

## Menorca puerto franco

Conferencia dada por D. PEDRO BALLESTER en el Ateneo  
el 15 de noviembre de 1914

~~~~~

SEÑORES:

**F**RENTE la actual carestía de la vida, todos los pueblos se afanan en explotar sus riquezas naturales. De tal manera va predominando el interés utilitario que, ante aquello que es beneficio de toda una colectividad, enmudecen los bandos y cesan o, por lo menos, se aplazan las luchas intestinas.

Desgraciadamente para nosotros, en el caso presente, halla confirmación el axioma de que no existe regla sin excepciones. Siempre habíamos tenido fe, desde nuestra primera juventud, en la leyenda dorada: la excelente situación geográfica de Menorca; las inmejorables condiciones del puerto de Mahón. Y el ilustre marino que me ha precedido el actual curso en esta tribuna, el señor Cardona y Prieto, nos ha patentizado, tratando el asunto en su aspecto militar, cómo el abandono de los hombres priva al puerto, tan ponderado por propios y extraños, hasta de los más rudimentarios elementos de seguridad. Esto ha sido puesto de relieve, precisamente, cuando se aplican millones a la mejora del puerto de Palma, y se procede al estudio del dragado del de Sóller, y se conceden al de Ibiza trescientas mil pesetas, y consiguen, según se asegura, nuestros hermanos de Ciudadela para el suyo doscientas mil.

Palmesanos, sollerenses, ibicencos y ciudadelanos merecen plácemes, porque ajustándose a la regla de conducta general a que antes aludía, han enmudecido sus banderías y han co-

rrido un velo sobre sus luchas intestinas cada vez que se ha tratado de recabar tan grande beneficio como es la mejora del respectivo puerto. Los mahoneses hasta la hora presente no hemos sabido imitarles, no ya para la mejora de nuestra vilipendiada joya, sino ni siquiera para su más precaria conservación.

Esperemos que el magistral trabajo del señor Cardona no caerá en saco roto: España, aunque encerrada en la más escrupulosa neutralidad, en presencia del actual conflicto, no puede permanecer indiferente e inactiva ante la fundada denuncia de que una de sus más importantes bases navales se está inhabilitando por falta de dragado, valizamiento y demás requisitos indispensables para que un puerto sea seguro, cómodo y económico. Mucho será, para el futuro desarrollo mercantil, que lo que no hemos sabido lograr nosotros lo imponga la necesidad de la defensa nacional marítima. Sin dragado, sin faros interiores y sin sólidos amarraderos no hay que pensar en la explotación comercial de nuestro puerto, llamado a más altos destinos por su situación y condiciones.

\* \* \*

En noviembre de 1907 dediqué a los miembros de la Cámara de Comercio una conferencia titulada «La franquicia comercial en Menorca», de la cual publicó un amplio extracto nuestra REVISTA (\*). En ella expuse los distintos grados de franquicia aduanera que para el desarrollo de determinadas industrias y del tráfico otorgan los Estados a puertos, zonas e islas indicadas para ello, desde el depósito general de comercio que, por primera vez en 1849, concedió Bravo Murillo a Mahón, Cádiz y la Coruña, hasta el puerto franco absoluto de que gozan Gibraltar, Malta y otros puntos. Hice notar que, así como las ciudades libres o francas Marsella, Hamburgo, Bremen, etc., habían ido renunciando a la franquicia, porque las aislaba de sus mercados nacionales, en cambio, islas antes pobres, como nuestras Canarias, debían su actual prosperidad a la conce-

sión de puerto franco. Observé también que el litoral español del Mediterráneo no cuenta con puerto franco alguno, ni es probable que alguien, fuera de Mahón, lo solicite y lo conceda el Gobierno. Y terminé excitando a las Cámaras de Comercio y Agrícola a que abriesen informaciones acerca de si podía convenirnos la franquicia y en qué grado y con cuáles excepciones, a fin de intentar la obtención del beneficio, sin exponer a quebranto alguno a la agricultura y a las industrias del país.

En representación de la Cámara Agrícola, don Pedro Mir, entonces Secretario de la corporación, hoy su Presidente, dió en diciembre de 1907 una conferencia sobre el asunto, que tituló «El puerto franco y la Agricultura» y editó asimismo la REVISTA DE MENORCA (\*). Y a petición de la Cámara de Comercio informaron por escrito nuestros compatriotas don Rafael Prieto y Caules, de inolvidable memoria, y don Juan Blas Sitges, el entonces director de la Sociedad Anglo-Española don José Valls, don Juan Gallarda, fabricante de harinas, de Barcelona, y el estadista catalán, de todos conocido, don Federico Rahola. Todos los dictámenes fueron publicados también en la REVISTA (\*\*).

En marzo de 1908 el Ayuntamiento de esta ciudad, a propuesta de algunos concejales, acordó nombrar una comisión de su seno que, poniéndose en contacto con la Cámara de Comercio, estudiara la conveniencia de pedir la declaración de puerto franco, e interesar a los otros Ayuntamientos de la Isla y a las demás corporaciones y sociedades a que informaran sobre el asunto.

Circunstancias que no son del caso paralizaron la buena voluntad de todos, y poco o nada se ha gestionado desde entonces, hasta que la conflagración europea, con sus desastrosas secuelas, ha puesto otra vez sobre el tapete en España y Portugal la conveniencia de dar a algunos puertos más o menos amplia franquicia aduanera.

Cádiz acaba de conseguirla por Real orden de 22 del venci-

---

(\*) Tomo citado, pág. 379.

(\*\*) Tomo III (año 1908), págs. 41, 135, 137, 138 y 170.

do octubre, que ha transformado su depósito general de comercio (idéntico hasta ahora al nuestro) en *depósito franco*, denominación basada en el Proyecto de ley sobre creación de depósitos francos que en 1911 presentó el Gobierno a las Cámaras, habiéndolo aprobado el Congreso y la comisión del Senado. Quizás tal proyecto constituya más bien una rémora para la obtención de mayores franquicias. El depósito franco viene a ser como el *entrepôt* de Marsella. Por consiguiente, si puede satisfacer de momento necesidades accidentales, indicadas por el comercio cubano, no creo que su implantación determine notable progreso en el tráfico, ni en la introducción de nuevas industrias. Ello, sin embargo, se ha puesto de moda, y son tantos los puertos solicitantes (entre ellos el nuestro), que el señor Dato hubo de exclamar: «Gran cosa será esa franquicia cuando todo el mundo la pretende para su casa». La ha conseguido Cádiz por su situación geográfica: la conseguirá un puerto del N. O. de la Península, probablemente Bilbao que gestiona con ahinco; y faltará establecerla en el Este, donde habría que decidir entre Barcelona y Mahón, si la primera estuviese en condiciones de implantarla con la amplitud necesaria para que procure los beneficios apetecidos.

\* \* \*

### ¿Conviene a Menorca la franquicia?

Procuré demostrarlo en mi anterior conferencia, y no he de molestaros repitiendo lo que entonces dije, mayormente cuando puedo ahora apoyar mi afirmación en opiniones tan valiosas como son las de los señores informantes antes citados. Don Juan Blas Sitges, autoridad indiscutible en esta materia, no vaciló en asegurar que «si Menorca se declaraba zona franca, ofrecería ventajas superiores a Marsella y Génova, ventajas que nunca podrían ser alcanzadas por aquellos puertos, y tendría una zona propia de acción que sería toda la cuenca del Mediterráneo». Y también don Rafael Prieto y Caules opinó en su autorizado informe «que puede esperarse gran prosperidad, quizás algo lenta, de la franquicia»; si bien discrepó del señor Sitges en cuanto a la extensión territorial de la zona.

### ¿Cómo debiera ser ésta?

Según el señor Prieto, el desiderátum es una zona neutral limitada a una sección del puerto en la parte norte, extendiéndose a las laderas contiguas pertenecientes al predio San Antonio. Indudablemente, esto sería lo mejor; pero hoy por hoy lo conceptuamos irrealizable. Si los grandes centros comerciales se paran en sus proyectos de zona franca ante las millonadas que exige su implantación, ¿cómo podemos soñar nosotros en establecerla, por grandes que sean las facilidades que proporcionaría el puerto y por considerable la economía con que se realizaran las obras?

Innumerables testimonios pudiera aducir en apoyo de lo que digo. Sin ir más lejos, la «Revista de la Cámara de Comercio de Bilbao», en su número de 22 de octubre, contiene un trabajo comparativo entre zonas y depósitos francos, en el cual consigna que la instalación de una zona medianamente dotada es costosísima, y agrega, textualmente: «Para transformar el puerto de Hamburgo se necesitaron más de cien millones de marcos, y luego hubo que hacer otros gastos para construir dos nuevas secciones y dotarlas convenientemente. El coste de las instalaciones de Bremen y Lubeck, si no llegó a la cifra expresada, quedó muy cerca de ella, y la zona de Copenhague la sobrepasa en mucho».

El señor Sitges, tratando de las zonas francas, dice: «Son establecimientos utilísimos; pero como ofrecen los mismos peligros de fraude que los puertos francos, resultan muy costosos por las precauciones excesivas que hay que adoptar en ellos. Por esto no aumentan; por esto no los han establecido ni Francia ni Italia; y por esto no han prosperado las vivas gestiones que se han hecho para crear una zona franca en Barcelona».

¿Qué sacrificios impondría la declaración de zona franca de toda la Isla? (Sigo leyendo párrafos del luminoso informe del señor Sitges): «Para el Estado muy escasos; para la Isla y el País ninguno...» «La vigilancia sobre la Isla, declarada franca, no requiere ni el aumento de un carabinero ni el de una escam-

pavía, porque las costas del litoral de la Península y de la isla de Mallorca tendrían la misma vigilancia que hoy tienen, para precaverse del contrabando que puede hacerse — y se hace — desde Marsella, Cete y Argel».

«Además, como las importaciones y exportaciones de Menorca deberían estar intervenidas, aunque ligeramente, por los funcionarios de Aduanas y los resguardos, podrían adoptarse determinadas precauciones, que no es este el momento de detallar, y que evitarían el peligro del fraude.»

«El Estado no necesitaría gastar una peseta más de lo que hoy gasta, y si llevara su nimiedad al punto de no querer perder los ingresos que hoy percibe en las Aduanas de Mahón y Ciudadela, fácil es conservarles tales ingresos por el establecimiento de un ligero impuesto de carga y descarga sobre las mercancías extranjeras que entren y salgan por ambos puertos.»

En otro orden de consideraciones, vertiéronse en la información algunos conceptos que no he de pasar en silencio.

El señor Gallarda, al encarecer como uno de los factores importantísimos de la zona franca la libertad de acción, alega que no siempre es ella posible en una plaza fuerte como la nuestra, y más adelante dice: «Además, hay que tener en cuenta que pareciendo destinado ese puerto o isla a ser teatro de futuras contiendas armadas internacionales, esta perspectiva no es la más a propósito para animar al capital, ya de suyo pacifista, a correr aventuras sin la tranquilidad y seguridad indispensables al desarrollo de todo negocio.»

De otro lado, el informe del señor Prieto contiene los siguientes sensacionales párrafos, cuando trata de la franquicia de toda la Isla:

«Los aventureros de todo el mundo se refugiarian en la Isla, para convertirla en poderoso foco de contrabando, que sobreexcitaría la enemiga de Mallorca, que despertaría la de Cataluña (que debiera ser nuestra auxiliar), la de toda la Península y hasta la de todas las naciones mediterráneas, especialmente de Francia e Italia.»

«Aflojados los vínculos de Menorca con la madre patria, se correría el peligro de que ésta atendiera a las quejas genera-

les, obligándonos a impetrar humillados volver al régimen general, o arrebatándonos, más o menos violentamente, el privilegio concedido.»

«Aun suponiendo que se desarrollara la exportación en condiciones legales, levantándose de entre los mismos isleños caracteres enérgicos que impidieran el contrabando, más difícil fuera combatir la tendencia a la desnacionalización, favorecida por el nuevo régimen».

«Y si llegasen a tener lugar las codicias internacionales, ¿qué conflictos no pudieran originar? ¿Dónde estarían los hombres de Estado en aptitud de evitarlos y de dar solución a tan arduos problemas, hasta tener quizá que intentar que Europa garantizara la neutralidad de esa Isla franca, a manera de Suiza marítima?»

De informar ahora los señores Prieto y Gallarda, después de las dolorosas enseñanzas que vamos recibiendo del actual conflicto europeo, quizás en algunos puntos variaran de opinión.

Que el contrabando es la plaga, no de los puertos francos, sino también de las zonas neutrales, no cabe ponerlo en tela de juicio; pero, como demostré en mi anterior conferencia, la situación de Menorca tiene ventajas de que carecen los demás puntos del Mediterráneo español, para contener el fraude y evitarlo casi en absoluto.

Cierto es también que en las plazas fuertes pueden determinarse limitaciones de la libertad de acción; pero, en cambio, gozan el comercio y las industrias del amparo de las defensas contra un golpe de mano. Los buques mercantes y las fábricas menos expuestos están, seguramente, a los efectos de un bombardeo en Mahón que en los puertos de Palma y Barcelona. Plazas fuertes son la mayoría de los puertos francos y zonas neutrales hoy existentes en Europa.

Y por lo que respecta al vicio que se achaca a los puertos francos de que aflojan los vínculos con la madre patria, ello puede ser cierto tratándose de colonias o posesiones alejadas de la Metrópoli, en las cuales la soberanía del Estado sea más nominal que efectiva. El comercio es cosmopolita; acude donde ve probable el lucro; y buena prueba de que la afluencia de

capitales extranjeros no debilita el amor a la patria, la están dando diversas regiones de la Península que se han distinguido y siguen distinguiéndose por su acendrado españolismo.

### **¿Cuáles industrias podrían introducirse en la Isla?**

Si la franquicia había de consistir en un depósito franco, como el otorgado a Cádiz recientemente, no valdría la pena de que gestionáramos su implantación. Por de pronto, las únicas operaciones que se autorizan dentro del Depósito franco de Cádiz no son más que las relacionadas en el artículo 6.º del Proyecto de ley de 13 de junio de 1911: cambio de envase de las mercancías, división de las mismas para preparar clases comerciales, mezcla de unas con otras con idéntico fin, descascarado y tostadura del café y cacao, tundido de pieles, aserrado y trituración de las maderas, lavado de las lanas, extracción del aceite de la copra y de las semillas oleaginosas, y las manipulaciones que aumenten el valor de los géneros depositados, sin variar esencialmente su naturaleza. Se prohíben la mezcla de aceite de olivas con el de semillas, la incorporación de azúcar extranjero a las sustancias alimenticias, etc. Por eso decía al principio que ha de ser probablemente un obstáculo, para conseguir amplia franquicia, ese proyecto de ley creando en España los depósitos francos.

Podrían aprovechar de nuestra franquicia, según los señores informantes, las industrias siguientes: producción de harinas con trigo extranjero, estampado de los tejidos de algodón, encabezamientos y *coupages* de vinos y aceites, fabricación de conservas, en especial la incorporación del azúcar a la pulpa de albaricoque, y no hablo de la elaboración del tabaco y su libre cultivo (libertad que por sí sola transformaría la faz del país), porque el señor Sitges, cautamente, aconseja que no se involucre su petición con la de la franquicia.

Acerca de la producción de harinas dice el señor Sitges: «Hace años que la molinería catalana clama para utilizar sus fábricas y producir harinas para venderlas en Canarias, en la costa del Norte de África, en Inglaterra y en otros países. ¿No es vergonzoso — añade — que las guarniciones de aquellos dominios españoles coman en aquellos puertos francos pan hecho



con harinas extranjeras, porque no pueden consumir las nacionales si no están recargadas con los derechos del Arancel?»

«La pulpa de albaricoque — dice por su parte el señor Rahola — que en tan grandes cantidades se exporta de Mallorca, tal vez pudiera recibir el azúcar en la zona franca de Menorca, para ser luego expedida a los diversos mercados consumidores.»

Los límites de que es susceptible una conferencia no me permiten tratar este punto, de capital importancia, con más extensión. Sólo añadiré que, a mi juicio, se equivocan los que creen que no daría aquí resultado el puerto franco, porque carecemos de fábricas y de personal obrero competente. Por desgracia nuestra, aquí hoy sobra espacio para todo, al revés de lo que sucedería en Barcelona y Palma, y existen también edificios bien emplazados que de poco o de nada sirven: ejemplos, la fábrica de Calafiguera, los inmensos talleres de la Anglo-Española y, dentro de poco, el cuartel provisional de Caballería. Sabido es, además, con cuánta facilidad y economía se traslada actualmente por mar la maquinaria. Y por lo que respecta al personal obrero, los menorquines, una vez bien dirigidos y mejor alimentados, no son inferiores a los operarios del litoral mediterráneo: la Anglo empezó con obreros catalanes y a lo último sus operarios eran mahoneses en su gran mayoría, los cuales a buen seguro no hubieran sido aceptados en talleres de fuera de la Isla, como lo fueron, si no hubiesen demostrado las aptitudes necesarias para el oficio.

### Excepciones de la franquicia

Por muy halagüeña que nos parezca la declaración de puerto franco, renunciaríamos a ella en absoluto si para conseguirlauviésemos que sacrificar alguno de los intereses existentes.

Canarias y las plazas del Norte de África tienen sus excepciones adecuadas a la riqueza económica del país: nosotros deberíamos condicionar las convenientes a Menorca.

En punto a la Agricultura, principal elemento de vida, si quiera pobre, de la Isla, el señor Mir en las conclusiones de su conferencia, hablando en nombre de la Cámara Agrícola, declaró que para ir a la franquicia deberían respetarse el trigo,

la cebada, el ganado, el queso y la manteca. Hoy agregaría, probablemente, los embutidos, las aves, la caza, quizás también las hortalizas, artículos de constante exportación desde que aumentaron las comunicaciones con el Continente.

Todo el mundo estará conforme en que continúen como nacionales los referidos productos de la agricultura y la ganadería, con exclusión del trigo, que no es objeto de exportación, en tanto que la Isla produce menos del necesario para su consumo. Los trigos extranjeros y su molienda constituirían la principal base de los transportes y de la industria nueva. Por lo tanto, se extendería a ellos la franquicia, mientras fuesen destinados a la reexportación, y para no dañar a los agricultores menorquines, las harinas extranjeras que se consumiesen en la Isla devengarían el derecho arancelario de Aduanas. El fraude se evitaría con una sencilla fiscalización de las fábricas y depósitos, la cual podría ser intervenida eficaz y directamente por la representación de la clase agrícola menorquina, como indica el señor Sitges.

Por lo que respecta a las industrias manufactureras, ha desaparecido tristemente la Sociedad Anglo-Española que, según el informe de su entonces director, don José Valls, hubiera sido incompatible con la franquicia, porque construía exclusivamente para el mercado nacional. Pienso que mucho influyó esta consideración en que se desistiera de proseguir gestionando el asunto.

Fabricándose casi en absoluto para el extranjero los bolsillos de malla de plata, según tengo entendido, no resta actualmente en la Isla más industria de exportación que el calzado.

Años atrás, cuando se construía sólo para Cuba, no hubiera vacilado en aconsejar a los fabricantes de esta manufactura que se acogieran a la desnacionalización, porque hubieran beneficiado los derechos de las primeras materias procedentes del extranjero. Explorado hoy el mercado peninsular, aunque poco apetitoso, es de imprescindible necesidad excluir de la franquicia el calzado y, por consiguiente, también los materiales extranjeros que entran en su confección, atendido que el derecho arancelario que éstos devengan no compensaría el verdaderamente prohibitivo de la manufactura.

Y ya no veo a salvar, en todo caso, más que nuestras industrias marítimas: la pesca y la construcción naval, tan importante esta última en otros tiempos. Deben, a mi juicio, exceptuarse de la franquicia el pescado fresco, la langosta y los mariscos, en cuanto a la industria pesquera, y ha de estudiarse si ante la franquicia en la introducción de maderas y material de hierro y otros metales, conviene desnacionalizar nuestra raquítica construcción naval, reducida hoy a un escaso número de embarcaciones menores.

Se dirá, quizás, que con este sistema de excepciones podría ir también a la franquicia nuestra vecina Mallorca; pero, aparte su extensión, la riqueza de su agricultura y la gran variedad de sus industrias obligarían a tantas excepciones que ellas constituirían la regla general.

\* \* \*

Y concluyo. Tres cosas son necesarias, conforme expuso el señor Sitges, para que la isla de Menorca pueda ser declarada zona franca: 1.<sup>a</sup>, que la medida fomente el bienestar y la prosperidad de la Isla; 2.<sup>a</sup>, que sea favorable al desarrollo de la industria y del comercio patrios, y 3.<sup>a</sup>, que no infiera perjuicios al Tesoro nacional.

Que podemos esperar mejora y no un fracaso, inclina a creerlo el natural aliciente del lucro para los fabricantes e industriales catalanes, valencianos y mallorquines que necesitan de la zona franca en el Mediterráneo como del pan de cada día. Los menorquines que quieran lanzarse otra vez al comercio al por mayor o dedicar su capital a nuevas industrias tendrán las primicias, como acertadamente apuntó don Francisco F. Andreu en su artículo *Menorca zona franca*, que publicó también nuestra REVISTA en 1908 (\*).

Que en el fracaso no padeceríamos quebrantos materiales lo afianzan las excepciones de la franquicia que abarcan toda nuestra exportación al mercado nacional, así como el consumo en la Isla de similares extranjeros a nuestros productos agrícolas.

---

(\*) Tomo III, pág. 113.

Que la franquicia de Menorca sería favorable a la industria y comercio patrios lo abonan, entre otras consideraciones, la necesidad que sienten determinadas industrias españolas de libertades fiscales para competir con las similares extranjeras, la facilidad de impedir aquí el contrabando de trigos y harinas (requisito indispensable para contar con la aquiescencia de los trigueros castellanos) y las restricciones que se impondrían a la franquicia, las cuales darían por resultado que continuáramos proveyéndonos en Barcelona de muchos productos nacionales, haciendo así casi insensible para aquella plaza nuestro tránsito del sistema arancelario al de libertad aduanera.

Y que la franquicia, en fin, no inferiría perjuicios al Tesoro es evidente, porque suprimido el contrabando y exceptuados de la concesión los materiales para la confección de calzado, el trigo extranjero que se consumiera en Menorca y algún otro producto, el pequeño déficit que pudiera notarse en Aduanas sería compensado con creces por la mayor capacidad productiva y, por consiguiente, consumidora de la Isla.

\* \* \*

*Sursum corda* ¡arriba los corazones!, que no siempre Menorca ha de ser, en parte por nuestras culpas, la *cenicienta* de Baleares y, aun más, de las islas españolas.

Mientras el Gobierno se percata, en el aspecto militar, de que cometería por omisión delito de lesa patria manteniendo este puerto en el deplorable estado que, de mano maestra, ha patentizado el señor Cardona, aún en los menorquines sus esfuerzos para mejorar nuestra no menos lamentable situación económica, mediante la obtención de la franquicia que, abriendo ancha puerta a capitales de fuera de la Isla, ponga ésta en valor comercial y a la clase obrera en mejores condiciones de vida.

