

## LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DE MENORCA

M. Lluïsa DUBON PETRUS

### I CONSIDERACIONES PREVIAS.

El territorio que es objeto de este trabajo, aún considerando sus reducidísimas dimensiones, lo abordaremos como estudio regional, habida cuenta que el hecho de ser una isla le imprime unas características bien diferenciadas de su entorno; al mismo tiempo que le proporciona una notable conexión interna. Para corroborar esta idea seguiremos la opinión de algunos estudiosos del tema, así MURILLO (1978) (1) y QUINTANA (1973) (2) lo afirman. Aunque hemos de precisar que en todo el trabajo está presente la idea de que este territorio se inscribe dentro de un marco económico más amplio, siguiendo la visión que da LOPEZ CASASNOVAS (1977), quien habla de una región catalo-balear (3). A continuación expongo unas cifras que recogen el

movimiento comercial de Menorca con el resto de las Baleares y con Cataluña para el periodo 1927-1965 (SEGUI PUNTAS, Inédito) y de los años 1973 y 1974 (FARRE-ESCOFET, 1977) (ver cuadro nº 1), así como del año 1979 (LOPEZ CASASNOVAS, 1981) (ver cuadro nº 2). Donde queda manifiesto que el volumen total del movimiento comercial exterior de Menorca está mayoritariamente canalizado por parte de Cataluña, y en menor grado por el resto de las Baleares.

En este trabajo pretendemos aproximarnos a la comprensión de la estructura funcional de Menorca, utilizando para ello un análisis de los distintos aspectos que integran el subsistema productivo -industria y comercio básicamente- y su integración dentro del subsistema territorial (4), analizando el peso, localización y características de los

principales núcleos poblacionales y la estructura viaria que tienen asociada.

Utilizaremos como base las teorías de organización regional, fundamentalmente el concepto de región polarizada (VILA VALENTI, 1980), (SOLE SABARIS, 1975) considerando que la región definida por su función se integra mediante unas unidades formales diferentes, solidarias debido a las actividades humanas de tipo económico, que suelen estar polarizadas en torno a un centro nodal, que es hacia donde se orientan los flujos económicos. También utilizaremos el concepto no tan frecuente de región anisotrópica, ya que al ir profundizando en el tema de las regiones funcionales nos encontramos con que todas no responden a una estructura centralizada, en torno a un sólo núcleo. Una parte importante de entre estas regiones no se adaptan a este modelo funcionalmente y otras no se adaptan ni espacial ni funcionalmente. En el primer caso podemos hablar de regiones falsamente anisotrópicas y el segundo, de verdaderas regiones anisotrópicas (DAUPHINE, 1979). Estas están organizadas en torno a un eje central, que actúa con una doble función; por una parte, como eje principal de transporte, y, por otras, como canal de difusión del desarrollo. Este eje genera una cierta oposición entre un entorno activo, próximo al eje, y un entorno pasivo, sobre el que ejerce su influencia. Intentaremos aquí, siguiendo estas teorías, aproximarnos a la comprensión de la estructura regional de Menorca.

## II. EVOLUCION HISTORICA DE LA ESTRUCTURA REGIONAL DE MENORCA EN FUNCION DEL PUERTO DE MAO.

Aquí pretendo mostrar básicamente que la estructura actual de Menorca viene condicionada por la existencia de dos núcleos de población de dimensiones próximas, Maó y

Ciudadella, que han ido evolucionando a lo largo de la historia, sin llegar a darse en ningún momento la existencia de una macrocefalia, sino que observamos el predominio fluctuante de ambos núcleos, y que en estas fluctuaciones ha jugado un papel decisivo un elemento: el **Puerto de Maó**.

Desde la conquista catalana hasta el siglo XVII se aprecia un balance ligeramente favorable a Ciudadella, antigua capital. Maó inicia un crecimiento a partir del siglo XV, determinado por algunos hechos: primeramente, en el año 1427, el repoblamiento catalán favoreció a Maó y sus alrededores, debido primordialmente a la estructura agraria de esta parte de la isla -de propiedades medianas, en oposición a las grandes propiedades de la parte occidental-; en segundo, en el siglo XVI se produce una recuperación comercial y artesanal de Maó, se intensifica el comercio de lanas, vinos y quesos. Por otra parte, en el año 1558 los turcos saquearon Ciudadella, y esto supondrá una pérdida importantísima para esta ciudad. Podemos decir que hasta estos momentos el Puerto de Maó ha jugado un papel, posibilitando el comercio de los mahoneses, pero es a partir del siglo XVIII cuando este elemento se convierte en verdadero revolucionador de la economía y de toda la estructura menorquina, así lo manifiesta MURILLO (1970) (5). El Puerto de Maó y las especiales condiciones que permitieron la soberanía británica hacen que el periodo 1740-1820 sea el del florecimiento económico de Menorca, y será Maó quien más se beneficiará de esta circunstancia. Observemos las cifras de la población de Maó y Ciudadella al iniciarse y finalizar este periodo:

	MAO	CIUDADELLA
1749	11.108	4.906
1826	20.063	7.453

(RIUDAVETS, 1889).

Es precisamente en estos momentos cuando se produce el mayor desequilibrio de población entre Maó y Ciutadella. Pero será también Maó la que acusará a partir de la decadencia del comercio menorquín las pérdidas más notables de población, mientras que Ciutadella, con pequeñas fluctuaciones, mantendrá su población e irá aumentando de forma sostenida a partir de la segunda mitad del siglo XIX, Maó no inició su restablecimiento poblacional hasta entrar en el siglo XX (cuando llega a tener la misma población que había tenido a principios del siglo XIX).

Un hecho que hemos de destacar es que la expansión económica menorquina transformó la estructura económica y social de la isla. Los menorquines dejaron de ser prácticamente campesinos para ocuparse del comercio. Cuando éste entra en crisis, es cierto que hay un retorno al campo y que también se produce una importante emigración, pero los menorquines buscarán una nueva vía que será la industria del calzado y de la bisutería - al principio muy próxima al artesanado fabricante de monederos de plata-; para conseguir nuevamente abrir su economía, que ya habían experimentado, era lo mejor para ellos. Hemos de decir también que en Menorca, además de los núcleos ya mencionados, han existido siempre núcleos de población secundarios, que se han localizado preferentemente en torno a un eje central. En torno a este eje se produce la comunicación entre el medio rural y los núcleos de población, incluyendo los dos principales. Este eje de comunicación fué decididamente reforzado por los ingleses, construyendo un camino que unía Maó y Ciutadella, pasando por los núcleos secundarios ("Camí d'En Kane"), que permitió el sostenimiento de los diferentes núcleos, ya que aseguraba la comunicación con el puerto principal y con la nueva capital.

### III. ESTRUCTURA ACTUAL DE TERRITORIO MENORQUÍN.

#### 1.- El subsistema productivo.

Analizaremos aquí únicamente dos aspectos, si bien, para el caso de Menorca, ejercen por sí solos un peso suficientemente significativo dentro del sistema económico (6).

La industria. Al estudiar el fenómeno industrial en Menorca nos sorprenden, primeramente, dos hechos, en primer lugar, el peso que el sector secundario ejerce sobre el conjunto de la economía de la Isla, en relación al conjunto del Estado Español (FARRE-ESCOFET, 1977) y también en relación con las otras Islas (PICORNELL, 1980); en segundo lugar, la manera como se distribuye la población industrial, presentando Ciutadella la más elevada proporción de empleados industriales. La distribución de esta población es básicamente bipolar, aunque encontramos otros núcleos, como Alaior, Ferreries, Es Castell, Sant Lluís y Es Mercadal, que también presentan una actividad industrial (Cuadro nº6) (Mapa nº2). Nos podemos explicar esta distribución -entre el eje y la bipolaridad- por dos hechos, primeramente, apreciando la estrecha correlación entre industria y población, segundo por el hecho de que en Menorca los gastos por transporte interno (desde el punto de llegada de las materias primas hasta el punto de transformación) no sean excesivamente significativos.

El comercio. Esta actividad la abordaremos desde una doble perspectiva, por una parte, consideraremos lo referente a comercio interior, teniendo en cuenta el número de establecimientos y el número de empleados en cada uno de los municipios; por otra parte, nos fijaremos especialmente en el comercio exterior.

En el primer aspecto observaremos que no existe una correlación rigurosa entre habitantes y número

de empleados en el comercio, manifestándose una desproporción favorable a Maó. Por otra parte el número de comercios es también superior en Maó, aunque en proporción menor, lo que nos indica que se trata de establecimientos de menor tamaño y, observando el tipo de empleo, básicamente de tipo familiar. (Ver cuadro nº7).

En cuanto al comercio exterior podemos ver los cuadros nº1, 2 y 3, que la balanza comercial, en volumen, presenta un gran desequilibrio, desfavorable a Menorca. Las entradas son del orden de cinco veces las salidas. (Aunque no hemos de dar excesiva importancia económica a este balance en volumen -mejor dicho peso- como veremos más adelante).

Observando el volumen de mercancías que entran y salen de Menorca por vía marítima separadamente en los puertos de Maó y Ciutadella (Cuadro nº3), vemos que el de Maó canaliza la mayor parte del movimiento; 87% de las entradas y 88% de las salidas en el promedio hallada en los últimos años (1966-1969) del periodo total considerado (1927-1979) sobre el movimiento total menorquín. Por tanto aquí no podemos hablar de bipolaridad (ni de eje claro), sino de una clarísima polarización por parte de Maó. El hecho de la polarización comercial exterior lo podemos relacionar con los flujos de transporte terrestre, que, si fuera posible que el análisis de la red viaria y del tráfico general pudiera darnos alguna idea, también habríamos de considerar una notable polarización en torno a Maó.

Probablemente será interesante analizar en que consisten básicamente las mercancías que entran y salen de Menorca. Entre las que entran por vía marítima encontramos en primer lugar los combustibles, seguidos por el cemento y materiales para la construcción y por los productos alimenticios (FARRF-FSCOFET, 1977) (ALENYAR, 1981). Los productos que entran son pues básicamente bienes

de consumo, que han de ser repartidos hasta llegar a toda la población.

Las exportaciones corresponden en un 70% al calzado (1972-1975), seguido de la bisutería y demás productos isleños; teniendo en cuenta la elevada relación valor-peso de los productos isleños, una buena parte de esta exportación se hace por vía aérea y queda poco reflejada en la balanza comercial en volumen (FARRF-FSCOFFET, 1977).

El volumen del transporte por avión se puede ver en el Cuadro nº4 donde se compara con los puertos de Maó y Ciutadella.

A la vista del Mapa nº 6, elaborado a partir de las cifras del Cuadro nº3, se hace evidente la polarización del comercio en torno al Puerto de Maó. (Hemos representado con una flecha a trazos el movimiento de mercancías entre el puerto de Maó y el resto de la Isla, incluyendo la ciudad. Para calcular este transporte de ida y vuelta hemos descontado del Puerto de Maó el correspondiente al de Ciutadella).

## 2.- EL SUBSISTEMA TERRITORIAL.

Para llevar a término este análisis consideraremos, por una parte, los núcleos de población de cierta entidad, es decir despreciando la población dispersa, y por otra parte, la red viaria que los enlaza, así como los flujos e interacciones que entre ellos se generan, que se manifiestan básicamente mediante el tráfico por carretera.

En cuanto a población, Menorca presenta una distribución en núcleos de dimensiones próximas, -ya hemos dicho que no existe aquí "la ciudad por excelencia"-, situados sobre un eje central, con los núcleos principales a cada extremo. (Ver Mapa nº1). Queremos representar aquí los principales núcleos de población y establecer una clasificación según tamaños, -para poder apreciar el peso de cada uno de ellos. La primera

dificultad que hemos encontrado es que las cifras expresadas por núcleos solamente las encontramos de 1970 (FARRE-FSCOFFT, 1977). Para actualizarlo tomaremos las cifras del censo de 1980 referidas a términos municipales (ALFYAR, 1981) y consideraremos cero el crecimiento de los núcleos sin demarcación municipal desde 1970, separando su población de la del término municipal al que pertenece, despreciando la población propiamente dispersa, para obtener la del núcleo principal del término (Cuadro nº5). Podemos apreciar que quedarían únicamente fuera del eje dos núcleos, Migjorn Gran y Fornells, ya que otros núcleos, como Sant Climent, Llumessanes, Sant Lluís, Es Castell y Estació Naval, podemos considerarlos como satélites de Maó, así como Santandria lo sería de Ciutadella.

Para estudiar la estructura viaria de Menorca utilizaremos la Teoría de Redes y la técnica de grafos, definiendo a partir de ellas el índice de centralidad de Leavitt,

$$\beta_i = \frac{\sum_j d(x_i, x_j)}{\sum_j d(x_i, x_j)}$$

donde  $d(x_i, x_j)$  es la "distancia" por carretera entre los núcleos  $x_i$  y  $x_j$ , definida como número de trayectos elementales, siguiendo el camino más corto (DAUPHINE, 1979). Para aplicar este método a Menorca hemos considerado todos los núcleos que son municipio (Es Castell, Maó, Sant Lluís, Alaior, Es Mercadal, Ferrières i Ciutadella), además de algunos núcleos menores que tienen suficiente entidad (Sant Climent, Migjorn Gran y Fornells). Nos hemos basado en el mapa de carreteras de Firstone (1980). (Cuadro nº8) (Mapa nº4).

Por otra parte al observar detenidamente el mapa de intensidad de tráfico por carretera (Mapa nº5) encontramos un gran paralelismo entre este y el resultado que obtenemos al

aplicar un modelo que calcula el índice potencial de interacción entre las diferentes localidades:

$$I = \frac{P_i \cdot P_j}{d^2_{ij}}$$

(Equipo Urbano, 1972)

Los resultados obtenidos en todos estos casos nos hablan de una centralidad en torno a Maó, si bien el peso de la población de Ciutadella tiende siempre a actuar como contrapeso de toda la estructura.

#### IV- CONCLUSIONES.

Menorca, considerada como minúscula región, presenta una organización espacial compleja. Por una parte observamos aspectos de anisotropía, debido a la existencia de un cierto eje central, que se manifiesta claramente en algunos aspectos. Por otra parte podemos hablar de una polarización económica por parte de Maó.

Encontramos una relativa discordancia entre las estructuras espaciales y funcionales. Por tanto, podríamos probablemente catalogar a Menorca como región "falsamente anisotrópica".

La condensación en torno a un eje -un eje tendente hacia la bipolaridad- la apreciamos más claramente en cuanto a población e industria, mientras que la red viaria, la intensidad del tráfico por carretera y el comercio con el exterior nos hablan más de una polarización en torno a un centro nodal, Maó.

Para comprender esta estructura hemos de pensar en condicionantes físicos, como la existencia del **Puerto de Maó** y las reducidas dimensiones de la Isla, y en los condicionamientos históricos.

Para explicar la bipolaridad o la presencia de un eje central hemos de pensar en la entidad sociológica-histórica de las diferentes poblaciones isleñas, así como en el hecho

de las mínimas dimensiones de la Isla, que han permitido un desarrollo industrial independiente de la proximidad o lejanía del **Puerto**, ya que la expansión industrial menorquina coincide con los momentos en que mejoran los transportes (puente entre los siglos XIX y XX).

Para comprender la polarización

importante que también existe, sobre todo funcionalmente, en torno a Maó tendríamos que remontar hasta la expansión comercial menorquina del siglo XVIII, cuando la economía isleña se abrió y por tanto es momento en que el puerto juega un importante papel.

#### Notes

- (1)- "L'heterogeneïtat de les Illes, que l'Administració espanyola anomena "Balears" és un fet normal del desenvolupament històric, donades les circumstàncies d'isolament i diferenciació d'estructures econòmiques".
- (2)- "Cada una de las Islas que forman el Archipiélago Balear tienen unas características propias, que convierten el concepto "provincia de Baleares" en pura fórmula administrativa, sin contacto con la realidad".
- (3)- "Es molt discutible, i supòs que molts estaran disposats a fer-ho, el fet de si constitueixen o no les Illes una regió econòmica. En principi, se pot afirmar que és possible parlar d'una economia menorquina perquè existeix una extensió de terra menorquina (...) A grans trets vull deixar insinuat certs dubtes a la concepció de la regió homogènia per a la realitat de les Illes i a la de la regió nodal, donat que no existeixen uns corrents econòmics suficients que, polaritzades al voltant de les zones nodals permetin afirmar taxativament la regió balear, encara que si la catalana-balear"
- (4)- Hemos seguido el esquema planteado por BERNARD PLANQUE, 1977.
- (5)- "El fenómeno de la revalorización del **Puerto de Mahon** es un hecho general en el Mediterráneo Occidental. El siglo XVIII es el de la apertura del comercio con América, de la ruina de la piratería en el Mediterráneo Occidental y la una evolución general de Europa tendente a vitalizar los puertos de mar (...) El **Puerto de Mahon**, escala obligada en las singladuras en cualquier sentido dentro del Mediterráneo Occidental, debido a sus especiales condiciones de seguridad, fue objeto de la codicia británica y sujeto del desarrollo económico de los menorquines"
- (5)- Descomposició de la població activa de Menorca en 1980:  
Sector I: 12'4% .- Sector II: 42'1% .- Sector III: 45'5%.

## BIBLIOGRAFIA

- ALENYAR : Evolució econòmica 1981. Les Balears.- Editorial Catalana d'Estudis Econòmics S.A.- Barcelona.- 1982.
- BENITO ARRANZ, J.: "La divisió regional de España", in La región y la Geografía Española.- Asociación de Geógrafos Españoles.- Valladolid.- 1980
- CONSEJO ECONOMICO SOCIAL SINDICAL: Agenda Estadística de Baleares, 1973.- Palma de Mallorca.- 1974.
- CONSELL GENERAL INTERINSULAR, Conselleria d'Economia i Hisenda. Dades Balears 1979.- Palma de Mallorca.- 1980.
- DAUPHINE, André: Espace, regim et système.- Ed. Economica, Collection "Geographia".- 1979.
- EQUIPO URBANO: "Simulación de una red de transportes: el caso de los ferrocarriles españoles", Revista de Geografía nº1 Vol. VI, Enero-Junio 1972.
- FARRE-ESCOFET, E., MARIMON SUNYOL, R. I SURIS JORDA, J.M.: La vía menorquina del creixement.- Banca Catalana.- Barcelona.- 1977.
- FIRESTONE HISPANIA: Baleares, Mapa Turístico.- 1980.
- I.R.E.S.C.O.: Censo de establecimientos comerciales, (30 vols).- Madrid.- 1982.
- LOPEZ CASASNOVAS, Guillem : "L'Economia de Menorca", Ambit d'Economia, Congrés de Cultura Catalana.- 1977.
- LOPEZ CASASNOVAS, Guillem : Sobre l'economia menorquina el 1979 (Inèdit).
- MASCARO PASARIUS, J., (coordinador): Geografía e Historia de Menorca.- Ciutadella.- 1980.
- MURILLO TUDURI, A.: "El Puerto de Mahón y las evoluciones menorquinas 1740-1911", Revista de Menorca.- Maó.- 1970.
- MURILLO TUDURI, A.: "Colonialisme a Menorca", Segones Jornades del Clemen.- Publicacions de l'Abadia de Montserrat.- 1978.
- PLANQUE, Bernard: Organisation régionale et Intégration spatio-économique.- Editions de CNRS Centre National de la Recherche Scientifique, Collection des actions thématiques programmés sciences humaines.- Paris.- 1977.
- PICRONELL, Ciment: Localització Industrial a les Illes, "Document de Treball nº2".- "La Caixa", Secretaria Tècnica, Departament d'Estudis.- Barcelona.- 1980.
- QUINTANA PEÑUELA, Alberto: El comercio de los puertos de Baleares entre 1868 y 1886.- Mayurqa IX.- 1973.

SEGUI PUNTAS, Mateu: Sobre el comerç a Menorca (Inèdit).

SOLE SABARIS, L.: La regió: estudi i concepte.- Miscel.lània Pau Vila.- Ed. Montblanc.- Granollers.- 1975.

VILA VALENTI, J.: "El concepto de región".- La región y la Geografía Española.- Asociación de Geógrafos Españoles.- Valladolid.- 1980.



**CUADRO Nº1**

**Movimiento de mercancías (TM) en los puertos de Menorca (Ciudadella  
i Maó conjuntamente).**

Año	Entradas			Salidas		
	Mallorca y Eivissa	Principat Catalunya	total	Mallorca y Eivissa	Principat Catalunya	total
1927	5.605	20.800	35.927	1.007	3.962	5.962
1928	5.387	18.124	32.081	1.617	2.415	5.931
1929	7.075	16.687	32.340	1.983	3.908	6.382
1930	7.495	18.530	37.880	1.671	4.507	6.642
1931	8.348	23.844	40.624	2.188	3.519	5.905
1932	7.270	24.451	41.935	-	-	-
1933	6.597	21.235	38.048	-	-	-
1934	5.180	25.624	46.375	2.336	5.189	12.750
1935	5.745	23.435	42.152	2.090	5.327	8.448
1936	-	-	-	-	-	-
1937	-	-	-	-	-	-
1938	-	-	-	-	-	-
1939	9.509	8.249	20.831	2.726	2.184	5.535
1940	14.374	11.507	28.341	6.917	8.362	15.471
1941	10.020	10.009	20.916	2.676	2.922	6.560
1942	10.074	10.300	19.819	2.392	2.322	5.530
1943	11.899	9.858	22.824	1.658	1.741	4.082
1944	13.593	13.411	27.640	1.803	2.481	4.597
1945	14.590	13.585	29.980	1.540	3.138	5.890
1946	11.618	10.791	23.825	1.540	2.300	4.690
1947	14.085	14.002	30.459	1.543	2.761	6.608
1948	10.947	9.510	24.096	1.661	3.044	5.016
1949	12.881	11.558	27.912	1.930	2.841	4.887
1950	12.158	9.975	27.621	1.803	2.907	5.025
1951	10.432	10.562	25.558	2.132	3.307	5.781
1952	12.822	13.655	32.478	2.151	3.811	6.070
1953	13.072	13.457	31.783	2.632	3.815	6.534
1954	12.510	13.935	31.766	2.262	3.395	5.916
1955	12.434	17.215	34.070	2.370	4.582	9.706
1956	14.831	21.285	40.710	2.715	4.454	7.379
1957	14.343	32.017	52.118	3.016	5.119	8.649
1958	14.008	24.781	45.115	3.224	5.676	9.874
1959	12.091	30.225	47.033	2.758	5.809	8.569
1960	10.754	25.867	45.129	2.534	5.686	8.221
1961	14.733	31.245	56.561	2.726	6.954	10.085

1962	14.555	31.517	56.007	2.643	6.602	10.628
1963	14.805	36.255	64.857	2.679	8.596	11.933
1964	14.204	46.181	67.553	3.590	10.592	15.041
1965	20.605	50.368	94.847	4.352	10.642	14.837

Fuente: Seguí Puntas y elaboración personal.

### Peso relativo del movimiento de mercancías

#### Puerto de Maó

Origen de las entradas (Año 1974)			Destino de las salidas (Año 1975)		
Ciutat	Barcelona	Aitres	Ciutat	Barcelona	Aitres
29,4%	28,9%	41,7%	22,0%	66,0%	12,0%

(1) Sant Carles de la Ràpita (9,5%), Cartagena (7,5%) fundamentalmente combustibles (29 % del total de mercancías entradas en el año 1974.

Fuente: Farre-Escofet 1977

### CUADRO Nº2

#### Origen y destino del tráfico de mercancías. Puerto de Maó (Tm). Año 1979.

Puertos	Entradas	%	Salidas	%
Alacant	7.136	2,9	247	0,4
Ciutat de Mallorca	47.217	19,6	8.672	14,7
Alcúdia	15.698	6,5	785	1,3
Barcelona	113.629	47,2	48.322	81,7
Port de Santa Maria	919	0,4	-	-
Castelló	11.729	4,9	97	0,2
Cartagena	18.055	7,5	-	-
Tarragona	3.113	1,3	26	0,04
València	15.118	6,3	886	1,5
Eivissa	11.130	4,6	76	0,1
Algeciras	763	0,3	-	-
Almeria	450	0,2	-	-
Total	240.457	100,0	59.111	100,0

CUADRO nº 3

Peso absoluto y relativo de las mercancías entradas y salidas en los puertos de Maõ y Ciutadella.

Año	Entradas				Salidas			
	Maõ	%	Ciutadella	%	Maõ	%	Ciutadella	%
1927	28.926	81	7.001	19	4.334	73	1.628	27
1928	26.562	83	5.519	17	4.969	84	962	16
1929	26.287	81	6.053	19	5.129	80	1.253	20
1930	32.703	86	5.177	14	5.375	81	1.267	19
1931	34.134	84	6.490	16	4.768	81	1.137	19
1932	35.419	84	6.516	16	5.372	80	1.350	20
1933	32.965	87	5.083	13	7.657	85	1.388	15
1934	40.039	86	6.336	14	11.281	88	1.469	12
1935	36.317	86	5.835	14	6.519	77	1.929	23
1936	-	-	-	-	-	-	-	-
1937	-	-	-	-	-	-	-	-
1938	-	-	-	-	-	-	-	-
1939	17.794	85	3.037	15	5.016	91	519	9
1940	22.406	79	5.935	21	14.863	96	608	4
1941	16.042	77	4.874	23	5.873	90	687	10
1942	15.342	77	4.477	23	4.798	86	752	14
1943	18.678	82	4.146	18	3.240	79	842	21
1944	22.688	83	4.652	17	3.794	83	803	17
1945	24.055	80	5.925	20	4.690	80	1.200	20
1946	19.737	83	4.088	17	2.937	63	1.753	37
1947	24.496	80	5.963	20	4.622	70	1.986	30
1948	21.335	89	2.761	11	4.043	81	973	19
1949	21.271	76	6.641	24	4.118	84	769	16
1950	22.821	83	4.800	17	4.026	80	999	20
1951	20.487	80	5.071	20	4.668	81	1.113	19
1952	25.795	79	6.683	21	5.192	86	878	14
1953	24.566	77	7.217	23	5.350	82	1.184	18
1954	23.609	74	8.157	26	4.632	78	1.284	22
1955	26.573	78	7.497	22	5.949	77	1.757	23
1956	30.903	76	9.807	24	6.237	94	430	6
1957	41.908	80	10.210	20	6.570	89	844	11
1958	35.646	79	9.469	21	7.385	94	496	6
1959	36.301	77	10.732	23	6.857	89	809	11
1960	34.667	77	10.462	23	6.583	90	693	10
1961	43.814	77	12.747	23	8.440	94	583	6
1962	40.952	73	15.055	27	8.596	93	640	7
1963	50.347	78	14.510	22	9.997	95	535	5
1964	50.818	75	16.735	25	12.148	94	799	6
1965	73.411	77	21.436	23	12.270	88	1.646	12
-----								
1966	79.832	83	16.118	17	16.670	82	3.736	18
1967	101.149	80	25.909	20	18.476	86	2.980	14
1968	121.439	81	28.995	19	20.924	88	2.844	12
1969	137.253	82	29.210	18	21.951	88	2.881	12
1970	173.237	83	36.437	17	35.837	92	3.053	8
1971	177.407	83	36.130	17	24.870	85	4.233	15
1972	202.048	83	41.876	17	24.030	83	4.800	17
1973	215.321	83	43.034	17	26.877	82	5.731	18
1974	235.831	89	27.907	11	31.544	86	4.881	14
1975	214.707	90	22.958	10	36.385	89	4.386	11
1976	210.950	94	13.675	6	58.928	94	3.630	6
1977	191.987	93	14.841	7	65.838	94	4.286	6
1978	226.615	94	15.388	6	67.345	94	4.243	6
1979	256.506	95	14.644	5	68.370	94	4.229	6
-----								
66-79	181.734	87	26.216	13	35.653	88	3.994	12
-----								
1980	270.600		7.540		68.131		3.839	
1981	289.764		11.405		74.092		4.019	

Fuentes: SEGUI PUNTAS, M.; C.E.S.Sindical, 1974; C.G.Interinsular, 1980, y elaboración personal.

**CUADRO n<sup>o</sup> 24**

**Movimiento comercial total en volumen. Importancia relativa de los puertos y aeropuerto. Periodo 1960-1975 y 1980-1981.**

Año	Maó	%	Clutadella	%	Menorca	Aeropuerto	%	Total
1960	50.542	80	12.267	20	62.809	152	0,2	62.961
1961	53.310	78	14.443	22	66.853	24	0,04	66.877
1962	57.580	78	15.816	22	73.396	166	0,2	73.458
1963	66.240	80	16.312	20	82.552	291	0,4	82.843
1964	76.955	81	18.254	19	95.209	628	0,7	95.837
1965	86.163	78	23.906	22	110.069	987	0,9	111.056
1966	101.072	79	26.276	21	127.348	1.299	1	128.647
1967	119.625	81	28.889	19	148.514	1.451	1	149.965
1968	157.286	83	31.839	17	189.125	1.999	1	191.124
1969	181.634	84	34.591	16	216.225	2.461	1	218.686
1970	216.335	84	40.379	16	256.714	2.609	1	259.323
1971	241.186	86	40.033	14	281.219	2.889	1	284.108
1972	244.689	84	47.548	16	292.237	-	-	-
1973	256.257	84	48.789	16	305.046	-	-	-
1974	270.068	90	30.365	10	300.433	-	-	-
1975	261.898	91	26.541	9	288.439	-	-	-
-----								
1980	338.731		11.379			7.529		
1981	363.856		15.424			7.307		

Fuente: Farre-Escofet et aliter, 1977; y Alenyar, 1982.

**CUADRO n25**

**Número de habitantes de los distintos núcleos de población.**

	<u>Núcleo</u>	<u>Término</u>
Maó	20.670	22.064
Ciutadella	17.460	17.862
Alalor	5.579	5.579
Es Castell	3.315	3.315
Ferrerles	2.897	2.897
Es Mercadal	1.702	2.857
Sant Lluís	2.357	2.357
Migjorn Gran	955 (1)	(Es Mercadal)
Sant Climent	802 (1)	(Maó)
Santandria	402 (1)	(Ciutadella)
Estació Naval	297 (1)	(Maó)
Llucmessanes	295 (1)	(Maó)
Fornells	200 (?)	(Es Mercadal)

(1)=1970

Fuente: Farré Escofet et aliter, 1977, y Mascaró Passarius, 1980.

**CUADRO n26**

**Número de trabajadores empleados en la industria (1974).**

	Bisutería	Calzado y auxiliares	Construc. y auxiliares	Total
Ciutadella	423	1.149	516	2.331
Maó	506	103	931	2.130
Alalor	9	225	258	694
Ferrerles	19	75	154	311
Sant Lluís	13	-	243	289
Es Castell	35	-	84	134
Fornells	-	-	-	32
Migjorn Gran	-	2	12	14
Es Mercadal	-	-	41	46
<b>Total</b>	<b>1.014</b>	<b>1.562</b>	<b>2.239</b>	<b>5.981</b>

Fuente: Farré Escofet et aliter, 1977.

**Cuadro nº 6bis**

**Número de trabajadores empleados en la Industria. 1978 (Las tasas se refieren al total de la población Industrial de las Baleares en %)**

	nº	taxa
Maó	2.948	5,0
Ciudadella	2.902	4,9
Alaior	610	1,0
Ferrerles	361	0,6
Es Castell	208	0,4
Sant Lluís	154	0,3
Es Mercadal	<u>127</u>	<u>0,2</u>
Menorca	7.312	12.4

Fuente: Picornell 1980.

**CUADRO nº 7.**

**Comercio. Año 1981.**

		Total Comercios	Total Empleados	Asalarlados	No Asalarlados
Maó	Minorista	660	1.185	497	688
	Mayorista	59	251	202	49
	Total	719	1.436	699	737
Ciudadella	Minorista	411	666	155	511
	Mayorista	67	200	106	94
	Total	478	866	261	605
Alaior	Minorista	127	225	51	174
	Mayorista	11	38	25	13
	Total	138	263	76	187
Ferrerles	Minorista	66	111	22	89
	Mayorista	5	14	7	7
	Total	71	125	29	98

	Minorista	64	99	18	81
Mercadal	Mayorista	3	5	2	3
	Total	67	104	20	84
	Minorista	59	90	18	72
Es Castell	Mayorista	1	2	1	1
	Total	60	92	19	73
	Minorista	58	102	33	69
Sant Lluís	Mayorista	0	0	0	0
	Total	58	102	33	69

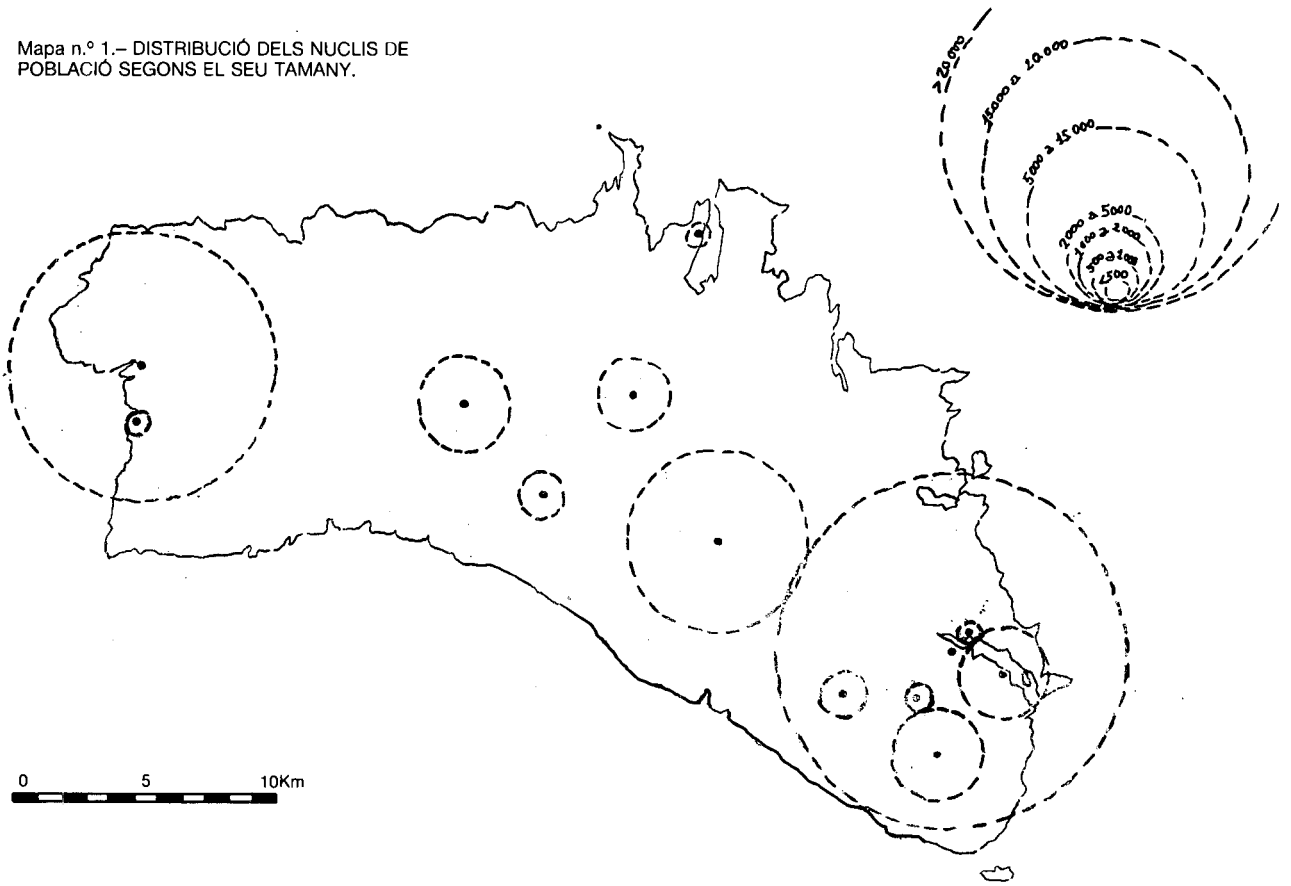
Fuente: IRESCO (Censo de establecimientos comerciales) y elaboración propia.

#### CUADRO nº 8.

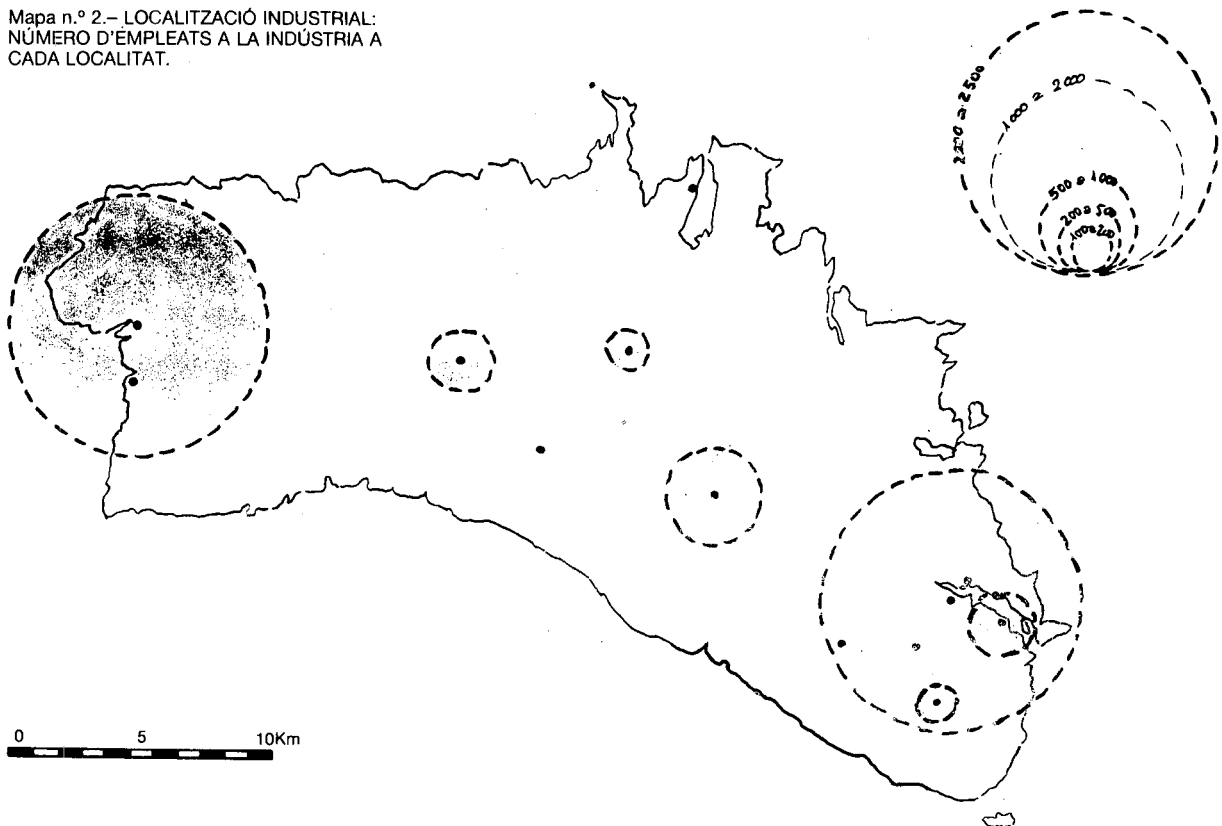
**Distancias entre núcleos de población por carretera, según la teoría de redes y el Índice de Centralidad de Leavitt.**

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	Total	Index
Es Castell (1)	0	1	1	2	2	3	2	3	4	5	23	8,4
Maó (2)	1	0	1	1	1	2	1	2	3	4	16	12,1
Sant Lluís (3)	1	1	0	1	2	3	2	3	4	5	22	8,8
Sant Climent (4)	2	1	1	0	1	2	2	2	3	4	18	10,8
Alaior (5)	2	1	2	1	0	1	2	1	2	3	15	12,9
Es Mercadal (6)	3	2	3	2	1	0	1	1	1	2	16	12,1
Fornells (7)	2	1	2	2	2	1	0	2	2	3	17	11,4
Migjorn Gran (8)	3	2	3	2	1	1	2	0	1	2	17	11,4
Ferrerles (9)	4	3	4	3	2	1	2	1	0	1	21	9,2
Ciutadella (10)	5	4	5	4	3	2	3	2	1	0	29	6,7

Mapa n.º 1.- DISTRIBUCIÓ DELS NUCLIS DE POBLACIÓ SEGONS EL SEU TAMANY.

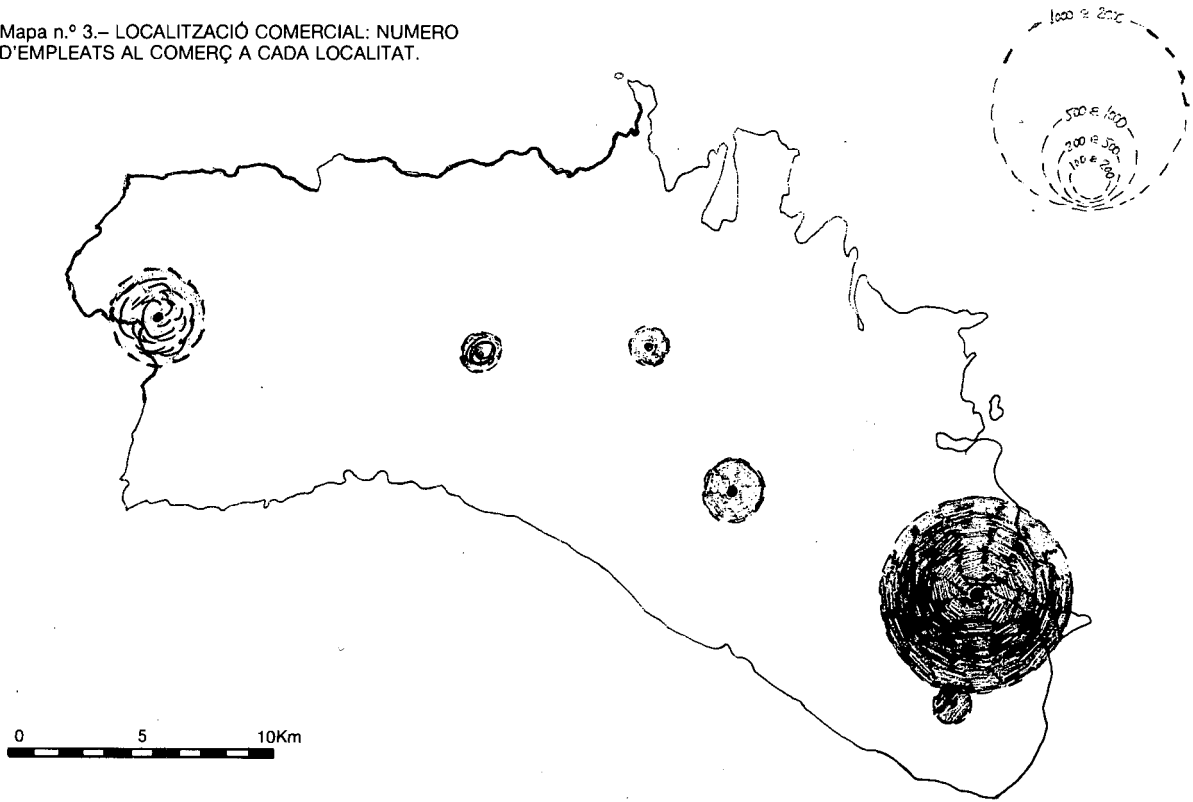


Mapa n.º 2.- LOCALITZACIÓ INDUSTRIAL: NÚMERO D'EMPLEATS A LA INDÚSTRIA A CADA LOCALITAT.

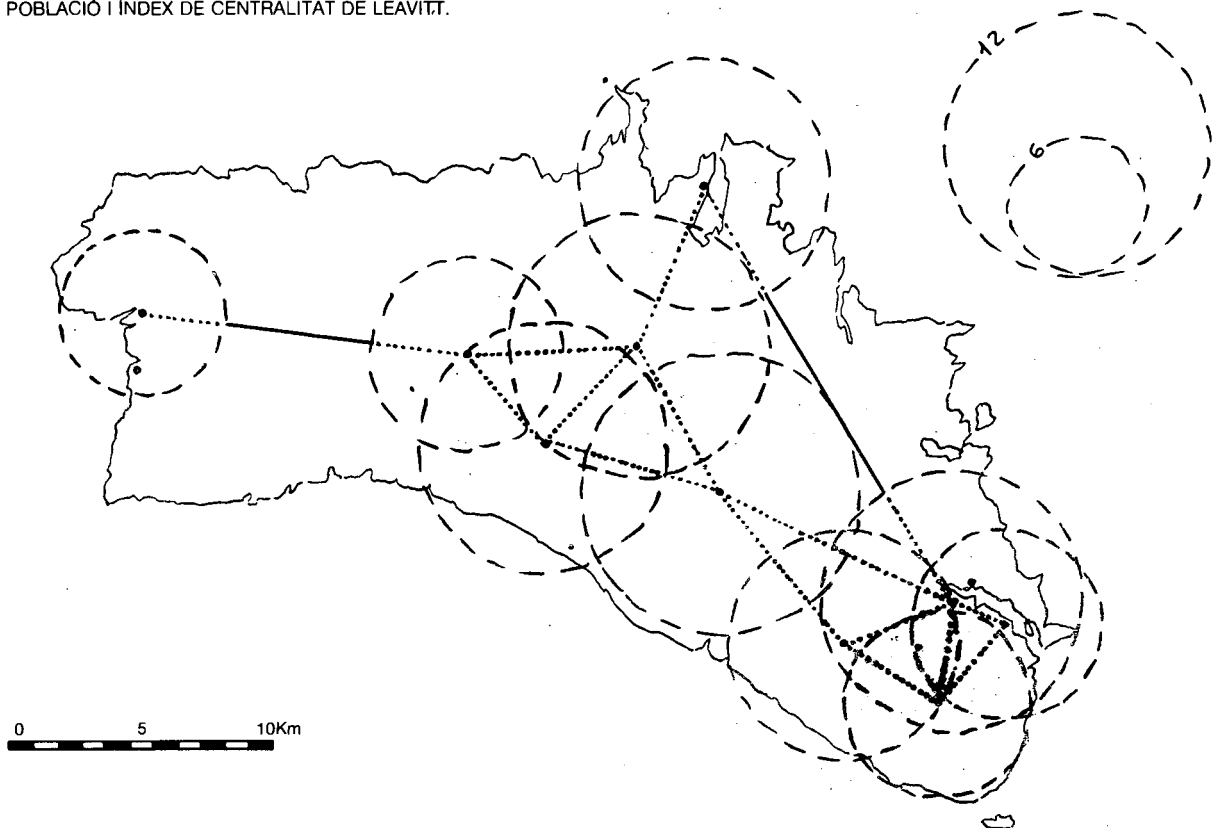




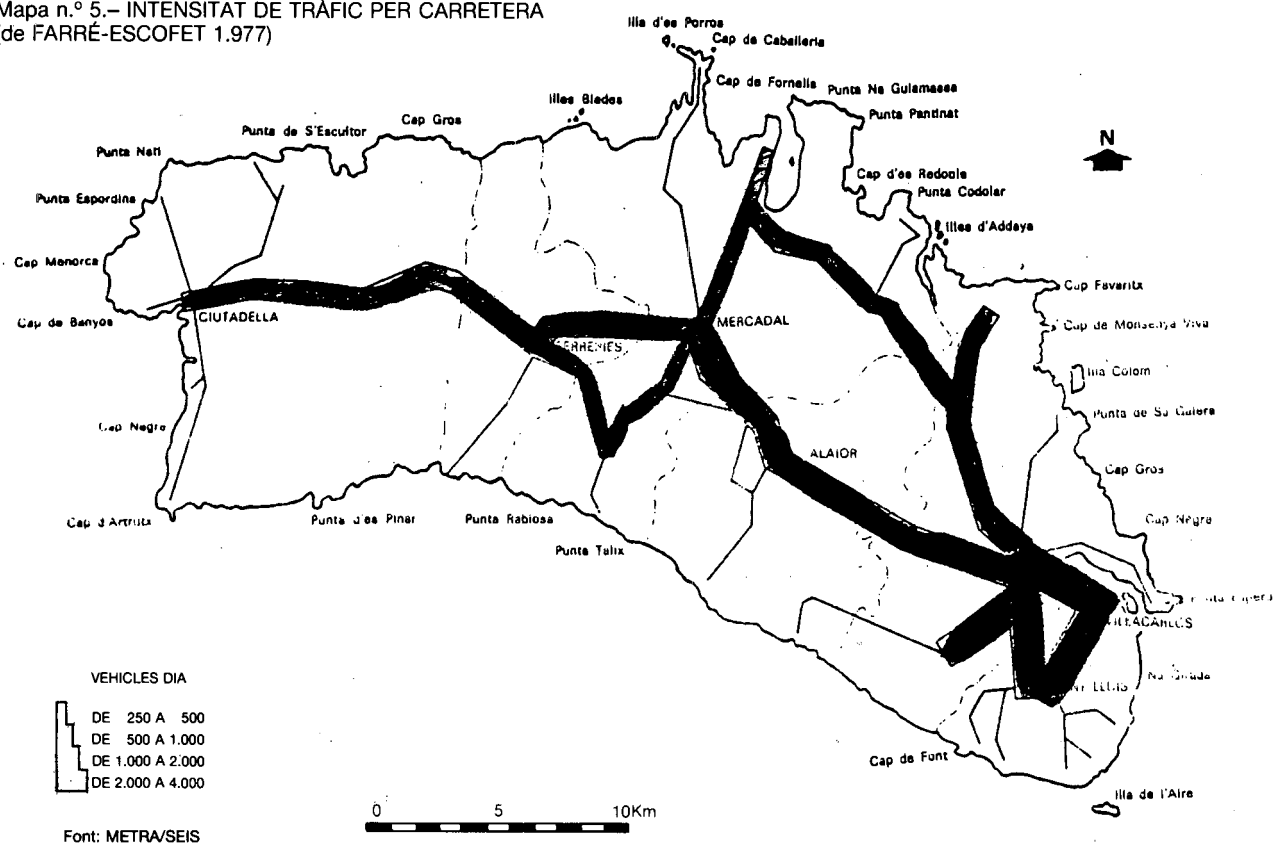
Mapa n.º 3.- LOCALITZACIÓ COMERCIAL: NUMERO D'EMPLEATS AL COMERÇ A CADA LOCALITAT.



Mapa n.º 4.- ESTRUCTURA VIARIA ENTRE NUCLIS DE POBLACIÓ I ÍNDEX DE CENTRALITAT DE LEAVITT.



Mapa n.º 5.- INTENSITAT DE TRÀFIC PER CARRETERA  
(de FARRÉ-ESCOFET 1.977)



Mapa n.º 6.- FLUXE DE MERCADERIES

