

ÀNGEL APARICIO I PASQUAL

EL PORT D'ANDRATX I LA FORTALESA DE LA MOLA

Premi Pere Ferrer d'investigació 2019



EDICIONS **DOCUMENTA** BALEAR

2020

SUMARI

INTRODUCCIÓ, 9

Entorn i espai geogràfic. La mola del port d'Andratx, 11
Els paratges d'aguait. La vigilància del port, 13

LA FORTALESA, 15

Els precedents, 15
El primer inventari de la fortalesa, 23
L'artilleria de la torre vella del port, 24

EL RESSÒ DE LA GUERRA DE SUCCESSIÓ, 37

Causes i conseqüències, 37
La marina d'Andratx. Guardes secretes, epidèmies i cordons sanitaris, 45

EL PORT D'ANDRATX I LA TORRE DE LA MOLA, 51

El port historiat, 54

LA INTERVENCIÓ DELS ENGINYERS MILITARS, 57

Repercussió dels conflictes amb França, 60
El port d'Andratx i la defensa. L'albada del segle XIX, 62

LA GUERRA DE LA INDEPENDÈNCIA I ELS CANVIS ESTRATÈGICS, 67

La pauta dels esdeveniments, 72

INSTAURACIÓ I OCÀS DEL COS DE TORRERS, 75

El dualisme de l'artilleria costanera, 78
Institució del Cos de Torrers, 82
El repte del progrés tecnològic. Supressió de l'artilleria costanera, 84
L'estat de defensa. Els darrers batecs, 88
Els últims serveis dels torrers, 89
Desartillat de les torres costaneres i abolicció del Cos de Torrers, 91
L'antiga artilleria d'avantcàrrega, 95
L'època de l'Arxiduc. El port d'Andratx i l'exigència del progrés, 97

DESCRIPCIÓ ARQUITECTÒNICA, 101

GLOSSARI, 105

ABREVIATURES I SIGLES UTILITZADES, 107

BIBLIOGRAFIA I FONTS, 109

INTRODUCCIÓ

A Mallorca, l'entrada del segle XVII va coincidir amb l'auge de la construcció de torres i talaies costaneres. L'afer de la vigilància venia d'antuvi i són nombrosos els documents que acrediten la presència de talaiers d'una manera regulada a les marines andritxoles a partir del segle XIV. No obstant això, l'aguait en si mateix resultava insuficient, infructuós, deficitari o inútil, perquè, entre altres condicionants, els talaiers solien ser mal pagats i abandonaven la talaia (Rosselló i Bover, 1998, p. 138). Aleshores, quan es produïa una escomesa, sovint es traduïa en nefastes conseqüències i es podia fer ben poca cosa davant d'una cataifa sobtada. En aquest sentit, no ens ha de sorprendre que la inseguretats obligués la gent a viure d'esquena a la mar i amb l'esglai al cor.

El segle XVI fou especialment infaust per a les costes illenques. Les arremeses i els atacs a Pollença (1537), Santanyí (1531), Valldemossa (1545), Alcúdia (1551 i 1558), Ciutadella (1558), Sóller (1542 i 1561) i Andratx (1531, 1533, 1571 i 1578), anaren endinsant el tascó de la paüra dins de l'encletxa de la fermaça, fins al punt d'haver de posar d'acord els mandataris, forçats a organitzar un sistema defensiu, tot i la reticència de la reialesa. Si bé és cert que la prelatió defensiva prioritzava les murades de Ciutat, les polítiques de comerç obligaven a establir mesures de protecció, i a Mallorca el Col·legi de la Mercaderia, principal interessat a mantenir obertes les rutes comercials, pressionava el Gran i General Consell perquè agilitzés i donés embat a la construcció de torres i talaies a les marines posant un esment especial al ponent de Mallorca, des de la Dragonera fins al port de Ciutat. La raó, en qualsevol cas, obeïa al fet que cada cala, racó o enfony costaner s'havia convertit en cau de pirates i corsaris i seu d'operacions per fer celades i falconades als vaixells. Aquesta expressió de pirateria marítima costanera preocupava els mandataris, perquè la mar també constituïa un mitjà per generar inestabilitat política (Tudela, 2005, p. 223). Quant a la costa andritxola, la Dragonera s'havia convertit en seu d'operacions corsàries de pirates nord-africans, fins al punt que durant el 1580, per evitar-ne la presència continuada, l'entrada a la cova on hi havia aigua molt a prop de cala Lladó va ser condemnada per impedir que se'n nodrissin (J. Segura, 1989, p. 7), la qual encara

estava tapada el 1784 (Rosselló i Bover, 1998, p. 16), prova evident que aquesta situació es va perllongar fins ben avançat el segle XVIII.

Altrament, resulta difícil espigolar els motius dels mandataris per eludir la sempre difícil i entremaliada empresa de la defensa, emparats amb el rerefons de tenir buides les arques de l'erari. D'altra banda, la premissa de la contribució de les viles resultava essencial. No obstant això, empobrides i supeditades per males anyades, no podien fer front a la despesa que suposava construir una talaia, torre o fortalesa, malgrat la importància i transcendència en matèria de seguretat. Per a totes dues parts, prioritzava la reticència i la còmoda opció de mantenir talaiers i escoltes, sistema barat i senzill, perquè només s'havien de costejar durant uns mesos, generalment els d'estiu. Així mateix, cal tenir en compte una qüestió oblidada sovint, i és que els denominats *ports* durant aquest període no eren molls o embarcadors comercials, sinó més aviat paratges de recer i, per tant, l'interès mercantil era quasi nul. Andratx no era escàpola a aquesta situació i la contrada andritxola restava lluny de l'empara. Dissortadament, hagué de succeir un llastimos esdeveniment que forcé la situació perquè s'encetés el tema de la construcció d'una torre o fortalesa que enrobustís la seguretat del port d'Andratx. En aquest sentit, si parlem de seguretat, cal contextualitzar la parèmia que conclou: «La defensa propia es la fortificación.» (Mut, 1664, p. 9.) Quant als punts fortificats, en cas dels paratges costaners i arreu de la Mediterrània, les construccions defensives característiques van ser bàsicament dues. Quant a la vigilància, les talaies destinades a aguar i, quant a la defensa, les torres o fortalezes, totes dues opcions per evitar els temuts atacs piràtics i corsaris, dels quals l'historiador Onofre Vaquer, quan tracta el corsarisme, considera que durant els segles XVI i XVII era una activitat generalitzada a la Mediterrània, i que els mallorquins varen ser víctimes d'aquesta funció. En aquest sentit, cal considerar (E. Mira, 1990, p. 27) que el període comprès entre els anys 1536 i 1538 va ser tan virulent a les Balears, que s'arribà al punt que el rei Carles I prohibí que els vaixells mercants i de pesca navegessin sense escorta. Amb tot (R. Rosselló i J. Bover, 1972: p. 55), el port d'Andratx tenia una exclusiva importància estratègica per a la defensa de l'illa i per al tràfec marítim dels vaixells que s'hi aturaven com a darrer o primer port, segons el sentit del viatge entre Mallorca i la Península.