

¿Palladio en Menorca?

Sobre la ordenación del territorio en la España de la segunda mitad del siglo XVIII*

Carlos Sambricio

Con motivo de la conmemoración del cuarto Centenario de la muerte de Andrea Palladio un grupo de estudiosos de todos los países iniciaron la difícil y dura labor de buscar la impronta de aquél en los más recónditos y extraños lugares del globo. Sólo así —suponían— la lección del Maestro demostraba haber sido aprendida y el hallazgo de ciertas referencias formales, de corte palladiano, ha sido, a veces, la recompensa a su labor, convirtiéndose su triunfo en un erudito texto donde las imágenes comparativas priman sobre el resto y donde los documentos y protocolos completan la publicación. Más entomólogos que historiadores del hecho arquitectónico, los españoles hemos sabido así que Palladio desembarcó un día en la mediterránea Isla de Menorca —llevado por los ingleses y después de haber evitado cuidadosamente la Península— y que sólo en aquél su remoto exilio fue comprendida su arquitectura.

No de acuerdo con esta visión basada en comparar elementos formales con otros y que olvida la problemática que encierra la obra de Palladio, quisiera ensayar un pequeño comentario sobre el sentido y alcance que tuvo aquella arquitectura menorquina en la segunda mitad del siglo XVIII.

La España de la segunda mitad del siglo XVIII vive —desde un punto de vista económico— un singular momento por cuanto que la primacía económica que hasta 1730 había caracterizado a Madrid desde esa fecha pasa a la periferia del país convirtiéndose no sólo Cataluña, Cádiz y Cartagena en zonas eco-

nómicas de importancia (1), sino que también la mayor parte de las ciudades portuarias de este momento desarrollan una actividad comercial importante, como lo prueba el que los iniciales ensanches de población se lleven a cabo en Alicante, Tarragona, Vigo, La Coruña, Santander y Bilbao.

En el resto del país, en el interior del territorio, la situación es, por el contrario, difícil, debido al estanca-

miento que experimenta el comercio. Frente a esta situación los supuestos de la nueva economía política intentan, de diferentes maneras, desarrollar la riqueza: y uno de los más importantes resultados del nuevo enfoque es la propuesta del Padre Martín Sarmiento sobre los caminos.

En 1763 el Padre Sarmiento elabora un memorial titulado "Apuntamiento para un discurso sobre la necesidad que hay en España de unos

buenos caminos reales y de su pública utilidad. Y del método de dirigirlos, de marcarlos, construirlos, comunicarlos, medirlos, adornarlos, abastecerlos y conservarlos" (2). Autor además de una larga serie de escritos de carácter estético sobre arquitectura, su propuesta es funcional por cuanto que emite una idea, aparentemente disparatada, sobre el trazado de caminos que después, tras un examen, revela su auténtico sentido. Sarmiento propone que desde un punto de Madrid, concretamente desde el ástil de la Capilla del Palacio Real, se tracen, siguiendo los treinta y dos vientos o rumbos de la aguja de mareas, líneas rectas que irían hasta las extremidades de toda España. Esta líneas demarcarían los caminos reales, a los que cortarían y demarcarían los provinciales, trazados como cuerdas de los círculos imaginarios que los caminos reales radian desde Madrid. Frente a la idea de una serie de caminos que no conduzcan a ninguna parte, establece un programa de equipamientos que completan la idea del camino, señalando como "...en estos caminos cada tantas leguas habrá un mesón; cada tantas, piedras indicatorias; cada otras tantas, un caserío para que los caminos no queden solitarios; a distancias iguales, arbolados y plantíos; de trecho en trecho, ermita y posada con cirujano y herrador así como casa para correos y postas".

Su idea es clara. Para él los caminos no deben de conducir a ningún sitio —sólo así se explica el trazado caprichoso desde el ástil de la Capilla del Palacio Real— porque aquellos

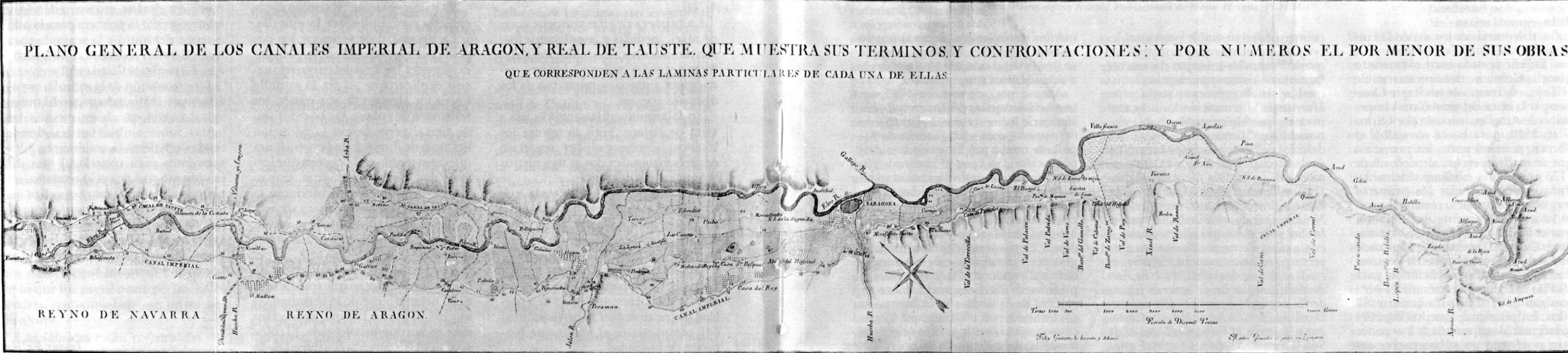
caminos que van a alguna parte sólo sirven para fomentar la riqueza en zonas donde ya existe una economía. Es preciso que el camino sirva de elemento aglutinante de nuevas instalaciones y de nuevas riquezas y, en este sentido, el programa de equipamientos y señales a establecer en el camino se entienden más desde la idea de una primera ordenación del espacio, de una inicial política sobre el espacio, que como una solución a un problema de transportes. En mi opinión poco tienen que ver con los supuestos de una red de tráfico porque poco le importa al Padre Sarmiento saber a donde conducen sus caminos o a través de donde. Lo que pretende es convertir el camino en elemento ordenador del territorio, organizando y creando riqueza a su alrededor. Y si en un momento Sarmiento se preocupó por conocer la situación real del país, analizando tanto los censos llevados a cabo hasta el momento como los cuestionarios que mandan los obispos a las diócesis, a partir de un cierto punto entiende que estos datos deben de servir como indicadores de una situación y que sobre ellos es preciso actuar. La política de caminos que propone Sarmiento será complementaria al desarrollo de los esquemas que Floridablanca ha llevado a cabo —construcción de trescientas leguas de caminos entre los que se incluyen las carreteras de Madrid-Irún, Madrid-Andalucía y Madrid-Barcelona concluidas (3) y, muy avanzadas la de Madrid a Galicia, Zaragoza y Extremadura— y paralela a aquella otra que enuncia la necesidad de construir una red de ca-

nales o a la conveniencia de repoblar ciertas regiones de España como son Sierra Morena, La Mancha o Extremadura. Porque si destaca como alrededor del camino debe de surgir la riqueza, el mismo esquema va a plantearse en los otros dos temas.

La serie de proyectos realizados para construir las obras de los canales de Castilla, de Aragón o Imperial, de Guadarrama y del Manzanares iban en realidad acompañados de una serie de proyectos menores consistentes en hacer navegable el Miño, en acabar la red del Tago o en dotar a Murcia de un canal conveniente para regar los campos de Lorca. De esta forma al proyectarse un nuevo canal desde Aranjuez hasta Valencia y hasta Ayamonte por Extremadura se lograría —como destaca el historiador Vicente Palacio Atard— que el Ebro, el Duero, el Guadiana, el Guadalquivir y el Turia quedasen unidos entre sí por una red navegable. "Alguien pensó también en un canal desde el Ebro a Pasajes: en ese caso se podría viajar desde Ayamonte al puerto guipuzcoano en barco por el interior de la península Ibérica".

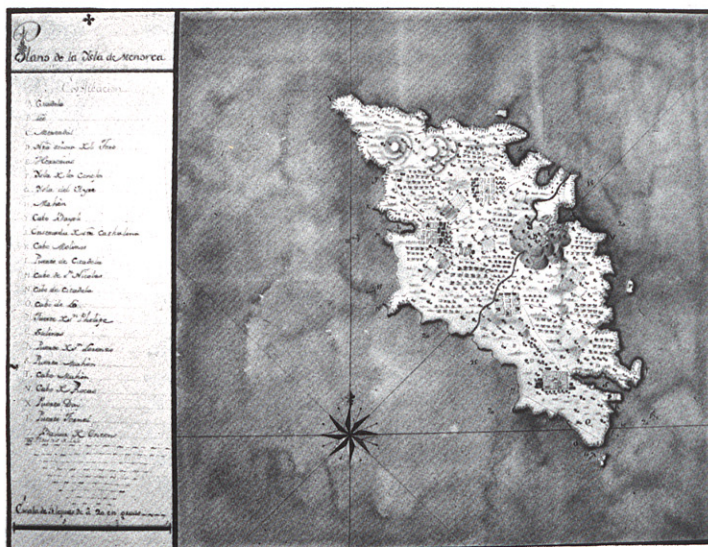
Es de destacar como para los ilustrados de estos años lo menos importante es una red o sistemas de riegos para los campos: lo que están buscando es un sistema de transporte en el cual se establezcan un conjunto de presas, puentes, puertos interiores que sirvan como elementos de la nueva riqueza. Paralelamente a los esquemas señalados por el Padre Sarmiento, lo que importa en la red de canales son las nuevas poblaciones que se proyectan, porque en ellas se

*Lección dada en el Instituto de Historia de la Arquitectura "Andrea Palladio" de Vicenza, en el curso sobre "Palladio nell' mondo" en Septiembre de 1980.

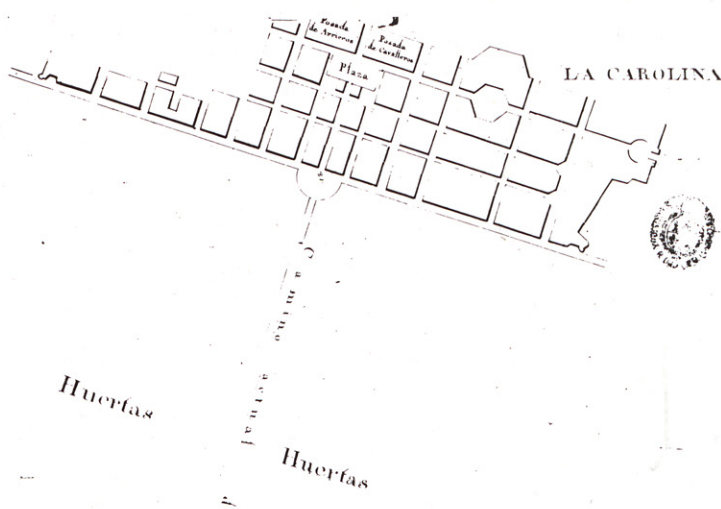


Sástago: Descripción del Canal Imperial. 1796.

aplican los nuevos programas de las ciudades de servicios, de las ciudades concebidas para ser no ya lugar de residencia sino auténticas fábricas a disposición de las mercancías que van a trasladarse en los barcos. Definiendo un urbanismo en el que el comercio y la explotación de la tierra son los puntos fundamentales, resulta que el estudio de la arquitectura de cualquiera de los lugares por los que deberían pasar estos canales coincide con unas soluciones donde las nuevas tipologías se presentan no como aisladas o casuales sino que, por el contrario, son base del nuevo núcleo. Y si tomamos, por ejemplo, la construcción, en el Canal Imperial o de Aragón, de la Nueva Población de Monte Torrero, vemos como el ideal urbano varía por cuanto que ahora el espacio se entiende desde y para el canal: la disposición de los almacenes, la situación de los talleres, la presencia misma del puerto como elemento determinante en la nueva ciudad confirman la idea de que es la voluntad de ordenar el territorio, de organizar la riqueza lo que está moviendo a los hombres de la segunda mitad del siglo, diferenciándolos así de los ingenieros militares de otros momentos. En este sentido entre el proyecto que cita Colmeiro de hacer navegable el Tajo, en tiempo de los Reyes Católicos, o la obra del gran Canal Imperial o de Aragón, iniciada por Carlos V en 1529, para hacer navegable el Ebro y, por otra parte, los proyectos que se realizan en los alrededores de 1770 existe una evidente diferencia. Porque mientras que los primeros son obras puntuales, concretas y ceñidas a un carácter singular, las obras que se llevan a cabo durante el reinado de Carlos III se inscriben dentro de una voluntad consistente en desarrollar la economía potenciando para ello las márgenes de los canales y organizando el territorio próximo a ellos. La prueba de que los ingenieros siguen los supuestos de los economistas es que no sólo aparece un



Plano de la Isla de Menorca. 1781 (A.H.N.).



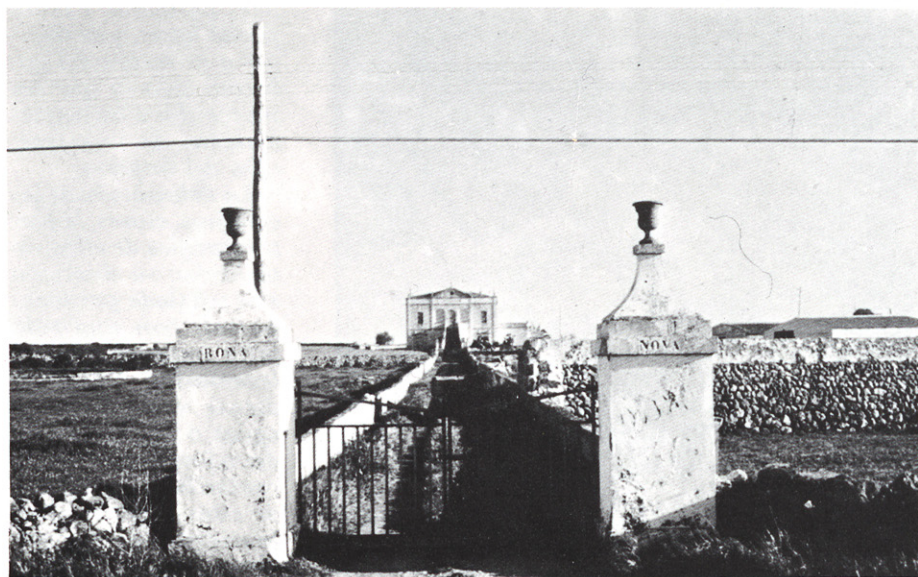
Planta de la Carolina (1769). (S.H.M.).

primer proyecto viable para establecer un Canal Interoceánico en el istmo de Panamá —proyecto claramente fantástico— sino que además el mismo Cadalso lo censura en sus “*Cartas Marruecas*”, denunciando, a la manera en que Montesquieu había elaborado sus “*Lettres Persannes*”, los defectos de la sociedad española. Uno de los temas que critica es precisamente la desmedida mentalidad proyectista de estos años. “...Los canales, dijo un proyectista interrumpiendo a Niuño, son de alta utilidad, que el hecho sólo de negarlo acreditaría a cualquiera de necio. Tengo un proyecto para hacer uno en España, el cual se ha de llamar Canal de San Andrés, porque ha de tener la figura de las aspas de aquel bendito mártir. Desde la Coruña ha de llegar a Cartagena, y desde el Cabo de Rosas al de San Vicente. Se han de cortar estas

dos líneas en Castilla la Nueva, formando una isla, a la que se pondrá mi nombre para inmortalizar al proyectista. En ella se me ha de levantar un monumento para cuando muera, y han de venir en romería todos los proyectistas del mundo para pedir al cielo que los ilumine. Perdónese esta corta disgresión a un hombre ansioso de fama póstuma” (5). Frente a la ironía con la que Cadalso comenta los proyectos españoles, la realidad es que la política de canales o de caminos llevada a cabo en estos años debe entenderse como consecuencia de toda la serie de cuestionarios, encuestas y censos que se hicieron entonces. Los resultados, los datos que se obtienen, son los indicadores a partir de los cuales se tiene conocimiento de que significa realmente el país, de cuál es la riqueza o la situación de España. Y para fomentar el comercio de esa riqueza serán los ingenieros quienes substituyan a los economistas logrando, mediante construcciones públicas, potenciar la industria en un caso y desarrollar la agricultura en otro. Porque si los canales y los caminos son ele-

mentos de la nueva riqueza, por lo mismo la política colonizadora que se lleva a cabo en estos años responde a una idéntica preocupación.

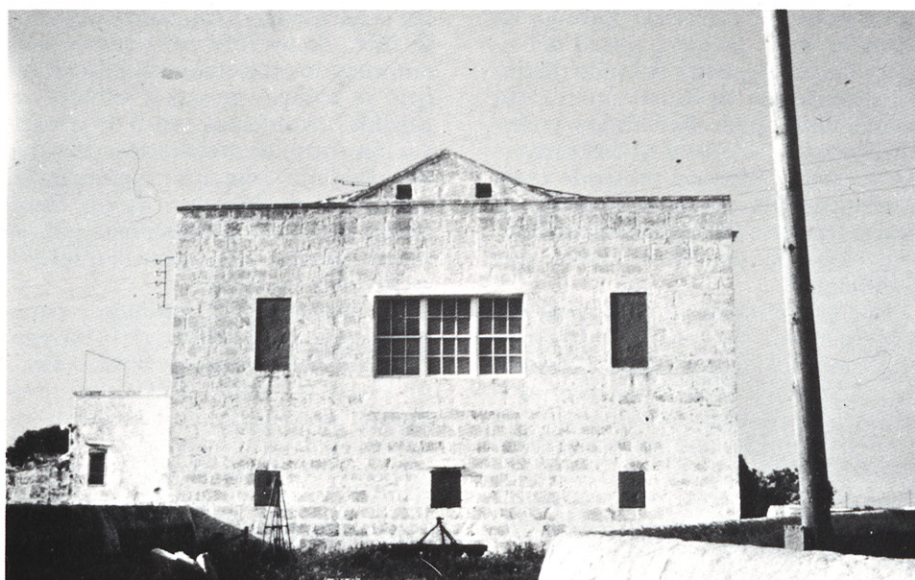
Años antes, en torno a 1750, un tema clásico en las polémicas y discusiones de los economistas había sido determinar si en ciertas zonas de España se estaba produciendo una despoblación o si, por el contrario, lo que existía era una valoración indebida de los censos. Partidarios los más de la primera idea, intentaron paliar el problema existente en Sierra Morena, la Mancha y Extremadura, donde efectivamente se encontraban grandes extensiones casi abandonadas, aplicando a esta zonas los supuestos de la fisiocracia sobre la riqueza de la tierra con la intención de fomentar el crecimiento. Como consecuencia de ello se hizo necesario modificar la estructura político-



Villa "Bonanova". Ciudadela, Camino de Mahón. Finales del siglo XVIII.



Villa "Bonanova".



Villa "Bonanova". Fachada de atrás.

habitantes mantuvieron una relativa independencia respecto a las dominaciones habidas, desarrollando una economía basada, principalmente, en la agricultura tradicional. Y en este sentido la conquista que España intenta en 1782, en un momento que coincide con las ideas que he expuesto anteriormente, va a situarse en un contexto donde, frente a la acción militar, coexiste una importante dualidad: los planes de ordenación que, desde Madrid, se empiezan a elaborar sobre el desarrollo económico de la Isla y, al mismo tiempo, la realidad de Menorca, donde la influencia inglesa ha dejado su impronta. Comen-temos ambos.

Es sabido que España, en los años de la segunda mitad del siglo XVIII, intentaba reconquistar dos partes de su territorio en poder de Inglaterra: Menorca y Gibraltar. Aprovechándose Carlos III de la debilidad que en estos momentos manifiesta Inglaterra debido a la Guerra de la Independencia americana, en 1779 declara la guerra a ésta pretendiendo así adueñarse de Gibraltar. La derrota que sufren las tropas española sólo queda compensada —en parte— con las victorias españolas de Honduras y Golfo de México, en 1780 y 1781. Estas victorias son las que animan a Floridablanca a emprender la conquista de Menorca en ese mismo año, aprovechándose también de que la política llevada por Carlos III —el monarca Borbón amigo de los partidarios de los Austrias— atrae a la burguesía catalana y balear. Como señala Micaela Mata ⁽⁸⁾, el gradual traspaso de poder de la nobleza a la burguesía, la legislación sobre libre comercio con América, las reformas culturales y administrativas llevadas a cabo, la supresión de los llamados "oficios viles", el desarrollo de las obras públicas unido a la mejora científica de la agricultura, y unidas también al hecho de que el General encargado de la conquista de la Isla, el Conde de Crillon, promete a los menorquines mantener los fueros de la Isla en lugar de imponer el régimen administrativo de la península, influye sin duda en la opinión de la población. Conquistada la Isla el 5 de Febrero de 1782, la verdad es que Madrid había hecho planes sobre el futuro de la Isla incluso antes de su conquista.

Sabemos, en efecto, a través de la cartografía que se encuentra en los archivos españoles ⁽⁹⁾ que, en 1780, el geógrafo Tomás López había elaborado un plano de la Isla, dividida en términos, y que ese mismo año Manuel de Quevedo enviaba al Conde de Asalto una importante descripción de ésta señalándole la situación del

arbolado, las tierras de labor y precisando además —en un plano que le envía— algunas referencias sobre las poblaciones. Adjunta asimismo un memorial en el que destaca la conveniencia de organizar la economía de la isla siguiendo las ideas esbozadas por Cabarrús sobre la iniciativa privada. Y comenta como, para plantear el desarrollo agrario, es conveniente fomentar la organización de las haciendas o “llocs” existentes en la isla. Para ello señala incluso en el plano que envía al Conde de Asalto como y donde tienen que situarse éstos (10).

La conquista de la isla, al año siguiente, da pie a que se organice su economía de manera diferente a como Crillón había prometido a los menorquines. Las franquicias, usos y costumbres ofrecidas se substituyen por el régimen administrativo de la península y, lo que es más importante, se aplica la idea de concebir en el “llocs” un conjunto de edificaciones de manera que éstas se entiendan como elementos ordenadores del territorio. Con una extensión normal de 50 Has. es aquí cuando el modelo que se ofrece a los ojos de los campesinos menorquines es la arquitectura señorial que los ingleses han realizado en Menorca y es ésta la que toman para casa principal del conjunto.

Los ingleses, desde su llegada a Menorca, han construido una importante serie de edificios en el campo como es la llamada “Golden Farm” en la carretera de Mahón a la Mola. De indudable inspiración palladiana, las dos plantas del cuerpo central constan de galería con tres arcos coronadas por un frontón de proporciones que recuerdan a Iñigo Jones. Las casas señoriales que proyectan los ingleses no están en ningún caso concebidas para cuidar una explotación agrícola sino que, situadas por lo general en lo alto de un cerro, su intención es la del mero esparcimiento, sirviendo de balcón a un paisaje. Ordenando alrededor de esta casa un conjunto de pequeñas construcciones separadas, el modelo palladiano que los ingleses repiten en Menorca es más dependiente de los tratados eruditos, ejercicio a fin de cuentas académico sobre un estilo y sobre una forma de entender el clasicismo, que un ejercicio realmente palladiano donde se tenga en cuenta el alcance de la política de “terra ferma” llevada a cabo por Palladio. Basando su arquitectura en los mismos temas que desarrollan en Calcuta o Dum Dum para el arquitecto inglés, la propuesta palladiana se integra dentro de una búsqueda del paisaje que podría identificarse tanto a los ideales coloniales de búsqueda del exotismo, como a la voluntad por dejar una



Villa en Menorca.



Teatro del Born. Ciutadella.



Casa de Sant Carles.

impronta de la cultura británica, toda vez que el ejercicio no consiste en profundizar en Palladio sino en difundir las ideas de Jones.

Por ello, en un momento en el que se establecen nuevas fincas, creadas a costa del monte bajo —apunta Bisson— y que se lleva a cabo un notable crecimiento en la explotación del campo, es importante ver como el campesino menorquín retoma la propuesta británica de una arquitectura erudita reconvirtiéndola en punto de partida del asentamiento rural. Enfrentándose de manera inconsciente a Palladio, la idea de las villas construidas para ser tomadas como lugar de esparcimiento y recreo, abre paso a enfocarlo como explotación agrícola para lo que rompe la disposición de los elementos adyacentes integrándolos ahora en el conjunto ⁽¹¹⁾. Aceptando de la casa de campo inglesa las disposiciones de huecos, de entradas y escaleras, aceptando las torres y los elementos de fachada que se encuentran en algunas de las más importantes, la nueva casa resultante ignora sin embargo lo que los ingleses habían considerado, precisamente, como lo más palladiano: la presencia de ordenes clásicos que dignificaban aquella arquitectura.

En una situación cultural como la española, donde la obra de Andrea Palladio ha pasado casi desapercibida ⁽¹²⁾, la importancia de Menorca es notable: en esta Isla se redescubre el sentido de la villa palladiana como elemento de cambio económico de una nueva agricultura y la adopción de las soluciones formales se establece a través de un proceso paralelo al que Palladio había establecido ya en su arquitectura. Analizando la arquitectura rural véneta, las raíces de una composición funcional de las casas de campo tradicionales, a la vez que se basa en un estudio de las propuestas cultas. Y tanto Vitrubio como las ideas que enuncia Francesco di Giorgio sobre la tipología de casa de campo son aplicadas entonces a la idea tradicional obteniendo como resultado la villa palladiana.

La casa menorquina que surge del ejemplo inglés ha sido consecuencia de un proceso paralelo: analizando en primer lugar la nueva política agraria, el menorquín entiende como, en las ideas de la segunda mitad del siglo, la arquitectura sagrada no es ya la destinada a la contemplación sino que es, precisamente, la dirigida y destinada al hombre, de la misma manera que la biblioteca será el templo del saber, el mercado el nuevo templo de mercurio y el burdel el templo del amor. Aceptando el hecho de que el núcleo de su actividad debe ser la propuesta de la arquitectura



Cas de Santa Teresa.

erudita —sagrada— inglesa, su análisis de la tradición menorquina hará que integre dentro de la vivienda no ya al pajar, granero, torre de defensa y palomar típico de la villa paduana sino que define la idea de “ses cases” como un conjunto inserto en el campo circundante, donde los patios (la gran importancia del orientado al sur, por ser un espacio exterior cerrado), o los elementos intermedios (“porxada”) establecen un nexo de continuidad con la tradición.

Es cierto que parecida argumentación —sobre la casa menorquina con referencias palladianas— podíamos haberla realizado sobre la arquitectura de las nuevas poblaciones de Sierra Morena o sobre la arquitectura de los arsenales o fábricas. Pero que ante nosotros exista una arquitectura identificable con palladiana no porque en ella se encuentren detalles formales, —capiteles o decoraciones— sino porque se demuestre haber comprendido el auténtico problema existente, es creo, un hecho singular.

* * *

¿Menorca y Palladio como pretextos para tratar del siglo XVIII? No es esa la idea. Porque si, en “La Tentación de San Antonio”, Michel Foucault señala como el libro es, para Flaubert, el lugar de la tentación en cuanto que más fecundo que el sueño

de la Razón, puede engendrar un número infinito de monstruos, la lectura de la arquitectura palladiana en la Isla de Menorca admite —en mi opinión— una reflexión equivalente. Foucault destaca, en efecto, como para establecer las diferentes propuestas de transgresión que se le ofrecen a San Antonio, Flaubert utiliza la gran biblioteca en la consulta de textos más o menos conocidos —o en la búsqueda de imágenes perdidas— de forma que el libro aparezca ante nosotros como concebido a partir de otros libros, como enciclopedia erudita de una cultura, como ejemplo del difícil juego de las quimeras y de las creencias.

La voluntad de sintetizar toda una experiencia en torno a un texto —del cual, por otra parte, se nos oculta voluntariamente las claves interpretativas o de lectura— aparece como paralelo a la fantasmagoría que se desarrolla bajo los ojos de San Antonio. Y si la clave para descifrar el texto de Flaubert sólo se encuentra en las bibliotecas por él consultadas, por lo mismo la visión y la explicación de la arquitectura menorquina sólo se puede entender desde la comprensión de las referencias que determinaron su saber: es decir, desde la óptica de la arquitectura de la segunda mitad del XVIII o, mejor aún, desde la idea de como vió y entendió la arquitectura la sociedad de aquella época.

Carlos Sambricio

Notas

- 1) David R. Ringrose "Madrid y Castilla 1560-1850. Una capital nacional para una economía regional". En "Moneda y Crédito" n° 111, Diciembre 1969, pp. 65-122. Igualmente en fecha reciente ha sido publicado "Pauperisme et rapports sociaux a Madrid au XVIII^{eme} siecle", por Jacques Soubeyroux en Lille, 1978, en el que se dan importantes datos sobre la ciudad. Sobre el Madrid de 1786, ver Fernando Jiménez de Gregorio "La población de la actual provincia de Madrid en el Censo de Floridablanca". Madrid, 1980.
- 2) Fray Martín Sarmiento. "Apuntamiento para un discurso sobre la necesidad que hay en España de unos buenos caminos reales y de su pública utilidad..." "Semanario Erudito", XX, 1940. Citado por vez primera por L. Sánchez Agesta en "El pensamiento político del despotismo ilustrado", Sevilla 1979, pp. 134. Retomado posteriormente por varios autores, entre otros por Palacio Atard en su introducción sobre los "Caminos de la Ilustración", en pp. 13 fecha el estudio del P. Sarmiento en 1757 (nota I) de la misma manera que Isabel Redondo lo utiliza para confrontarlo con los ideales de Jovellanos sobre los caminos. Ver "Revista de la Universidad de Madrid", vol. XXII, n° 86, Ab-Jun. 1973. Las referencias de Colmeiro en su "Historia de la economía política" sobre los caminos son vagas y escasas (vol. II, pp. 875-884) siendo destacables dos índices publicados como noticias en la **Revista de Estudios Geográficos**. El primero de Francisco Quirós Linares, "Fuentes para la geografía de la circulación en España: Algunos libros sobre los caminos españoles de los siglos XVIII y XIX" (n° 123, Mayo 1971, pp. 353-373) tiene interés por cuanto ofrece un punto de partida importante para el estudio de los caminos. El otro, de Julio Muñoz Jiménez sobre el tema "Un importante conjunto documental sobre la geografía de la circulación en España a finales del XVIII: el interrogatorio de Juan Fermín de Garde", n° 127; Mayo 1972, pp. 355-363 ofrece una información notable sobre las posadas y otros servicios existentes en los caminos en 1781. De cualquier forma, el texto más importante, no porque haga referencia a la realidad española sino por su importancia metodológica, es el publicado por Bruno Fortier y Bruno Vayssiere "L' Architecture des villes, espaces, cartes et territorios" publicado en **Vrbi**, n° III, 1980, pp. LIII-LXII.
- 3) Antonio Romeu de Armas. *El testamento político del Conde de Floridablanca*", Madrid 1962.
- 4) El tema de los canales españoles de la segunda mitad del XVIII es, sin duda, uno de los más importantes para comprender el urbanismo de la España Ilustrada. Partiendo quizá del importante estudio de José Muñoz Pérez sobre "Los proyectos sobre España e Indias en el siglo XVIII: el proyectista como género" en **Revista de Estudios Políticos**, n° 81, 1955, pp. 169-195 en el que se daban una importante serie de referencias sobre diferentes proyectos de cambio existentes —como manuscritos— en la Biblioteca del Palacio Real, hasta otros textos más modernos como son los de Juan de Ignacio Fernández Marco "El Canal Imperial de Aragón", Zaragoza 1961 o el de Guillermo Pérez Sarrión sobre "El Canal Imperial y la navegación hasta 1812", Zaragoza 1975 existe una importante bibliografía que incluye manuscritos inéditos como el de Agustín de Betancourt y Juan Peñalver sobre "Reflexiones sobre los medios de facilitar en España el comercio interior", fechado en París en 20 de Julio de 1791 y que se encuentra en la Biblioteca del Palacio Real, ms 2874, fols. 145167.
- 5) Amando Melón. "El mapa prefectural de España". **Revista de Estudios Geográficos** n° 148-149, t. XXXVIII, Agosto-Noviembre 1977, pp. 600-601. La referencia de Cadalso corresponde a la carta XXXIII dedicada "A la secta de hombres extraordinarios que se llaman proyectistas".
- 6) Recientemente ha aparecido el texto de Juan Rafael Vázquez Lesmes sobre "La Ilustración y el proceso colonizador de la campaña cordobesa", Córdoba 1980, donde se da una importante visión de la colonización sobre las poblaciones de Nueva Andalucía, sin duda más importante que la que en su día publicó Capel.
- 7) Conde de Cabarrus "Sobre los cortos obstáculos que la naturaleza opone a los progresos de la agricultura y los medios de resolverla". Madrid 1973. pp. 106.
- 8) Micaela Mata. "Conquestes i reconquestes de Menorca". Barcelona 1974, pp. 206.
- 9) Sorprende que los dos estudios recientemente publicados sobre Menorca, la "Guía" del COACB de Josep Martorell y la "Arquitectura de Menorca" de Enrique Taltavull, V. Jordi, J. Figuerola y J. Gomila, ignoren los planos sobre la isla que se realizan en estos años. Los más importantes que he podido ver son: *Archivo Histórico Nacional*. Estado n° 148. Plano de la Isla sacado de la correspondencia de Manuel Quevedo con el Conde de Asalto. 1780; AHN/Estado. Pequeños dibujos de las poblaciones de San Carlos, San Felipe y Villa Jorge. 1780; *Archivo General de Simancas*: Plano de Tomás López sobre la Isla de Menorca dividida en diez cuarteles, con explicación. 1780; Plano de la mitad meridional de la Isla para explicación del desembarco del Duque de Crillón; *Archivo de Planos del Servicio Geográfico Militar*: Plano de la Isla de Menorca del Duque de Crillón. 1782 (?); Plano topográfico de la Isla de Menorca por Blas Zapino. 1782; Plano general de la Isla de Menorca por Manuel Pueyo. 1783; Plano de Menorca por Joon Armstrong de 1794. *Servicio Histórico Militar*: Plano de Mahón. n° 3574/O. m. 15-23. de 1781 a 1856.
- 10) *Archivo Histórico Nacional*. Estado Leg. 4222.
- 11) En este sentido es de singular importancia el texto antes citado de E. Taltavull y otros sobre "Arquitectura en Menorca", Madrid 1981.
- 12) Sobre la presencia de Palladio en España, ver la introducción de Pedro Navascués al texto de J. Ackerman "Palladio". Madrid, 1980.