</sup> O sea, se derribaba y se construía nuevamente uno de los edificios más modernos. Ello es un indicio que los últimos edificios construidos antes de la invasión francesa no eran de mucha calidad.

Parece ser que durante la ocupación gala, además, el arsenal fue bastante descuidado. En un capítulo anterior ya se ha hecho mención a un documento de octubre de 1763 que cifra en 2.381 libras las reparaciones necesarias en todos los edificios.<sup>126</sup> Pero, además de la dejadez de los franceses, el estado de los edificios antes de su llegada no era muy bueno. Ya se ha podido apreciar anteriormente que el tejado del obrador de velas encima del aserradero tuvo que ser reparado o que la casa de botes tuvo

En la página posterior se aprecia el proyecto de 1764 de rehacer la nueva casa de arboladura a partir de una nueva cubierta. Parece ser que la poca calidad de los antiguos muros aconsejó su derribo y la construcción de una novísima casa de arboladura, toda ella de madera, en el mismo solar.  
 [TNA, ADM, 140/1315]



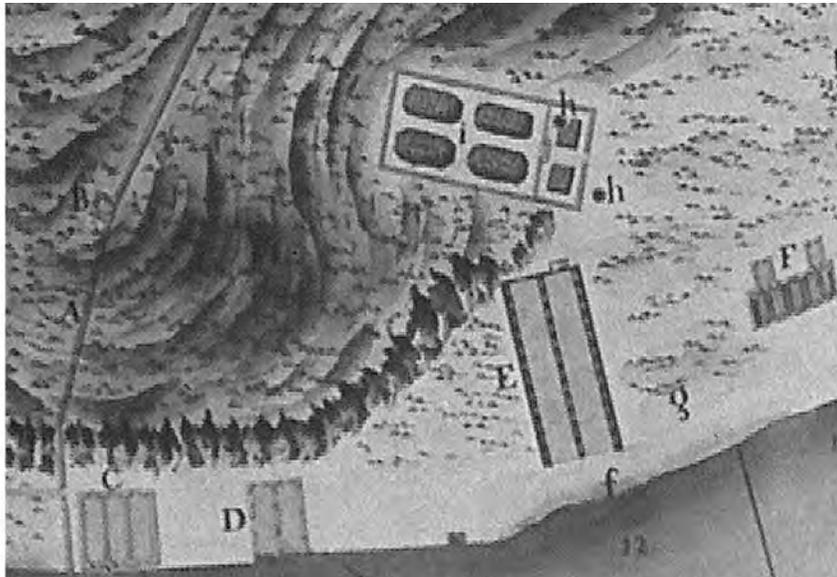
En este detalle del plano español referido anteriormente aparecen los edificios (indicados con las letras C, D i R) construidos durante la segunda dominación: la casa de alquitranes, breas y resinas, la nueva casa de botes y la novísima casa de arboladura. La letra "h" se corresponde con los pozos para aguada de los buques, lo que justificaría la situación de la nueva casa de botes. Se aprecia en la letra "g" (entre la novísima casa de arboladura y el aserradero) que la leyenda del plano describe el "Sitio donde construyeron los Yngleses la fragata *Menorca*".

que ser reforzada con contrafuertes. También la división horizontal llevada a cabo en la vieja casa de arboladura durante los años cuarenta –y así reconvertida en almacén de cable y jarcia– se venía abajo poco después. Así, durante 1755, el comodoro Edgcombe pedía la urgente reparación del edificio rehabilitado hacía poco.<sup>127</sup>

Pero el detalle más importante de la novísima casa de arboladura es sus características. Un proyecto de enero de 1764 tan solo pretendía rehacer el edificio a partir de los antiguos muros. Pero, tal y como se ha visto, el edi-

y en la línea con los modelos arquitectónicos de los arsenales metropolitanos. En concreto, tanto estructural como constructivamente, aunque más reducido, guarda una estrecha semejanza con las casas de arboladura y sala de gálibos construidas en Chatham en 1753.<sup>130</sup>

Juntamente con los muelles de carena de la isla de Pinto, este edificio es la constatación de que el centro de gravedad del Naval Yard –tal y como se titula en el proyecto que contempla la perspectiva de 1765– estaba ya en la otra ribera del puerto de Mahón. La sala de gálibos es



ficio fue levantado con una nueva cimentación. A diferencia del resto, todos ellos de piedra, la planimetría española inmediatamente posterior lo menciona como un "edificio de Madera cuyas dos naves bajas servían para Arboladura, su piso principal de Sala de Gálibos y encima de depósito de velas".<sup>128</sup> Esta construcción se corresponde con el edificio proyectado en 1765 descrito como "New Mast House with a Sail Loft over it".<sup>129</sup> Un tipo de construcción que rompe con lo realizado hasta ese momento,

otro elemento que ilustra esta afirmación. Era el lugar en que los planos de las piezas que componían un buque se incrementaban hasta escala real. Así, se dibujaban piezas tales como genoles o varengas, elementos que componían una cuaderna del casco, con tiza en el suelo. A partir de aquí, se obtenía un primer molde en una fina plancha de madera que servía para hacer la pieza. Dada la dimensión de algunas de dichas piezas, se necesitaban salas muy amplias sin ningún tipo de impedimento para poder

acometer dicha labor. Además, las buhardillas del edificio fueron destinadas a almacén del velamen que era producido o reparado en el obrador encima del aserradero.

La novísima casa de arboladura marca diáfamanamente una nueva técnica constructiva, basada en estructuras de madera típicamente metropolitanas. Pero no es el único ejemplo. Casi idéntica es una nueva casa de botes –“The Boat House *Intended* [*sic*], with a Loft over it for Dry Stores”<sup>131</sup> proyectada con buhardillas destinadas a pertrechos, que nunca se llegará a construir. Otra nueva casa de botes, a poniente, es totalmente diferente de la antigua. Mientras que la vieja es un edificio de piedra, la nueva es un tinglado de madera, definido en 1765 como “A Shedd to haul the Wat[e]ring Launches Under, when the Men of War are not in Port”.<sup>132</sup> Esta circunstancia de servir de cobertizo de los botes que aguaban es de lo más evidente si se contempla que los pozos de agua dulce estaban detrás de la novísima Mast House.<sup>133</sup>

Por último, a levante del mencionado tinglado se construyó un edificio a doble vertiente con tres compartimientos en paralelo dedicados a “turpentine Store”, “Tarr [*sic*] Store” y “Pitch Store”. O sea, almacenes de brea, alquitrán y resina. Cabe recordar que estos materiales se guardaban anteriormente en una cueva de Bloody Island. Dicha actuación reafirmaría la idea que el arsenal mahonés –el Naval Yard– se consolidó durante la segunda dominación.

Otro aspecto que marca la continuidad entre ambas dominaciones de la mano del oficial naval Milborne Marsh es el sencillo muro perimetral –pese a la presencia de “Torres fuertes para la defensa”, tal y como se menciona en un plano español inmediatamente posterior<sup>134</sup> que rodea el arsenal. Al igual que en sus homólogos metropolitanos, éste no se puede considerar una fortificación, sino que es más bien una cerca de seguridad.<sup>135</sup>

La culminación del Naval Yard, más allá de un simple carenero, se verá plasmada durante los últimos años de la última dominación, cuando asume la condición de astillero de construcción. Si bien de forma efímera y modesta, pero sintomática a la vez, con la construcción del *HMS Minorca*, un jabeque de 18 cañones, botado el 27 de agosto de 1779.<sup>136</sup>

El *HMS Minorca*, construido en la grada habilitada entre la novísima casa de arboladura y el aserradero, pese a ser un buque pequeño, es el referente de la evolución del Naval Yard: de factoría de arboladura a carenero, y de carenero a astillero.

## ■ LA LECCIÓN APRENDIDA

La evolución de la base naval mahonesa vino marcada por las vicisitudes de las diferentes amenazas estratégicas a lo largo del tiempo. Cada uno de los escalones evolutivos se explica a partir del contexto político y naval del momento. El primer hito cronológico es la formación del Mast Yard en 1718, en el contexto de la Guerra de la Cuádruple Alianza.

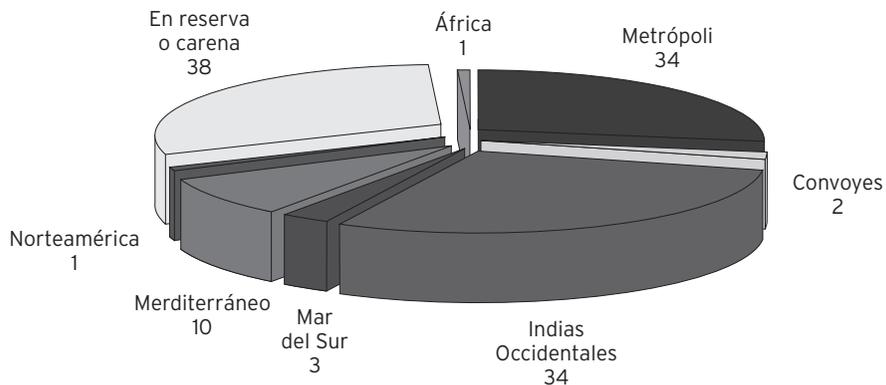
Pese a la coyuntura favorable a los británicos, que se enfrentaron a España aliados con Francia, Holanda y el Imperio austríaco, ya se habían atendido aspectos logísticos como la asistencia sanitaria a la marinería, con la construcción del hospital en Bloody Island o como la instalación de un depósito de víveres en el antiguo convento que había ocupado eventualmente el hospital naval, lo que abrió la posibilidad de ensanchar el abanico logístico de Mahón ante la entrada de un importante contingente de fuerzas navales en el Mediterráneo.

Siempre el estratega se ha de mover entre la amenaza más peligrosa y la más probable. En el fondo, dicho conflicto no amparaba ninguna de estas situaciones. El *statu quo* diseñado en Utrecht dibujaba como principal amenaza para los intereses británicos una alianza franco-española basada a les relaciones de familia entre ambas monarquías.

España, a partir del matrimonio de Felipe V con Isabel de Farnesio en 1714, quiso jugar nuevamente el papel de potencia en el escenario italiano, algo que deshacía las reglas de juego establecidas a partir del año anterior en Utrecht. Después de la expedición española a Cerdeña durante 1717, se encendieron todas las alarmas cuando el siguiente paso de las ambiciones hispánicas fue la isla de Sicilia. Nueve días después de la formación de la Cuádruple Alianza, el 31 de julio de 1718 la marina británica de-

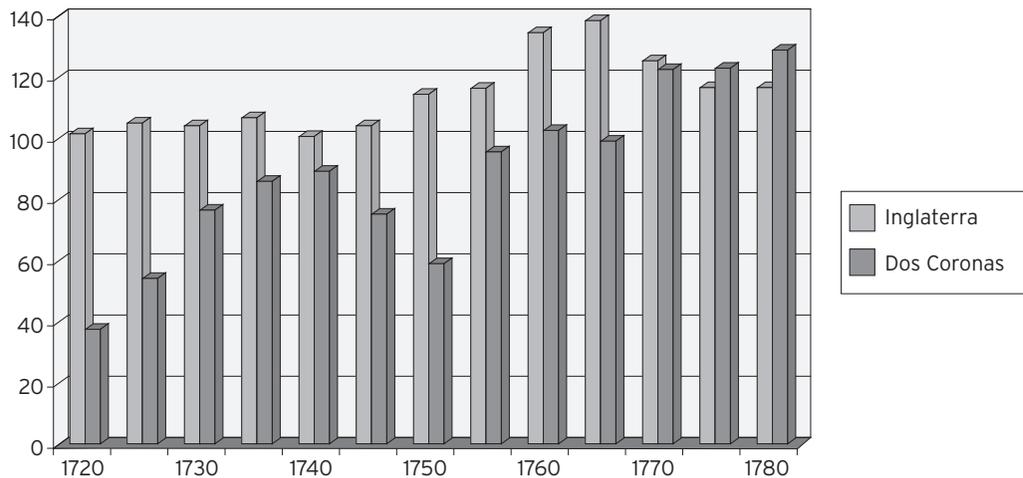
Durante las dominaciones británicas de Menorca, dos fueron los periodos de riesgo ante un eje borbónico franco-español. El primero se aprecia claramente durante principios de la década de los cuarenta, época de expansión del arsenal mahonés. El segundo, ya rompiendo el Two Powers Stand, se manifiesta durante los años setenta y principios de los ochenta, cuando Gran Bretaña perderá la isla.

### DESPLIEGUE DE LA ROYAL NAVY (1741)



Fuente: RODGER, *The Command of the Ocean...*, 614.

### UNA EVALUACIÓN CUANTITATIVA DE LA AMENAZA (1720-1780)



Fuente: HARDING, *Seapower and naval warfare...*, 290-292.

rrotaba de forma contundente en las aguas sicilianas de cabo Passaro a la flota española enviada a la conquista de la mayor isla del Mediterráneo.<sup>137</sup>

Pero, tal y como ya se ha dicho, la amenaza más peligrosa y, a la vez, más probable era la alianza franco-española, caracterizada por los tres Tratados de Familia que jalonaron las dos dominaciones británicas. Así, la tercera y última de dichas alianzas, en un contexto endógeno del Imperio británico nada adecuado, es lo que marca el final del dominio inglés de la isla.

Cabe significar que la tirantez con España fue condición necesaria, pero insuficiente, para la potenciación de Mahón. Para ilustrar esta afirmación, vale la pena considerar dos contextos históricos: la situación de guerra no declarada durante 1726 y 1727, que provocó el infructuoso ataque español contra Gibraltar, y el estallido de la Guerra de la Oreja de Jenkins en 1739, hasta la entrada de Francia en el conflicto en octubre de 1743, consecuencia del Segundo Pacto de Familia y la extensión del conflicto anglo-español dentro de la Guerra de Sucesión Austríaca.

El eje franco-español era la verdadera amenaza. Si se observa el despliegue de la Royal Navy en 1741, se pueden aprender dos lecciones. La primera y más importante es que, ante una guerra contra España, el principal escenario de atención es el Atlántico. La otra, muy significativa, es que en plena guerra, casi una tercera parte –el 30,8% si se quiere ser preciso– de los navíos de las cuatro primeras clases están en el carenero o en reserva. Ello pone de relieve la importancia de la logística y la infraestructura como bases de la operatividad naval. El problema no es la cantidad de navíos alistados, sino cuántos de éstos se pueden mantener en el mar.

Con la entrada de Francia en la guerra a finales de 1743, la situación cambió radicalmente. Al entrar en combate en febrero de 1744 contra la flota combinada en cabo Sicié, en aguas frente a Tolón, la Royal Navy habrá casi triplicado su número de navíos de las cuatro primeras clases en el Mediterráneo. Pese a que las cifras indican que Gran Bretaña mantenía ampliamente el estatus Two Powers Standard, de hecho, en esta batalla en aguas tolonesas, los ingleses combatieron con una exigua supe-

rioridad cuantitativa –veintinueve navíos, uno más que la flota combinada–, que además se equilibró dado el riesgo táctico asumido por Matthews a fin de plantear una batalla decisiva.<sup>138</sup>

Pero la batalla naval de cabo Sicié comenzaba, antes del primer cañonazo, con un colosal fracaso para los británicos. Posicionalmente, Mahón adquiere una singular importancia, como ya se ha analizado en un capítulo anterior, para cortar el eje estratégico Cartagena-Tolón. En el momento en que la Royal Navy ha de plantar batalla a la flota combinada, la enseñanza que se desprende es que el poder naval británico había sido incapaz de aprovechar la preeminente posición mahonesa.

Aunque el resultado táctico de la batalla fue indeciso, a nivel operacional fue un éxito británico, ya que se cortó la posibilidad de reabastecer por mar a las tropas españolas que luchaban en la península itálica. Sin embargo, dentro de una dimensión estratégica y política, la derrota británica fue importante. Tanto es así que, pese a que la española fue la única marina que perdió un navío, Felipe V no dudó a ennoblecer al comandante de su escuadra con el título de marqués de la Victoria. Por el contrario, los ingleses, después de un consejo de guerra, expulsaron al almirante Matthews de la Royal Navy. Si se atiende al precedente del último enfrentamiento en el Mediterráneo, en cabo Passaro, más de un cuarto de siglo atrás, en que la armada española había sido aniquilada, el resultado para España era más que digno. Si Matthews, como Byng años más tarde, puede ser considerado un cabeza de turco, lo es por el hecho que los británicos habían debido afrontar una batalla que podría haber sido decisiva en condiciones de casi paridad cuantitativa. En el fondo, no importaba el número de navíos que una marina pudiese alistar, sino la verdadera fuerza que se podía mantener en alta mar. Dicho contexto permite entender la evolución infraestructural de la última parte de la primera dominación: la superioridad naval depende de la operatividad y ésta de un eficaz apoyo infraestructural y logístico.

Si desde el punto de vista geoestratégico la lección se aprendió, la vertiente operacional fue un desastre, siendo el telón que cierra la primera dominación en 1756. Cuan-

do los franceses desembarcaron en Menorca en abril de ese año, nunca había estado mejor dotada la base naval para apoyar las operaciones de la flota. El problema fue el imperdonable error estratégico y operativo de no desplegar el suficiente número de fuerzas navales a fin de disuadir un asalto anfibio contra la isla.<sup>139</sup>

El almirante Byng podía haber sido acompañado en su fusilamiento por algunos miembros del Almirantazgo.<sup>140</sup> Nuevamente, al igual que doce años antes, en 1756, Byng se enfrentó a los franceses en condiciones de paridad. Y en este caso, con la importantísima diferencia que el enemigo no era la amenaza más peligrosa, dado que España, pese a su creciente poder naval, observaba una estricta neutralidad.

Al igual que en cabo Sicié, el combate entre las fuerzas de Byng y La Galissonnière en aguas menorquinas no fue, desde un punto de vista táctico, decisivo. Sin embargo, la lectura operacional, estratégica y política era que los franceses habían obtenido un triunfo naval que podía determinar la suerte de la guerra.

Desde un punto de vista operacional, la fuerza de Byng era insuficiente para obtener un triunfo decisivo. Eso era una responsabilidad que se debería haber depurado en las más altas esferas políticas. Pero la condición necesaria para la victoria francesa fue su superioridad naval en ese teatro de operaciones, marcado por la retirada de Byng a Gibraltar. Si no se podía ejercer el dominio del mar, la respuesta era jugar la misma carta que a menudo su enemigo solía jugar: *Fleet in being*. O sea, el encastillamiento de la flota. Dicha alternativa, al menos, le daba opciones. Retirarse a Gibraltar, dadas sus limitaciones como base, era la peor solución. Forzar la entrada en Mahón por parte del grueso de sus fuerzas, por adversa que fuese la situación, suponía poder desembarcar hombres y armas que podían servir para parar la ofensiva francesa por tierra y prolongar así la resistencia en espera de una segunda flota británica que hiciese huir a la escuadra de La Galissonnière.

La retirada de Byng dejaba a Menorca sin la auténtica muralla que proporcionaba la talasocracia británica: la Royal Navy. Las consecuencias derivadas eran tremen-

damente negativas. Fue este contexto lo que provocó la ejecución de Byng como válvula de escape. Con Menorca en manos francesas, no solamente se perdía un poderoso medio posicional para impedir el libre movimiento de la flota borbónica combinada entre Tolón y Cartagena. También era el perfecto reclamo para hacer entrar a España en la guerra, que en ese momento era neutral. Ésta fue la apuesta política que se escondía detrás de la estrategia naval francesa.

La segunda dominación, a partir de 1763, volvía a ser una partida geoestratégica en la que las fichas comenzaban a jugar desde posiciones similares. Las nuevas obras del ya Naval Yard hacen patente la evolución de un concepto ya apuntado al final de la primera dominación.

La pérdida de Menorca en 1781 hay que explicarla a partir de motivos exógenos al atrezo mediterráneo.<sup>141</sup> Uno fue la rotura de la doctrina Two Powers Standard. A lo largo de la década de los setenta España y Francia superaron en número de navíos a la Royal Navy. Ésta era la situación estratégica más peligrosa desde el Tratado de Utrecht. El estallido de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos y el apoyo a los rebeldes norteamericanos –donde la reducida y naciente US Navy también luchó contra los británicos– por parte de las potencias firmantes del Tercer Tratado de Familia hizo el resto. En ese momento, Gran Bretaña se quedó sin su muralla de madera.

Todo este análisis conduce a una única conclusión: hacer de Mahón la base naval principal británica en el Mediterráneo fue un acierto estratégico. Esta afirmación se apoya en dos evidencias. La primera es que en una guerra en la que España fuese beligerante, Gibraltar se transformaba en una base naval de escasa proyección. Aunque pudiese ser defendida contra un ataque terrestre, como así sucedió en dos ocasiones –1727 y 1782–, solamente el asedio del peñón hacía muy poco, por no decir nada, operativa la base naval. Por este motivo, priorizar la conquista de Menorca por parte de las fuerzas armadas de las Dos Coronas fue un criterio acertado. Con Menorca en manos españolas y Gibraltar bloqueado, el Mediterráneo era un mar cerrado a los ingleses.

La segunda evidencia, a más largo plazo y que se deriva de la primera, es el hecho que Mahón era un medio fundamental en la política naval del Two Powers Standard. Ello justificó la ocupación –que no dominación, como muy bien dice Casasnovas<sup>142</sup> entre 1798 y 1802. Incluso, con Mahón en manos británicas, el almirante Nelson no se habría visto en la encrucijada de tener que asumir los riesgos que tuvo que afrontar para derrotar a la flota franco-española en 1805 en cabo Trafalgar. Pero ésta ya es otra historia.

## ■ NOTAS

Como dirían los menorquines, quiero dedicar este trabajo a “la meva jana i els meus bois”; sin olvidarme de Ella, reina Aiten Plac y emperatriz de Ravenscourt Park.

1. Adam SMITH, *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations* (Edimburgo, Thomas Nelson, 1838), 310. Mi traducción de este texto ha servido como proemio. Pese a pertenecer a una edición muy posterior es fiel al Libro V, Capítulo I, Parte III de la última revisión de la obra realizada en 1784.

2. SMITH, *An inquiry into the nature...*, 308, donde se da una visión de esta compañía. Más detalles sobre su organización en John ADOLPHUS, *Political state of the British Empire; containing a general view of the domestic and foreign possessions of the Crown; the laws, commerce, revenues, offices and other establishments, civil and military* (Londres, T. Cadell & W. Davies, 1818), vol. III, 231.

3. SMITH, *An inquiry into the nature...*, 251.

4. J. C. PLATT, *Old trading companies*, London, Edited by Charles Knight, VI (1844), 58-59.

5. Esta cuestión es abordada monográficamente por D. W. DONALDSON, “Port Mahon, Minorca: the preferred naval base for the English fleet in the Mediterranean in the Seventeenth Century”, en *The Mariner’s Mirror, The journal of the Society of Nautical Research*, 88/4 (2002), 423-436.

6. DONALDSON, “Port Mahon, Minorca...”, 433. Aunque, posteriormente, fue utilizado por la marina yanqui para el mismo propósito. William N. STILL, “The Mediterranean U.S. Naval Bases”, en *United States Navy and Marine Corps Bases, Overseas*, Ed. P. E. Coletta y K. J. Bauer (Londres/Westport, Connecticut, Greenwood Press, 1985), 202-203.

7. Alfred Thayer MAHAN, *The Influence of Sea Power Upon History* (Digital Antiquaria, Morristown (NJ), 2004), 171.

8. MAHAN, *The Influence of Sea Power...*, 385.

9. Alejandro DEL CANTILLO, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extrangeras [sic] los monarcas españoles de la casa de Borbón. Desde el año 1700 hasta el día. Puestos en orden e ilustrados muchos de ellos con la historia de sus respectivas negociaciones* (Madrid, Imprenta de Alegría y Charlain, 1843), 76.

10. CANTILLO, A. DEL, *Tratados, convenios y declaraciones...*, 35-43.

11. CANTILLO, A. DEL, *Tratados, convenios y declaraciones...*, 58-69.

12. Richard HARDING, *Seapower and naval warfare, 1650-1839* (Londres, University College, 1999), 141-142.

13. CANTILLO, A. DEL, *Tratados, convenios y declaraciones...*, 78.

14. FRANCISCO FORNALS, *Castillo de San Felipe del puerto de Mahón. Siglos XVI-XVII-XVIII* (Mahón, Museo Militar Regional de Menorca, 1996), 54-79.

15. SMITH, *An inquiry into the nature...*, 171-172.

16. Margarita Eva RODRÍGUEZ GARCÍA, *Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)* (Madrid, Banco de España, 2005), 17.

17. Archivo General de Simancas [=AGS], Estado, leg. 6907, s/f.

18. AGS, Estado, leg. 6955, s/f.

19. AGS, Estado, leg. 6905, s/f.

20. Diego TÉLLEZ ALARCIA, “Anson, Wall y el Papel del «Lago Español» en el enfrentamiento colonial hispano-británico (1740-1762)”, *Tiempos Modernos, Revista Electrónica de Historia Moderna*, 11 (2004-5).

21. CANTILLO, A. DEL, *Tratados, convenios y declaraciones...*, 79.

22. Pedro RIUDAVETS TUDURÍ, *Historia de la isla de Menorca* (Mahón, Imprenta de Bernardo Fabregues, 1885-8, P. II), 1148-1341. Mucha documentación sobre esta cuestión en AGS, Estado, legs. 6838, 6849, 6855, 6856 y 6968.

23. AGS, Estado, leg. 6914, s/f.

24. N. A. M. RODGER, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815* (Londres, Penguin Books; National Maritime Museum, 2006), 187. Sobre la sede del Navy Board, Jonathan G. COAD, *The Royal Dockyards 1690-1850. Architecture and Engineering Works of the Sailing Navy* (Aldershot, Royal Commission Historical Monuments England; Scholar Press, 1989), 44-45.

25. RODGER, *The Command of the Ocean...*, 293.

26. COAD, *The Royal Dockyards...*, 2.

27. RODGER, *The Command of the Ocean...*, 310.

28. Ibídem, 301. Y también HARDING, *Seapower and naval warfare...*, 134.

29. RODGER, *The Command of the Ocean...*, 191 y 302.
30. Ibídem, 191.
31. Ibídem, 202.
32. Ibídem, 190.
33. Ibídem, 195 y 307-308.
34. COAD, *The Royal Dockyards...*, 293 y ss.
35. Janet MACDONALD, *Feeding Nelson's Navy. The true history of Food at Sea in the Georgian Era* (Londres, Chatham Publishing, 2004), pássim.
36. RODGER, *The Command of the Ocean...*, 305.
37. Ibídem, 192-193. Y también MACDONALD, *Feeding Nelson's Navy...*, 49.
38. RODGER, *The Command of the Ocean...*, 307.
39. MACDONALD, *Feeding Nelson's Navy...*, 53-56.
40. TNA [= The National Archives], ADM [=Admiralty], 42/2343. Siguiendo la normativa vigente de citación de los archivos nacionales británicos, los acrónimos son los oficiales y las series son citadas numéricamente adjuntándoles el registro y la foliación si la tienen. A lo largo del trabajo se citan documentos de las series 34 (Ships' Pay Books), 42 (Yard Books), 106 (Navy Board: In-letters), 140 (Maps and Plans), y 354 (Navy Board: Out-letters). Más referencias sobre el guardalmacén de Mahón en RODGER, *The Command of the Ocean...*, 302, y COAD, *The Royal Dockyards...*, 3.
41. RODGER, *The Command of the Ocean...*, 309.
42. Pese a ello, en el Mediterráneo, un mar pequeño donde las travesías eran cortas, el escorbuto no era un problema tan importante. RODGER, *The Command of the Ocean...*, 308.
43. COAD, *The Royal Dockyards...*, 333.
44. El mejor estudio sobre el hospital naval mahonés en íbidem, 333-339.
45. TNA, ADM, 140/1322.
46. TNA, ADM, 140/1322.
47. COAD, *The Royal Dockyards...*, 335. Maite MEDRANO DE OLIVES ("Un pionero hospital naval inglés en Menorca", en *El Hospital de la isla del Rey del puerto de Mahón*, [s.l.], Amics de l'illa de l'Hospital, 2006, 95) también alude a un convento, que otros autores, en la misma obra, identifican con el de San Francisco. Ver Juan QUETGLAS MOLL y Patrocinio MORATINOS PALOMERO, "El hospital militar de la «isla del Rey» en Mahón. Datos para su historia", en *El Hospital de la isla del Rey...*, 71.
48. COAD, *The Royal Dockyards...*, 315-327.
49. TNA, ADM, 42/2343.
50. Concretamente escribe que "the Pine is common on the Montains". John ARMSTRONG, *The history of the island of Minorca* (Londres, C. Davis, 1752), 193. En la primera traducción al castellano (John ARMSTRONG, *Historia civil, y natural de la isla de Menorca: descripción topográfica de la ciudad de Mahón... Escrita en Inglés. Por el señor Jorge [sic] Armstrong, Gobernador que fue de la Isla, y traducida al castellano por Don Josef Antonio Lasierra y Navarro*, Madrid, Pedro Marín, 1781, 222) se dice que "las montañas están cubiertas de pinos".
51. Jonathan G. COAD, "The Chatham Mast Hoses and Mould Loft", en *The Mariner's Mirror, The journal of the Society of Nautical Research*, 59/2 (1973), 129.
52. Sobre las reformas de 1718 en Mahón, TNA, PC [=Privy Council], 1/14-119, y también TNA, ADM, 42/2343. El dato sobre la construcción del edificio a partir de Riudavets Tudurí, *Historia de la isla de Menorca...*, P. III, 2136. Y también José RIERA ALEMANY, *Estudios marítimo-militares sobre el archipiélago balear (publicados en revistas profesionales)*, [s.l.], [s.e.], 1901, 3. Aunque no cita específicamente ningún documento, en la misma obra (1) se dice: "al voluminoso archivo de la Comandancia de Mahón, que hoy ocupa una sala entera de este arsenal, sólo se ha acudido para aclarar determinados puntos". Es posible que alguna documentación británica utilizada por el teniente de navío Riera fuese consultada en este archivo, fruto de su captura, aunque no se ha podido localizar. Ello concordaría con los vacíos de la documentación británica, pese a la exhaustividad en la descripción de los fondos. Más datos en Randolph COCK y N. A. M. RODGER, *A guide to the naval records in the national archives of the UK* (Londres, Institute of Historical Research; The National Archives of the UK, 2008).
53. Joan Enric VILARDELL SANTACANA, "La fundación de Georgetown (1771). Patrick Mackellar y el urbanismo militar británico", tesis doctoral inédita de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona dirigida por J. L. Oyón Bañales, 2003, 215.
54. TNA, ADM, 140/1321.
55. TNA, ADM, 42/2345.
56. ARMSTRONG, *The history of the island of Minorca...*, 139. En la mencionada traducción (181) se dice: "La mina de yerro está tan abundantemente derramada sobre la superficie de la tierra, que no hay que estrañar se encuentre en Menorca en pedazos llanos de diez pulgadas en la mayor parte de los lugares de la Isla."
57. TNA, ADM, 140/1316.
58. ARMSTRONG, *The history of the island of Minorca...*, 16. Sobre la datación original de la carta segunda, ver íbidem, 7. Décadas después, así tradujo el citado fragmento José Antonio Lasierra y Navarro (50): "El extremo [sic] Occidental está dedicado á la Marina à excepcion [sic] de las arboladuras, que están depositadas al otro lado del puerto, en donde se ve una grande cantidad de provisiones navales de todas especies, siempre prontas para

carenar, y reparar los bageles de S[u] M[ajestad] B[ritánica].” La datación original de este documento en 1740 es algo que Lasiera pasa por alto en su traducción.

59. COAD, *The Royal Dockyards...*, 315

60. TNA, ADM, 106/949, f. 202.

61. TNA, ADM, 354/121, f. 33.

62. TNA, ADM, 354/119, f. 6.

63. TNA, ADM, 106/1041, f. 383. El documento no está datado, pero aparece entre papeles de 1743.

64. TNA, ADM, 106/1031, f. 175.

64. TNA, ADM, 106/1031, f. 175.

65. Robert BEATSON, *Naval and military memoirs of Great Britain from 1727 to 1783* (Londres, Longman, Hurts, Rees & Orme, 1804), vol. III, 67-68.

66. TNA, ADM, 106/1041, f. 55.

67. TNA, ADM, 106/1041, f. 106.

68. ARMSTRONG, *The history of the island of Minorca...*, 17. José Antonio Lasiera y Navarro (51) lo traduce así: “Sería apetecible se fabricase un Astillero en seco, cuya obra no sería tan difícil como se imagina; y se sacaría la ventaja de evitar el riesgo en la carena de los bageles, de no dañar sus mástiles, y obras muertas, como sucede frecuentemente [sic]: pero non nostrum tantas [sic].” Aunque la traducción del original es mejorable: “Al no haber marea, no se ha intentado nunca construir un dique seco, aunque no sería un trabajo de tanta dificultad como se ha representado, y sería de gran provecho si ello se consiguiese.”

69. John MULLER, *A treatise containing The Practical Part of Fortification. In Four Parts* (Londres, A. Millar, 1745).

70. La traducción hecha a partir de la segunda edición (1755) lleva el ampuloso título de *Tratado de fortificación, ó Arte de construir los Edificios Militares, y Civiles, Escrito en Inglés, por Juan Muller. Traducido en castellano, dividido en dos tomos y aumentado con notas, adiciones... Por Miguel Sánchez Taramas* (Barcelona, Tomás Piferrer, 1769). Entre los añadidos destaca el dedicado a Cartagena (t. II, 138-183) y especialmente la construcción del dique de carena (152-183).

71. ARMSTRONG, *The history of the island of Minorca...*, 17. La traducción ya aparece en la nota 68.

72. *Ibidem*, 17.

73. COAD, *The Royal Dockyards...*, 339, n. 10.

74. *Ibidem*, 330.

75. RODGER, *The Command of the Ocean...*, 301.

76. TNA, ADM, 354/129, f. 60.

77. TNA, ADM, 106/926, f. 120.

78. TNA, ADM, 354/112, f. 182. En un plano de 1784 del ingeniero Francisco Fernández de Angulo, este edificio –letra “G”– en la leyenda se describe como “Almacenes de Madera, Tablazón, Cables, y encima Jarcia” (Biblioteca del Palacio Real [=BPR], sign. top. MAP 86/13), detalle que evidencia que efectivamente tenía dos pisos, aunque en aquellas fechas ya no era casa de arboladura.

79. MULLER, *A treatise containing...*, 228-229. La traducción de Sánchez Taramas (t. I, 392-393) es muy fiel: “Los Arsenales, que se edifican en las Plazas marítimas, no solo han de tener capacidad para la Artillería, municiones y pertrechos; sino también para Cables, Ancoras, Cordage, Arboladura, y todo lo demás que sea necesario para la construcción, ó reparación de Baxeles que de ordinario freqüentasen el Puerto. Estos Arsenales deben de tener dos pisos, el inferior para los efectos muy pesados y embarazados, y el superior para los más ligeros y manejables. Su situación siempre debe ser inmediata al Muelle ó Puerto, á fin que las Embarcaciones se puedan acercar, y se eviten los transportes de los efectos que lleven pertenecientes al Arsenal.”

80. TNA, ADM, 106/925/f. 54.

81. TNA, ADM, 354/123/f. 67.

82. TNA, ADM, 140/1313.

83. “Almacén de velas nuevas y pequeños pertrechos”. TNA, ADM, 140/1316. En un documento de la segunda dominación se relaciona como “Store for Nails, New Iron, and all other Small Store with a Loft over it for Colours, New Canvas &c.” (TNA, ADM, 140/1318), que se traduce como “almacén para clavos, hierro nuevo, y otros pequeños pertrechos, con unas golfas encima para pinturas, lonas, etc.”.

84. TNA, ADM, 140/1316.

85. COAD, *The Royal Dockyards...*, 149.

86. TNA, ADM, 140/1318.

87. COAD, *The Royal Dockyards...*, 149.

88. TNA, ADM, 354/148, f. 199.

89. “Entablillar la parte superior de las golfas para velas y las alas. Hacer el suelo de estas golfas y hacer contraventanas”. TNA, ADM, 42/2348.

90. TNA, ADM, 42/2348.

91. TNA, ADM, 42/2348.

92. COAD, *The Royal Dockyards...*, 331.

93. TNA, ADM, 140/1316.

94. TNA, ADM, 140/1318.

95. TNA, ADM, 106/1032, f. 190.

96. TNA, ADM, 140/1316.

97. TNA, ADM, 140/1316.

98. TNA, ADM, 140/1316.
99. Ello se infiere de los datos esgrimidos en este capítulo y de los que da Coad (*The Royal Dockyards...*, 3) de las restantes bases ultramarinas.
100. TNA, ADM, 42/2343-2345.
101. TNA, ADM, 106/917, ff. 222-230; 918, f. 208; 920, f. 320; 921, ff. 22 y 53; y también 354/112, f. 85.
102. TNA, ADM, 106/925, f. 54.
103. De la importancia de los judíos para los dominadores británicos da dimensión la protesta, a mediados de la década de los cincuenta, del embajador Keene, presentada contra el embargo llevado a cabo en Barcelona contra Zacarías Galfori, un judío establecido en la isla. AGS, Estado, leg. 6938, s/f. Sobre los griegos me remito a José Luis TERRÓN PONCE, "Los griegos en Menorca. Su espíritu económico", en *El Faro de Alejandría. Artículos publicados en la prensa menorquina (1979-2007)* [s.l.] (Consortio Museo Militar de Menorca / Institut Menorquí d'Estudis, 2009), 18-21.
104. TNA, ADM, 354/119, f. 23.
105. Incluso, en la segunda dominación esta cifra baja. Durante la reparación de la arboladura y aparejo del *HMS Aguilon*, en febrero de 1767, ninguno de los serradores era nativo. TNA, ADM, 42/2350.
106. TNA, ADM, 354/121, f. 33.
107. TNA, ADM, 106/1032, ff. 187 y 190; y 1041, f. 106.
108. TNA, ADM, 42/2348.
109. TNA, ADM, 42/2349.
110. Juan RAMIS Y RAMIS, *Resumen topográfico e histórico de Menorca. Manuscrito de 1787 con estudio preliminar de José Gella Iturriaga* (Madrid, Real Academia de la Historia, 1989), 16.
111. RIUDAVETS TUDURÍ, *Historia de la isla de Menorca...*, P. III, 2136.
112. COAD, *The Royal Dockyards...*, 331. Más datos en TNA, ADM, 42/2347-2348.
113. TNA, ADM, 140/1314.
114. TNA, ADM, 140/1319.
115. COAD, *The Royal Dockyards...*, 331.
116. TNA, ADM, 106/1190, f. 4. "Los muelles de la isla de Pinto están casi acabados, pero faltan instrucciones sobre la instalación de la máquina de arbolado."
117. "Cubiertos para las provisiones mientras el barco está en el muelle de carena." TNA, ADM, 140/1319.
118. El almacén se describe como "A Store for prov[isions] 100 f[ee]t. long and 24 abroad - the same to each w[h]arf". El cuartel de marinería como "Boatswains Store room for from Sailors, Riggers and Small Stores". Las otras dos estancias son definidas como alojamientos para "Gunners" y "Carpenters". TNA, ADM, 140/1319.
119. "Nivelando la isla de Pinto, hundiendo y rompiendo la roca... emplazando grandes piedras bajo el agua para formar la escollera." TNA, ADM, 42/2349.
120. "La isla se compone de tres o cuatro vetas de roca plana, entre las cuales es la inferior una veta de doce pies de profundidad compuesta por cantos rodados, cal y grava, [y] en las otras vetas la composición es arena, tierra y grava fina." TNA, ADM, 140/1319.
121. MULLER, *A treatise containing...*, 277. "La profundidad del agua en donde se han de establecer los Muelles, es necesario tomarla á cada 10, 15, ó 20 pies de distancia, marcándola al mismo tiempo con Estacas clavadas de una y otra parte, para que los Obreros dirijan los trabajos." Traducción extraída de la versión ya citada de Sánchez Taramas, t. II, 119.
122. MULLER, *A treatise containing...*, 278. Sánchez Taramas (t. II, 120-121), lo interpreta así: "Quando es mucha la profundidad del agua, echan los Franceses gran cantidad de Piedra perdida, que rodando las unas sobre las otras, forman con ellas una base tan extendida como seria necesaria sobre tierra enxuta. De este modo continuan hasta llegar á distancia de tres ó quatro pies de la superficie del agua, donde principian a asentar la piedra de un modo regular, y la elevan sobre la superficie del agua. En este estado cargan el todo con mucha piedra de bastante peso, y le dexan reposar durante un invierno, tanto para que se asiente, como para hacer prueba de la zarpa, observando si las olas ó los vientos la maltratan, ó desconciertan algunos carretales. Luego concluyen toda la obra que ha de estar fuera del agua labrándola con Sillares de Piedra cortada, siguiendo la práctica ordinaria de las demás obras."
123. COAD, *The Royal Dockyards...*, 332.
124. RIUDAVETS TUDURÍ, *Historia de la isla de Menorca...*, P. III, 2136.
125. "Derribando el viejo almacén llamado Nueva Casa de Arboladura, excavando y haciendo la fundación del nuevo edificio ahora llamado Nueva Casa de Arboladura." TNA/ADM/42/2349.
126. COAD, *The Royal Dockyards...*, 331.
127. TNA, ADM, 354/151, f. 95.
128. BPR, MAP/86/13.
129. "Nueva casa de arboladura y golfas para velas encima." TNA, ADM, 140/1318.
130. Ver COAD, "The Chatham Mast Hoses", 127-137.
131. "Una casa para botes que se pretende hacer, con unas golfas encima para pertrechos." TNA, ADM, 140/1318.
132. "Un tinglado para poner las lanchas de aguada debajo cuando los buques de guerra están en puerto." TNA, ADM, 140/1318.

133. BPR, MAP/86/13.
134. BPR, MAP/86/13. Y también RIUDAVETS TUDURÍ, *Historia de la isla de Menorca...*, 2136.
135. COAD, *The Royal Dockyards...*, 80.
136. TNA, ADM, 354/200, f.186. Sobre la corta vida de este jabeque hay documentación: TNA, ADM, 34/469 y 506.
137. Charles EKINS, *Naval Battles of Great Britain from the accession of the illustrious house of Hanover to the Throne to the Battle of Navarin* (Londres, Baldwin and Cradock, 1828), 12-16; HARDING, *Seapower and naval warfare...*, 189-190; y RODGER, *The Command of the Ocean...*, 228.
138. EKINS, *Naval Battles of Great Britain...*, 16-22; HARDING, *Seapower and naval warfare...*, 193; y RODGER, *The Command of the Ocean...*, 243.
139. EKINS, *Naval Battles of Great Britain...*, 35-38; HARDING, *Seapower and naval warfare...*, 208; y RODGER, *The Command of the Ocean...*, 264-267.
140. Ver el proceso de Byng en *The Trial of the Honourable Admiral John Byng at a Court Martial As taken by Mr. Charles Fearne, Judge-Advocate of his Majesty's Fleet...* (Londres, R. Manvy, 1757).
141. Sobre los hechos, José Luis TERRÓN PONCE, *La reconquista de Menorca por el duque de Crillon (1781-1782)* (Mahón, Museo Militar de San Felipe, 1981), pássim.
142. Miquel Àngel CASASNOVAS CAMPS, *Història de Menorca* (Palma de Mallorca, Moll, 2005), 312.

