

Menorca y el ferrocarril. Génesis y fracaso de un proyecto (1909-1915).

Ramón Molina de Dios. *Universitat de les Illes Balears*

El enorme peso específico de Mallorca en el conjunto de las Baleares tiende a distorsionar la visión de conjunto del archipiélago desde la óptica de la balear mayor, haciendo que muchos observadores tiendan a superponer la realidad mallorquina al conjunto de las cuatro islas principales. En realidad, tan sólo en los últimos decenios, la economía de las Baleares ha empezado a seguir pautas similares al paso de una terciarización galopante que si bien se inició en Mallorca a mediados del siglo XX sólo a partir de los últimos quince años ha afectado de lleno a Menorca.

La historia económica de Menorca supone un caso excepcional en el conjunto de las islas mediterráneas. Con una población que apenas llegaba a los 40.000 habitantes en 1900, presenta un dinamismo industrial y manufacturero realmente insólito a caballo entre los siglos XIX y XX. Un 33% de la población activa se ocupa en el sector secundario¹; más de un 5% de todo el calzado fabricado en España se elaboraba en la isla²; Menorca también es pionera en la utilización de la energía eléctrica desde 1892, concentra en Maó dos de las mayores empresas industriales de Baleares: *La Industrial Mahonesa* y la *Anglo-Española de Motores* y presenta una tupida y diversificada estructura financiera y bancaria³. Comparadas al resto de las islas mediterráneas, eminentemente rurales, Menorca representa entre 1880 y 1930 un enclave industrial de primer orden sólo seguida de cerca por Mallorca aunque, en términos relativos la isla menor supera ampliamente a la mayor⁴.

La historiografía tradicional ha querido asociar la singularidad de Menorca a la influencia que supuso el dominio británico sobre la isla durante casi todo el siglo XVIII con la concesión de franquicias comerciales que permitirían acumular capitales que, a su vez buscarían nuevos acomodos al romperse las franquicias tras volver a manos de la corona española en 1802. Sólo en tiempos recientes se ha insinuado una particular "vía menorquina" de crecimiento basada, contra lo inicialmente supuesto, más en un particular y dinámico sistema de trabajo domiciliario que deriva hacia la concentración manufacturera que no en el capital comercial *strictu senso*⁵.

Menorca es pues, dentro del conjunto de las Baleares un espacio económico claramente diferenciado hasta finales del siglo XX. El porcentaje de población ocupada en la industria era espectacularmente alto (casi el 50% hacia 1960)⁶, mientras que las relaciones económicas con Mallorca son más bien escasas y casi nulas respecto a Eivissa, (donde tan sólo el 2% de la población activa se ocupaba en el sector secundario).

Pero Menorca presenta también, en sí misma, una notable dualidad articulada en torno de sus dos principales ciudades y puertos: Maó y Ciutadella, situadas los extremos oriental y

¹ ESCARTÍN, J.M. (1996), p.114.

² NADAL, J. (1994), p. 333.

³ CASASNOVAS, M.A. (1999), p.5.

⁴ CASASNOVAS, M.A. (2001), p.4.

⁵ Sobre esta cuestión y sobre los recientes cuestionamientos sobre la visión tradicional, véase el monográfico de la revista *Estudis d'Història Econòmica*: MANERA, C. (coord.), (1996).

⁶ Concretamente el 48,36% en el secundario, 22,71% en el primario y 23,98% en el terciario. Datos de BARCELÓ, B. (1970).

occidental de la isla respectivamente. Maó, ciudad burguesa enriquecida especialmente a partir de las franquicias y del comercio generado por la *Royal Navy* durante el dominio británico y Ciutadella, antigua sede de los tribunales reales y coto de la nobleza latifundista más reaccionaria. Maó prosperó hasta concentrar en su término a más de la mitad de la población total de isla y, todo ello, unido al talante librepensador de Maó frente al rancio aristocratismo de Ciutadella, marcó diferencias y rivalidades que, de modo atenuado, han perdurado hasta hoy.

A principios del siglo XX una carretera general unía Maó y Ciutadella y el conjunto de carreteras del estado en la Isla sumaba unos 80 Km⁷ sin contar con los numerosos caminos vecinales. Sin embargo, las dificultades para el transporte interior venían de lejos, especialmente a partir de la prohibición, que databa de mediados del siglo XIX, de utilizar las numerosas calas como embarcaderos para el cabotaje. Los predios (*llocs*), especialmente los cercanos a la costa, siempre prefirieron el transporte por vía marítima para transportar sus productos a los principales mercados urbanos, pero el control del contrabando por el estado exigía concentrar la actividad marítimo-comercial en los puertos. Los caminos mejoraron, ciertamente, pero el incremento continuo de las actividades industriales y manufactureras vino a añadir un problema adicional a la precariedad de los caminos. Al mismo tiempo, las actividades regulares de comunicación y correo entre las dos principales ciudades de la Isla también eran reflejo del precario estado de las carreteras: Un viaje en carruaje de línea entre Maó y Ciutadella tardaba aproximadamente unas siete horas en cubrir los poco más de 44 Km de distancia entre ambas ciudades. Hacia 1907 la situación se mantenía invariable con un sólo trayecto diario y una expedición extraordinaria el día que coincidía con la llegada del vapor de Barcelona⁸. Ante tal tesitura no es de extrañar que, al amparo de las garantías que establecía la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 1908, comenzaran a surgir iniciativas para conectar por línea férrea las dos capitales menorquinas.

Con todo, la primera noticia referente al ferrocarril en Menorca, aparece en marzo de 1904 en el diario *El Bien Público* editado en Maó. Una iniciativa del delegado del Gobierno reúne a un conjunto de notables de la industria y el comercio amén de los alcaldes de los diferentes municipios. Como conclusión se decide nombrar una comisión para estudiar la posibilidad de una línea férrea que conecte la isla de Este a Oeste. No se ha conservado ningún documento de dicha comisión, pero cabe pensar que algunas gestiones debieron dar su fruto ya que el Plan de Ferrocarriles Secundarios de 1908 contempla, en la relación de líneas de las Islas Baleares, los 46 Km entre Maó y Ciutadella. Con ello se abre realmente el accidentado capítulo de la gestación abortada del ferrocarril menorquín.

Antoni Vila Juaneda (1847-1915), industrial y comerciante natural de Ciutadella y enriquecido en Cuba es el hombre clave del proyecto en tanto que popularizador e impulsor del proyecto ferroviario, pero no tanto como promotor del mismo pese a ciertas visiones hagiográficas sobre su persona⁹. Una carta de A.Vila enviada desde Barcelona en marzo de 1909 al alcalde de Ciutadella pone de manifiesto tanto el origen primero del proyecto

⁷ HERNANDEZ SANZ (1908), p.42

⁸ Diario *El Bien Público*, 26-10-1907.

⁹ F.SASTRE (2001); S. ROTGER (1994).

ferroviario como las estrechas relaciones entre los industriales burgueses menorquines, la aristocracia *ciudadellenca* y los poderes políticos:

Yo creo que todos comprenderán la conveniencia de contar con un F.C. que una los extremos de la isla y la gran utilidad que esto nos reportaría, y esto es lo que nos ha inducido a los pocos que estamos aquí a escuchar y transmitir lo que la empresa propone, que según les indiqué verbalmente es la empresa la que nos buscó a nosotros para hacernos la propuesta manifestándonos su buen deseo de lograrlo y haciéndonos presente que después de aprobado el proyecto que ellos formulen si se quedan con la subasta, es cuestión de año y medio su construcción.¹⁰

En los días siguientes, los alcaldes de los diferentes municipios reciben cartas firmadas por A.Vila o por alguno de sus hombres en la Isla. Junto a ellas se adjunta el primer documento "oficial" sobre el ferrocarril menorquín. Se trata de un documento apócrifo, aunque avalado por A.Vila y por la empresa Struuck de Barcelona¹¹, pomposamente titulado "*Memoria acerca de las ventajas de un ferro-carril secundario económico menorquín de Mahón a Ciudadela atravesando los territorios de Alayor, Mercadal y Ferrerías*". Se trata realmente de una declaración de intenciones más que de una memoria. No contiene ni un sólo dato técnico y sí muchas promesas de futuros beneficios; las constantes explicaciones del documento sobre las garantías a los ayuntamientos afectados es un claro indicio de la desconfianza inicial con la que nace el proyecto. Según el procedimiento establecido en la memoria -y luego realmente seguido en buena parte- la redacción del proyecto definitivo debe seguir un determinado curso que sintetizamos a continuación, más que por su intrínseco interés, por las similitudes que puedan hallarse respecto de otras investigaciones sobre ferrocarriles de vía estrecha creados al amparo de la ley de 1908.

a) El largo preámbulo del documento, que ocupa casi el 50% del mismo, es una simple apología de las ventajas del ferrocarril con el recordatorio, eso sí, de la garantía de un 5% de interés que ofrece el Estado sobre el coste de la línea.

b) Debería constituirse una Entidad que reuniera dinero para los primeros gastos del proyecto y, a su vez, fuera el cliente de la empresa redactora del mismo. La primera cantidad a reunir, conceptualizada como anticipo para comenzar a redactar el proyecto se cifra en 15.000 Ptas., a entregar a la empresa constructora que a su vez es la redactora del proyecto.

c) Una vez aprobado el proyecto por el Estado, la susodicha Entidad, auxiliada de una Sociedad de capitalistas inversores, sería la encargada de construir la línea y suministrar el material fijo y móvil. Una vez consolidada la nueva Sociedad, ésta se haría cargo de la explotación y reintegraría a la primitiva Entidad los anticipos aportados en forma de acciones o bien en metálico.

d) En el caso de que el proyecto redactado no fuera aceptado por el Estado, o bien se adjudicara la construcción a otra empresa diferente, o bien no llegara a constituirse la Sociedad por acciones, la primitiva entidad conservaría la propiedad del proyecto.

¹⁰ Carta de A.Vila al alcalde de Ciudadella, 16-03-1909. El subrayado es nuestro. Véase el documento completo en el anexo documental (doc. núm 1)

¹¹ Concretamente STRUUCK HERMANOS, Contratistas de Obras, Rambla de Cataluña, 97, 2º.

La correspondencia entre los alcaldes de Maó y Ciutadella a propósito del proyecto acaba por promover una reunión de ambos, amén de los primeros ediles de los municipios afectados por el trazado del ferrocarril. Cuando finalmente se decide constituir la Entidad que impulse los trabajos del proyecto, la reunión, significativamente, tendrá lugar en el municipio de Es Mercadal, justo a mitad de camino entre las dos ciudades principales. Tenemos constancia de al menos dos reuniones preparatorias de la llamada "Entidad Menorca" constituida como interlocutor con la empresa Struuck Hermanos y A.Vila. La primera de ellas tiene lugar el 27 de junio de 1909 en Es Mercadal. En ella se discute una carta de Vila al alcalde de Maó, donde se garantiza el reembolso de las cantidades aportadas por los ayuntamientos ante las contingencias que se expresaban en el punto cuarto del borrador de contrato¹². Otra reunión tiene lugar el 23 de septiembre de 1909 con la presencia de Antoni Vila que consigue vencer las reticencias de algunos alcaldes, especialmente el de Maó¹³, respecto de los pagos.

En el ínterin, la prensa menorquina recoge algunas entusiastas iniciativas para promover una suscripción pública en favor del ferrocarril. La más significativa es la de Jaume Ferrer Aledo, miembro del Ateneo de Maó, que la inicia personalmente en la prensa en mayo de 1909 y debe renunciar a ella en diciembre después de reconocer el fracaso y anunciar la devolución de lo recaudado¹⁴. También es significativa la gestión que Antoni Vila hace respecto al ayuntamiento de Lluçmajor (Mallorca), donde actúa como comisionado de Struuck más que como promotor propio. La misma empresa Struuck había redactado el proyecto de ferrocarril Palma-Lluçmajor, promovida por el consistorio mallorquín para presionar a la *Compañía de los Ferrocarriles de Mallorca* que dilataba los compromisos adquiridos con ese industrial municipio del sudeste de la balear mayor. La correspondencia con Lluçmajor indica que Vila inquiriere los pasos a seguir para conseguir obtener los permisos del Gobierno Militar para realizar los estudios previos. Con ello se inicia otra línea documental de investigación basada en la correspondencia con los Gobiernos Militares de Menorca y las Baleares sobre el ferrocarril.

Entre julio y septiembre de 1910 las respectivas administraciones militares estudian el interés del proyecto y, previa consulta a la Comandancia de Ingenieros del Estado Mayor Central se autorizan los trabajos previos de estudio de la línea¹⁵

Obtenidos los pertinentes permisos militares, el acto que oficialmente inaugura el proyecto ferroviario menorquín tiene lugar el 24 de septiembre de 1910 en el Ayuntamiento de Maó donde se firma el contrato entre la Entidad Menorca y la Sociedad Struuck hermanos, con la presencia de todos los alcaldes y la firma avaladora de Antoni Vila Juaneda¹⁶. Las 15.000 Ptas. necesarias para iniciar el estudio se reparten entre los diferentes consistorios. Así, Maó aporta 6.857'70 Ptas., un 45,6% del coste total; Ciutadella 3.912'15, un 26%; Alaior 2.241'20, un 14,9%; Es Mercadal 1.397'50, un 9,3% y finalmente Ferreries aporta 597'45,

¹² Véase doc. núm. 3 del anexo documental.

¹³ La Comisión de Hacienda del Ayuntamiento de Maó emitió dictamen desfavorable a la firma del contrato. Hemos localizado el documento en el Arxiu Municipal d'Alaior secc. 15. 1/a.

¹⁴ *El Bien Público* 14-05-1909 y 29-12-1909 respectivamente.

¹⁵ Todos los documentos en el Archivo General Militar de Segovia, Obras Públicas, Sección Ingenieros, 3/348.

¹⁶ Véase documento núm. 4 en el anexo documental.

un 3,9% del total. En cierto modo, la distribución proporcional viene a representar de forma indirecta el peso real de cada municipio en el conjunto de la Isla.

Los trabajos de campo, que hubieran debido iniciarse inmediatamente, se paralizan inopinadamente en noviembre de 1910 y durante seis meses debido a los rumores sobre las reformas que se habrán de aplicar a la Ley de Ferrocarriles Secundarios de 1908 y que efectivamente se concretarán en febrero de 1912. Finalmente, en abril de 1911 los ayuntamientos menorquines reciben una serie de cuestionarios preparados por Struuck Hermanos, donde se les solicitan una serie de datos demográficos y económicos de sus municipios. El objetivo es reunir información sobre el volumen de pasajeros y mercancías a transportar y precios de los posibles terrenos a expropiar o comprar para asegurar el paso del ferrocarril. El carácter rudimentario de los cuestionarios y su nula sistematización científica obliga a cuestionar seriamente el interés de la casa Struuck en acometer realmente la obra, como veremos más adelante. Tan sólo se ha conservado copia del cuestionario elaborado en Maó (17.508 habitantes en 1911) algunos de cuyos datos reproducimos por su interés¹⁷.

Los primeros datos se refieren al movimiento de viajeros. Nos limitamos a consignar las salidas de Maó hacia otras localidades. La tabla de viajeros entrantes presenta las mismas cifras, es decir, el tráfico total serían los totales de la tabla duplicados.

Viajeros que salen de Maó en:	Carruajes	a Villacarlos	a Alaior	a Es Mercadal	a Ferreries	a Ciutadella
*Coches públicos	50	30.000	19.500	13.000	9.125	8.760
*Coches particulares	55	5.000	3.650	3.650	2.920	3.000
*A pie o a caballo		13.000	360			
TOTALES	105	48000	23510	16650	12045	11760
Coste del pasaje por persona		0.15	0.50	1.00	2.00	3.00
Coste por tonelada		3.00	4.50	9.00	13.50	18.00

Precios del terreno	Calidad del terreno	Ptas/Ha
Huertas y regadíos	de primera clase	13888
	de segunda clase	6944
	de tercera clase	4860
Tierras de labor	de primera clase	4166
	De segunda clase	2777
	De tercera clase	1875
Viñedos	De primera clase	6250
	De segunda clase	4166

¹⁷ Arxiu Municipal de Maó. Lligall Foment 1909. 3a/4a

	De tercera clase	2083
Arboledas	De primera clase	13888
	De segunda clase	6944
Árboles frutales	De tercera clase	4860
	(unidad)	1

Mercancías entradas y salidas. Puerto de Maó (1910)		
	Entradas (kgs)	Salidas (kgs)
carruajes (unidades)	16	4
ganado de todas clases (cabezas)	674	2365
pescado, mariscos, etc.		13500
cereales	2345300	96400
legumbres	511500	48200
patatas	513000	
azúcar	460000	
café	66500	
cacao	12075	
abonos	296370	15400
harinas	1986800	
tejidos	199500	57000
pieles y suela	337800	13800
calzado	4500	275000
monederos		15500
maquinaria	263500	595000
carbones minerales	9089500	19000
demás mercancías	6850000	395100
total	22936345	1543900
SALDO: -21392445		

Los trabajos sobre el terreno se iniciaron en mayo de 1911 con la llegada a Maó del ingeniero Alfonso de Chopitea que rápidamente empezó a levantar las cotas del recorrido. El 25 de julio tiene lugar una reunión de la Comisión Mixta que forman el ingeniero Chopitea y el comandante de ingenieros Joaquín Pascual. En ella se aprueba la generalidad del trazado previsto pero se mantiene la salvedad que las bocas de los túneles que se han de perforar en el término de Es Mercadal deben de ser visibles desde la estratégica posición militar de Monte Toro. De forma harto extraña, la prensa menorquina da la noticia del cuerdo citando inusualmente a *El Correo de Mallorca* ¿indicio de desinterés por el tema? El 26 de diciembre de 1911 los ayuntamientos reciben una nota del Sr. Antoni Vila adjuntando los primeros (y últimos) documentos definitivos sobre el ferrocarril. Se trata de

un plano del trazado, un alzado del perfil de la línea y un documento descriptivo del recorrido y las principales obras de fábrica¹⁸. El ferrocarril seguiría en líneas generales el trazado de la carretera principal con varios pasos a nivel entre carreteras y caminos secundarios amén de un paso inferior y cuatro pasos superiores. Para salvar los cursos de los torrentes se precisarían cuatro puentes. Todas ellas obras de escasa relevancia si las comparamos con los cinco túneles que habría que perforar con un total de 2580 metros, especialmente concentrados en las inmediaciones de Es Mercadal.

A nadie se le escapa la envergadura del proyecto y lo costoso de su construcción y, en abril de 1912 se realiza un nuevo intento de captar socios para el proyecto aprovechando la presentación en sociedad de los planos levantados por Chopitea por cuenta de Struuck. Ejerce de anfitrión el alcalde de Maó; el peso del proyecto parece haber pasado al ámbito mahonés en detrimento del primer impulso nacido en Ciutadella. Con todo la reunión pretende sobre todo justificar los gastos municipales en la citada Entidad Menorca y no parece que el acto suscite nuevas adhesiones de capital.

A partir de ese momento desaparecen las informaciones de prensa y sólo es posible seguir la pista del proyecto por la correspondencia del Ministerio de la Guerra que, rutinariamente, nombra y reemplaza a sus representantes para una Comisión Mixta de seguimiento del proyecto que al parecer nunca más volvió a reunirse. Antoni Vila Juaneda fallece en Barcelona en mayo de 1915. En agosto de 1916, los ayuntamientos menorquines reciben la devolución de las cantidades que aportaron en 1910. No sabemos si el remitente de las cantidades fue la casa Struuck o bien los herederos del Sr. Vila. Con ello se cierra oficialmente un proyecto que jamás pasó del papel.

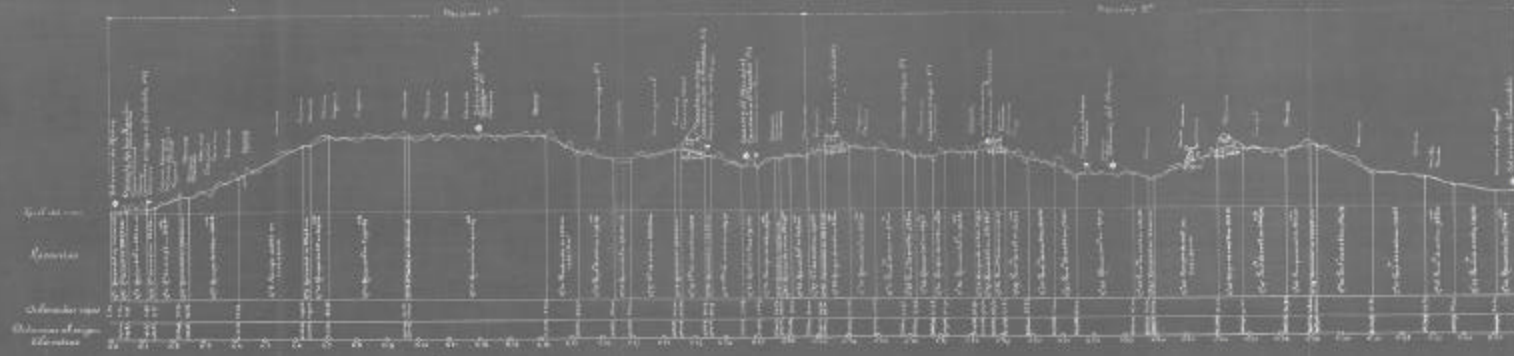
¹⁸ Véase doc. núm. 5 en el anexo documental.

FERROCARBILSECUNDARIO DE MAHON A CIUDADELA

PLANO GENERAL



FIBROCARRIL SECUNDARIO DE MAHON A CIUDADELA
 PERFIL LONGITUDINAL GENERAL



Escala Vertical 1:1000
 Horizontal 1:1000

RECAPITULACIÓN: LAS DEBILIDADES DE UN PROYECTO

La documentación consultada nos permite afirmar que el ferrocarril menorquín de 1909 nunca pasó de ser un esbozo de proyecto sin verdadero empuje ni apoyo social. La dinámica de los numerosos documentos cruzados indica que la iniciativa partió de una empresa constructora, Struuck Hermanos, deseosa de negocio y que contaba con el prestigio social del Sr. Antoni Vila. Algunas evidencias y un somero ejercicio comparativo lo demuestran.

En primer lugar, nunca se presentó un proyecto acabado según las especificaciones contempladas en la Ley de Ferrocarriles Secundarios de 1908 en su artículo 29, es decir:

A. De una memoria explicativa del objeto y ventajas de la obra y de las razones que abonan el trazado elegido. B. De un plano y perfil longitudinal de la línea. C. De una sucinta relación de las obras de fábrica y edificios. D. De una apreciación del coste del establecimiento.

Muy generosamente podríamos considerar el documento intitulado "Nota del recorrido del FC." como una memoria (véase documento núm. 5). Se trata más bien de una breve relación de itinerario sin demasiadas pretensiones de exactitud y seguramente producto de un estudio superficial del terreno en el que faltan detalles de las obras de fábrica y de los edificios a construir. La demostración de las debilidades del estudio aparece en una carta de Antoni Vila al alcalde de Es Mercadal¹⁹ en la que inquiriere

“ ... me aga el favor de hacer mirar por persona concedora , la clase de terreno o peña que se pueda encontrar en la perforación de los túneles S.Arangí y Senarró (...) de ambos hay que rectificar la medida, el primero será de 565 y el segundo de 632 metros en vez de lo que dice la nota.

Con relación a Maó, también sabemos que la primera propuesta de ubicación de estación fue desestimada. El alcalde Pere Pons solicitó que la futura estación se edificase en los terrenos de la explanada, en la parte alta de la ciudad; el lugar finalmente escogido fue el puerto²⁰.

En ninguno de los documentos aparece la más mínima indicación sobre el coste de la construcción del ferrocarril. La empresa Struuck, según el contrato firmado se comprometía a obtener los capitales necesarios siempre que obtuviese la concesión de la línea en la preceptiva subasta²¹. Cabe suponer que las ganancias de la futura Sociedad del Ferrocarril Menorquín vendrían de los beneficios de explotación; pese a ello la falta de estudios económicos serios y del potencial movimiento de pasajeros es alarmante.

La Casa Struuck nunca tuvo idea cabal de los costes de explotación ni de los beneficios que podría generar el ferrocarril. Nunca se llegó a elaborar un presupuesto ni se hizo una prospectiva de la explotación. Los cuestionarios que recibieron los ayuntamientos, con pedido de información sobre precios de terrenos y movimiento de mercancías eran un mero expediente sin valor científico alguno cuando desde muchos años antes ya se conocían estudios de esa índole en la isla vecina²². El hecho que se hayan conservado

¹⁹ Carta del 11-01-1912. Arxiu Municipal de Es Mercadal, lligall 1407. El subrayado es nuestro.

²⁰ Arxiu Municipal de Maó. Lligall Foment 1909. 3a/4a. Cartas del 16-03-1911 y del 26-03-1911.

²¹ La Ley de Ferrocarriles Secundarios establecía concesiones por 99 años.

²² Cuando se constituyó la Sociedad del Ferrocarril de Mallorca en 1872, Eusebi Estada, su primer ingeniero, ya había calculado con bastante precisión el potencial movimiento de personas y mercancías en la futura línea Palma- Inca. A pesar de los procedimientos rudimentarios que utilizó, sus cálculos resultaron convincentes para los inversores locales.

los manuscritos de los cuestionarios, la mayoría sin rellenar, es una prueba indirecta del escaso valor que le otorgaban sus promotores. Todo lleva a pensar que la casa Struuck y Antoni Vila jamás pensaron seriamente en la posibilidad de construir y explotar el ferrocarril y que se trataba más bien de una maniobra financiera y especulativa de sondeo a la espera de como se desarrollasen los acontecimientos.

Los datos proporcionados por el Ayuntamiento de Maó a la casa Struuck no auguraban precisamente un negocio boyante para los próximos años.

MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS POR VÍA TERRESTRE. MAÓ 1910 (ENTRADAS Y SALIDAS)

	Ganado Vacuno Cabezas	Ganado Lanar cabezas	Cereales (Tm.)	Legumbres (Tm.)	Abonos (Tm.)	Harinas (Tm.)	Tejidos (Tm.)	Calzado (Tm.)	Pieles (Tm.)	Monederos (Tm.)	Carbón (Tm.)	Varios (Tm.)
Salidas a:												
Villacarlos			400	240	259	527	45		98		100	839
Alaior			650	450	408	877	145		320			1393
Es Mercadal			500	364	375	570	94		250			905
Ferrerries			200	179	199	269	70		95			425
Ciudadella			300	219	245	412	120		130			714
TOTALES			2050	1452	1486	2655	474		893		100	4276
Entradas de:												
Villacarlos	80	60	200	45	24				25		100	25
Alaior	1300	1500	400	85	45			108		11		90
Es Mercadal	1500	1500	450	70	39	600		72				85
Ferrerries	600	500	250	30	19				25			35
Ciudadella	300	300	150	42	18				100	4		50
TOTALES	3780	3860	1450	272	145	600		180	150	15	100	285

(Fuente: Arxiu Municipal de Maó. Lligall Foment 1909. 3a/4a)

La suma total anual del movimiento de entrada y salida de mercancías por vía terrestre (exceptuado el ganado) en la principal ciudad menorquina apenas superaba las 16.500 toneladas y resultaba muy improbable determinar que porcentaje de las mismas acabaría viajando por ferrocarril. En cuanto al número de viajeros tampoco las perspectivas eran muy halagüeñas: 224.140 viajes anuales (incluidos los pedestres). Con todo, la relación Maó-Ciudadella era la más débil de todas las conexiones: apenas un 20% del total de los viajeros (23.520) transitaban entre las dos ciudades. Con relación a las mercancías la ratio era aún peor: sólo un 16% de los productos salidos de Maó (2.140 Tm.), tenían destino en Ciudadella y recíprocamente, un 11,4% (364 Tm.), entraba en Maó proveniente de la ciudad occidental. Ciertamente, la relación humana y comercial de las dos ciudades por vía terrestre no era intensa.

La casa Struuck conocía bien los datos del ferrocarril en la vecina Mallorca; no en vano había redactado -y cobrado- un proyecto completo para unir Lluçmajor con Palma. La comparación con el movimiento de mercancías y viajeros de Ferrocarriles de Mallorca era demoledora: en Mallorca, en 1878 la red alcanzó los 45 Km (o sea la distancia aproximada del ferrocarril que se pretendía construir en Menorca) y, en ese año el movimiento de mercancías sólo por ferrocarril ascendió a 33.778 Tm. y el de viajeros a 239.358 trayectos²³. Las perspectivas de negocio rápido sobre el tráfico ferroviario (si es

²³ *Ferrocarriles de Mallorca*. Memoria y Balance 1878.

que alguna vez existieron), quedaron seriamente cuestionadas. A mayor abundamiento, las diferencias entre el trabajo realizado por la misma empresa en Menorca y en Lluçmajor deja claro la debilidad intrínseca del proyecto. En el caso de Lluçmajor, Struuck presentó no sólo una amplia y documentada memoria sino también detalles de las obras de fábrica, modelos de las estaciones y cálculo de las necesidades y características del material móvil a adquirir ²⁴.

No podemos determinar si fue la escasa entidad de la documentación presentada la causante del poco entusiasmo manifestado por posibles inversores o bien fue la falta de apoyo social y político lo que llevó a Struuck a presentar un proyecto de circunstancias. Lo cierto es que la prensa de la época²⁵ recogió las noticias del ferrocarril sin excesivo entusiasmo. Significativamente, el tratamiento tipográfico más destacado que se ofrece del tema corresponde a la presentación del proyecto en octubre de 1911, pero la información procede de un diario mallorquín, El Correo de Mallorca. Hemos consultado exhaustivamente los índices de la *Revista de Menorca* y del Boletín del Ateneo de Maó y no aparece ninguna referencia al ferrocarril ni al Sr. Antoni Vila. No cabe descartar que la condición de *ciudadellenc* del promotor del proyecto actuase más como freno que como acicate del proyecto para los empresarios mahoneses. El fracaso de la suscripción popular iniciada por Jaume Ferrer Aledo en 1909 es significativo, como también lo es la escasa relevancia que la prensa otorga a la presentación "en sociedad" de los planos en abril de 1912.

Pero si escaso fue el entusiasmo de la iniciativa privada, la participación de los ayuntamientos puede parecer, en comparación, como entusiasta. Hay que matizar seriamente esa primera impresión. Es cierto que los ayuntamientos participaron desde el inicio del proyecto, pero no hay que olvidar que impusieron estrictas condiciones para asegurarse el reintegro de las cantidades adelantadas. La Comisión de Hacienda del consistorio de Maó, trabajando por cuenta de todos los ayuntamientos, exigió garantías estrictas que finalmente A. Vila acepta en un gesto que fue alabado como "patriótico" pero que también tiene bastante de humillante para un poderoso hombre de negocios. Cuando finalmente el ferrocarril no se construyó, sus propios herederos tuvieron que gestionar la devolución de los anticipos municipales. Así terminó la aventura no iniciada del ferrocarril menorquín.

BIBLIOGRAFIA:

BARBER, C. (2001), "Es Mercadal i l'experiència ferroviària menorquina de 1909", *Xerra i Xala*, Es Mercadal.

BARCELÓ, B. (1970): *Evolución reciente y estructura actual de la población de las Islas Baleares*, CSIC, Madrid-Ibiza.

BIDWELL, C. T. (1876): *Les Illes Balears* (reedición 1997), Lleonard Muntaner Editor, Palma.

CANUT, M.L. (1992), *Revista de Menorca, catàleg de matèries e índex cronològic, 1888 a 1989*. Ed. Sicoa, Maó.

CANUT, M.L. y AMORÓS, J.L. (1989), *Anatomía de una cultura. Cien años de la Revista de Menorca (1888-1988)*. Institut Menorquí d'Estudis, Maó.

CASASNOVAS, M.A. (1999): "Canvi econòmic i industrialització d'una economia insular. El cas de Menorca (1802-1914)", *Randa*, Barcelona.

²⁴ Arxiu Municipal de Lluçmajor, lligall 3157/1

²⁵ Se ha consultado preferentemente *El Bien Público*. Si exceptuamos un entusiasta artículo editorial a *La Voz de Menorca* de 27 d'abril de 1909, las demás noticias son publicadas en el mismo tono por ambos periódicos.

- CASASNOVAS, M.A. (2001): *La transformació d'una economia insular. El cas de Menorca (1600-1920)*, tesis doctoral, Universitat de les Illes Balears.
- CAVALLER, J. (s/d), *Alcaldes de Ciutadella*, Ed. Municipal Ciutadella
- ESCARTÍN, J.M. (1996): "Pagesos, artesans, professional. Situació sociolaboral a Menorca a les acabelles del vuit-cents", *Estudis d'Història Econòmica*, núm 13, Palma.
- HERNANDEZ SANZ , F. (1908): Compendio de geografia e Historia de la Isla de Menorca, Maó.
- MANERA, C. (coord), (1996). L'origen dela via menorquina de creixement. Revisió crítica i noves hipòtesis, *Estudis d'Història Econòmica*, núm 13, Palma
- NADAL, J. (1994): "La transición del zapato manual al zapato mecánico en España" en NADAL, J. y CATALÁN, J. (eds.), *La cara oculta de la industrialización española. La modernización de sectores no líderes /siglos XIX y XX*, Madrid.
- ROTGER, S. (1994), "Viatjar en tren per Menorca", separata de *Revista de Ferreries*, núm 1, Ferreries.
- SASTRE, F. (2001) *Fills Il·lustres de Ciutadella* (en premsa)

ARCHIVOS CONSULTADOS

- Arxiu Municipal d'Alaior (secció 15, 1/a)
- Arxiu Històric de Ciutadella (liligall 1909-sense classificació-)
- Arxiu Municipal de Ferreries (liligall 386)
- Arxiu Municipal de Maó (liligall FOMENT 1909, 3a/4a)
- Arxiu Municipal d'es Mercadal (liligall 1407)
- Archivo General Militar (Segòvia). Obras Públicas, sección ingenieros, 3/348

ANEXO DOCUMENTAL

Documento núm. 1 ²⁶

Antonio Vila
Rambla de Catalunya, 86, Pral.

Barcelona 16 de marzo de 1909

Sr. D. Lorenzo Cardona
Ciutadella

Mi muy apreciado amigo: No le escribí particularmente la semana pasada a causa de la aglomeración de trabajo para mandar las copias a esa y Mahón, cuyo proyecto espero que estudiarán y determinen si tiene aceptación o si desean enmendar algunas cláusulas puesto que el señor Struch ²⁷ nos ha manifestado que no tienen criterio cerrado en lo propuesto, y si lo encuentran conveniente o aceptable que lo activen con los demás

²⁶ Arxiu Municipal de Ciutadella, Ligall 1909. Transcripció literal del manuscrit.

²⁷ La forma correcta es Struuck. El apellido Struuck, de origen neerlandés, aparece escrito en los documentos de todas las formas imaginables con la sola excepción de la correcta. Hemos comprobado la grafía en la firma del propio León Struuck que aparece en el original del documento núm. 4 del anexo.

interesados, pues nos an manifestado deseos de aprovechar la primavera para hacer los estudios de campo.

Comprendo que lo peor será la parte de reunir las 15 mil pesetas, pero confío que encontrarán el medio de reunirlo.

Según nos an informado en la dirección de ferro-carriles de esta capital, el estudio debe ser pedido, ó por los ayuntamientos ó por las entidades ó por personas residentes en la isla, en instancia que cree que el subdelegado de Mahón es bastante, para conceder el permiso para el estudio.

Sé que algún interesado en los automóviles trata de poner obstáculos, y lo sentiría puesto que el Conde y yo que creo estamos bien interesados no vemos ningún perjuicio.

También dicen algo de electricidad que consultado con el gerente nos a demostrado que es impracticable, y para el efecto y no tener que escribir tanto le suplico que lea la carta que referente a esto le mandé a mi cuñado Miguel, para que hiciera algunas indicaciones en el Noticiero, pero le a resultado lo que le digo antes y no lo a publicado.

Yo creo que todos comprenderán la conveniencia de contar con un F.C. que una los extremos de la isla y la gran utilidad que esto nos reportaría, y esto es lo que nos ha inducido a los pocos que estamos aquí a escuchar y transmitir lo que la empresa propone, que según les indiqué verbalmente es la empresa la que nos buscó a nosotros para acernos la propuesta manifestándonos su buen deseo de lograrlo y haciéndonos presente que después de aprobado el proyecto que ellos formulen si se quedan con la subasta, es cuestión de año y medio su construcción.

De modo que según vera V. de sus cláusulas buscan más nuestro apoyo moral que el efectivo.

He recibido su carta avisándome el recibo de la copia y mandado a Mercadal y Ferrerías por lo que le doy las gracias.

Con muchos recuerdos de Isabel para su Sr. tío, Sra. y demás familia, queda suyo aftm. amigo ss.

Antonio Vila

Documento núm. 2²⁸

MEMORIA ACERCA DE LAS VENTAJAS DE UN FERRO-CARRIL SECUNDARIO ECONÓMICO MENORQUÍN DE MAHÓN A CIUDADELA ATRAVESANDO LOS TERRITORIOS DE ALAYOR, MERCADAL Y FERRERIAS

²⁸ Documento cotejado en: Arxiu Municipal de Maó. Lligall Foment 1909. 3a/4a; Arxiu Municipal de Ferreries. Lligall 386; Arxiu Municipal d'Alaior, secc. 15. 1/a. El documento de Alaior está acompañado de carta firmada por uno de los testaferros de A.Vila. Todo ello indica que la "Memoria" circuló profusamente entre un selecto grupo de comerciantes, industriales y políticos de Menorca.

Entre los grandes factores de Progreso que preocupan hoy día el público en España, ninguno por cierto, es tan importante como el de los ferrocarriles llamados secundarios o estratégicos por la reciente Ley del 26 de Marzo de 1908.

En efecto el establecimiento de una vía férrea de coste económico, no es una de esas cuestiones industriales que no interesan más que a un corto número de personas; muy al contrario, se relaciona directamente con todos los intereses de un país, introduciendo en él un nuevo elemento de prosperidad que ayudará poderosamente al mayor desarrollo industrial y comercial de la comarca, facilitando y abaratando los medios de comunicación

Atravesar la isla de Menorca en menos de dos horas, cómodamente y a precio económico, tales son las ventajas para los viajeros que ofrecerá el ferrocarril Menorquín, sin contar con las del transporte de mercancías en mejores condiciones.

Aminorando las distancias como de una tercera parte, el futuro ferrocarril hará de Menorca una gran Ciudad en la cual podrá considerárselo como un tranvía, transportando como lo hemos dicho, rápida y económicamente viajeros y mercancías.

Toda nueva vía de comunicación, que ofrece con ella las ventajas de la construcción de un ferrocarril, ofrece una más fácil salida a los productos del país que atraviesa, asegurando así un aumento sensible en el valor del terreno sobre el cual, el trabajo en unión con la ciencia, ha ejercido siempre un poderoso dominio.

Indudablemente la explotación de esta línea ofrecería importantes ventajas para el transporte de frutos, cereales, alfarería, cementos, maquinaria y otras mercancías de mucho peso sin contar que podría ayudar poderosamente a fomentar empresas mineras para la explotación de nuestro suelo bastante rico en minerales.

Sin embargo, todas estas poderosas razones no habían bastado para la creación de una Compañía de ferrocarril Menorquín, pero hoy que el Estado viene espontáneamente a ofrecerse a garantizar el 5% anual del precio de coste de dicha línea, demostrando así el interés que siente para esta isla, uno de los baluartes del Mediterráneo, sería como una aberración rechazar la ayuda gubernamental que se nos ofrece, desperdiciando así una ocasión propicia que se presenta.

Nadie nos contradecirá cuando diremos que un ferrocarril ofrece aún mayores ventajas que una carretera provincial, y si su instalación debe aumentar el bienestar en la Isla, es bastante justo que los Ayuntamientos de las poblaciones atravesadas presten su apoyo a semejante empresa.

Creemos pues que todo buen menorquín, de espíritu esclarecido, tendrá a pecho ayudar a llevar a cabo dicha empresa, incluyendo así nuestra querida isla en el número de las principales islas del Mediterráneo: Mallorca, Cerdeña, Sicilia, Córcega y Malta que son surcadas hoy por ferrocarriles.

No dudamos que las poderosas anteriores manifestaciones habrán convencido a todos de la utilidad que hay para encontrar una base equitativa y proporcional con el fin de subvencionar a una empresa de Barcelona que con su experiencia en trabajos similares en España y en el extranjero se brindaría a hacer el estudio completo del ferrocarril de que se trata y podría formar una sociedad para su construcción y explotación bajo las condiciones siguientes: § 1.º-Como el país por donde ha de cruzar dicho ferrocarril es el más interesado en recibir sus beneficios, también ha de ser donde más se note el verdadero deseo para la construcción del mismo; para lo cual es de necesidad buscar una entidad o corporación, que bien por suscripción u otra forma, como se hace siempre en estos casos, reuniera para los primeros gastos, como auxilio o anticipo al estudio de la línea que sería parte de su valor. § 2.º-Pediría el apoyo moral que en esta clase de estudios es necesario de las Autoridades y demás personas influyentes en el país, ya de

los propietarios como de los políticos, que tengan verdadero arraigo por la comarca por donde cruce. § 3.º-Que se comprometería a hacer el estudio del proyecto completamente terminado con arreglo a los formularios vigentes y a punto de ser presentado al Estado para su aprobación. § 4.º -Que el coste de dichos trabajos de campo y gabinete, para redactar el proyecto, son superiores en su tasación a los comúnmente conseguidos por suscripción para estos casos, la casa pediría como anticipo para aliviar en algo el coste general del proyecto QUINCE MIL pesetas (15.000) que abonaría la entidad formada según se indica en la primera condición, en dos veces. La mitad al terminar de tomar los datos para formar el proyecto por las brigadas de campo, y la otra mitad al acabar la redacción de los volúmenes de que se compone el estudio para ser presentado al Estado a su aprobación. § 5.º-Que la entidad que se forme para el abono de la cantidad anticipada para el estudio del proyecto procurará dar todos los datos a la casa proponente que crea oportunos a fin de alcanzar mejor éxito en sus gestiones, y la oirá en todos los casos como si formara parte de la misma. § 6.º-Que sería la encargada de construir la vía en caso de ser aprobado el proyecto y concedida la construcción por el Estado, suministrando el material fijo y móvil y terminando la línea para ser explotada por una cantidad alzada. § 7.º-Que procuraría buscar la formación de una Sociedad que aportara el capital necesario para la construcción y explotación de la línea ayudada por las personas pudientes de la comarca en una parte más o menos grande para dar más apoyo a la misma, según conviniera a los intereses regionales. § 8.º-Que una vez la Sociedad formada reintegraría ésta a la entidad que anticipó las QUINCE MIL pesetas, en acciones o en metálico, como convinieran, siempre que fuera aprobado el proyecto. § 9.º-En el caso de que fuera aprobado el proyecto y no se adjudicara la construcción a la casa que se propone, la entidad que abonó las QUINCE MIL pesetas, tendrá derecho también a su reintegro. § 10.º-Si el estudio no fuera aprobado y se admitiera otro por el Estado o por causas imprevistas no pudiera constituirse Sociedad, la casa entregaría los documentos que componen el trazado y estudio de la línea dándole la propiedad del mismo a la entidad indicada sin tener que hacer ningún otro pago por el aumento de su valor.

Con el interés propio que se espera ha de ser aceptada en la región esta viable idea, apoyada por la empresa de Barcelona con las condiciones expuestas, se llevaría de seguro a feliz término el estudio indicado, y se podría en época breve solicitar del Estado la concesión de este ferrocarril Menorquín como secundario con garantía de interés, que al construirlo inmediatamente daría al elemento industrial y obrero un contingente de actividad con la realización de las obras, y sería un gran paso para el engrandecimiento de esta hermosa isla balear.

Documento núm. 3²⁹

CONTRATO PROVISIONAL ESTABLECIDO ENTRE LA ENTIDAD MENORCA, EN REPRESENTACION DE LOS MUNICIPIOS DE MAHÓN, CIUDADELA, ALAYOR, MERCADAL Y FERRERÍAS Y D. ANTONIO VILA JUANEDA EN REPRESENTACIÓN DE _____³⁰ PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UN FERROCARRIL SECUNDARIO ENTRE MAHÓN Y CIUDADELA PASANDO POR ALAYOR, MERCADAL Y FERRERÍAS.

²⁹ Transcripción literal del borrador. Documento cotejado en: Arxiu Municipal de Maó. Lligall Foment 1909. 3a/4a; Arxiu Municipal de Ferreries. Lligall 386; Arxiu Municipal d'Alaior, secc. 15. 1/a.

³⁰ Este espacio se mantiene en blanco excepto en el caso de Maó donde consta a mano la siguiente anotación: *de los Srs. Struuch hermanos de Barcn.*

1º Como Menorca es la más interesada en que se construya un ferrocarril que ponga en cómoda y rápida comunicación los diversos municipios de la misma, se ha constituido una entidad que lleva su nombre formada por Comisiones de los Ayuntamientos expresados.

2º Dicha entidad solicitará el apoyo moral que en esta clase de estudios es necesario de las Autoridades y demás personas influyentes en el país como también de los propietarios y personas políticas que tengan verdadero arraigo en la comarca por donde cruce.

3º La empresa contratante se compromete a hacer el estudio del proyecto completamente terminado con arreglo a los formularios vigentes y a punto de ser presentados al Estado para su aprobación.

4º Como el coste de dichos trabajos de campo y gabinete, para redactar el proyecto, son superiores en su tasación a los comúnmente conseguidos por suscripción para estos casos, la empresa recibirá como anticipo para aliviar en algo el coste general del proyecto, quince mil pesetas que abonará la entidad Menorca en dos veces. La mitad después de tomados los datos para formar el proyecto por las brigadas de campo, y la otra al terminar la redacción de los volúmenes de que se compone el estudio que ha de ser presentado al Estado para su aprobación.

5º La entidad que representa los intereses de Menorca tendrá derecho a nombrar un representante facultativo que intervenga y auxilie en la formación del proyecto y presupuesto del ferrocarril. Los honorarios que devengue dicho representante han de ser costeados por la empresa constructora.

6º La empresa se compromete a tener terminados los estudios, presupuesto, Memoria y demás documentos necesarios para presentar el proyecto a la aprobación del Gobierno en el plazo máximo de seis meses a contar de la fecha del contrato. Si el plazo resultare insuficiente podrá la Empresa, pedir prórroga de tres meses más, reservándose la entidad Menorca el derecho de concederla o negarla.

7º La entidad Menorca procurará dar todos los datos a la casa contratante que crea oportunos a fin de alcanzar mejor éxito en sus gestiones, y la oirá en todos los casos como si formara parte de la misma.

8º La Empresa se compromete a presentarse en la subasta sujetándose a las condiciones legales para la construcción del ferrocarril y a aportar el capital necesario para su construcción y explotación, pues cuenta con entidades que poseen garantía suficiente para todo ello. Así mismo se compromete la Empresa a reservar el diez por ciento del capital social a favor de la entidad Menorca por si desea interesar en el negocio.

9º Una vez que la Empresa haya conseguido la adjudicación a su favor del ferrocarril, ha de reintegrar a la entidad Menorca, la suma de quince mil pesetas que se le adelantó como auxilio para el estudio. También tendrá derecho a dicho reintegro, aún el caso de que sea adjudicada la construcción del ferrocarril a una empresa que no fuere la contratante, cediendo en cambio a favor de ésta todos los derechos que le correspondan.

10º La Empresa quedará únicamente relevada de acudir a la subasta en el caso de una guerra que afecte visiblemente los intereses de España, o que el Gobierno reformara la legislación vigente respecto a ferrocarriles secundarios y estratégicos en sentido desfavorable a los concesionarios. En tal caso la empresa entregará los documentos que contengan el trazado y estudio de la línea transfiriendo la propiedad del mismo a la entidad Menorca la cual sin tener que hacer ningún otro pago por el mayor valor que puedan tener dichos documentos.

11º Las presentes condiciones no tendrán fuerza de obligar, hasta que no sean debidamente ratificadas por los Ayuntamientos representados.

Los infrascritos en representación de los Ayuntamientos de Mahón, Ciudadela, Alayor, Mercadal y Ferrerías y Don León Struuch como gerente de la Sociedad Colectiva Struuch Hermanos, con domicilio en Barcelona, formalizan el presente contrato, para estudiar, construir y explotar un ferrocarril secundario, entre Mahón y Ciudadela, pasando por Alayor, Mercadal y Ferrerías, bajo las condiciones siguientes:

1ª Los representantes de los indicados Ayuntamientos se comprometen a apoyar moral y materialmente a la sociedad Struuch Hermanos, pidiendo las autorizaciones necesarias para que pueda ejecutar los estudios de dicho ferrocarril con todas las facilidades sin impedimento alguno, no sólo de las Autoridades y demás personas influyentes del país por donde cruce el trazado, sino también de los propietarios y de los políticos, a fin de que puedan llevarse con rapidez a feliz término los propósitos de la comarca.

2ª Don León Struuch, en nombre de dicha sociedad, se compromete hacer el estudio del proyecto, memoria, presupuesto y demás documentos necesarios, para presentarlo a la aprobación del Gobierno, con arreglo a la técnica ordenada por las leyes vigentes del reino en el plazo máximo de ocho meses, contados desde la fecha en que dicho señor, tenga en su poder la autorización competente para realizarlo. Si el plazo resultare insuficiente por causas justas debidamente comprobadas, podrá concederse una prórroga de tres meses para su terminación.

3ª Los Srs. Struuch hermanos, tan pronto como tengan el proyecto a punto de ser presentado al Estado lo avisarán enseguida a fin de que sea reconocido el mismo, sin dilación alguna y conformes con el mismo procurarán no sufra retraso indebido su entrega en el Ministerio de Fomento.

4ª Los indicados Ayuntamientos abonarán ala Sociedad Struuch Hermanos, como anticipo para aliviar el gasto del coste ge3neral del proyecto quince mil pesetas, en la forma siguiente: la mitad al terminar de tomar los datos para formar el proyecto por la brigada en el campo; la otra mitad al acabar la redacción de los volúmenes de que se compone el estudio para ser presentada a la aprobación del Estado, una vez inspeccionado debidamente que está completo en todas sus partes. Dichas quince mil pesetas las abonaran los expresados Ayuntamientos en la forma siguiente:

Mahón.....	Pts. 6851,70
Ciudadela.....	“ 3912,15
Alayor.....	“ 2241,20
Mercadal.....	“ 1397,50
Ferrerías.....	“ 597,45
Total.....	Pts. 15.000,00

Don León Struuch manifiesta: Que la Sociedad de que es gerente, tiene relaciones financieras con varios grupos de capitalistas que se dedican a esta clase de negocios; pero que aceptan los proyectos que se les presenta si están estudiados a conciencia, por lo que ha de esperarse la finalización del estudio para poder asegurar su aceptación. Hecha esta observación, hace presente que buscará entre aquellos, con verdadero

³¹ Transcripción literal del manuscrito. El documento lo firman los alcaldes y síndicos de Maó, Ciutadella, Alaior, Es Mercadal y Ferreries además del Sr. Antoni Vila Juaneda y del Sr. León Struuck. También constan los ellos de todos los ayuntamientos.

empeño, el poder formar un Sociedad que reúna el Capital necesario para la construcción y explotación de dicho ferrocarril Menorquín. Hace observar que seria de muy buen efecto para la verdadera realización del mismo que toda la comarca se interesara, aunque fuera con cantidades pequeñas, que darían más realce a los deseos regionales. Sin embargo si se logra su construcción se reservará por lo menos un diez por ciento del capital social a favor de Menorca por si desea interesar en el negocio.

6ª Además se hace constar que si se consigue del Estado la aprobación del proyecto y el concurso de la concesión se hace a favor de la sociedad constituida al efecto, para construir y explotar dicha línea, se reintegrarán las quince mil pesetas anticipadas por los Ayuntamientos respectivos en acciones o en metálico, según convengan.

7ª Si en el concurso abierto por el Estado para la aprobación de proyectos, fuese aceptado el propuesto por este contrato, pero que en la subasta celebrada no fuera adjudicado a la sociedad formada para ello por las gestiones de los Srs. Struuch hermanos, también se abonarán las quince mil pesetas a la representación de dichos Ayuntamientos, al cobrarse el valor del mismo, de la nueva compañía concesionaria adjudicataria de la línea.

8ª Si los Ayuntamientos contratantes y particularmente el de Mahón no pudiesen reintegrarse de las quince mil pesetas o de la parte que cada Ayuntamiento haya aportado, por culpa o causa imputable a al casa Struuch hermanos, Don Antonio Vila Juaneda, natural de Ciudadela y vecino de Barcelona garantiza el pago de la referida cantidad. También se obliga dicho señor Vila a satisfacer el expresado importe en el caso de que sacada la construcción del ferrocarril a pública subasta, no se presentare en el misma postor alguno.

El expresado Don Antonio Vila, acepta la obligación por él contraída y la fianza o garantía de las quince mil pesetas a que se refiere la condición cuarta de este convenio para los casos expresados en la condición octava del mismo.

9ª En el caso improbable, de que el Estado no aprobara el proyecto, q que este contrato se refiere, o que por causas imprevistas no se pudiera formar compañía explotadora, Don León Struuch en nombre de la sociedad de la que es gerente, entregaría todos los documentos inherentes a dicho estudio, dando la propiedad del mismo a las Ayuntamientos indicados, sin tener que hacerse pago de ninguna clase por una y otra parte.

10ª Toda cuestión o diferencia que por cualquier motivo se suscite entre los contratantes por consecuencia de lo establecido en este contrato, será resuelto por los tribunales administrativos u ordinarios, que corresponde este territorio, de Mahón y Baleares.

11ª En el caso de que para la concesión ferroviaria de que se trata, fuera exigida la otorgación de escritura pública han de quedar relevados los Ayuntamientos de esta Isla del pago de todo gasto o impuesto que la misma origine, quedando por lo tanto todo ello de cargo de la Sociedad concesionaria.

12ª Ambos contratantes, convienen que se aconsejarán mutuamente como si fueran una sola persona, procurando comunicarse los datos que crean necesarios para alcanzar el mejor éxito en el fin común que ambos se proponen, empleando con el mejor acierto unos, la práctica que da el conocimiento topográfico y mercantil del país, y otros el tecnicismo taquimétrico aplicado al mismo para conseguir un trazado y estudio lleno de los mejores principios para su segura aceptación, de los capitalistas interesados en beneficio de la Isla de Menorca.

13ª Se hace también constar para la mejor inteligencia de este contrato y en particular de la cláusula novena del mismo, que los Ayuntamientos contratantes tendrán derecho a que el Sr. Vila les reintegre de las quince mil pesetas antes citadas en todos los casos en que no pueda llevarse a cabo la construcción del ferrocarril por causas no imputables a

dichos Ayuntamientos. Únicamente cuando a estos pueda atribuirse la no realización del proyecto, quedará el Sr. Vila relevado de la fianza que espontáneamente ha prestado para el buen cumplimiento de este contrato.

14ª Los referidos contratantes en la representación que cada uno de por sí tiene se obligan a cumplir estas condiciones que como consta están debidamente ratificadas por los Ayuntamientos, firmándolas por duplicado para que tengan carácter legal, este documento teniendo efectos de escritura pública.

Mahón a veinte y cuatro de septiembre de mil novecientos diez.

Documento núm 5 ³²

NOTA DEL RECORRIDO DEL FERROCARRIL

Después de reconocido el terreno por donde ha de pasar el expresado ferrocarril, se hace constar que la línea empieza muy cerca de la Colársega del puerto de Mahón, al lado del paseo de la alameda, donde robándole al mar parte de su ancho, en el extremo, se construirán los edificios y emplazará la estación para el servicio de viajeros, muelles, cocheras y talleres. Sigue la parte derecha de la carretera antigua a Ciudadela, cruzando con un puente el barranco de las huertas, y la pasa a nivel, poco después del camino de San Juan; continuando a la izquierda de la misa, atraviesa el torrente de Llibertó en dirección de la ladera derecha del torrente des Egutás, al norte de Son Gomila, y en las inmediaciones de la casa Seguí cruza dicho torrente para ceñirse a las laderas del predio de Son Pons subiendo hasta el alto, muy cerca de la estancia de los Patrons, y a la derecha de Biniet Nou pasa el barranco de Espuas del Cuidús, dejando ala izquierda al Caiduset y a los predios de Rafal Rubí Vell y Rafal Rubí Nou, que están junto a Santa Margarita, cruza el camino de los mismos, (aproximadamente en la mitad de la distancia que hay a las dos carreteras, con quienes empalma dicho camino) y al pasar el de Binifous, sigue a la derecha de Biniach y Llamano den Neto, cerca de la Atalaya que hay en el cerro de Llamano y continua su trazado entre Santa Mariana y Son Sintes con una gran horizontal para llegar a Alayor por la derecha de la Cova y cerca de la iglesia de San Pedro se situará la estación correspondiente.

Después cruza con paso inferior la carretera de las Delicias, siguiendo la dirección del predio de San José, que lo deja a la izquierda, y atravesando los pinares del mismo, llega a las Ramblas, donde desciende al valle de Santa Eularia, habiendo cruzado antes con paso superior la carretera antigua: sube por detrás de la Tejera a la derecha del barranco canalizado que hay al norte de la estancia de Binillovet y de la Casa-Llansó, y atraviesa la divisoria de Son Aranjí con un tunel de 650 metros, por debajo de la carretera antigua; bordea la fábrica de harina, pasa a nivel de la nueva carretera y cruza el torrente de Mercadal o de Son Aranjí, yendose por la ladera izquierda hacia el cuartel de infanteria, y en sus inmediaciones y paralelo a la carretera de San Cristóbal se establece la estación de Mercadal.

Dicha línea sale de Mercadal cruzando con paso a nivel la carretera de San Cristóbal y sube por la ladera sur del barranco de las Padreras o de Rafalet, hacia Rafal Roig, que deja a la derecha; cruzando su barranco para atravesar el alto de Senarró con un téné de 650 metros de longitud; y baja al valle del mismo nombre, dejando bien a a la derecha a Santa Rita i Terra Roja y viendose a la izquierda la carretera nueva a Ciudadela; se cruza el barranco de Terra Roja para adaptarse a la media ladera y convervar altura,

³² Transcripción literal, se han respetado los topónimos pese a algunos errores manifiestos. Arxiu Municipal de Maó. Lligall Foment 1909, 3a/4a

pasando superiormente dos veces la carretera antigua en las inmediaciones de Son Patricio y Lloch de Vall para subir a las laderas altas de Ferrerías, que hay a la derecha de la carretera nueva; y acercándose al norte del Molí de Baix situado en lo alto del recodo que hace la carretera, llega al pequeño valle que existe junto al cementerio, con un túnel de 350 metros, bajando hacia el valle de ses Pahises y Son Pons, que deja ala izquierda, para ceñirse a las laderas del sur, y en las inmediaciones de Santa Teresa, y cerca del empalme del camino a Binisués con la carretera antigua cruza ésta, a nivel, siguiendo a proximidad de ella, hasta muy cerca del camino del Butxen Nou, donde, frente al camino que une ambas carreteras, (al lado del edificio de Santa Margarita), podrán servir de fácil acceso ala estación que se emplazará en ese sitio, para servicio de los predios que lo rodean.

Al salir el trazado de este punto pasa rozando el caserío de Butxen Nou extendiéndose por el gran valle que lo domina, hacia Binicanó y La Almudaina que deja a la derecha, cruzando su camino por un paso superior, se interna en el gran bosque de pinos perforando con un túnel de 300 metros la garganta montañosa que se encuentra a su entrada, y sigue subiendo, muy ceñido a sus inflexiones hasta llegar a la divisoria de Ciudadela, que se salva con la construcción de un túnel de 630 metros, para seguir, al salir de él en dirección del canal de Son Sintes, cuya parte izquierda se sigue algún trecho; cruza el camino de son Planas se acerca a Son Pebre, pasa entre las Arenetas y las Arenas, cruza el camino de ésta que sigue, a la derecha, dando vista al Cregolí y acercándose a Son Cobert deja al Cregol a la izquierda, bajando suavemente a la proximidad de San Rafael, en su parte norte; continua hasta atravesar de nuevo el camino de Cregol al S.O. del caserío de Son Marsal, antes de llegar a San Agustín; entrando en las cortinales que están al este de Ciudadela que limitan la carretera nueva y la calle de San Antonio; en cuyos solares se emplazará la estación y edificios para el servicio de la explotación de este ferrocarril.