

# PLANO DE LA ISLA DE MENORCA

LEVANTADO POR LOS INGENIEROS REALES

CUANDO ESTABA EN PODER DE LOS FRANCESES, DURANTE

SU ÚLTIMA GUERRA CON LOS INGLESES, EN 1780.

(Conclusion)

**P**PRIMERA DOMINACIÓN INGLESA.—Convencidos los ingleses de la falta y deficiencia de comunicaciones que se notaba entre los puntos más importantes de la isla, trataron de remediar su situación precaria, abriendo una gran arteria en el sentido de la mayor dimensión de Menorca, y que enlazara el fuerte de San Felipe, Villa-Jorge (fundada por los ingleses y llamada hoy Villa-Cárlos) Mahón, Alayor, Mercadal, Ferrerías y Ciudadela; Alayor y Ferrerías enlazaban con la via citada por medio de dos ramales de un kilómetro cada uno.

El camino descrito, abierto por el Vice-Gobernador Kanes, es el de más importancia comercial para toda la isla, y aunque se ha asegurado en todos los tonos y por personas muy formales y muy peritas que, al construirlo los ingleses, lo hicieron para satisfacer pura y simplemente á necesidades de órden estratégico, nosotros opinamos que tuvieron muy en cuenta las exigencias comerciales, y se funda nuestra creencia en los hechos siguientes:

1.º Al ocupar los ingleses Menorca, existia ya un ca-

mino directo desde Mahón á Ciudadela por Alayor y Ferrerías; el cual podían utilizar muy bien para el transporte de tropas; además se extendía por una meseta casi horizontal que estaba poblada de caserios y tenía la misma longitud que la vía de Kanés; los únicos defectos de que adolecía, eran presentar muchos recodos, pendientes excesivas y un ancho insuficiente para el transporte de artillería y bagajes; pero todo esto podría haberse remediado ensanchándolo solamente por una parte, é introduciendo algunas rectificaciones, obras todas estas que no habrían alcanzado la mitad del coste de la vía de Kanés, y además se habrían construido en menos tiempo.

2.º Habiendo artillado solamente los ingleses las baterías de que se ha hecho mención en números anteriores, y que se encuentran todas situadas en la costa y ninguna á lo largo de la vía de Kanés, era más natural efectuar el transporte de todos los objetos pesados por mar, y no por tierra, lo que habría exigido mucho tiempo y dinero; se comprende que para casos de guerra, y con el fin de acumular fuerzas y materiales en un punto determinado, necesitarían vías terrestres; pero no se explica que existiendo ya éstas se entretuvieran en construir otras que ni acortaban distancias, ni servían á nuevos puntos.

3.º Los partidarios de que la vía de Kanés era un camino puramente estratégico alegan como razones poderosas las siguientes: 1.ª El ancho de 30 piés ingleses (9,144 metros) es excesivo para un camino ordinario y responde muy bien al transporte de artillería y bagajes. 2.ª La vía de Kanés se extiende por terrenos despoblados y equidistante de las costas N. y S. 3.ª Las pendientes son excesivas.

vas para un camino comercial y casi todas ellas estaban empedradas. En cuanto que 9,144 metros de anchura sea excesivo para una via comercial podrá ocurrírsenos á los españoles, que construimos todas las carreteras con anchos que no bajan de 6 metros, y no exceden de 8; pero como los ingleses sabian ya en aquella época que no es raro el caso de encontrarse más de dos vehículos en un punto determinado y que cuando esto acontece, y no hay sitio, se se pierde tiempo y suelen acaecer percances desagradables, para evitar todos estos perjuicios, daban anchura suficiente á sus vias; es decir eran más espléndidos al satisfacer las necesidades de Menorca en 1713 que no somos nosotros en 1890; esta es la única conclusión fundada que sacamos de los hechos; y al afirmar que 30 piés ingleses es demasiado para anchura de una via como la de Kanes, denota conocer muy poco las exigencias de la circulación. Pasemos ya al segundo argumento que denota todo lo contrario de lo que pretenden sus sostenedores, y en efecto, la via de Kanes se extendió por terrenos casi incultos y despoblados, porque por la falta de caminos no podian explotarse bien las tierras y no residian tantos habitantes como consentía la fertilidad del suelo; este razonamiento salta á la vista cuando se comparen los poquísimos caserios que habia en 1780 á lo largo del camino en cuestión con los muchísimos que existen hoy dia; este aumento probable y futuro de densidad de población no podía escapar á la sagacidad británica, y el bien que produjeron á la Agricultura, Industria y Comercio de Menorca los ingleses al llenar el camino por partes despobladas fué inmenso. La equidistancia de la via de Kanes de las costas N. y S. de

Menorca en todo su recorrido, es cierta, con muy buena voluntad, es decir, conviniendo en llamar iguales á cosas que difieren entre si en más de un veinte por ciento de la mayor; además eran puntos obligados del trazado Ciudadela, Ferrerías, Mercadal, Alayor y Mahón poblaciones todas que no fueron fundadas por los ingleses; y como dá la casualidad de que la línea que las une equidista aproximadamente de las costas N. y S. de Menorca, es natural también, ya que no presentaba el terreno accidentes de consideración, que la via de Kanés resultara con la equidistancia que tanto choca á los que la consideran como un simple camino estratégico. La tercera objecion se refiere á las pendientes excesivas y empedradas; ésta, como las anteriores, es también de muy poco peso; las pendientes eran excesivas porque en aquella época no se había profundizado el estudio de los transportes por medio de vehículos fundados en la utilización de la rodadura, como se ha profundizado hoy día con motivo del desarrollo de las carreteras y ferro-carriles; se profesaban entonces teorías que han caído en desuso y á ellas se subordinaban los trazados. La via de Kanés presenta todos los defectos de sus contemporáneas, y en cuanto al hecho de empedrar las cuestas fuertes con piedra de todos tamaños era también moda de la centuria pasada, ya que no se habían descubierto aun los firmes á la Mac Adam, y el empleo de adogmios bien hechos era fruta rara todavía hasta en las poblaciones más importantes.

4.º Ferrerías y Alayor se servían del camino antiguo y Mercadal quedaba á mucha distancia de él; en cambio la via de Kanés pasa por el centro de Mercadal y á un kiló-

metro de Ferrerías y Alayor, enlazando con ambos puntos por medio de ramales. Todo esto pone en evidencia el afán de facilitar la salida de los productos en las partes que no tenían caminos.

Los hechos apuntados ponen en evidencia que las consideraciones comerciales pesaron muchísimo al construir los ingleses la vía más importante de Menorca, tanto que superaron á las estratégicas y ciñeron el trazado á las necesidades de la circulación en aquella época.

Si las necesidades de la estrategia pedían un camino espacioso que atravesara Menorca de extremo á extremo, la vida y el bienestar de la isla lo exigían imperiosamente, y de tal modo, que habría sido oficiosidad el tratar de discutirlo, y es muy natural que los ingleses demostraran lo conveniente que sería á la estrategia el nuevo camino, ya que era el único punto susceptible de discusión. Este laconismo inglés y el afán de juzgar las cosas con datos insuficientes explican como ha nacido la versión de que la vía de Kanés era simplemente un camino estratégico, siendo así que de su examen detenido se deduce que es una vía comercial divinamente trazada, atendiendo á las teorías de la época. Finalmente, y para acabar de desvanecer la versión infundada que nos ha entretenido tanto, plantearemos el asunto de la manera que sigue: un Estado entra en posesión de un terreno, no halla resistencia alguna por parte de los naturales del país, y se encuentra con que las poblaciones de más importancia están unidas por malos caminos y entre algunas faltan por completo; construye estos caminos arregladamente á las exigencias del tráfico ordinario; una vez puestos en explotación es natural decir que

se hicieron para pasear soldados y cañones, ó es más lógico suponer que se abrieron para fomentar la riqueza y progreso del país? Nosotros opinamos por lo último que no se opone en manera alguna á lo primero, es decir, relegamos las consideraciones estratégicas en segundo término que es el lugar que le corresponde en el caso que hemos discutido.

La longitud de la via de Kanés era de 51'50 kilómetros, su ancho por lo que hemos dicho, no tenía cosa alguna que envidiar al de las carreteras españolas actuales; la construcción duró solamente dos años y era defectuosa en todo lo correspondiente á obras de fábrica.

Además de la via anterior, construyeron los ingleses dos caminos solamente militares; arrancaban de la Batería de la Playa del Bañul, terminando el primero en la Playa de Algayrens, con una longitud de 15 kilómetros, y el segundo iba á parar á la Codolada del Furanet, y medía 18 kilómetros. De estas dos vias, como ya dijimos, no se sabe su anchura, porque han procurado disminuirla tanto como les ha sido posible los propietarios de sus alrededores.

Fueron también construidos por los ingleses y con igual fin que las dos vias anteriores, 10 kilómetros del camino de circunvalación de toda la isla, y eran los comprendidos entre Bañul y Cala Blanca.

En resúmen, durante los cuarenta y ocho años que duró la primera dominación inglesa se construyeron en Menorca 94,50 kilómetros de camino, de los cuales 51,50 iban destinados á fomentar las relaciones comerciales y eran los mejor construidos; los otros 43 kilómetros respondían á la necesidad estratégica de enlazar dos puntos de fácil des-

embarque de la costa N. con la Batería de Bañul, y á ésta última con Ciudadela.

Debieron también los ingleses mejorar muchos otros caminos de los que ya existían en Menorca; pero esto no se indica en el plano ni hemos podido obtener datos concretos que merezcan apuntarse.

DOMINACIÓN FRANCESA.—En párrafos anteriores hemos dicho cuales fueron las vías abiertas por los franceses, y las longitudes que las correspondían; efectuando la suma de todas ellas, encontraremos 300,50 kilómetros, cifra muy alta atendiendo á que dominaron Menorca durante siete años; verdad es, que no construyeron los caminos con el lujo desplegado en la vía de Kanés y que respecto á su anchura sabemos solamente que bastaba para dar paso á la artillería, pero esto solo es suficiente para convencer al más pesimista de que los caminos franceses debían ser algo mejores que nuestros caminos vecinales, y por lo tanto, aún que todos ellos obedecían casi puramente á necesidades estratégicas, como cruzaban la isla en todos sentidos, debieron facilitar grandemente todas las comunicaciones y por lo tanto, producir un gran bien al país.

SEGUNDA DOMINACIÓN INGLESA.—Al ocupar por segunda vez los ingleses la isla de Menorca, se encontraron con 94,50 kilómetros de camino, construidos durante su primera dominación y además, con 300,50 kilómetros, construidos por los franceses; es decir, en total 395 kilómetros de reciente construcción, que unidos á los que desde antiguo existían formaban una red de comunicaciones suficiente pa-

ra atender á todas las necesidades de Menorca, y á esto es debido, sin duda alguna, el hecho de que durante la segunda dominacion inglesa de la isla, se hiciera muy poco nuevo, ó nada (según el plano) en lo tocante á viabilidad.

DOMINACIÓN ESPAÑOLA.—Hemos dicho ya, que el dia 15 de Febrero de 1782 pasó la isla de Menorca á pertenecer á España; nos encontramos en 1890, hace de consiguiente 108 años (a) que dominamos en ella; tratemos de croquizar lo efectuado durante este último período.

Hay que dividirlo en dos partes.

1.<sup>a</sup> Desde la conquista, hasta la organización del Cuerpo de Obras Públicas en la Provincia.

2.<sup>a</sup> Desde la organización del cuerpo de Obras Públicas hasta hoy dia.

*Primera parte.* Siguió á la conquista un período de destruccion completa; los propietarios empezaron ensanchando su dominio á costa del del público; la via de Kanes se adelgazó desde nueve metros cumplidos, hasta cuatro escasos que tiene hoy, en las partes que no han sufrido reforma; el camino de circunvalación de 220 kilómetros, desapareció casi en toda su longitud y en las poquísimas secciones que restan de él, su anchura permite á duras penas el paso de un carro; todas las demás vias descritas como de construcción extranjera, sufrieron todas las mutilaciones y atropellos imaginables; en una palabra, de la red de caminos (b) que existia el dia de la conquista, quedó solo una

(a) Téngase presente la nota de la página 458.

(b) No se olvide que entre aquellos extranjeros *no estuvo en moda* el pagar á los propietarios menorquines el terreno, que se les tomaba para abrir caminos.



mala caricatura, confeccionada obedeciendo al capricho de todos los propietarios colindantes.

*Segunda parte* La organización del Cuerpo de Obras Públicas en España puso coto en parte, á las herejías que hemos descrito, y decimos en parte y no del todo, porque el Estado conserva solamente hoy día 82 kilómetros de carretera; todos los demás caminos que existen en Menorca, los cuidan la Diputación y los Municipios, y todos sabemos como y de que manera. He dicho que el Estado conserva 82 kilómetros de camino, de los cuales hay más de 14 que pertenecen á la vía de Kanes; con buena voluntad, quedan pues 68 kilómetros de construcción española.

Los 68 kilómetros de construcción española, tienen anchos comprendidos entre 7, 6 y 5'50 metros, segun el orden de la carretera; todos los demás caminos de la isla, dan á duras penas paso á un carruaje y el tener que retroceder y esperar en las medias lunas, es cosa muy común; están trazados atendiendo solamente á las necesidades del tráfico con caballerías y como es natural, no sirven para carruajes.

En el Plan General de Carreteras, del Estado, la Isla de Menorca ocupa un lugar muy honroso; hay allí carreteras para todos los gustos (por estudiar y construir se entiende); pero al paso que siguen las Obras Públicas en España, el plan general, solo con lo que contiene hoy día (y es muy poco), llegará á ser un hecho dentro de dos ó tres siglos.

Para acabar de desvanecer las esperanzas de los hijos de Menorca, el Ramo de Guerra declaró no ha mucho que casi todo lo que figuraba en el plan general, es decir, todo

lo que se había reconocido como de utilidad pública, ponía en peligro la integridad del territorio, y dificultaba la defensa, y, por lo tanto, que debía subordinarse al plan de fortificaciones de la isla, y como quiera que el tal plan no se acabará nunca, resulta que si se atiende al Ramo de Guerra, terminó ya la construcción de carreteras en Menorca.

Como resumen del presente trabajo presentamos el cuadro que sigue:

Naciones	Años de dominación	Kilómetros construidos. Totales	Kilómetros por año
Inglaterra. . .	67	94,500	1,410
Francia. . . . .	7	300,500	42,928
España. . . . .	108	68,000	0'629

A pesar de que durante los 19 años que comprende la segunda dominación inglesa se hizo muy poco en lo referente á vías de comunicación, los hemos tenido en cuenta para que figuren los totales.

Los resultados de la última columna dicen mucho en honor de Francia; en cuanto á cifra correspondiente á España, es tan insignificante que raya en el abandono, y vale más no comentarla.

A los franceses se debe también, el plano que motivó estas cuartillas; es el trabajo más exacto y completo que existe de la isla y lo volveremos á recomendar como hicimos al principio para todos los trabajos referentes á Menorca.—BERNARDO CALVET.

# INDICE ALFABÉTICO

POR

## AUTORES Y TRADUCTORES

DE LAS MATERIAS CONTENIDAS EN ESTE TOMO



	<i>Páginas</i>
<b>Briones y Mesa (José).</b> La lengua y la literatura catalanas, traducción del original francés de D. José Miguel Guardia . . . . .	42 y 59 ✓
<b>Calvet (Bernardo).</b> Plano de la isla de Menorca, levantado por los franceses en 1780 . . . . .	433, 449 y 465 ✓
<b>Clapés (José).</b> ¿Que hay de histórico en el argumento de D. <sup>a</sup> Juanita? (1732). . . . .	70 ✓
——— Una carta. . . . .	106 ✓
——— Algunas mejoras en Ibiza . . . . .	108 y 121 ✓
<b>Colton.</b> —Thi leap for life (poesía) . . . . .	86 ✓
<b>Codera (Francisco)</b> Menorca arábica (1231-1286) . . . . .	417 ✓
<b>Escudero y Manent (Bartolomé).</b> Stirpium in Insulis Balearium anno 1885 colectarum enumeratio (traducción del original inglés de Porta, en unión de D. Juan J. Rodriguez). . . . .	13, 29 y 204 ✓ 219, 233 y 282 ✓
<b>Fajarnés y Tur (Enrique).</b> La vacunación en las Baleares . . . . .	171 ✓
——— La enseñanza no católica en Menorca (1888). . . . .	193 ✓
——— Estudio demográfico sanitario de Menorca (1888)	
Nupcialidad. . . . .	209 ✓
Natalidad . . . . .	241 ✓
Mortalidad. . . . .	263 ✓
——— La instrucción de la mujer en Menorca . . . . .	401 ✓
——— Correo del ejército del Duque de Crillon en Menorca en 1781 . . . . .	339 ✓
<b>Ferrer y Parpal (Jaime).</b> El Doctor Orfila . . . . .	5 ✓
<b>Galens (Jorge).</b> Algunas observaciones sobre la exploración arqueológica de Mr. Cartailhac en las islas Baleares . . . . .	273 ✓
<b>Guardia (José Miguel).</b> La lengua y la literatura catalanas (trad. por D. José Briones y Mesa) . . . . .	42 y 59 ✓
<b>Hernandez (Mauricio).</b> Resumen de las observaciones meteorológicas efectuadas en Mahón durante el primer semestre de 1888. . . . .	16 ✓

Páginas

Julio de 1888 . . . . .	32
Agosto . . . . .	48
Setiembre . . . . .	64
Octubre . . . . .	80
Noviembre . . . . .	96
Diciembre . . . . .	112
Enero de 1889 . . . . .	128
Febrero . . . . .	144
Marzo . . . . .	160
Abril . . . . .	176
Mayo . . . . .	192
Junio . . . . .	208
Julio . . . . .	224
Agosto . . . . .	240
Setiembre . . . . .	256
Octubre . . . . .	272
Noviembre . . . . .	288
Diciembre . . . . .	304
Enero de 1890 . . . . .	320
Febrero . . . . .	336
Marzo . . . . .	352
Abril . . . . .	368
Mayo . . . . .	384
Junio . . . . .	400
Julio . . . . .	416
Agosto . . . . .	432
Setiembre . . . . .	448
Octubre . . . . .	464
<b>Hübner (Emilio).</b> Monumentos epigráficos de las islas Baleares . . . . .	113 y 129
<b>Lauriere (Julio).</b> El Album arqueológico balear de Cartailhac . . . . .	325
<b>Marín de Espinosa (Baldomero).</b> Lazareto de Mahón (buques entrados desde 1817 á 1878) . . . . .	125, 137, 170, 286, 382, 398, 414 y 444
<b>Miguel y Badía.</b> Bosquejo de la dominación islamita en las islas Baleares por D. Alvaro Campaner, Bibliografía . . . . .	145
<b>O. (J.)</b> Altitudes de algunos puntos de la ciudad de Mahón . . . . .	81
<b>Porta.</b> Stirpium in Insulis Balearium anno 1885 colectorum enumeratio (traducido por D. Bartolomé Escudé y D. Juan J. Rodríguez) . . . . .	13, 29, 204, 219, 233 y 282
<b>Riudavets (Pedro).</b> Nuevo hallazgo de enterramien-	

	<i>Página</i>
tos romanos . . . . .	65
———— Disquisiciones sobre algunos temas de la historia de Menorca referentes á la reconquista por las armas católicas en 1782 . . . . .	87
———— La necropolis magontana . . . . .	257
———— Biografía del menorquín Don Juan Ferrer y Franc, primer piloto de la armada (1758-1820) . . . . .	289
———— Ungüent de la má . . . . .	323
Rodríguez (Juan J.) Stirpium in Insulis Balearium anno 1885 colectorum enumeratio (traducción del original inglés de Porta en unión de D. Bartolomé Escudero). . . . .	13, 29, 204, 219, 233 y 282
Roura (Miguel). Biblioteca pública de Mahón. Estadísticas (1888) . . . . .	138
Rubió y Bellvé (Mariano). Hallazgo arqueológico en Menorca . . . . .	372
Seguí y Rodríguez (Juan). A qué venimos . . . . .	3
———— Jeografía antigua (siglo XIV) de las Baleares . . . . .	9
———— Fundación de Mahón . . . . .	17 y 33
———— Carta de Jaime I de Aragón (1229) . . . . .	39
———— Importancia de Menorca, bajo el aspecto proto-histórico . . . . .	49
———— D. Emilio Cartailach . . . . .	97
———— El primer Nieto de Menorca . . . . .	161 y 177
———— Escursión á Tur-madén (Alayor). . . . .	248
———— Catálogo de los objetos del Museo municipal . . . . .	239, 255, 271, 287, 303, 335, 351, 367, 383, 399, 415, 447, y 462
———— La marina Mercante de Mahón por D. Pedro Riudavets, Bibliografía . . . . .	284
———— Los Talayots, segun Hübauer, Fita y Fernandez Duro. . . . .	305
———— Bibliografía: Bosquejo histórico del mar Mediterráneo por D. Pedro Biudavets . . . . .	347
———— Naveta dels Tudons . . . . .	369
———— Escursión arqueológica junto al primer trozo de la nueva carretera de Mahón á Ciudadela . . . . .	385

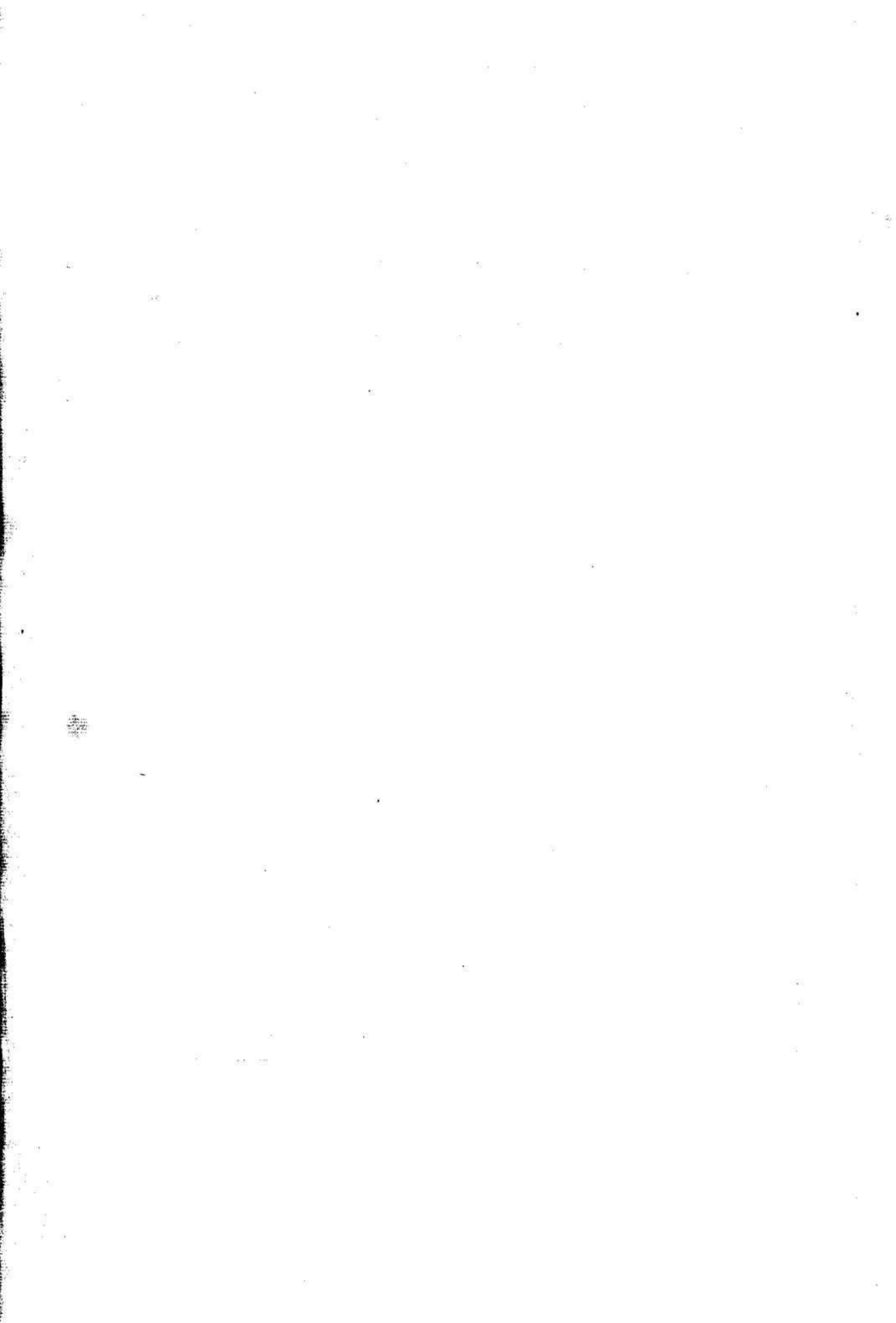
## Anónimos

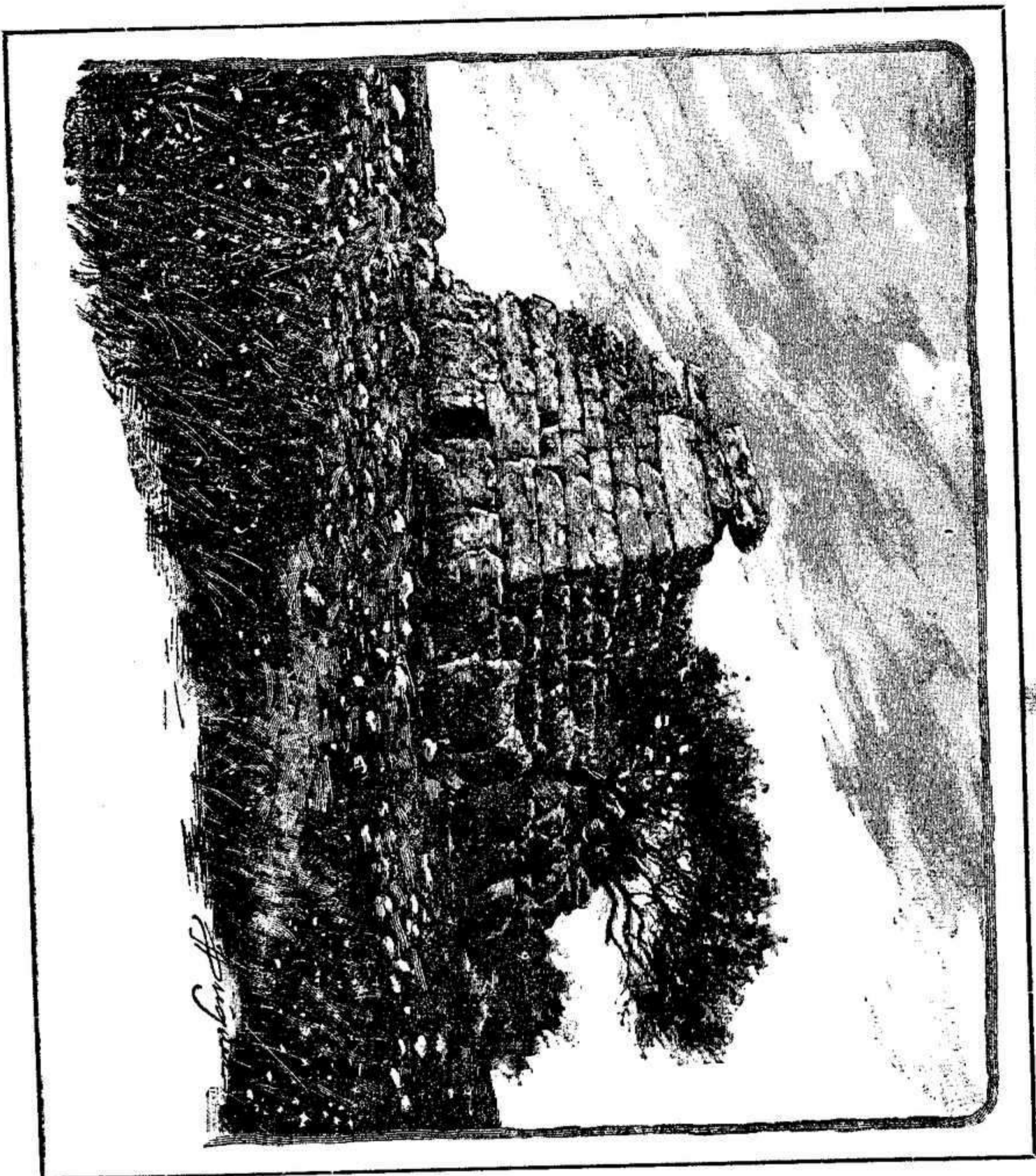
Habitantes de Menorca en 31 Diciembre 1888. . . . .	15
Población de Menorca durante los siglos XVIII y XIX . . . . .	26
Instrucción pública en las Baleares (en 1877). . . . .	28
A la prensa. . . . .	31
Revistas. . . . .	43
Noticias . . . . .	45
Académicos menorquines (Riudavets-Pons)	
D' Albertis viajero italiano (en Menorca)	
Nuevo mapa de Mallorca de D. Constantino Selva.	
Noticias . . . . .	79
Castailhac; (viaje de)	
Vinent (Poetisa)	
Ruiz (Artículos de Angel)	
Mosaico en la isleta del Hospital.	
La fragata "Trenton," en nuestro puerto . . . . .	82
Emigración á Argelia y otros puntos. . . . .	94
Noticias . . . . .	94
Mr. Emilio Cartailhac	
Boletín de la R. Academia de la Historia	
El Universo	
Noticias . . . . .	112
Más sobre el mosaico de la isleta del Hospital	
Noticias . . . . .	123
Los usatges de Barcelona	
Unidad nacional	
Publicaciones de Mahón	
Erratas.	
Población de España (en 1887) . . . . .	141
Noticias . . . . .	143
El violinista Brindis de Salas	
Una nueva poetisa mahonesa (María D. Borrás)	
Emigración española en América (1888). . . . .	153
Vías de comunicación en Menorca en 1889, 1876 . . . . .	154 y 196
Proyecto de ley de 1887 . . . . .	213
Noticias . . . . .	157
Tipos y costumbres de mi tierra de Angel Ruíz	
Era del Diezmo (pregunta)	
Hallazgo arqueológico en Sevilla	
Los restos de Pizarro en el Perú	
La España moderna de J. Lázaro	
Población de Rusia en 1888	
Noticias . . . . .	175
Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana de Palma	
Traslado de un mosaico (en Denia) . . . . .	186
Noticias . . . . .	189
El Archivo, (revista de Denia)	
Algas baleáricas (por el Sr. Piccone)	
Las olas en San Felipe (en 1888)	

	<i>Páginas</i>
El Dr. Balari (y su folleto sobre la Civilización romana en Cataluña)	
Los literatos del mundo	
Altitudes, latitudes y longitudes de algunos puntos de Menorca. . . . .	201, 216, 236, y 244
Erratas . . . . .	206
Noticias . . . . .	207
Regalo de libros (á la Biblioteca de Mahón por J. Galens)	
Caleópteros (de Mallorca, catálogo por F. Moragues)	
Noticias . . . . .	222
† D. Francisco Prieto y Caules	
Museo municipal de Mahón (Fundación)	
† D. Francisco Prieto y Caules. Necrología . . . . .	225
Homenaje póstumo á D. Francisco Prieto por la Junta de obras del puerto de Málaga. . . . .	231
Museo municipal: catálogo de sus objetos y donativos. . . . .	239, 255, 271, 287, 303, 335, 351, 367, 383, 399, 415, 447, y 462
Datos para la historia de la Instrucción pública en Mahón. Segunda enseñanza (1864-á-1889) . . . . .	246
Noticias . . . . .	253
Nuevo hallazgo de sepulturas romanas en Mahón	
Un nuevo silabario (de Bartolomé Allés)	
El apellido Tutzó.	
Monsieur Cotteau en Menorca . . . . .	267
Noticias . . . . .	269
Muerte de Barceló y Combis	
Una monografía sobre la marina mercante de Mahón por Riudavets	
Recibo de una carta (del Delegado Figarola)	
Inauguración del Museo Municipal de Mahón.	
Algunos manantiales de Menorca . . . . .	294
Una necrópolis romana en Mallorca . . . . .	300
Noticias . . . . .	302
Un libro raro	
Erratas . . . . .	318
El nombre mahonés . . . . .	321
Noticias . . . . .	334
Efemérides del último obispo de Menorca D. Manuel Mercader	
Lonjevidad en las Baleares (1877)	
Salubridad en Mahón (1887-89)	
Francisco Prieto y Caules . . . . .	337
Adiciones de la fauna Balear (por Heyden) . . . . .	343
Conservemos los restos históricos . . . . .	344

	Páginas
Noticias . . . . .	349
El sucesor del Sr. Prieto y Caules (en la Academia de C. Exactas)	
† Luis Lopez y Oms (del <i>Avens</i> )	
Un nuevo libro de Guardia (El sueño de Bernat Metje).	
Homenaje académico á Francisco Prieto y Caules . . . . .	353
Un paso más en la Jeología balear (Nota de M. Nolan) . . . . .	357
Noticias . . . . .	366
La zulla en Menorca, 2. <sup>a</sup> edición	
† José Taronjí	
El sitio del Castillo de San Felipe (1781-82). Memorias de un inglés . . . . .	375, 393 y 404
Noticias . . . . .	380
El Dr. Will, naturalista, en Mahón	
Le tour du monde	
Restablecimiento en 1788 de las fiestas de San Juan en Ciudadela.	
Noticias . . . . .	413
La insalubridad en Palma	
Noticias . . . . .	431
Saturnino Giménez	
Noticias . . . . .	445
Un tema histórico sobre Mallorca	
Nombres geográficos (Mahonés)	
Regalo de libros (por Cartailhac)	
Casino "Circo Industrial," de Mahón.	
Noticias . . . . .	458
† De Pons y Alsina	
Fortificación permanente por Cheli	
Guía del apicultor español por Andreu	
El otoño en 1890	
Argelia (emigración de 1888 y 89).	
<b>Bibliografía</b>	
La Historia de la isla de Menorca por D. Pedro Riudavets y Tudury (De la revista Los Libros), de Palma . . . . .	57
Estado de las revistas y periódicos que se publican en Menorca (1888) . . . . .	63
Bosquejo de la dominación islamita en las islas Baleares por D. Alvaro Campaner. (Véase Miguel y Badía). . . . .	146
Homenaje del Sr. Cartailhac (á Menorca) . . . . .	173
La Marina mercante de Mahón por D. Pedro Riudavets, por D. Juan Seguí y Rodriguez . . . . .	281
El Album arqueológico de Cartailhac: Véase Lauriere	
Nieblas de la Historia patria: Mahón, por J. Gómez de Arteche. . . . .	331
Bosquejo histórico del mar Mediterráneo por D. Pedro Riudavets. . . . .	
<b>Grabados</b>	
Altares . . . . .	276, 278 y 279
Naveta dels Tudóns. . . . .	369







Naveta de Tudóns