

El patrimoni arqueològic i històric subaquàtic de Menorca

Octavi Pons Machado

Amics del Museu de Menorca

Projecte Cartes Arqueològiques Subaquàtiques de Menorca

Des de l'any 1996, amb el suport científic del Museu de Menorca i el suport econòmic de la Conselleria de Cultura del Consell Insular de Menorca, el grup d'activitats subaquàtiques dels Amics del Museu de Menorca porta a terme les cartes arqueològiques subaquàtiques de l'illa. En aquests anys els treballs d'investigació s'han centrat en la revisió de la informació existent fins al moment, els treballs de camp i la recopilació de noves dades que ens han permès la localització de nous jaciments.

El patrimoni subaquàtic de Menorca es pot dividir en dos grups ben diferenciats en funció de les metodologies de treball que s'emprin per obtenir informació. El primer bloc el formaria el patrimoni arqueològic subaquàtic de l'illa -jaciments que únicament poden ser estudiats mitjançant les tècniques de l'arqueologia- i un segon bloc seria el patrimoni històric subaquàtic, format per tots aquells jaciments d'època històrica que, a més de les tècniques arqueològiques, es poden estudiar a partir de fonts documentals.

El patrimoni arqueològic subaquàtic

En aquest apartat es presenten els jaciments que abasten cronològicament del segle IV aC fins al segle VII dC, que només poden ser estudiats mitjançant treballs arqueològics, perquè és una època de la qual no hi ha fonts escrites.

Abans de l'any 1996 es tenia coneixement científic d'uns vint-i-cinc jaciments, però actualment, com a resultat dels treballs de camp i de recerca, hem doblat el nombre de jaciments coneguts.

La dinàmica dels vents predominants i la configuració geogràfica de Menorca determinen que la major concentració de derelictes es trobi a la costa nord de l'illa, i que els fondejadors es concentren a la costa sud. En funció de les troballes realitzades es poden agrupar els jaciments en els quatre grups següents:

- un grup format pels derelictes, és a dir, conjunts de materials homogenis tipològicament i cronològicament, que formen un conjunt tancat, el nòlit del vaixell. Majoritàriament es concentren al nord de Menorca, i a l'entrada i sortida del canal de Mallorca;
- un segon grup format pels fondejadors, és a dir, llocs emprats per les embarcacions com a port. A la costa sud de Menorca es troben a les cales situades al final del barrancs, en platges que ofereixen aixopluc dels temporals i permeten un fàcil accés a l'interior de l'illa. A la costa nord s'empren 5 petits ports naturals que ofereixen protecció en cas dels temporals de tramuntana: ses Fontanelles, s'Alairó, port de Sanitja, port de Fornells i port d'Addaia, dels quals encara en funcionen quatre;
- troballes aïllades, un grup dins el qual queden inclosos materials que apareixen aïllats, sense formar part d'un context arqueològic;
- troballes indeterminades, és a dir, tots els jaciments que no es poden adscriure a cap dels tres grups anteriors.

L'anàlisi dels materials recuperats en els diferents jaciments arqueològics permet establir una divisió cronològica en quatre grans blocs temporals (Figura 1):

- el primer abasta del segle IV aC fins el final de la segona guerra púnica, l'any 201 aC. A partir de finals del segle IV aC, i al llarg de tot el segle III aC, es produeix la gran introducció de materials d'importació a la cultura talaiòtica de l'illa. El predomini de les importacions correspon a productes manufacturats a Eivissa, o bé a productes redistribuïts des d'aquesta illa, com poden ésser les àmfores de salaons del nord d'Àfrica o les àmfores de vi procedents del sud d'Itàlia. Bons exemples d'aquest comerç són l'embarcador de Calascoves o el derelictes de Binissafúller;
- el segon bloc abasta del segle II aC fins a finals del segle I aC. Una primera fase aniria del final de la segona guerra púnica fins el 123 aC, moment en què es produeix la conquesta romana de Menorca. En aquesta etapa hi ha una ambivalència pel que fa a l'arribada de materials. Continuen arribant en gran quantitat materials de l'illa d'Eivissa, però també arriben amb una gran importància els materials romans

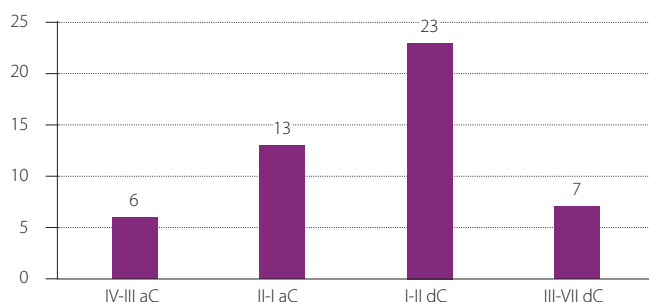


Figura 1. Patrimoni arqueològic: nombre de derelictes del segle IV aC al VII dC

republicans, ceràmiques campanianes i àmfores grecoitàliques. L'embarcador de Calascoves i el derelictes del Llatzeret són els millors exemples per il·lustrar aquest canvi comercial. Els jaciments que presenten materials del període que abasta del 123 aC fins a l'arribada d'August al poder mostren la desaparició dels comerciants ebusitans del circuit comercial de l'illa, i el predomini absolut del comerç italià a la zona. Els jaciments d'Addaia, Baix de Cala Rotja o les illes Bledes mostren l'arribada a l'illa de les àmfores de vi tirrenes i adriàtiques;

- el tercer bloc abastaria del segle I dC (30 aC amb l'arribada d'August al poder) fins el segle II dC. Aquesta etapa es caracteritza per la reorganització del comerç ebusità a la zona (embarcador de Calascoves o el Port de Maó) i l'arribada a les nostres costes de productes de la Laietània (derelictes de cala en Carbó i cala Vellana) i de la Bètica (derelictes del cap d'en Font, moll de l'illa de l'Aire o els maresos de Cavalleria). Els productes d'Eivissa i de Catalunya tenen una acceptació a l'illa bastant forta, mentre que pareix que els productes del sud de la península Ibèrica passen de llarg, o bé tenen un grau d'acceptació pels illencs molt més baix que els productes laietans i eivissencs. A partir del segle II dC desapareixen els materials catalans i ebusitans i únicament detectem la presència de materials manufacturats a la Bètica;
- el quart bloc abasta del segle IV dC al VII dC. És un període caracteritzat per l'arribada de productes manufacturats al nord d'Àfrica (Tunísia i Líbia) en una primera fase, que abasta del segle III al IV dC (s'Almadrava, cala en Forcat, port de Fornells), per passar a partir del segle V dC a l'arribada d'àmfores manufacturades al Pròxim Orient (derelictes de Favàritx).

El patrimoni històric subaquàtic de Menorca

Dins aquest apartat analitzarem tots aquells jaciments que abasten del segle XIV dC fins a principis del segle XX dC, i que per tant poden ser estudiats mitjançant l'arqueologia i les fonts documentals. Les fonts documentals emprades per investigar i recollir informació sobre els naufragis en època històrica a l'illa són les següents:

- **Arxius.** A l'Arxiu Històric de Maó, i dins de la secció de Reial Patrimoni, es troben els llibres de causes de naufragis que abasten cronològicament de l'any 1563 fins l'any 1712. Les raons de ser d'aquests llibres que recullen amb detall els accidents i naufragis són purament econòmiques -una d'elles és controlar el contraban i l'altra, no menys important, cobrar pel rescat i la custòdia de les mercaderies recuperades.
- **Prensa.** Des de principis del segle XIX dC Menorca disposa de publicacions periòdiques que recullen notícies de l'illa i, entre aquestes, informacions que fan referència a accidents i naufragis d'embarcacions a les nostres costes.
- **Fonts bibliogràfiques.** Des de principis del segle XIX dC diversos autors han anat recollint dades sobre diferents naufragis succeïts a les nostres costes, alguns d'ells no enregistrats a les fonts documentals. Gràcies a aquestes publicacions disposem d'una informació sistematitzada que ens permet una ràpida consulta de les dades que abans es trobaven disperses entre diferents arxius i hemeroteques de dintre i fora de l'illa.
- **La toponímia.** Els noms que reben alguns punts geogràfics moltes vegades fitzen en el temps esdeveniments com naufragis o accidents (es Naufragi de s'Ordi, es Naufragi des Barco des Blat, cales Morts), i ens donen pistes sobre els perills que existeixen per a la navegació en certs punts de la costa (es Mal Pas, llosa Escapçatimons, l'Anticrist), o bé ens indiquen llocs aptes per poder cercar refugi o per desembarcar a la costa (es Dormidor, s'Escala, racó de s'Amarrador).

Tal com hem vist a l'apartat anterior, la major concentració de naufragis es produeix a la costa nord (Capifort, Addaia, Tirant, s'Alairó, Algaiarens) i de llevant (illa de l'Aire), mentre que la freqüència d'accidents és molt menor a la costa sud i de ponent de Menorca. Els naufragis enregistrats corresponen indistintament tant a embarcacions de gran tonatge com a petites embarcacions mercants (llaüts traginers o llaüts de pesca locals).

Si s'observa la Figura 2 es veu que gairebé no hi ha notícies documentades d'accidents o naufragis d'embarcacions durant els segles XIV i XV dC. A més quan n'hi ha, són bastant indirectes i no proporcionen massa dades sobre els nòlits que transportaven,

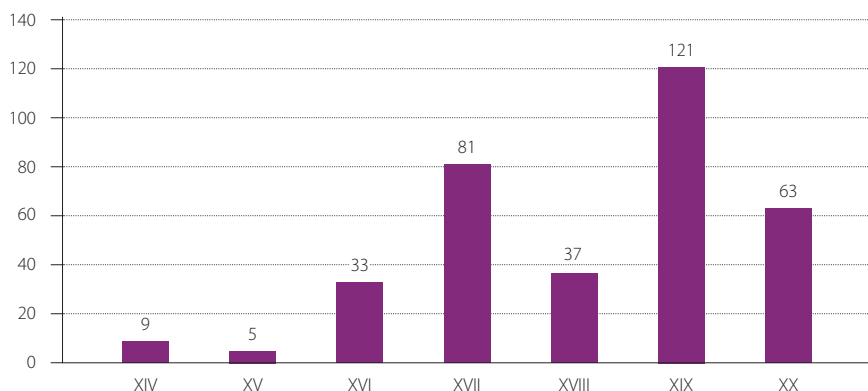


Figura 2. Nombre de naufragis entre els segles XIV al XX dC

ni sobre les procedències ni destinacions d'aquestes embarcacions. Tot i així, amb la poca documentació que tenim veiem que es tracta de naus valencianes, mallorquines i genoveses que realitzen rutes comercials que comuniquen les illes amb Barcelona, València i Gènova, per a l'intercanvi comercial d'aliments, com blat i vi, i de robes.

Dels segles XVI al XVII hi ha un gran augment de notícies de naufragis, fonamentalment perquè l'any 1563 entren en funcionament els llibres de causes de naufragis. Aquesta progressió decau al segle XVIII dC, pel fet que els anglesos passen aquestes causes del Reial Patrimoni al tribunal del Vicealmirallat, i quan l'illa retorna a la Corona espanyola els anglesos s'emporten aquesta documentació. Les notícies que ens proporcionen, però, mostren unes fortes relacions comercials de Menorca amb Gènova, Sardenya i Sicília, llocs d'on s'importava blat. Allà hi exportàvem roba basta de llana. Es reflecteix també un comerç amb Mallorca i amb Catalunya i València. Es documenta un gran nombre de naufragis d'embarcacions franceses, les quals, partint de Marsella, es veien afectades per forts temporals de Tramuntana que les feien perillar a la costa nord de Menorca.

Les notícies documentades dels segles XIX i XX dC augmenten considerablement. El naixement de la premsa periòdica fa que quedin enregistrats un gran nombre de naufragis, bé siguin vaixells de gran tonatge com petites embarcacions de cabotatge i pesca. Cal destacar en aquest període el naufragi d'embarcacions franceses a les costes de Menorca a partir de 1830, moment en què França inicià les campanyes de conquesta i colonització al nord d'Àfrica. Menorca es troba al mig de les derrotes entre

Marsella i Toló amb Algèria. Fer una anàlisi detallada de totes les dades sobre naufragis d'època històrica és una tasca massa extensa per poder-la exposar en aquesta comunicació. No obstant això, ens podem fer una idea de com ens ajuden els diferents tipus de fonts a l'hora de realitzar la recerca de nous jaciments mitjançant els exemples que tot seguit es presenten:

Fonts arqueològiques. A l'illa de l'Aire, en un punt conegut com el Bol de s'Alga hi ha un embarcador proper a una font d'aigua dolça. A l'entrada de la petita calanca, a uns set metres de fondària, localitzarem tot un conjunt homogeni de fragments de gerres d'embarcar medievals catalanes que tenen una cronologia del segle XIV o XV dC, i ens indiquen la possible presència d'un derelicta a la zona. No podem assegurar a quin vaixell corresponen, però a les fonts bibliogràfiques documentem l'existència de tres naufragis a l'illa de l'Aire en aquesta època.

La toponímia també ens assenyala llocs on s'han produït naufragis, com és el cas de l'embarcació genovesa Nostra Senyora de Gràcia, que a l'any 1688, tal com consta al registre dels llibres de causes de naufragis, va perillar a la punta de Morella del terme de Maó. La càrrega de la nau era cereal. Actualment el topònim de l'antiga Punta de cala Morella és es Naufragi de s'Ordi, en record d'aquest accident.

Fonts documentals. Amb motiu d'unes immersions al cap de Cavalleria, vàrem descobrir a 31 metres de fondària tres àncores de ferro amb el cep de llenya i tres canons de ferro. Per esbrinar quin vaixell havíem trobat vàrem acudir als llibres de causes de naufragis i es va obtenir una localització positiva. De la informació extreta dels documents de l'època vàrem poder saber que es tractava d'un xabec francès que va perillar l'any 1685 en aquest punt, que la càrrega que es va recuperar surant per la costa nord de Menorca van ser llimones i que un patró genovès, amb l'ajuda de dos gànquils i un sistema de gúmenes, va intentar recuperar l'embarcació sense èxit.

Pintura. El gener de l'any 1841 va perillar a l'entrada del Port de Maó un vaixell de guerra francès anomenat Brandon. El diari de Madrid, *El Católico*, mitjançant el seu corresponçal a Maó, va donar puntual notícia del naufragi, de la pèrdua de la nau i del salvament corresponent. En el cas que ens ocupa, l'accident de l'esmentat vaixell va quedar enregistrat en un quadre del pintor menorquí Juan Font i Vidal, on es pot observar el vapor de guerra embarrancat sobre les lloses del castell de Sant Felip.

Prensa. Un cas més recent és el del bergantí italià Luisa que va perillar el 1903 a un punt de la costa nord anomenat el Codolà, situat al lloc de son Saura des Mercadal. A la premsa local de Maó i de Ciutadella hi ha la notícia de l'accident i es donen detalls

del tonatge de l'embarcació, de la tripulació, del nòlit que transportava (vies de tren amortitzades), etc. Si realitzem una immersió en aquest punt de la costa podrem observar les restes del vaixell, part de la quilla i les quadernes, semienterrades a l'arena, i part del carregament sobre les roques del fons i clavats al fons sorrenc de la zona.

Vaixells francesos dels segles XIX i XX dC. El dia 9 de febrer de 1910 va naufragar a la costa nord del terme municipal de Ciutadella el vaixell francès anomenat General Chanzy, que feia la ruta entre Marsella i Algèria. Aquest accident va commocionar tota l'illa i Europa, ja que només hi va haver un supervivent. A resultes d'aquest accident, i de dos naufragis anteriors (Ville de Rome, 1898, i Isaac Pereire, 1906, aquest sense víctimes mortals), el govern francès l'any 1913 va fer construir un far a la punta Nati per guiar els seus vaixells en la ruta de França al nord d'Àfrica, ja que el far situat a l'illa de l'Aire, en segons quines condicions atmosfèriques no era visible, i per cobrir tota la costa nord de Menorca només existia el far de Cavalleria. La distància entre tots dos fars era massa gran com per servir de guia als vaixells en cas de necessitat.

Conclusions

Es pot observar com Menorca disposa d'un ric patrimoni arqueològic i històric submergit al voltant de les seves costes. És un patrimoni que encara resta desconegut i que poc a poc va emergint.

Els perills reals que pateix aquest patrimoni són, per una banda, les obres de dragatge de molts dels ports o fondejadors (per donar més cabuda a embarcacions esportives o per donar accés a embarcacions d'un tonatge més gran), actuacions promogudes per les institucions públiques i per particulars (algunes vegades no gaire respectuoses amb l'entorn i les restes històriques) i, per una altra banda, l'actuació incontrolada d'espoliadors que malmeten aquest patrimoni comunitari en la recerca d'un benefici econòmic particular.

És feina de tots, i en particular de les institucions de l'illa, la salvaguarda d'aquest patrimoni, que poc a poc va donant els seus fruits i ens ajuda a completar el coneixement de les relacions comercials de Menorca amb la resta de la Mediterrània, ja sigui a l'època clàssica o a l'època històrica.