

El camí del vi. Primera via d'accés a Manacor des de la costa?

Sebastià Sansó Barceló

Antecedents

Era l'any 2001 quan en una de les entrevistes amb els germans Miquel i Salvador de Francisco Segura, Balança, va sorgir un topònim que en principi no ens va cridar gaire l'atenció. L'amo en Miquel va fer referència al camí del vi com a via natural d'accés de persones i mercaderies des de cala Manacor a la vila.

Dins un context centrat en les operacions bèl·liques ocorregudes l'agost de 1936 al Port de Manacor, la menció exacta de l'amo en Miquel fou que els falangistes amb els quals es va topar l'amo en Salvador en la seva fugida del front del port venien de Manacor, baixant pel camí del vi, per darrere la paret llarga que passant per ses Rotetes separava la marina del conreu. L'amo en Salvador afegia que sa mare i la seva germana –com molta altra gent– fugint del port agafaren la mateixa via en direcció a Son Moro i d'allà cap a Manacor, per tal d'evitar la carretera principal convertida en camp de batalla.

Posteriorment, en el procés d'elaboració del treball “El Miratge esvaït. Dos segles de vitivinicultura manacorina”, inclòs dins el llibre Parlem de vi, editat per la Confraria de Tastavins l'any 2014, en analitzar les operacions per a l'exportació de vi a través del port de cala Manacor hom recordà el comentari del camí del vi.

Condicionants

Les fonts ens indiquen sovint que antigament l'estat de les vies terrestres aconsellaven que el transport de mercaderies es fes per via marítima.

Per altra banda, la importància de cala Manacor ja es cita a les fonts quan Jaume I organitzava la conquesta de Mallorca, considerant-la com un dels ports més segurs al llevant de l'illa.

Ramon Rosselló (1978, 123-126) aporta notícies de la importància de la cala a l'edat mitjana afirmant que al llarg del segle XIV cala Manacor fou freqüentada per naus dedicades a l'exportació i importació de cereals i altres mercaderies, com per exemple els blats procedents dels delmes que eren portats a la Ciutat de Mallorca per via marítima, més ràpida i segura que la terrestre.

El mateix Rosselló (1979, 91-94) ens aporta nombroses referències als moviments portuaris al llarg del segle XV. De cala Manacor no sols es despatxaven mercaderies, també hi havia trànsit de passatgers amb destinació a diferents punts de l'illa, així com cap a Menorca i altres indrets mediterranis com l'Alguer i Càller (Sardenya) i Sicília.



Camí de les Talaioles (fotografia de l'autor)

Al llarg dels segles posteriors sovintegen les notícies que fan referència a cala Manacor com a entrada i sortida natural de mercaderies, sobretot cereals i vi, encara que també hi ha moviments de materials de construcció.

La via que creiem més probable per enllaçar el nucli de Manacor amb la cala sortia de la plaça de la vila, lloc de concentració de l'administració municipal i seu del control dels principals queviures –la quartera, la taula del peix i la camisseria–; passava pel carrer del forn de puja (actual Jaume Domenge) i, baixant la costa, una vegada superada la plaça dels pous (avui plaça del Mercat),



Entreforc (fotografia de l'autor).

es dirigiria pel ja conegut des d'antuvi com a camí de mar,¹ cap a l'entreforc amb el camí de Son Galiana, on s'alçava la creu d'en Servera i, girant cap a llevant, enfilava la suau pendent per dirigir-se a Serrella.

A l'altura del molí d'en Sopa,² punt des del qual ja es veu la mar, baixava pel camí de les Talaioles passant per Mendia fins arribar a l'entreforc on, per la dreta, el camí es dirigia cap al Rafal Pudent i, per l'esquerra, bordejant Son Blavet –segons Moratille (1996-1999, 17-18), restes del camí primitiu– pujava fins a les Talaioles.

Es tracta d'una via lògica que aprofitava la petita depressió del torrent de Son Comte per enllaçar després amb la del torrent de ses Talaioles, seguint el curs pel regueró des Pou per entrar dins na Comte, passant pel camp des Genovès i ses Rotetes fins arribar a on es troben ses Quatre Torres, des d'on baixava cap a la punta dels Pelats (actual carrer de la Vela).

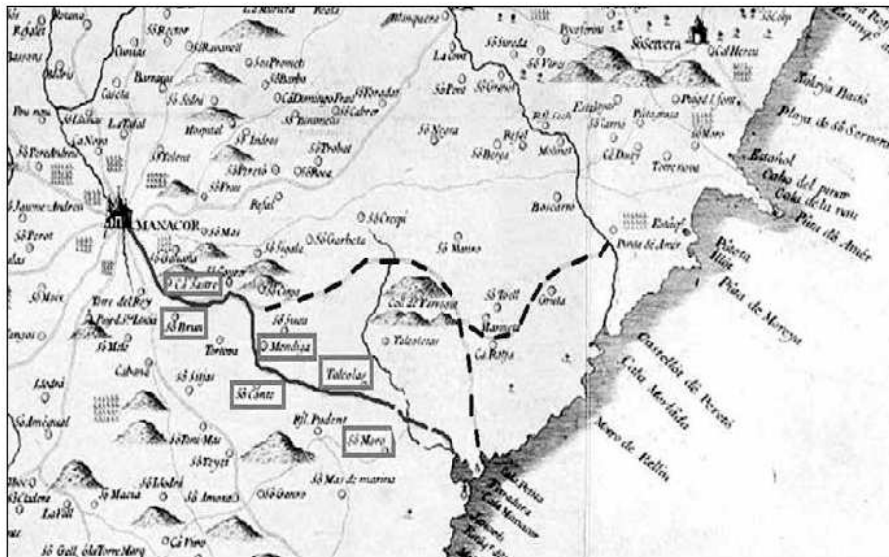
Així pareixen confirmar-ho diversos mapes, com el del cardenal Despuig (segle XVIII), el qual coincidiria amb la tesi que sosté Puig (2015, 181) quan indica que l'accés des de la costa cap a l'interior es feia per un camí que es bifurcava abans de creuar el torrent de les Talaioles i una de les dues branques es

1 Al segle XVII (15-02-1655) trobam una nota: “Don y pague a Jaume Nadal Riera un dels Jurats 8 s[ous] p[er] tants ne ha bastrets p[er] adobar el camí que va a mar prop del ort dels abres ahont si havia fet mal pas” (AMM, Llibre de Pòlisses 1654 i següents). Aquest indret correspon més o manco a la zona de davant el molí d'en Batliu, prop d'on estava ubicat l'hort de la Vila.

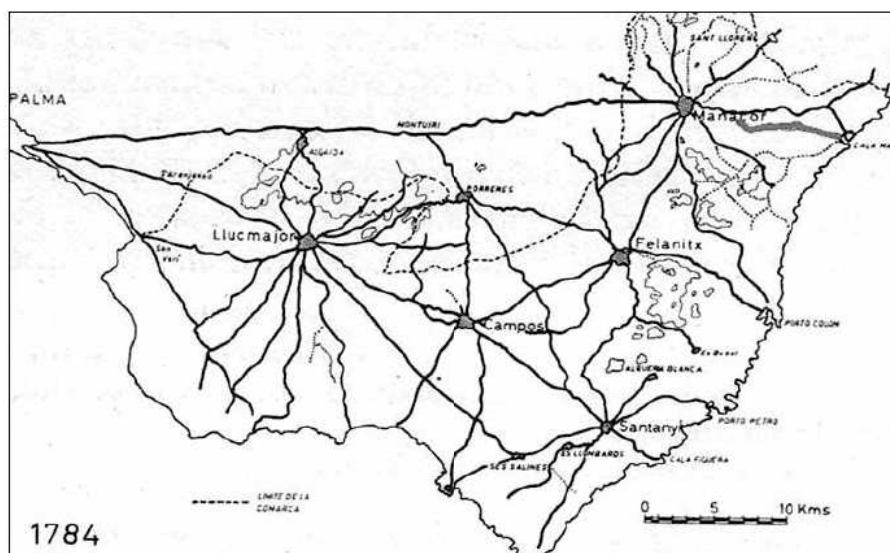
2 Aquest molí ja apareix citat al cadastre de 1763 quan Salvador Pastor, Sopa, declarava el molí d'en Sopa o de Serrella taxat en 50 lliures. Això és indicatiu de la seva escassa importància, ja que aleshores el valor mitjà dels altres molins manacorins era d'un 400 lliures.



Cami de Son Blavet. Joan Moratille, Porto Cristo entre ayer y mañana.



Mapa del cardenal Despuig (segle XVIII).



Mapa de Vicenç M. Rosselló Verger (segle XVIII), Mallorca el sur y sureste.

dirigia cap a Son Moro (al sud) i l'altra continuava cap a l'interior.

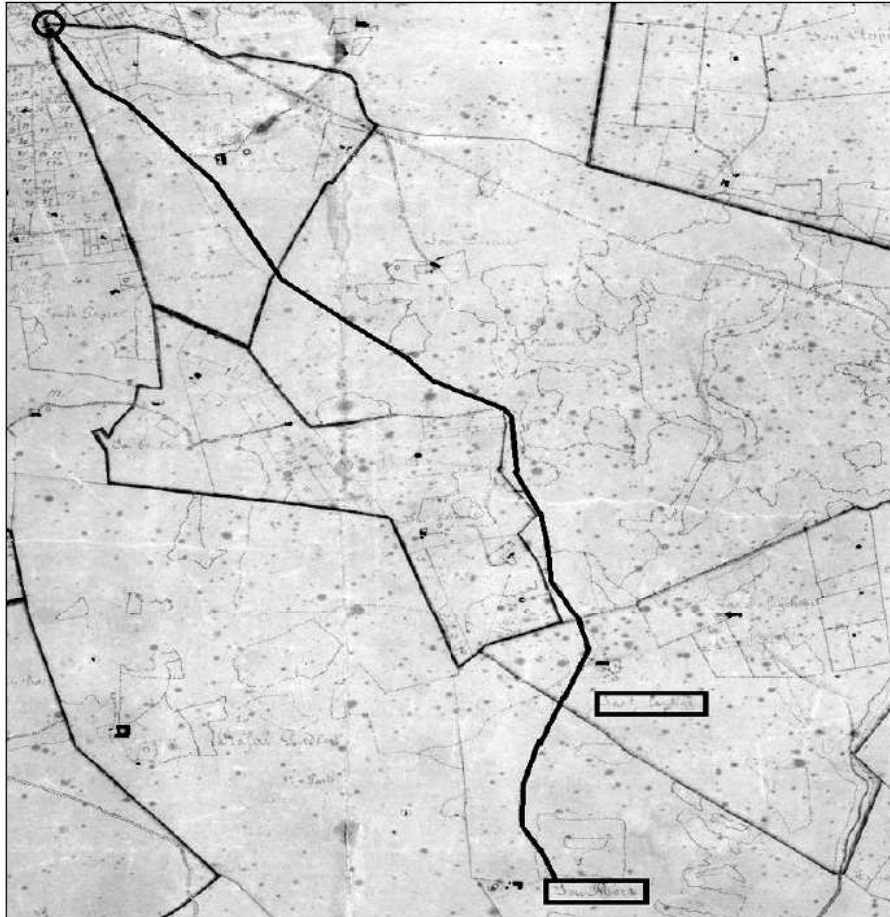
Un plànol elaborat per Vicenç Maria Rosselló Verger (1964) amb els camins existents al segle XVIII mostra també aquest camí juntament amb l'altre actual.

Pere d'Alcàntara Penya (segle XIX) en el seu famós Parcel·lari dibuixa el camí per la vorera esquerra del torrent de les Talaioles.

Fons contemporànies (Duran 1976, 3-52) abunden sobre aquesta via, la qual per altra banda ofereix una ruta amb desnivells no gaire pronunciats, condició de certa importància per al transport de mercaderies feixugues, a la vegada que seria el camí més lògic i ràpid per als peixaters de cala Manacor (en Piscata, en Joan Fai, en Parra, en Camunyes, en Barraxet i es Manco) per arribar el peix en condicions al mercat de Manacor.

Altres fonts orals (Miquel de Francisco Segura, Balança) asseguren que els peixaters se'n duïen bòtils que omplien a la tornada a la cisterna de ses Rotetes, la qual també s'aprofitaria per abeurar les bèsties que transitaven pel camí.

Una vegada arribats a vorera de mar, atès que les operacions de càrrega i descàrrega es realitzaven per la punta dels Pelats, ja que el poc calat de la rada no permetia l'accés de grans vaixells, es lògic inferir que el camí que arribava a



Plànol d'Alcàntara Penya (1860).

la punta ho feia a través del que avui es coneix com a carrer de la Vela.

El fet que el primitiu quarter dels Dragons –construït el 1788– va ser aprofitat després pel destacament de carrabiners³ i s'hi instal·là també, tot i que provisionalment, el 1888, la primera duana, abona la nostra teoria.

Lògicament aquestes instal·lacions havien d'estar prop del lloc de trànsit, la

3 Juan Riera l'ubica als solars 4 i 6 de l'actual carrer del Patró Pelat.



Les Quatre Torres. Fernando Moragues, Retratista del camp mallorquí.

qual cosa confirma la punta dels Pelats com a lloc d'embarcament. Duran (1980, 36) descriu la rudimentària àrea portuària: “prop de la plataforma d'embarcament del port, que de moll i drassanes no en tenien res, es trobava un miserable casalot, abans habitat per soldats i carrabiners, que l'Ajuntament volgué arranjar per destinar-hi provisionalment el personal duaner”.

Per altra banda, és significatiu que, dos segles abans, ja s'hagués elegit aquest indret de Son Moro per a la construcció de la torre del Serral dels Falcons (1577-1579), potser valorant la via de comunicació que defensam.

Així mateix, cal considerar la concentració de cases fortificades (Mendia, ses Talaioles i Son Moro) sobre el camí, la qual cosa podria indicar la conveniència de dotar de certa protecció la via i les mercaderies que s'hi transportaven.

Tant Damià Duran (1976, 26) com Juan Riera (2005, 450) es fan ressò de la tradició oral afirmant que encara a començament del segle passat es veien les ginyes de més de 40 centímetres de fondària, excavades per les rodes dels carros –producte del notable trànsit al llarg de centúries–, les quals eren aprofitades pels Pelats, primers pobladors de la cala, per recollir aigua destinada a la cisterna construïda sobre la punta.



Quarter, duana i cisterna dels Pelats. Joan Riera Bordoi, Porto Cristo II.



Camí de la punta dels Pelats. Joan Riera Bordoi, Porto Cristo II.



Carro amb bocois.

La vida de la duana fou realment efimera ja que començà l'activitat l'any 1888 amb només dos vaixells setmanals, circumstància que provocava una excessiva concentració de bocois a la zona d'embarcament, agreujada pel laboriós sistema d'embarcament i la penosa travessia per transportar la càrrega al port, i acabà la seva activitat l'any 1891, essencialment per l'anorreament de la vinya a causa de la fil·loxera.

A aquests entrebancs cal afegir els atemptats ocorreguts a Manacor a finals del segle XIX, amb destrucció de bocois de vi (Sansó 2014, 118-119), possiblement a causa dels conflictes creats arran de certs interessos a favor de l'embarcament de la producció vinícola per via fèrria (oberta el 1879) en lloc de per via marítima.

El sistema emprat per carregar els bocois als vaixells ancorats enmig de la bocana a l'altura de la cova des Correu consistia a penjar dos taulons a la borda amb un extrem dins la mar. Des de les roques, fermades amb cordes, es feia un rosari de botes de vi, totes elles una mica buides per assegurar la flotabilitat, que anaven estirant des del vaixell amb el cabestrant per pujar-les per aquella espècie de rampa. Una vegada a bord acabaven d'omplir els bocois per no fer malbé el vi (Sansó 2014, 157).

Damià Duran ofereix una versió diferent de l'artefacte ideat per embarcar els bocois consistent en un bastiment quadrat de taulons que en surar servia de dic clos per remolcar-los, col·locats a l'interior de la bastimentada, estirada amb cordes fins a les naus.



Rada de cala Manacor. Joan Riera Bordoí, Porto Cristo II.

Arribats aquí cal exposar els motius pels quals consideram aquesta via com la vertadera connexió cala Manacor-Manacor i no la que coneixem actualment.

La primera dificultat seriosa la trobarien els traginers i la seva càrrega a l'haver d'enfrontar el desnivell per salvar el coll d'en Ferragut.

Després s'hauria de superar el torrent de na Llebrona, el qual aleshores encara no disposava de pont.⁴

Seguidament, calia pujar la llarga costa d'entrada a la colònia. Finalment per dur els bocois a la punta dels Pelats era necessari creuar el riuet pel cap des Toll, cosa totalment impossible en aquells anys ja que només es disposava de passadores⁵, construïdes cap a finals del segle XIX, que permetien exclusivament el trànsit de persones però no de vehicles pesats.

4 Cal recordar que les gestions per construir el pont sobre el torrent de na Llebrona no s'iniciaren fins a mitjan dècada dels anys vuitanta del segle XIX i encara el pont no estaria aixecat i en condicions de transitar-lo fins al 1876.

5 La publicació local *Voz y Voto* del vuit d'octubre de 1932, al seu número 61 es feia ressò de la precarietat d'aquesta infraestructura quan publica: "al desembocar la riada en Porto Cristo produjo también daños de gran consideración arrastrando el puente de madera que servía para el paso a las Cuevas del Drach". Només tres setmanes després el mateix mitjà publicava la bona nova. El ministre d'Obres Públiques comunicava al seu correligionari local, Mateu Soler, l'aprovació del dragatge del port.



Cap des Toll i passadores. Joan Riera Bordoi, Porto Cristo II.

Podria haver existit una connexió entre aquesta via i el port romà?

Demostrada la presència de naus romanes del segle I dC a la rada de cala Manacor es podria plantejar la hipòtesi que a l'antiguitat s'aprofitàs aquesta via, o part d'ella, per accedir a l'interior des de la costa malgrat que fos només per proveir-se d'aigua o d'altres elements. Segons Puig (2015, 175-179) l'existència d'aigua determinà el poblament, segurament abans de la dominació romana. També influiria la facilitat de desembarcament i la possibilitat de trobar refugi tant de les inclemències del temps com d'atacs enemics.

Tot i la manca d'estudis científics que avalin la qüestió, diverses fonts han proposat l'existència d'un port romà ubicat dins el llit del torrent de les Talaioles encara que qüestionen que les instal·lacions portuàries s'ubicassin a l'indret de les coves dels Hams (Puig 2015, 175-189).

Dins les fonts orals (Miquel de Francisco Segura, Balança), hi ha un extrem no resolt com és l'existència d'una zona al marge dret del torrent que podria haver estat condicionada temps enrere com a esplanada per a desembarcament de mercaderies. Tot i que proposi la seva ubicació a la riba esquerra del curs d'aigua, Puig Palerm considera probable l'existència d'un port on les naus ancorassin, i que segles més tard, enmig de la rada i amb embarcacions més lleu-

geres, remuntassin el torrent, possiblement amb un nivell de l'aigua més alt que actualment, fins arribar a un lloc adient per efectuar les operacions de càrrega i descàrrega amb més facilitat.

El mateix Puig ens fa veure que el plànol d'Alcàntara Penya (1859) només dibuixa el torrent fins a les coves dels Hams on el llit del curs d'aigua és de 7 metres sobre el nivell del mar.

Per altra banda, les prospeccions realitzades indiquen l'existència de restes d'un marge o mur de contenció a la riba dreta mentre diverses fonts parlen d'un camí que circularia per la vorera dreta del torrent fins a la punta dels Pelats.

Conclusions

A la vista dels arguments aportats i a l'esguard del que ens puguin aportar noves investigacions, sobretot en referència al curs exacte de la via comentada, creiem plausible l'existència del que les fonts orals ens presenten com a camí del vi i la possibilitat que fos la primera via que enllaçàs cala Manacor amb l'interior de la comarca i, fonamentalment, amb la vila de Manacor, sobretot per raons pràctiques, especialment d'índole geogràfica en aprofitar els desnivells naturals dels cursos d'aigua.

REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES

- DURAN JAUME, Damià (1976). "El modo de vida del pescador de Cala Manacor". *Boletín de la Cámara de comercio, industria y navegación*, núm. 690-691, p. 3-52.
- (1980). *Porto Cristo. Societat i cultura*. Manacor.
- MORATILLE, Juan (1996-1999). "Porto Cristo, entre ayer y mañana", col·lecció publicat a la Revista *Porto Cristo*.
- PUIG PALERM, Antoni (2015). "Porto Cristo, port romà. Una hipòtesi per analitzar". *VIII Jornades d'Estudis Locals de Manacor*, p. 175-189.
- RIERA DALMAU, Juan (2005). *Historia de Manacor. Siglo XIX*. Manacor.
- Roselló Vaquer, Ramon (1978). *Història de Manacor. Segle XIV*, Manacor.
- (1980). *Història de Manacor, Segle XV*, Manacor.
- ROSSELLÓ VERGER, Vicenç Maria (1964). *Mallorca: el sur y sureste*, Palma.
- SANSÓ BARCELÓ, Sebastià (2014). "El miratge esvaït. Dos segles de vitivinicultura manacorina". A: PUIG, Antoni; CARVAJAL, Albert; GOMILA, Antoni. *Parlem de vi*, Manacor.

El camí del vi, primera via d'accés des de la costa de Manacor?

ARXIUS I FONTS ORALS

Arxiu Municipal de Manacor (AMM).

Miquel de Francisco Segura, *Balança*.

AGRAÏMENTS

Antoni Puig Palerm i Antoni Pasqual Andreu.