

## LA DEFENSA DE MENORCA DURANTE LA DOMINACIÓN FRANCESA 1756-63

*F. Fornals*

Durante la guerra de los siete años que enfrentó a Francia contra Inglaterra, una de las campañas de aquella contienda tuvo como teatro de operaciones a la Isla de Menorca, que estaba bajo dominio británico desde el Tratado de Utrecht, en 1714.

La conquista de la Isla por las tropas francesas al mando del duque de Richelieu, requirió el desembarco de un nutrido ejército expedicionario, transportado desde el puerto de Tolón en un convoy escoltado por una fuerza naval al mando del almirante La Galinssonnière.

El cuerpo expedicionario desembarcó en Ciudadela sin oposición inglesa, la guarnición británica se había retirado al castillo de San Felipe de Mahón permitiendo el desembarco de las tropas sin disparar un tiro.

Desde Ciudadela marcharon los franceses sobre San Felipe por el «Camí d' en Kane» para proceder al sitio del castillo, dado que el fuerte de San Antonio de Fornells había sido evacuado también por los ingleses. Rebasado Mahón y alcanzadas las inmediaciones de San Felipe iniciaron las operaciones de sitio, situando sus baterías en: La Mola, península del Lazareto, Arrabal de San Felipe, Torre del Rey y Monte del Turco.

Formada la primera paralela frente al castillo y preparando los aproches para el ataque, apareció la escuadra inglesa bajo el mando del almirante Byng que se enfrentó a la escuadra francesa de La Galinssonnière. El combate naval duró desde la mañana hasta media tarde, en que, la escuadra

inglesa con varios navíos desarbolados se retiró a Gibraltar.

Decidida la batalla naval, poco después el duque de Richelieu asaltó San Felipe logrando la rendición del General Blackney, Gobernador inglés de Menorca el día 29 de junio de 1756.

Francia se mantuvo en la Isla hasta 1763, en que acabada la guerra de los siete años y según la Paz de París, devolvió Menorca a Inglaterra.

Inmediatamente después de la rendición británica, los franceses iniciaron el estudio crítico de la defensa inglesa de la Isla, para determinar los errores que habían llevado a un triunfo tan rápido, y proyectar una defensa más efectiva de Menorca.

### ESTUDIO DEL COMANDANTE BONIFACE JEFE DE INGENIEROS

El Comandante Boniface, Jefe de Ingenieros, realizó un estudio (1) muy completo que pasamos a analizar a continuación.

Comienza Boniface subrayando que los Ingleses al defender únicamente el castillo de San Felipe parecían indicar que la defensa entera de la Isla dependía exclusivamente de esa fortificación, lo que consideraba un error capital, porque si hubiesen repartido su atención en las murallas de Ciudadela, en unas baterías en Fornells, y en unos reducidos en las zonas de fácil acceso de las costas de Menorca, el desembarco francés no habría sido

*Mémoire de M. Boniface Principal  
Ingénieur concernant l'Yle de Minorque, et  
projet de défensive pour en assurer la  
possession.*

Le fort S.<sup>t</sup> Philippe a yau été le seul obstacle que les Anglois ayeut opposé à nos armes, sa prise nous a assuré la possession paisible de l'isle entière et du port de Mahon sous ce fort de l'évacuée; ainsi on pourroit croire que la conservation entière de cette isle ne dépend que de la résistance de cette seule place, et que ce doit être l'unique objet que l'on puisse enoir se proposer pour assurer la possession.

C'est une erreur considérable d'auoir la quelle l'Anglois s'ou tombe à qui leur a coûté la perte d'une possession importante et de six sommes immenses qu'ils ont employées pendant 18. années pour fortifier le fort S.<sup>t</sup> Philippe.

By effet si, au lieu de porter toute leur attention et leur dépense pour faire du fort S.<sup>t</sup> Philippe une place du premier ordre, ils eussent au contraire employé quelques sommes, savoir.

- 1.<sup>o</sup> à achever l'ancienne fortification de Citadella.
- 2.<sup>o</sup> à construire quelques ouvrages à fortifier et augmentation du petit fort qui est de face le port.
- 3.<sup>o</sup> à bâtir dans les bayes et celles principales des redoutes de maçonnerie que 40. ou 50. hommes eussent pu défendre avec quelques canons et mortiers; il est certain que la conquête de Minorque eut présenté alors des obstacles insurmontables si les Anglois n'y avoient tenu un corps de 5. à 6. mille hommes.

(1) Memoire de M. Boniface Principal Ingenieur concernant a l'Yle de Minorque, et projet de defensive pour an assurer la possession.

- 1621.

c. 222.

*Réponse et Examen des*  
*Memoires et ouvrages proposés à*  
*faire dans l'Isle de Minorque et fort*  
*St. Philippe par M. le Cte de*  
*Lannion et M. de Boniface*  
*par M. le M<sup>al</sup> de Richelieu.*

*L'enveloppe de la Cavale. n'est trop difficile, trop*  
*contuse, et inutile.*

*La destruction des Mairoux depuis le port*  
*jusqu'à udelà de l'ouvrage de Kent, parait*  
*essentielle.*

*Le rideau que l'on dit qu'il subsisteroit toujours*  
*malgré la destruction de la Cavale sans continer,*  
*seroit un léger inconvénient, parce que ce rideau ne*  
*pourroit servir au plus qu'à faire quelques*  
*maux à couvert, mais il n'empêcheroit point*  
*l'obligation de faire toujours les batteries à*  
*découvert, et c'est ce qui est de la plus grande*  
*difficulté dans le terrain en question: les*  
*mairoux qui sont d'ailleurs à la portée du*  
*pistolet des ouvrages, donnent la faculté de*  
*faire les batteries à couvert, et ôtent absolument*  
*aux assiégés la possibilité de faire des*  
*sorties, puis qu'il faudroit s'enfermer dans des*  
*tours, et les mairoux ou ils seroient coupés.*

(2) Réponse et Examen des Memoires et ouvrages proposés à faire dans l'Isle de Minorque et fort St. Philippe par M. le Cte de Lannion et M. de Boniface, par M. le Mal de Richelieu.

N. 22.

Réponse de M. le C. d'Argenson  
à M. le C. de Lannion du 24. 9<sup>bre</sup> 1756.

J'ai reçu M. le C. de Lannion que vous m'avez fait  
l'honneur de m'écrire le 18. 7<sup>bre</sup> au 7. 8<sup>bre</sup> novembre  
15. 14. 15. et 16, à la dernière desquelles vous m'avez  
joint un Mémoire sur la défense de l'Isle de  
M. Inouque. Le Roy à qui j'en ai rendu compte a loué  
votre travail et a paru goûter le système que vous  
aidez, mais comme vous m'avez proposé de  
M. Inouque de détail de la part de M. Boniface  
S. M. a suspendu & prendra un parti, et je n'ai  
qu'à vous faire part de ses réflexions sur ce que vous  
proposez.

Il parait que vous n'avez point d'avis de suivre  
l'exemple de l'Anglois en ce qu'il a voulu restreindre la  
défense de l'Isle à celle du fort S. Philippe, et que  
vous regardez comme un objet indispensable de  
fortifier Civitadella et Formello, et même de construire  
une quantité assez considérable de Redoutes pour  
éloigner l'ennemi de la mer, celles et autres plages  
où il pourroit aborder, et que l'on se doit de détruire le  
village de la Ravale pour passer à la forme  
d'une bonne enceinte capable de soutenir un siège  
après lequel la garnison se renfermera dans le  
fort.

Il convient que la meilleure manière de  
défendre l'Isle surtout avec le nombre de troupes  
que vous y avez, est d'empêcher qu'on y fasse une

tan fácil y la conquista de la isla hubiese presentado obstáculos quizás insuperables.

Proponía pues para la defensa de Menorca a realizar por las tropas francesas, ya dueñas de la isla, lo siguiente:

En Ciudadela aconsejaba el refuerzo de la muralla, en un tramo de la misma que faltaba modernizar, 5 ó 6 medias lunas delante de las puertas de la villa, así como un camino cubierto exterior al foso, todo esto lo cifraba en 350.000 francos.

En Fornells consideraba preciso construir un reducto en la punta de entrada al puerto, una batería al pie de la torre de señales (Albufera) y una segunda batería en el interior del puerto sobre una isla (Sargantana) que defiende el fondeadero de grandes navíos con un coste de 45.000 francos.

Los reductos a construir a lo largo de la isla que él proponía eran:

- 2 reductos en la bahía d' en Sans .....	40.000
- 1 reducto en la bahía de Oye .....	20.000
- 1 reducto en la isla de los Conejos .....	20.000
- 1 reducto en el Cap desesperó .....	15.000
- 1 reducto en la Mesquitta .....	15.000
- 1 reducto en Cala Alcaufar .....	15.000
- 1 reducto en la isla del Aire .....	20.000
- 11 reductos en diferentes puntos y Calas a 12.000 cada uno .....	132.000
Total para reductos .....	622.000

Más tarde algunos de estos reductos una vez bien estudiado el contorno de la isla variaron su situación, como veremos en el plano que se adjunta.

En cuanto a la guarnición que consideraba conveniente para realizar la defensa propuesta la cifraba en unos 10 a 11 batallones.

11 batallones a 685 hombres totalizan .....	7.535 hombres
En el Fuerte de San Felipe .....	3.000 hombres
En Ciudadela .....	2.000 hombres
En Fornells .....	250 hombres
Las guardias de 19 reductos costeros .....	950 hombres
	6.200 hombres

Quedaban 1.335 hombres destinados a cubrir la defensa de los reductos costeros en los lugares de desembarco de los atacantes. Estos hombres podrían situarse en Mercadal y Ferrerías para estar a punto de marchar a donde el enemigo quisiera intentar el desembarco, teniendo la posibilidad de retirarse sobre Ciudadela o San Felipe si el desembarco tuviese éxito.

Por lo que se refiere al fuerte de San Felipe, Boniface hace una breve reseña de las obras realizadas por los ingleses en el castillo desde su conquista en 1708, y critica muchas de las obras añadidas y sobre todo los subterráneos en que se alojaba la guarnición inglesa durante el asedio, por su insalubridad y malas condiciones de habitabilidad así

como para guardar los alimentos y la pólvora. La proximidad del Arraval del castillo, lo considera perjudicial para la defensa por no estar rodeado de un recinto en condiciones con foso y camino cubierto y sólo con una pared de piedra seca.

Propone de acuerdo con estas consideraciones previas dos posibles soluciones a la cuestión: una, derruir el Arrabal despejando todos los escombros, y dos, rodear al Arrabal de foso, muro y camino cubierto, con lo cual el propio Arrabal se convertiría en otra defensa más del castillo, y por otra parte, permitiría un alojamiento de la guarnición más salubre, y los víveres dispondrían de almacenes adecuados para su conservación.

Boniface pues preveía la defensa de Menorca con dos plazas en los extremos de la isla, Ciudadela y San Felipe, por lo que un eventual enemigo que lograra desembarcar y arrollar las primeras defensas que hallaría en las calas y playas, tendría a continuación dos asedios de importancia a realizar en vez de uno como hubo hasta ahora, y el de Fornells, para cuyo sitio le costaría mucho el transportar los cañones. Sería muy arriesgado sitiar una plaza primero dejando la otra a retaguardia, y muy costoso realizar ambos sitios a la vez.

#### CRITERIO DEL MARISCAL RICHELIEU SOBRE EL INFORME DE BONIFACE

Este informe de Boniface (2) fue enviado a la corte de Versalles por el Gobernador de Menorca conde de Lannion, y en la corte, se solicitó el asesoramiento del Mariscal Richelieu, que contestaba poco después en los siguientes términos:

- Con respecto al Arrabal se decidía por su destrucción, abandonando por costosa la idea de fortificarlo con otra línea defensiva que lo rodeara.

- Para Ciudadela aprobaba sólo rodear la muralla por un camino cubierto, y disminuía la guarnición propuesta por Boniface a 1.200 hombres nada más.

- De Fornells dice que merece ser mejorado y puede hacerse con poco, su puerto sería tan bueno como el de Mahón si la entrada no fuese tan difícil.

- Los diferentes reductos propuestos son excelentes y bien situados.

Sigue Richelieu después de estas consideraciones rechazando otra propuesta que se había realizado, en la que se proponía la destrucción del castillo de San Felipe y la inutilización del puerto de Mahón. Considera un absurdo, la destrucción del castillo, porque los Ingleses no dudarían un momento en intentar la recuperación de la isla, y sería muy difícil defenderla en estas condiciones. En cuanto a lo que se refiere a la inutilización del puerto, se apoya en una Memoria del Almirante La Gallinsoniere, que dice sería demasiado costosa y requeriría mucho tiempo, sin poder afirmar que la

Lettre de M. de Maudave à M.  
le Mal de Belleisle, à Mahon le  
3. Mars 1759.

M. de M.

M. le Mal de Belleisle vous ayant chargé  
depuis le mois d'8. de l'année dernière du soin de  
visiter les plages, cotes et ports, où l'on pourroit  
tenir un débarquement, et de proposer toutes les  
places de défensive et conséquences de ces notions les  
plus détaillées: j'ai été occupé depuis ces instants  
à parcourir l'isle, et à y établir des communications  
pour se porter sur les différentes côtes de l'isle  
pour lous, et pour arriver sur des endroits précis de  
réunion, où divers rayons sont terminés sur les  
parties les plus susceptibles d'une descente. Mais  
pour rendre les mouvements et faire pour les troupes,  
plus promptes, et plus certaines, suivant les manœuvres  
d'une flotte ennemie, j'ai eu conséquence de dresser  
de notre général, formé un tableau pour les  
signaux, dont je prends la liberté, M. de M. de vous  
adresser une copie. Pour servir de moyen de la  
Carte de cette isle, la situation, et les lieux où il  
seroit pour cet objet, ainsi que celle de ces différents  
places sur la pointe de de M. de M. de M. de M. de M.  
et de M. de M. de M. de M. de M. de M. de M. de M. de M.  
j'ai fait planter les signaux ou poteaux de pavillon,

(4) Lettre de M. de Maudave à M. le Mal de Belleisle à Mahon le 3 Mars 1759. Arrangement general des signaux pour l'Ys-  
le Minorque. Instruction particuliere pour le Pilote chargé des signaux sur la tour du Mont Toro.

acción del mar abriera de nuevo el puerto a la navegación.

### RESPUESTA DEL CONDE DE ARGENSON AL CONDE DE LANNION

El Conde de Argenson, ministro de Luis XV, contesta (3) al conde de Lannion exponiéndole la opinión del Rey, que es la siguiente:

- Está de acuerdo en que la mejor manera de defender la isla con las tropas disponibles, es el impedir se haga un desembarco, y que se acondicionen Ciudadela y Fornells para disponer de guarnición que las defienda, al tiempo que se propongan reductos en los lugares más expuestos como: la isla del Aire, las bahías d' en Sans, de la Mezquita, de Alcaufar, de la isla de los Conejos y del cabo de las Rocas.

- En cuanto al coste previsto de 622.000 francos lo considera excesivo. Ordena se reduzca a las obras imprescindibles en Ciudadela y Fornells, y que los reductos de la costa lo sean de tierra y fajas, para lo que pide Argenson se le envíen, despliegue y estimación de acuerdo con estos puntos de vista.

- Con respecto al Arrabal, al no desear su fortificación se inclina por su destrucción.

- Por lo que respecta al núcleo de tropas que están en Mercadal para evitar un desembarco, comprueba que tardarían desde allí a la costa entre 4 y 6 horas.

Vemos en esta carta ya aceptados los nuevos criterios defensivos para la Isla de Menorca. Los franceses realizarían gran parte de ellos durante unos años, como se puede apreciar en el plano de Menorca que acompañamos a este estudio (Lámina A).

Para llevar a buen fin este ambicioso plan de defensa, en que se pretendía defender todos los puntos de la costa susceptibles de desembarcos enemigos con reductos artillados, guarnecidos de 50 soldados que dificultarían el desembarco hasta la llegada de la guarnición móvil de la defensa situada en el centro de la isla, se necesitaba una red de caminos adecuada así como una red de alerta, que permitiera al General acudir con sus tropas al lugar adecuado en el menor tiempo posible. Esto no queda ultimado hasta años después en que está de Gobernador de la isla el marqués de Fremeur.

Será otro ingeniero, más tarde Marechal de Logies, el conde de Maudave, el que se encargará de trazar los caminos y organizar las señales de las atalayas de Menorca, y también de un magnífico plano de la Isla con las atalayas y caminos marcados en él. (Lámina A).

### CARTA DE M. DE MAUDAVE AL MARISCAL BELLEISLE, MAHÓN 3-MARZO-1759

Empieza la carta (4) informando que el marqués de Fremeur, Gobernador de Menorca, le ha encargado recorrer la isla para determinar los puntos susceptibles de desembarco enemigo y establecer las comunicaciones, para que las tropas puedan desplazarse con rapidez y precisión a rechazarlos.

Indica que ha formado un entramado para las señales desde varias torres de la isla y dos repetidores, que le explica con detalle más adelante, y le envía en un plano. Ha probado las señales desde las torres y han respondido a lo proyectado. Habrá un oficial, encargado de las señales, que comunicará al Jefe de la defensa de la isla, situado en Mercadal próximo a su torre repetidor.

Se excusa Maudave al Mariscal Belleisle, ministro del Rey, por escribirle directamente pero le dice que el Gobernador Fremeur está muy enfermo (murió poco después y está enterrado en la iglesia de Santa María de Mahón).

Un dato importante que señala a continuación es «que los puntos más peligrosos de la costa han sido provistos de reductos (Láminas B) y de algunas baterías, he establecido una buena comunicación de Alayor a la playa de la Canasia, en la costa sur, donde las tropas marcharan con 6 hombres al frente y por donde nuestros cañones de campaña podrán llegar y seguir la costa en dirección de Ciudadela cerca de la Cala llamada de Sta. Galdana».

De la playa de Binicodrell, costa sur, otra comunicación atraviesa la isla en su anchura y llega a Mercadal, de donde varios radios van a terminar a la playa de Saldairó, a la de Ferragut, a la de Cavallería, de la bahía d' en Sans, y al puerto de Fornells sobre la costa norte. La marcha para la Infantería al paso empleará cuatro horas y media de tiempo.

De Alayor se ha establecido otra comunicación para la costa norte, que va hacia Carbonell al pie de Monte Toro, desde donde varios radios alcanzan la costa norte, hacia la derecha al puerto de Addaya, por el centro a Cala Castell y la playa del mismo nombre, por la izquierda a Fornells, a la bahía d' en Sans, al puerto de Sanitja, a las playas de la Cavallería y de Ferragut. La más grande distancia a contar desde Alayor será de cinco horas de marcha.

De la playa de Son Saura, costa sur, a tres leguas de Ciudadela, he abierto una comunicación por un valle y sobre una meseta por donde se alcanza la Cala Fontanillas, una de las más considerables de la costa norte; y por dos cambios hechos al CAMINO QUE CONTORNEA TODA LA ISLA, que en su mayor parte hubiera sido peligroso, porque está demasiado cerca del mar, y puede ser batido por los navíos, los cuales, en toda esta parte de la costa pueden aproximarse a dos cables de longitud y a lo más a tres o cuatro, además de no

-N. 26.

## Arrangement général des signaux pour l'Isle Minorque.

Le Mont-Toro comme le lieu le plus élevé doit donner les lumières sur-tout les mouvements d'une flotte ennemie autour de l'Isle. près et au l. il doit donc avoir des signaux qui indiquent les directions particulières et d'autres signaux en répétition de ceux faits par les différentes tours situées sur les deux côtes, nord et sud.

Ces tours particulières sur lesquelles on doit établir des signaux sont

La tour des signaux de l'innadella près du Cap Bajoly	} Côté du Nord.
La tour du mont S. <sup>te</sup> Agathe	
La tour de Fornels	
La tour blanche dite Torre Bianca	} Côté du Sud.
La tour de San Sauto	
La tour d'Alagon	
La tour dite Torre grande en face de l'Isle de l'An	

Chacune de ces tours arborera un pavillon blanc sur laquelle appercevra une flotte; lorsque cette flotte s'approchera et dirigera sa route vers la partie de côté où est située la tour, y mouillera, ou s'y mettra en panne, la tour arborera deux pavillons blancs à l'entrée de la nuit, la tour qui aura mise deux pavillons blancs et qui le verra encore pour indiquer que la flotte est mouillée, ou en panne, devant elle, mettra deux feux à la place de pavillons.

La tour du mont S.<sup>te</sup> Agathe devant répéter les signaux faits par celle de l'innadella et de San Sauto,



# Instruction particuliere pour le Pilote chargé des signaux sur la tour du Mont Toro.

Il observera avec grande attention, depuis le point du jour jusqu'à la nuit tous ce qui paroît sur l'horizon et fera exactaument et sans confusion, les différentes signaux marqués ci-après suivant ce que l'on exigera.

Pour annoncer la découverte d'une flotte au loin dans la partie du Nord comprise depuis le cap de Majorque jusqu'à Mahon...

Signaux du jour

un Pavillon blanc

Pour annoncer cette découverte vers la partie du Sud comprise depuis Cimatella et la tour de San Sauto jusqu'à l'île de l'Écu et Mahon...

deux Pavillons blancs

Tant que les tours particulières ne verront qu'un seul pavillon le Mont Toro lui enverra ses signaux généraux, d'un ou de deux pavillons blancs.

Pour répéter le signal de deux pavillons blancs faits par San Sauto et répété par l'Écu qui annonce que la flotte est dans cette partie de côté du Sud vers San Sauto.

un Pavillon rouge

Pour répéter le signal de deux pavillons blancs par la tour de Cimatella et répété par l'Écu par un pavillon rouge et un pavillon blanc qui indique que la flotte est à la hauteur du cap de Majorque.

deux Pavillons rouges

Pour répéter le signal de deux pavillons rouges faits par l'Écu pour elle-même.

un Pavillon rouge et deux Pavillons blancs

Pour répéter le signal de deux pavillons blancs par la tour de Fornells ou la tour de Diana.

trois Pavillons rouges

Pour répéter le signal de deux pavillons blancs par la tour de l'Écu.

deux Pavillons rouges et un Pavillon blanc

Pour répéter le signal de deux pavillons blancs par la tour de grande.

quatre Pavillons rouges

Pour marquer que la flotte s'en va de quinzaine partie commence à prolonger la côte Nord et l'autre partie la côte Sud.

trois Pavillons blancs

(6) Instruccion particuliere pour le Pilote chargé des signaux sur la tour de Mont Toro.

poder ocultar nuestros movimientos y poder ser cortado por el enemigo. En consecuencia he hecho entrar este camino hacia el interior, con lo que desde Artrux hasta frente a la isla del Aire se han abreviado tres grandes leguas (unos 12 km.), se han realizado ramales para alcanzar cada una de las Calas.

### ARREGLO GENERAL DE LAS SEÑALES PARA LA ISLA DE MENORCA (5)

Monte Toro como lugar más elevado debe dar la noticia de todos los movimientos de una flota enemiga, alrededor de la isla, cerca o a lo largo de ella. Debe pues tener señales que indican las observaciones propias, y otras señales que indican la repetición de estos acontecimientos marcados por las diferentes torres situadas sobre la costa Norte y Sur.

#### COSTE NORTE

- La torre de señales de Ciudadela cerca de Bajolí

- La torre de Monte Sta. Agueda
- La torre de Fornells
- La torre Blanca

#### COSTA SUR

- La torre de Son Saura
- La torre de Alayor
- La torre llamada Grossa frente a la isla del Aire

En cada una de estas torres habrá unos guardianes de observación que serán responsables de mantener la constante vigilancia sobre el horizonte durante todo el día y realizar las señales que a continuación se indican:

Cada una de estas torres arborará un banderín blanco cuando distinga una flota.

Las señales a realizar por las torres de señales consistirán en: desplegar un banderín blanco al divisar una flota, aumentando a dos banderines blancos, cuando se aproximara o fondeara. Si llegara la noche y la flota permanecía fondeada, sustituiría los banderines por fanales.

El Piloto encargado de las señales de la Torre de Sta. Agueda observará con atención, desde el comienzo del día hasta la noche, todo lo que aparezca en el horizonte, y hará exactamente y sin confusión, las diferentes señales marcadas a continuación:

### SEÑALES PARA SANTA AGUEDA

La torre de Santa Agueda, que ejercerá las funciones de repetidor de las torres de Ciudadela (Ram) y torre Saura estará provista de dos banderines blancos y dos rojos para hacer las señales siguientes:

- Cuando Ciudadela y Son Saura pongan banderín blanco, Sta. Agueda igual.

- Cuando Son Saura dos blancos, Sta. Agueda dos blancos también, significando que la flota va hacia Son Saura.

- Cuando Ciudadela dos blancos, Sta. Agueda uno blanco y uno rojo indicando que la flota se dirige al norte por Bajolí.

- Cuando la flota esté frente a Sta. Agueda, en la costa norte, dos banderines rojos.

El Piloto encargado de las señales de la Torre de Monte Toro era responsable de las transmisiones de este repetidor durante el día y la noche, porque de él estarán pendientes las tropas de reserva acantonadas en el centro de la isla, para acudir a rechazar con la máxima celeridad los desembarcos enemigos en la costa de la isla.

Las Instrucciones ordenaban al piloto que mantuviera la máxima atención desde que se iniciaba el día hasta la noche, sobre todo lo que apareciera en el horizonte haciendo exactamente y sin confusión las diferentes señales marcadas a continuación:

### SEÑALES PARA MONTE TORO

- Un banderín blanco indicará: descubierta flota en costa norte desde Bajolí hasta Mahón.

- Dos banderines blancos indicarán: descubierta flota costa sur desde Son Saura hasta isla del Aire.

- Mientras las torres particulares pongan un solo banderín, Monte Toro dejará sus señales generales de uno o dos banderines blancos.

- Un banderín rojo indicará: que la flota está por Son Saura, dado que esa torre ondea dos blancos.

- Dos banderines rojos indicará: que la flota está frente a Bajolí, porque la torre de Ciudadela ondea dos blancas y Sta. Agueda ondea una blanca y una roja, al repetir la señal de Ciudadela.

- Uno blanco y dos rojos: repitiendo la señal de Sta. Agueda de dos rojos, para señalar que la flota está frente a Sta. Agueda en costa norte.

- Tres banderines rojos: repitiendo dos blancos en Fornells o Torre Blanca.

- Dos rojos y uno blanco: para repetir dos banderines de la Torre de Alayor.

- Cuatro rojos: repitiendo dos banderines de Torre Grossa.

- Tres blancos: indicando que la flota está dividida entre costa norte y sur.

- Dos blancos y dos rojos: cuando Son Saura dos blancos y Sta. Agueda dos rojos, marcando que parte de la flota está delante de Son Saura y la otra frente a Sta. Agueda.

- Cuatro blancos: cuando Fornells y Torre Blanca tienen dos blancas y lo mismo Torres de Alayor y Grossa, todas estas partes de la costa están amenazadas a la vez.

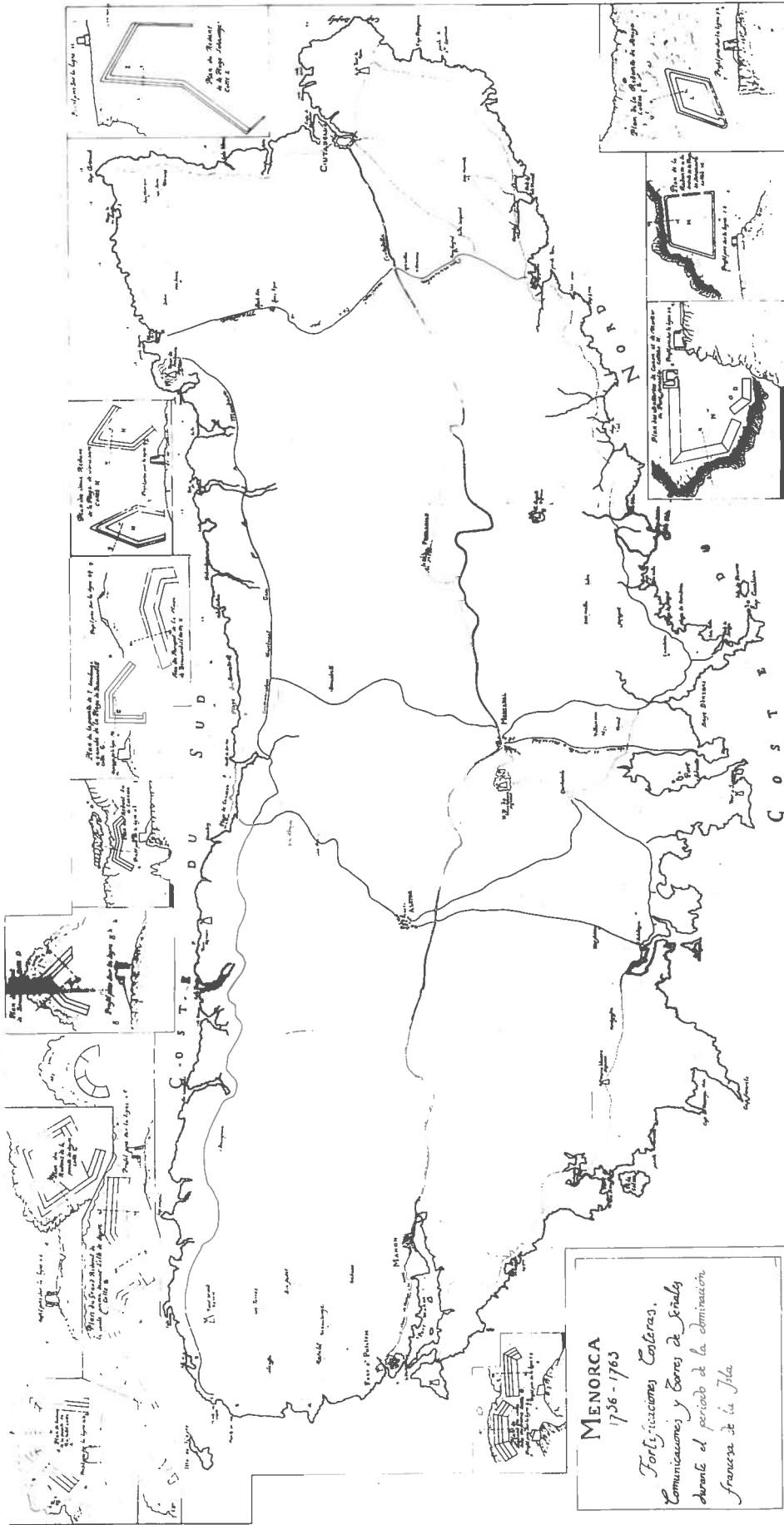


Lámina A.- Plano de la isla de Menorca con las carreteras trazadas por el conde de Maudave durante la dominación francesa de Menorca 1756-63. Figuran también marcadas en el plano las fortificaciones costeras construidas por los ingenieros franceses, con la ampliación de plano y perfil de las mismas. La referencia es Art. 14-Places etrangeres carton 273 au 144 e... 1699 a 1759.

## SEÑALES DE NOCHE EN MONTE TORO

- Un fanal: para repetir señal Son Saura.
- Dos fanales: para repetir Ciudadela y Sta. Agueda o Sta. Agueda.
- Tres fanales: para repetir señales de Fornells y Torre Blanca.
- Cuatro fanales: para repetir señales de Torres de Alayor y Grossa.

Independientemente de estas señales que darán conocimientos generales de la ruta y movimientos de la flota enemiga, observará siempre que le sea posible a la flota para, distinguir número de navíos de guerra, tamaño y número de embarcaciones de transporte.

Seguirá la ruta con ayuda de una brújula y de unos anteojos, y advertirá al oficial comandante de Monte Toro sobre todos estos detalles, diversos movimientos, cambios de ruta y separación de navíos, para que esta noticia llegue a conocimiento del General.

Se tendrá el cuidado de que este oficial conozca el lugar en que se encuentra el General, para lo cual estará junto a él o tendrá cerca a sus ordenanzas para enviarle inmediata noticia de las flotas enemigas.

## DEFENSA EN MENORCA

Resumiendo podemos decir que la defensa de Menorca la organizaron los franceses inmediatamente después de su conquista en Junio de 1756 aprovechando la experiencia adquirida en el ataque al castillo de San Felipe tratando de oponer la primera resistencia en los lugares de desembarco, dotándolos de baterías a barbata protegidas por un simple parapeto, que serían rápidamente reforzadas por infantería, acuartelada en Mercadal, que acudiría a los lugares de desembarco enemigo a marchas forzadas por los caminos construidos por el conde de Modave. Para realizar estos desplazamientos de tropas a los puntos adecuados se disponía de una red de señales que avisaba a las tropas móviles de los puntos de desembarco enemigos. Para esto montó Modave las torres de señales antes indicadas, con instrucciones bien precisas.

Permanecían en la Isla tres plazas fuertes; San Felipe, Ciudadela y San Antonio con sus guarniciones, que en el caso de que el desembarco enemigo prosperase a pesar de la defensa puntual de los lugares de abordaje costeros, serían los últimos puntos de resistencia, y al ser varlos, obligarían al enemigo a dividir sus fuerzas para atacarlos simultáneamente o atacar a una sola plaza, dejando a las otras a retaguardia, con el riesgo de que las sobrepasadas pudiesen socorrer a las asediadas.

Además de estas plazas fuertes, se formaba un núcleo de tropas móviles con base en Mercadal dispuesto a marchar a los lugares de desembarco enemigo, según indicase el Piloto de las señales de Monte Toro, empleando los caminos construidos por el conde de Modave hasta los reducidos costeros también guarnecidos por tropas francesas.

La plaza de Ciudadela al fin quedó sin variar, igual que el fuerte de San Antonio de Fornells, pero en San Felipe además de reparar todos los daños originados en el ataque, parece se construyó una nueva luneta (Lámina C) que tomó el nombre de Nueva Luneta de Fremeur, situada hacia el noroeste dominando el fondo de la Cala de San Esteban. Adjuntamos un plano del castillo de San Felipe del año 1760 en que aparece esta nueva luneta dándose por construida en 1758.

El Arrabal del castillo que se propuso derribar permaneció en pie una vez devuelta Menorca a los Ingleses en 1763, y tampoco se llevó a cabo el cegado del puerto de Mahón como habían aconsejado algunos.

Los franceses no tuvieron que poner en práctica su meditado plan de defensa porque al fin de la guerra de los Siete Años devolvieron la Isla a los Ingleses intercambiándola por Belle Ile que estaba en manos británicas.

Los Ingleses al regresar a Menorca siguieron con su idea de defensa y solamente llevaron a cabo la destrucción del Arrabal a partir 1771, de tal forma que al desembarco español de 1781 en Cala Mezquida no opusieron tampoco resistencia, permitiendo el asedio, sin oponer dificultad alguna al asaltante hasta llegar a las proximidades de San Felipe.

Los caminos construidos por el conde de Maudave facilitaron las comunicaciones entre puntos mal enlazados hasta entonces. Menorca debe a este Ingeniero francés casi desconocido en la Isla esta red de caminos. Daremos a continuación una breve noticia de él.

## CONDE DE MAUDAVE

Louis-Laurent de Federbe, conde de Maudave, nacido en Grenoble en 1725. Inteligente, instruido, inquieto, entró al servicio a los quince años, hizo las campañas de 1743-48, fue designado para la expedición de Menorca, y tomó parte como ayudante de mayor general de logís, y ganó la cruz de San Luis.

Después de dos años pasados recorriendo la Isla, en conocer las costas y establecer puestos de observación, marchó hacia la India donde sirvió a las ordenes de Lally. Allí contrajo matrimonio con la hija del Gobernador de Karikal.

Estuvo en Madagascar regresando más tarde a la India de nuevo donde pasó al servicio del Gran Mogol. Murió en Mazulipatan en 1778.

Tradujo las Memorias del Marqués de San Felipe, ministro de Felipe V, numerosos opúsculos y voluminosa correspondencia.

En Menorca dirigió las defensas de Ciudadela y de Fornells, estableció las comunicaciones alrededor de la isla con las señales destinadas a vigilar la aproximación del enemigo. Instaló dos observatorios en los puntos más elevados, el Toro y Santa Águeda.

### CONDE DE LANNION Y MARQUÉS DE FREMENT

También daremos unas breves biografías de los dos gobernadores franceses que murieron en la isla, y están enterrados en la iglesia de Santa María de Mahón.

Jacinto Cayetano, Conde de Lannion, nació el 26 de octubre de 1719, pertenecía a una ilustre familia de Bretaña, su padre Teniente General había combatido a las ordenes de Villars en la batalla de Malplaquet, en Alemania y en Italia. Jacinto Cayetano en 1719 era ya Coronel del Regimiento Medoc, en 1748 era ascendido a Mariscal de Campo. En el ataque al castillo de San Felipe fue herido delante del fuerte Marlborough, murió en Mahón el 2 de Octubre de 1762, a la edad de 43 años, siendo Gobernador de Menorca, y está enterrado en la Iglesia de Santa María de Mahón, donde una lápida de mármol cubre su sepulcro.

En el Ayuntamiento de Mahón se guarda un gran cuadro que le hizo el pintor Chiesa pocos meses antes de su muerte.

Jean-Toussaint de la Pierre, marqués de Freneur, nació en 1697. Destacado militar luchó en el Rin durante la guerra de Sucesión de Polonia, Brigadier en 1740 y Mariscal en 1744. Combatió también en Provenza como Lannion y fue nombrado Gobernador de Menorca el 1 de Mayo de 1758, falleciendo en Mahón a los 62 años el 2 de abril de 1759. Sus restos descansan también en la Iglesia de Santa María de Mahón, cubierto por lápida que Luis XV ordenó colocar. Los restos de ambos Gobernadores franceses están frente a frente en la Iglesia de Mahón. Sus lápidas han sido restauradas por encargo de don Fernando Rubió.

### ÍNDICE DE DOCUMENTOS Y LÁMINAS QUE ACOMPAÑAN A ESTE ARTÍCULO

Los documentos que se citan en el artículo proceden del Archivo de Ingenieros de Francia, Château de Vincennes en París, en cuya obtención intervino directamente D. Luis Alejandro, a quien le expreso mi agradecimiento.

(1) Memoire de M. Boniface Principal Ingenieur concernant a l' Ysle de Minorque, et project de defensive pour an assurer la possession.

(2) Réponse et Examen des Memoires et ouvrages proposés á faire dans l' Ysle de Minorque et fort St. Philippe par M. le Cte. de Lannion et M. de Boniface, par M. le Mal. de Richelieu.

(3) Réponse de M. Le Cte. d' Argenson a M. Le Ct. de Lannion du 24 9bre 1756.

(4) Lettre de M. de Maudave a M. le Mal. de Belleisle á Mahon le 3 Mars 1759. Arrangement general des signaux pour l' Ysle Minorque. Instruction particuliere pour le Pilote charge des signaux sur la tour du Mont Toro.

(5) Arrangement general des signaux pour l' Ysle Minorque.

(6) Instruccion particuliere pour le Pilote chargé des signaux sur la tour de Mont Toro.

Las láminas que acompañan a este artículo proceden también del Château de Vincennes.

Lámina A.- Plano de la Isla de Menorca con las carreteras trazadas por el conde de Maudave durante la dominación francesa de Menorca 1756-63. Figuran también marcadas en el plano las fortificaciones costeras construidas por los ingenieros franceses, con la ampliación de plano y perfil de las mismas. La referencia es Art. 14-Places etrangeres carton 273 au 144 e... 1699 a 1759.

Láminas B.- Se compone de 9 planos que numeramos del B1 hasta el B9, que corresponden:

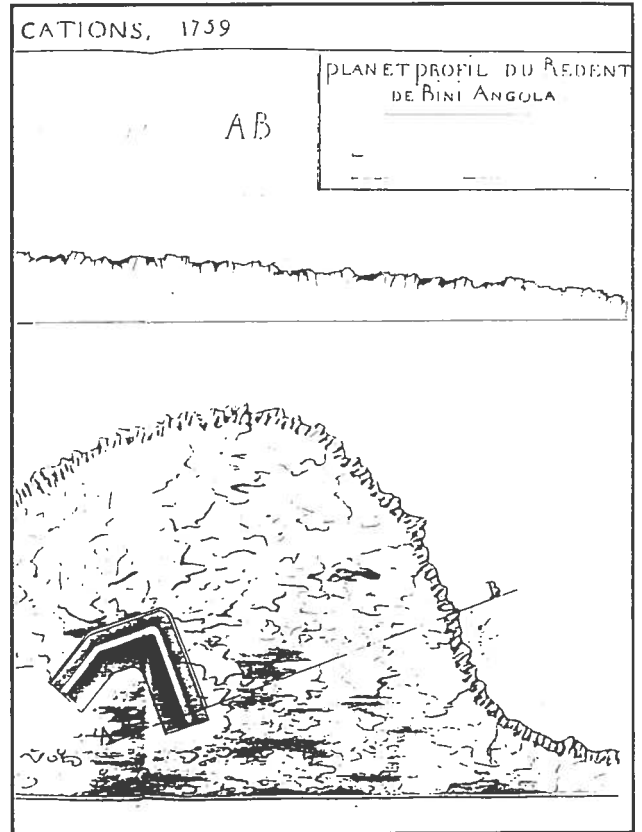
- B1 Fortificación de Cala Mezquita
- B2 Fortificación de un punto no identificado de la costa
- B3 Fortificación de la Punta del Aire
- B4 Fortificación de Freus pequeño izquierda La Mola?
- B5 Fortificación de Freus pequeño derecha La Mola?
- B6 Fortificación de Rafalet
- B7 Fortificación de Biniancolla
- B8 Fortificación de Punta Prima
- B9 Fortificación de Binicodrell

Lámina C.- Plan du Fort S. Philippe de l' Ysle de Minorque relatif aux projets de 1760.

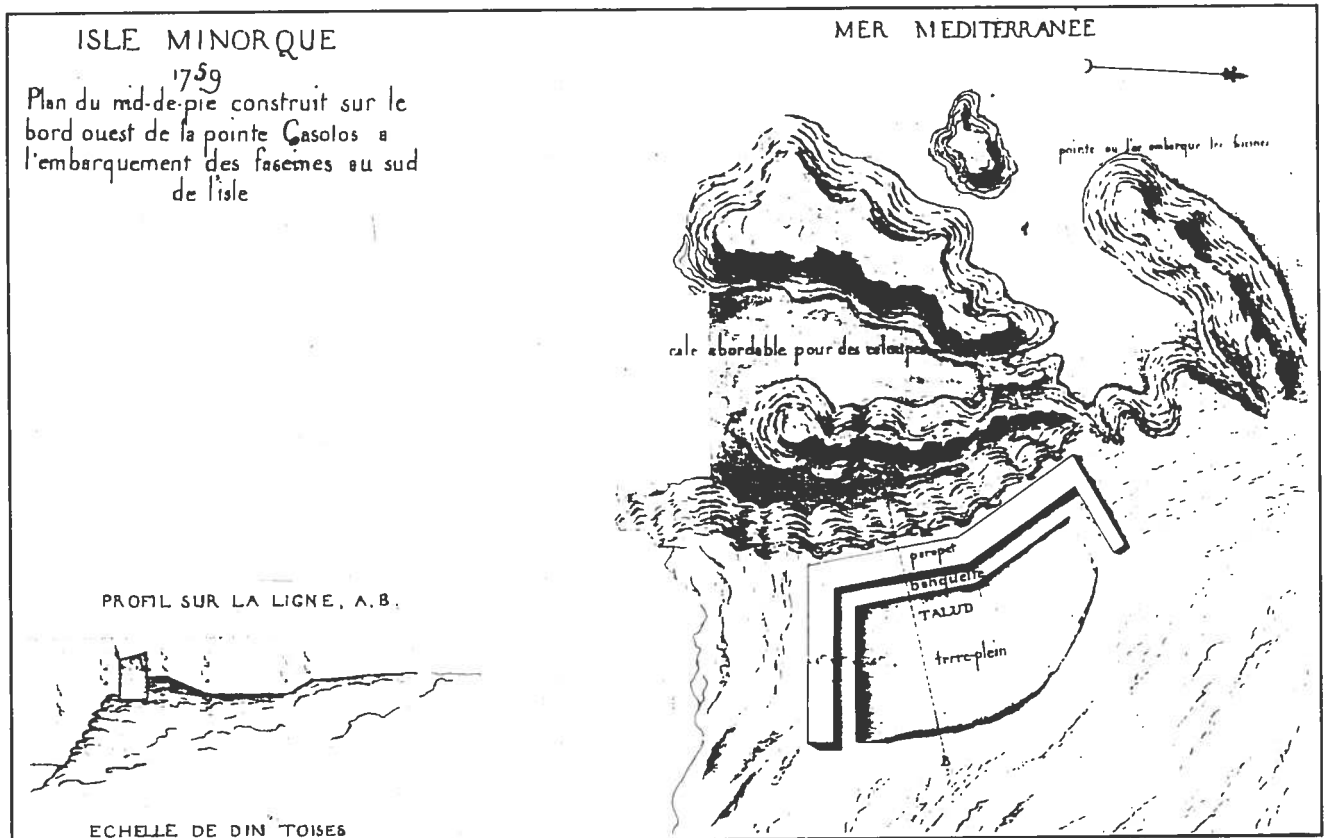
En este plano se aprecia una nueva luneta de Freneur que dice se realizó en 1758. Debemos manifestar que en los planos de la conquista española de Menorca de 1781-82 no aparece esta luneta, dado que el castillo fue demolido en 1782 no hemos podido comprobar «in situ» su existencia, quedándonos la duda de si se llegó a construir.



B1 Fortificación de Cala Mezquita



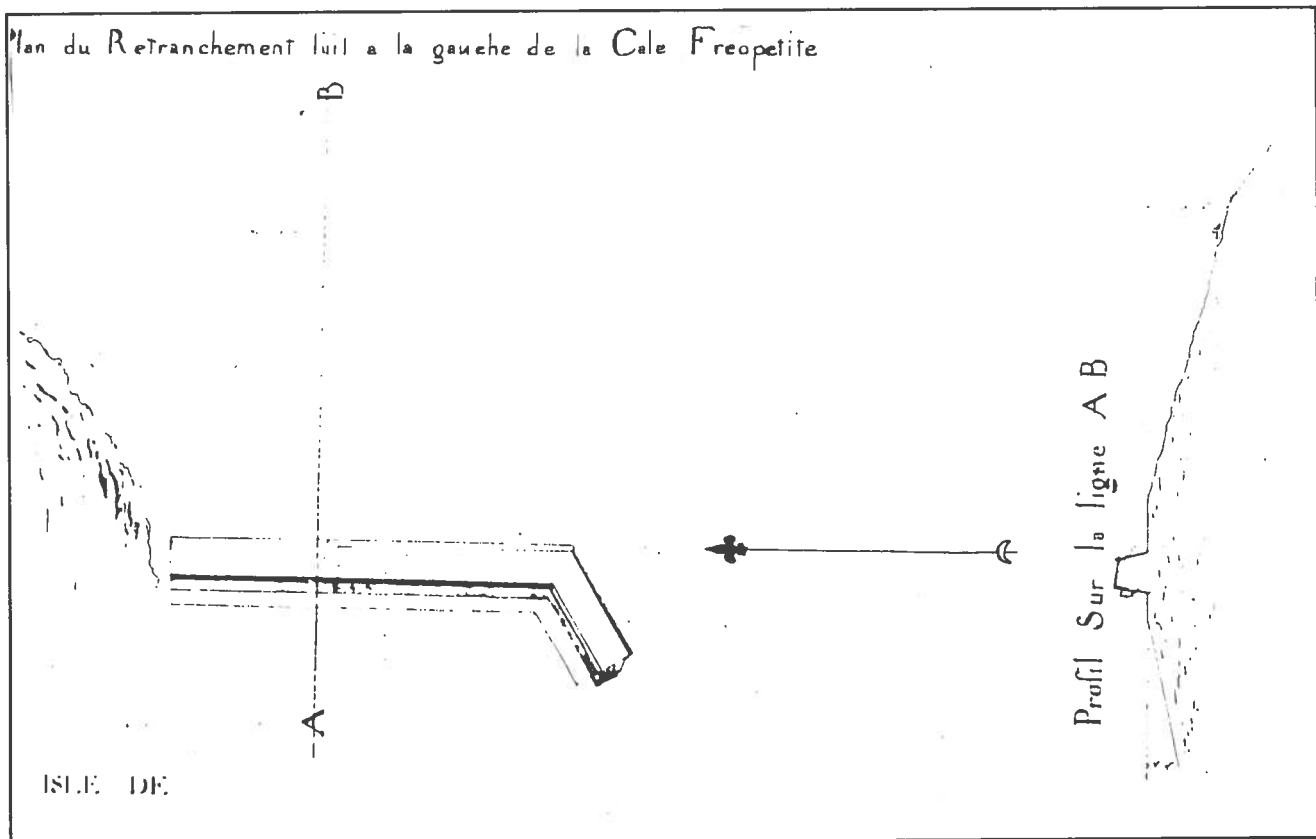
B7 Fortificación de Binlancolla



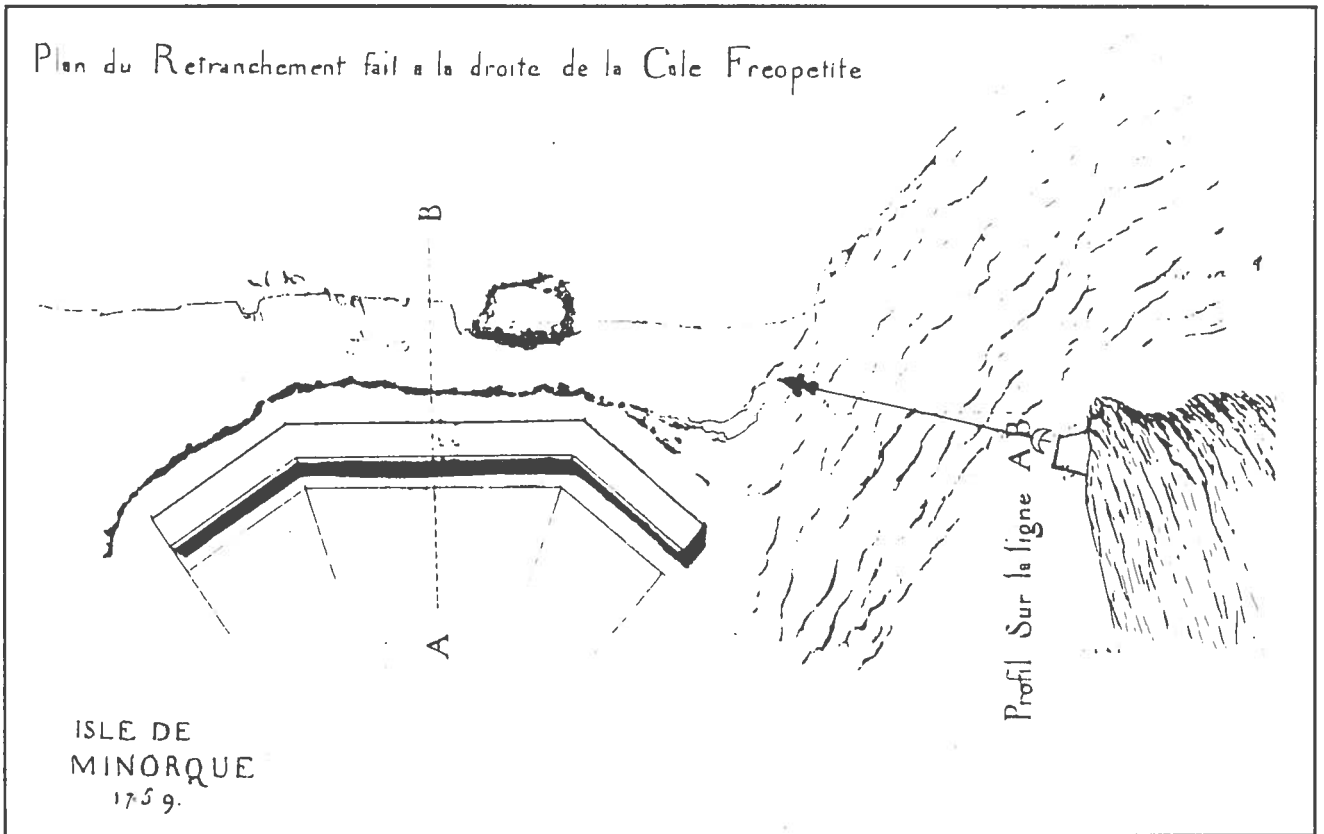
B2 Fortificación de un punto no identificado de la costa



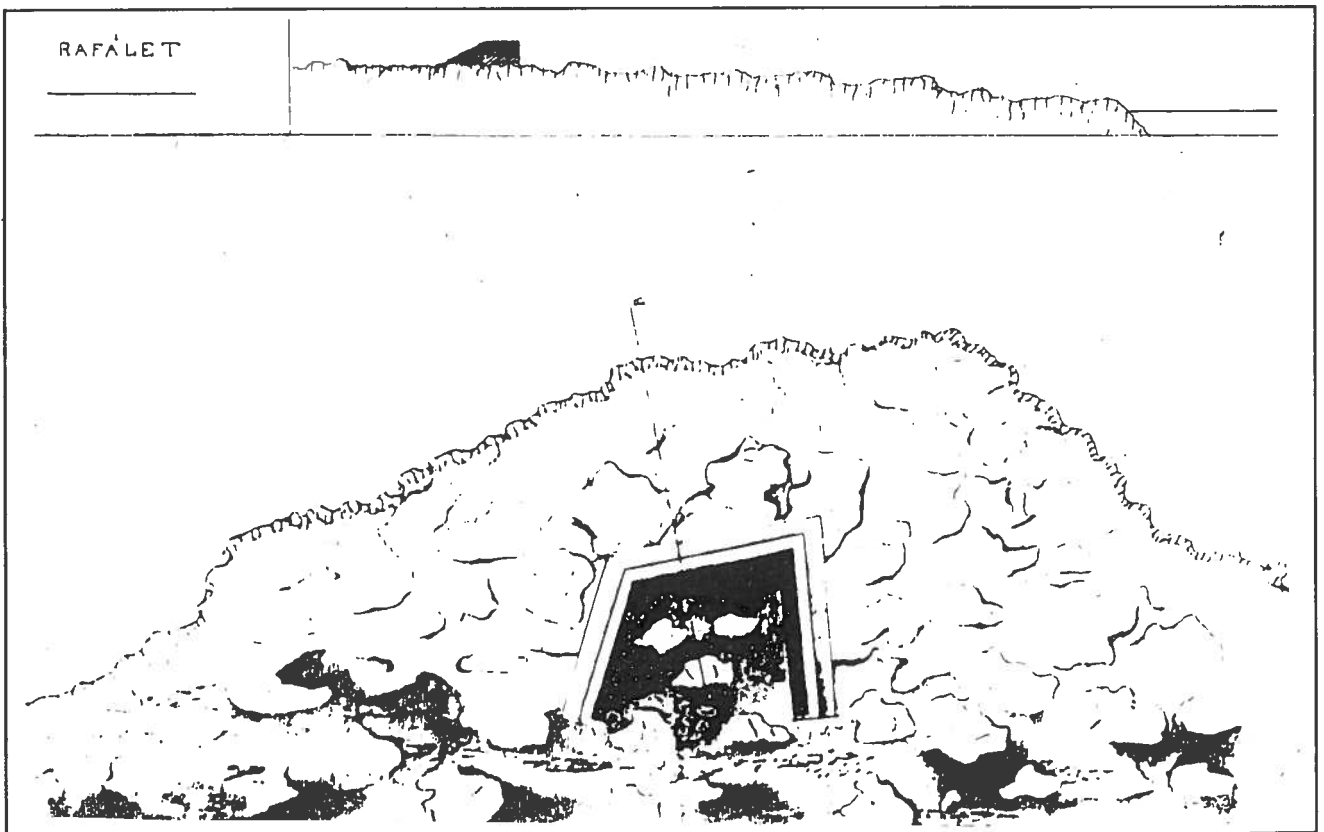
B3 Fortificación de la Punta del Aire



B4 Fortificación de Freus pequeño Izquierda La Mola?

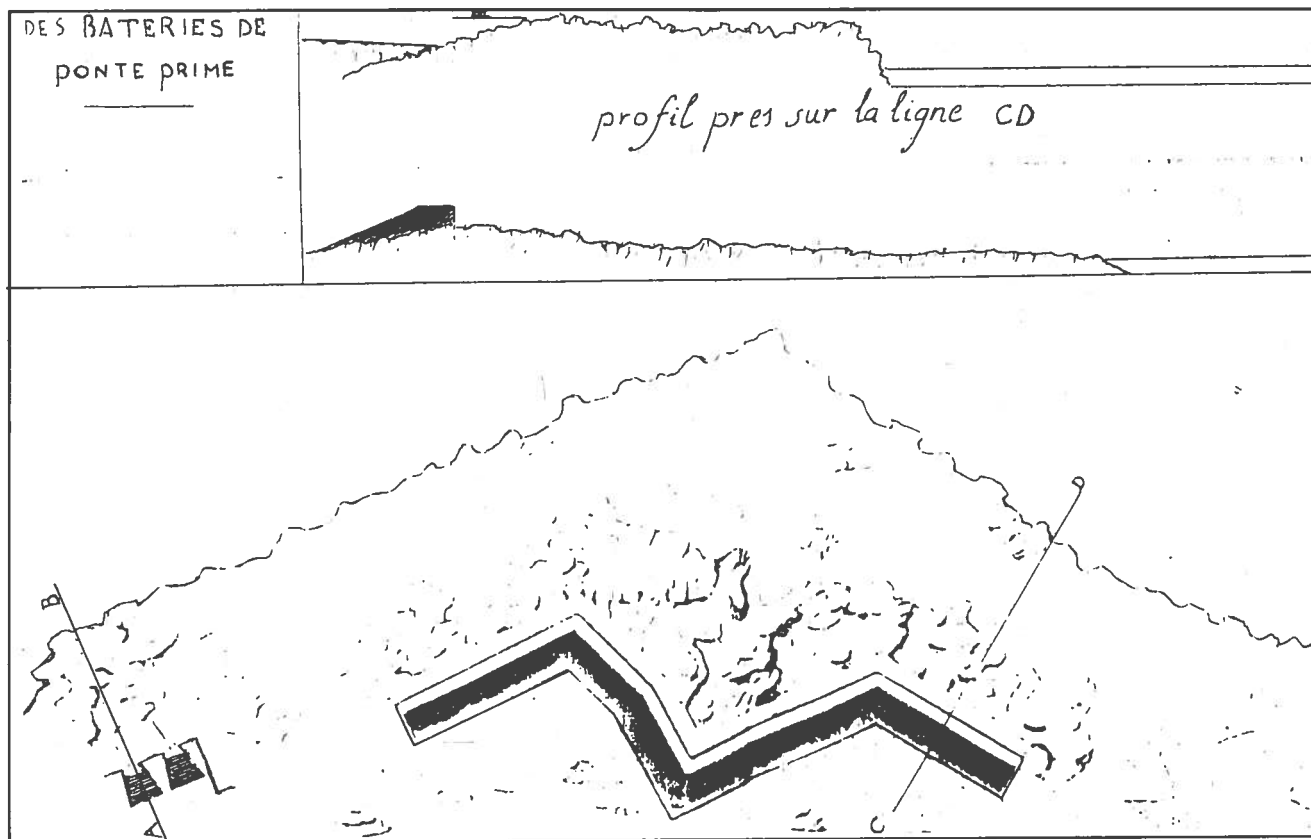


B5 Fortificación de Freus pequeño derecha La Mola?

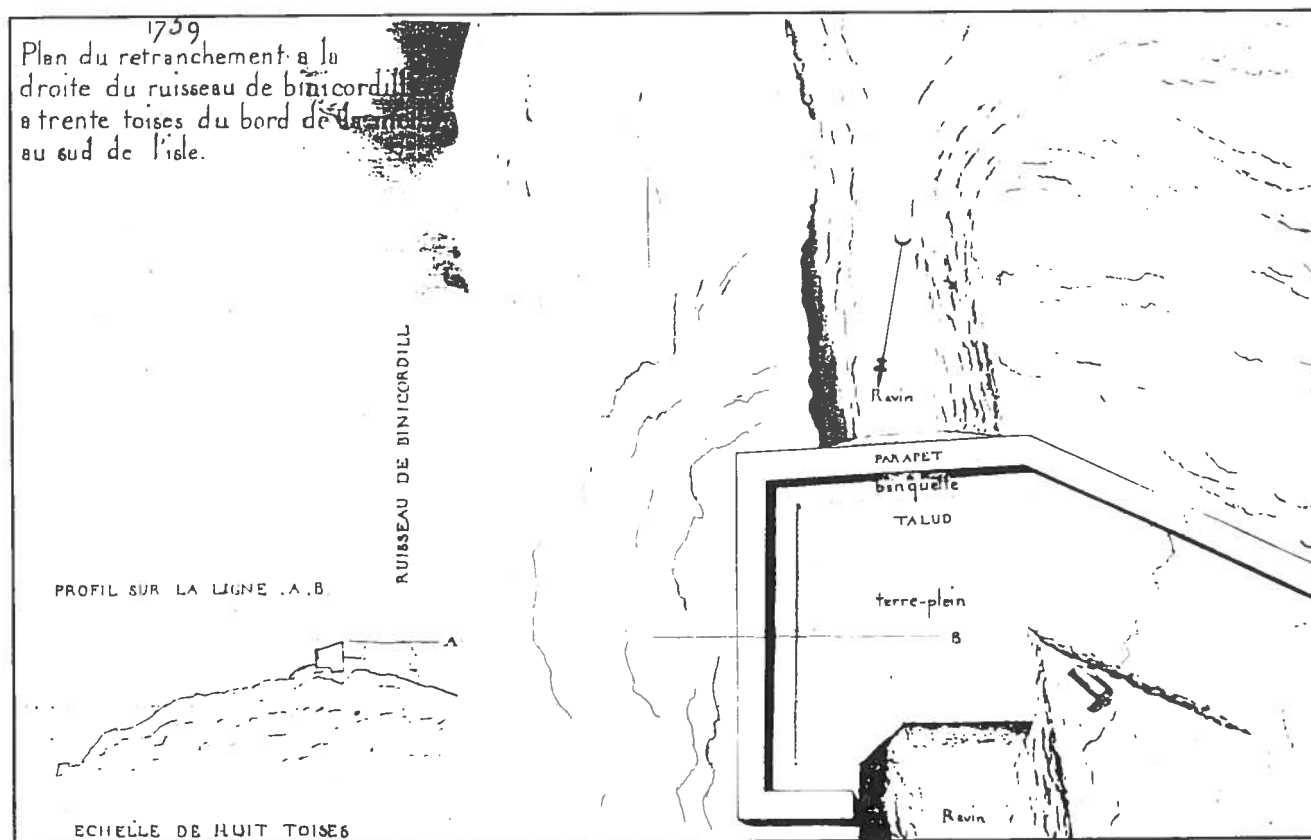


B6 Fortificación de Rafalet





B8 Fortificación de Punta Prima



B9 Fortificación de Binicodrell

