

L'observatori de la Red de acecho i el d'Observació i Vigilància de Costes de Porto Cristo. Guerra Civil i II Guerra Mundial

Pau Tomàs Ramis, Cels Calviño Andreu

La necessitat dels posts de Vigilància i Observació de Costes i la Red de acecho

Amb l'inici de la Guerra Civil espanyola (1936-1939) i l'adhesió del general Manuel Goded, comandant militar de les Illes Balears, a l'acció dels sublevats, l'illa de Mallorca quedà emmarcada ja des del mateix dia 19 de juliol de 1936 al bàndol nacional. Eivissa i Formentera també des d'un principi es decantaren pel bàndol nacional però a mitjan mes d'agost una expedició arribada des de Barcelona i València ocupà les dues illes i les reincorporaren als territoris fidels al bàndol republicà. Tot i això, el mes de setembre, una expedició dirigida des de Mallorca cap a les Pitiüses, on hi tengué un destacat paper propagandístic el feixista italià Arconovaldo Bonacorsi, el *Conde Rossi*, reincorporà les dues illes als territoris del bàndol nacional. També l'illa de Cabrera ben aviat passà a ser controlada pel bàndol feixista. A Menorca, en canvi, on el comandant militar de l'illa, el general de brigada enginyer José Bosch Atienza, declarà l'estat de guerra i adhesió al moviment nacional el mateix dia 19 de juliol, els sotsoficials de Maó, molts d'ideologia republicana, s'hi sublevaren. Aquest fet, afegit a la mobilització dels treballadors, acaba amb el fracàs de l'alçament menorquí. Pere Marquès Barber esdevengué nou cap militar de l'illa i Menorca quedà emmarcada dins els territoris que es mantingueren fidels al govern de la República fins al febrer de 1939.

La situació geoestratègica de les illes les feien un objectiu principal pel control de la Mar Mediterrània. A Menorca, mentre fos republicana, s'hi podrien establir bases de forces tant aèries com navals amb avions, hidroavions, naus de guerra, motonaus, motovelers, vapors, submarins... lleials a la República. La Base Naval de Maó es converteix en un lloc clau per a l'esdevenir de la guerra fins i tot en clau estatal.¹ Aquest fet suposava per a l'illa de Mallorca, la Mallorca ja feixista, un potencial perill de primer ordre. Des de Menorca es podia controlar la línia marítima de contacte sobretot amb Barcelona i València, també republicanes, i es podien utilitzar tant les bases aèries menorquines per fer incursions cap a Mallorca i realitzar vols de reconeixement, de bombardeig o de llançament de pamflets i octavetes de propaganda, com les bases navals per intentar algun tipus d'ocupació o bombardeig des de la mar. També, des de Catalunya o el País Valencià, podien dirigir aquests atacs utilitzant com a pont o fent escala a l'illa de Menorca. De fet fou des de Maó, on s'hi havia anat concentrant la tropa republicana procedent sobretot de Barcelona, des d'on partí cap a la costa del llevant mallorquí el contingent militar comandat pel capità Alberto Bayo i que, amb el seu famós i estudiadíssim desembarc, provocà l'única acció militar significativa de lluita entre els dos bàndols registrada a Mallorca durant el període de guerra civil.

La necessitat de vigilar el cel i la costa mallorquina a partir de llavors es converteix en una prioritat. Per això s'establiran a l'illa diferents punts de defensa activa amb bateries d'artilleria antiaèria i grups de metralladores i dos sistemes de vigilància de defensa activa que s'afegien a les mesures de defensa passiva antiaèria (sistema de refugis i com actuar en cas de bombardejos sobre la població o instal·lacions diverses) ja posada en funcionament durant el govern de la II República i que les autoritats militars feixistes fan seves un cop es fan amb el control de l'illa.²

Així, aquells dos sistemes de defensa activa que requeriran una coordinació permanent entre les forces i comandaments aeris, navals i terrestres,³ seran els

- 1 Es tractava de la posició militar més a l'est de tot l'Estat, una posició estratègica dins la mar Mediterrània i una via o línia de contacte amb Barcelona i tota la costa mediterrània peninsular.
- 2 Pau Tomàs Ramis (2017), «Els Comitès Locals de Defensa Passiva Antiaèria. Un decret republicà utilitzat pels feixistes en temps de guerra (I)». *Llucmajor de pinte en ample*, núm. 404 (desembre), p. 45-47.
- 3 En tenim una mostra clara a la nota que es passa des de la secció 4^a a la 2^a pertanyent a la Capitania General de Balears dia 14 de desembre de 1940 referent a l'observatori número 17 de la *Red de acecho* situat a Banyalbufar: «Disponga V.S. sea entregada a la Red de acecho de Aviación la casa que propiedad del Ejército existe en las Planas de Son Buñola, actualmente desocupada y cuyas llaves están en poder de esa Comandancia. Oportunamente se presentará en esa Comandancia personal de la citada Red de acecho a recoger las llaves». (CHCMBAL). L'observatori tenia un

que a partir de llavors, i en períodes temporals diferents marcats per diversos conflictes bèl·lics, vetllaran per detectar possibles incursions d'aparells o tropes enemigues en territori illenc. Un pertanyia a l'exèrcit de l'aire i era conegut com la *Red de acecho* i un altre a l'exèrcit de terra, conegut com la xarxa d'Observació i Vigilància de Costes. Ambdós sistemes, com veurem, ubicaren instal·lacions a Porto Cristo.

La Red de acecho

El primer, el que pertanyia a l'Arma d'Aviació, era la coneguda com a *Red de Acecho* territorial. Un sistema de defensa antiaeronàutica que es dedicava tant a la vigilància aèria com, si les condicions de situació geogràfica ho permetien, a la marítima per tal de detectar qualsevol aparell que pogués representar una amenaça tant per les posicions militars com per la població civil. S'intentaven evitar vols de reconeixement d'avions enemics, bombardejos amb armament convencional, atacs en picat i en vol rasant, atacs amb agents químics o llançament de pasquins, impresos o paquets de diaris amb propaganda republicana. Igualment tenien la tasca o la funció de donar avís de possibles accidents d'aparells propis, caiguts a la mar o simplement amb avaries, per poder actuar en les tasques de salvament o rescat amb la màxima brevetat possible. Igualment donaven avís a la Central d'Informació i Alarma si detectaven l'incompliment de l'ordre donada des de Defensa Passiva Antiaèria de tenir a les poblacions llums nocturnes enceses visibles des de la distància.

La xarxa estava baix el comandament del capità d'artilleria, agregat d'aviació, Miquel Thomàs Riutort, que al juliol de 1936, amb la rebel·lió contra la República, havia comandat la presa de Telefònica a Palma. Si seguim les dates d'inauguració de cada un dels posts que va arribar a haver-hi a Mallorca que s'indiquen al llibre *Zona aèria de Baleares*, veim com a finals del mes d'agost de 1936, quan les tropes republicanes de Bayo havien portat a terme sobre la Mallorca nacional el seu intent de desembarc, s'habiliten els 13 primers observatoris.⁴ Segons indica Vindel Merced (1985, 1139) la data exacta en què queda

allotjament propietat de l'Arma d'Aviació a només 50 metres de l'edifici propietat de l'Exèrcit de terra, però com que aquest segon estava en millors condicions fou on s'instal·là la tropa destinada a la Red de acecho.

- 4 Poc després d'acabar la Guerra Civil a Espanya i la II Guerra Mundial es recomanava que una Red de acecho es posàs en funcionament ja en temps de pau, que no era necessari esperar a rebre un atac o una agressió. Una Red de acecho no era cosa de dies, ni d'hores i havia d'estar sempre al dia. El motiu era perquè a partir de la II Guerra Mundial els conflictes podien començar sense una declaració de guerra específica, podien iniciar-se per cops massius sense avís i per això convenia estar alerta. El cas de París era clar. La capital francesa, que durant la II Guerra Mundial tenia els



Els 13 primers observatoris de la Red de acecho (mapa 1)

establerta la Red de acecho fou el 22 d'agost de 1936.

La primera quinzena de setembre d'aquell mateix any s'inauguraria el de Porto Cristo i encara el mateix any, ja acabades les operacions bèl·liques a les zones de Manacor i Son Servera, el mes d'octubre, tres més; el d'Estellencs, la Punta de n'Amer i Banyalbufar. Ja al 1937, el mes de març s'inaugura el situat a Lluçmajor, que posteriorment seria traslladat al puig de Cura per obtenir una major visibilitat a les observacions, i entre el gener i l'agost de 1938 encara se n'inauguren sis més. El darrer fou habilitat quan la guerra civil ja havia acabat. Fou el mes de maig de 1940 a Artà i es posà en funcionament degut al conflicte armat de la II Guerra Mundial. Els observatoris eren repartits tant per la costa, abarcant tot el perímetre de l'illa, com a llocs estratègics i dominants, normalment elevats, de l'interior.⁵ En total n'hi arribà a haver vint-i-cinc i feien bones

observatoris de vigilància establerts en un radi de 60 quilòmetres al voltant de la capital, aviat el va haver d'augmentar a 120 quilòmetres i en darrera instància es prolongaren els posts fins a la costa. (Munilla, p. 381).

- 5 A llocs geogràficament més amplis que l'illa de Mallorca, segons Montel Touzet (1944) es repartiren obeint a raons geogràfiques, demogràfiques i d'importància industrial (p. 59) i no només a la perifèria o litoral sinó també a punts dominants de l'interior comptant amb la possibilitat de l'ús d'unitats paracaigudistes a l'hora de realitzar atacs (p. 58).

les paraules de Franco quan ordenà la «defensa total sin ceder en ningún punto».⁶ La totalitat del front marítim —en aquest cas parlem només dels 16 observatoris situats a zones costaneres, entre els quals evidentment hi havia el de Porto Cristo— s'havia dividit en el que militarment es coneix com a «zones defensives de costa», cada una de les quals abraçava una regió geogràfica definida i que en total abastava tot el perímetre de l'illa. D'alguna forma amb la posició dels observatoris interiors i exteriors s'havien quadriculat els diferents sectors de tota l'illa per tal de detectar de forma immediata qualsevol tipus d'incidència.

Molts d'aquests observatoris s'ubicaren on hi havia les guardes de costa o torres de defensa operatives al segle XVI i que també recorrien el perímetre de l'illa, fins i tot algunes d'aquestes torres foren utilitzades durant el període de guerra civil com a edificis de vigilància i/o d'instal·lació de la tropa que hi era destinada. La seva situació estratègica, en llocs d'ample visibilitat⁷ (Joan Bini-melis ja llavors dotà d'un sistema de senyes de foc i fum per donar-se avisos unes amb altres), permetia tenir controlat bona part de l'espai aeri i marítim de l'illa. De fet, Jesús Rodríguez Saiz i Javier Rodríguez Amador, autors de *La defensa de Mallorca XXV siglos de historia militar*, o el general de brigada d'artilleria Jesús Rodríguez Saiz (1987, 35), anomenen aquest sistema defensiu del s. XVI també amb el nom de Red de acecho,⁸ on s'inclouia ja la torre del Serral dels Falcons de Porto Cristo,⁹ construïda a la segona meitat del segle XVI (1577), actualment al final de l'avinguda de Joan Servera Camps, al front de la costa coneguda com ses Pedreres, devora el Morro de sa Carabassa, sobre la cova des Coloms, a l'oest de l'entrada al port, i on el setembre de 1936 s'instal·là l'observatori de la Red de acecho.

A la primeria, i quan era cap de les forces aèries de Balears el tinent coronel Ramon Franco Bahamonde, germà de Francisco Franco, que ho fou des de 1936 fins a la seva mort en un accident aeri el 27 d'octubre de 1938,¹⁰ alguns d'aquests

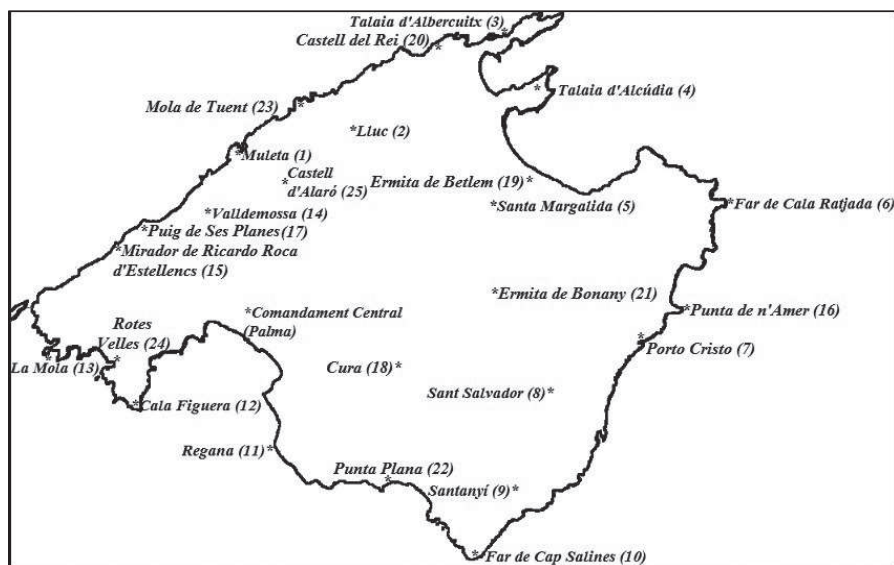
6 Miguel DURÁN PASTOR, «Franco y Mallorca», *Diario de Mallorca*, 1-VI-2003, p. 41.

7 Tot i que segons diu Vindel Merced (1985, 1139) alguns dels llocs amb major visibilitat es descartaren per no tenir una línia de comunicació o telefònica disponible. En alguns casos es prioritzà la ràpida comunicació abans que l'ample visibilitat.

8 Tot i això, a l'article de Vindel Merced (1985, 1138) s'indica que és una terminologia relativament nova.

9 La torre en diferents moments ha estat coneguda com a sa Torre, Torre de Manacor, Torre de Cala Manacor, Torre de Porto Cristo o Torre del Port de Manacor.

10 Al bàndol republicà es publicava: *ABC (Madrid)*: «El cielo no es propicio a los traidores. Ramón Franco muere en un accidente de aviación», 1-XI-1938, p. 4. Al bàndol nacional es publicava: *ABC (Sevilla)*: «Una gran pérdida para la aviación nacional. En el servicio de la patria perecen en un accidente de 'hidro' el teniente coronel don Ramon Franco y los otros tres tripulantes del aparato», 1-XI-1938, p. 9-10. L'accident, en el qual moriren Ramon Franco, el tinent de navili Melchor Sangro, fill dels marquesos de Guadaljélu, el tinent Joaquín Domínguez, a més del mecànic Emilio



Distribució dels observatoris de la Red de acecho (mapa 2)

observatoris eren ocupats per personal civil; ermitans,¹¹ pescadors, torrers de fars... degut en moltes ocasions a la inhòspita situació en què es trobaven els posts i a la dificultat d'accés que això comportava.

Gómez Martí i el caporal radiotelegrafista José Canaves Costa, es va produir en un hidroavió que caigué a la mar. Tots moriren a l'accident produït aproximadament a dues milles al nord-oest del cap de Formentor. L'aparell s'havia enlairat de l'aeròdrom de Pollença carregat amb bombes i armament per efectuar un bombardeig o sobre Barcelona o sobre València, no es té molt clar. A Barcelona, just aquells dies, s'acomiadaven les Brigades Internacionals i algunes veus sospitaren que era precisament on es dirigia l'avió sinistrat. Les causes meteorològiques foren la causa oficial de l'accident, tot i que no faltaren veus que parlaren d'un sabotatge o fins i tot d'un complot per part dels propis sublevats per eliminar el germà del futur dictador de l'escena militar i política. La notícia de l'*ABC (Madrid)* afegia que «El tiene a su cargo, como director o ejecutor, los raids más sangrientos sobre Barcelona y Valencia». Un cop es rescataren els cossos foren portats a Pollença i d'allà a Palma, on s'instal·là una capella ardent a l'Ajuntament. A l'enterrament, que es va efectuar al Panteó d'Aviació del cementiri de Palma, hi va acudir en representació de la família el seu germà Nicolás Franco, que en aquells moments era ambaixador d'Espanya a Portugal.

11 En algun cas com el del post núm. 21, inaugurat el 20 d'abril de 1938 a l'ermita de Bonany, en algun dels períodes d'activitat de l'observatori, els ermitans cediren a la tropa la cuina que estava devora l'entrada de l'ermita i tres dels cinc dormitoris de què disposaven. Gaspar Gual (1988) indica que és a partir de dia 12 de maig de 1940, segon període d'activitat de l'observatori, quan els ermitans cedeixen aquest espai. Però és probable que durant el primer període, el de guerra civil, els soldats destacats també hi estassen, ja que aquí mai no hi va haver allotjament propi.

Ja durant el període de la guerra civil, a poc a poc, s'anà substituint aquest personal no preparat per destacaments de tropes de soldats i comandaments instruits, a molts dels observatoris hi havia un caporal i quatre soldats, que es rellevaven per igual tant per al servei de vigilància de la mar i l'aire durant vint-i-quatre hores al dia, com per als permisos de repòs, aturada o inactivitat, com per anar al nucli poblacional més proper o a Palma a recollir les provisions necessàries. Fins i tot en alguns, com en el núm. 11, al sud de l'illa, s'instal·laren bateries de costa contra la navegació marítima i antiaèries, tot i que l'abundància de canons antiaeris no era en aquells moments la tònica general de l'illa.

Quan es constitueixen les Forces Aèries de Mallorca, la 2a companyia, baix el comandament de Thomàs Riutort, fou la que integrà tota la Red de acecho amb el personal que ja tenia ingressat voluntàriament a aviació i amb soldats d'altres armes que hi foren destinats. La xarxa s'arribà a convertir en una autèntica Unitat d'Informació Antiaeronàutica que formava part del complex estructural de l'Arma d'Aviació. Precisament de l'aviació mallorquina, arran de la mort de Ramon Franco l'*ABC* (Sevilla) publicava:

Gracias a su gran talento organizador y a su experiencia aeronáutica, Mallorca ha sido convertida en una base aérea que, hoy día, es orgullo de España. La Aviación española de Mallorca es actualmente uno de los instrumentos que con mas eficiencia trabaja para la victoria total y definitiva de las armas nacionales.¹²

Un cop acabada la guerra civil i essent cap de la Zona el Comandant José Galán Guerra i Cap de l'Estat Major de la Zona Fernando Morenés Carvajal, marquès de Grigny, es va disposar que seguissin actius aquells observatoris que tenguessin línia telefònica pròpia, però la majoria, tot i que en tenguessin, varen deixar d'operar com és el cas del de Porto Cristo, tal i com veurem. És volgué dotar d'un servei modern de comunicació telefònica a tots els posts ja que n'hi havia que no en tenien o no era operativa. L'objectiu era poder obtenir un control absolut i immediat del tràfic tant aeri com marítim que passés per l'illa. Amb l'inici de la II Guerra Mundial, i degut a l'especial situació geogràfica de Mallorca dins la mar Mediterrànea, sobretot propera a la costa d'Àfrica on es lliurava la guerra a diferents fronts, els observatoris es tornaren a posar en funcionament i visqueren un segon període d'activitat ben intensa on es procurà millorar el servei. Fins i tot, com hem vist, se n'inaugurà un de nou a Artà, situat a les rodalies de l'ermita de Betlem, observatori que també es consignava a alguns documents militars com l'observatori de la Colònia d'Artà, situat concretament al puig de

12 *ABC (Sevilla)*: «Una gran pérdida para la aviación nacional. En el servicio de la patria perecen en un accidente de 'hidro' el teniente coronel don Ramon Franco y los otros tres tripulantes del aparato», 1-XI-1938, p. 10.

sa Coassa i que ha donat lloc al topònim d'Observatori de s'Ermita.¹³

Com deim, la situació geogràfica de les Illes Balears era molt important a l'hora del pas tant d'avions com de vaixells que es desplaçaven des d'Europa cap a Àfrica, on, com ja comentàvem, es vivia una situació de guerra oberta en molts de fronts. Basta veure els titulars de premsa d'alguns dels diaris que es publicaven a l'illa per comprovar com n'era d'activa la guerra al continent africà.¹⁴

En aquest segon període d'activitat de la Red de Acecho ja no només s'informaria d'avistaments o presència d'aparells sospitosos i les dades més elementals que es podien observar a simple vista i per ulls poc entrenats, tal com s'havia fet durant la primera fase de la Guerra Civil; ara es pretenia que la informació fos molt més completa i exhaustiva especificant tot tipus de detalls dels avistaments: el tipus o model d'avió o embarcació observada, l'alçada dels vols, la situació i la direcció de les rutes, els rumbs de navegació, etc.

Alguns observatoris com el de Muleta, el del far de cala Ratjada, l'ermita de Sant Salvador, la Mola al Port d'Andratx, el del monestir de Cura, el del Castell del Rei o el situat al Castell d'Alaró tant durant el conflicte armat mundial com un cop acabat, també foren utilitzats com a observatoris meteorològics.

13 Topònim que indiquen els informadors d'Artà del *Nomenclator toponímic de les illes Balears*. <<http://notib.recerca.iec.cat/2016/09/29/arta/>> (Consulta en xarxa 15 de febrer de 2018).

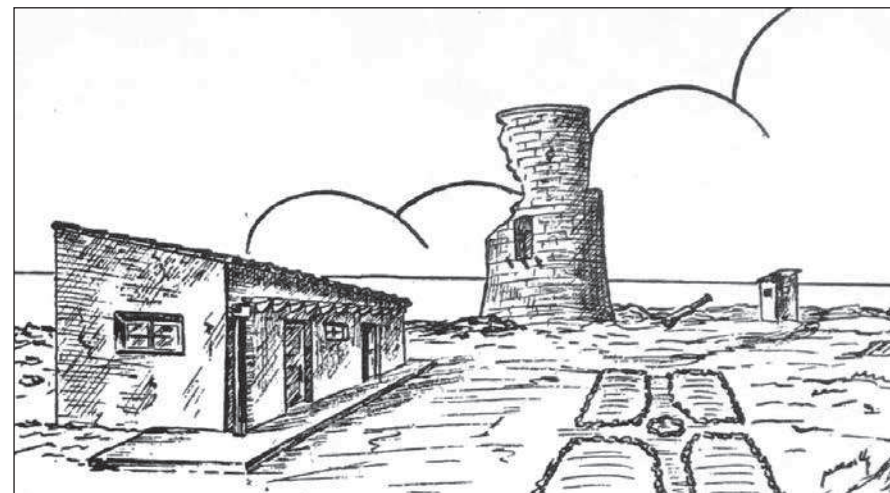
14 *El Correo de Mallorca*: «La lucha en el África del Norte» (15-IX-1942, p. 1), «La artillería inglesa en El Alamein, atacada» (15-IX-1942, p. 4), «Prosiguió ayer el contraataque germano-italiano en el frente egipcio» (3-X-1942, p. 2), «Prosigue en todo el frente de Egipto la lucha encarnizada» (6-XI-1942, p. 4), «Tropas norteamericanas desembarcaron ayer en territorios franceses del Norte de África y en el Marruecos francés» (9-XI-1942, p. 1), «Argel está cercado por fuerzas llegadas del Este y del Oeste» (9-XI-1942, p. 4), «El desembarco en Liberia» (10-XI-1942, p. 3), «Los anglo-norteamericanos han sufrido descalabros en Túnez» (5-XII-1942, p. 1), «En Túnez las fuerzas del Eje conquistaron nuevos terrenos» (4-I-1943, p. 3). *La Almudaina* també n'anava carregada de notícies similars: «Intensa acción de la aviación alemana en el frente egipcio» (18-IX-1942, p. 4), «La ocupación de Orán por los yankis» (11-XI-1942, p. 1), «Grandes masas anglo-yankis avanzan en Egipto» (6-XI-1942, p. 1), «El ataque anglo-yanki a Argelia y al Marruecos francés» (10-XI-1942, p. 4). Igual que la *Última Hora*, on tampoc faltaven les notícies del conflicte existent al continent africà i que d'alguna forma també afectava a l'espai marítim i sobretot aeri de Mallorca: «Los ingleses se retiran de El Adem y Sidi Rezegh» (18-VI-1942, p. 4), «Se combate en África según ambos bandos» (10-IX-1942, p. 4), «Anoche anunció Nueva York la ocupación de Rabat» (12-XI-1942, p. 1), «Surge en Francia la idea de abrir un canal entre el Mediterráneo y el Atlántico» (31-XII-1942, p. 1). I tantes altres notícies que no recollim aquí perquè no pretenem fer-ne un compendi exhaustiu sinó una simple mostra de com era la contínua situació al continent veí, amb un Estat, l'espanyol, que s'havia declarat neutral al conflicte, però que es mostrava clarament favorable al bàndol encapçalat per l'Alemanya de Hitler i la Itàlia de Mussolini, tant pel suport que havien donat aquestes dues potències durant la Guerra Civil als exèrcits de Franco com per l'evident compatibilitat ideològica dels règims.

Xarxa d'Observació i Vigilància de Costes

Les mateixes circumstàncies que fins aquí hem indicat referides a la instal·lació d'observatoris pertanyents a la Red de acecho provocaren la instal·lació d'observatoris de vigilància de costes dependents de l'Exèrcit de Terra (cossos d'artilleria i infanteria). Tota una xarxa de petites edificacions que envoltava l'illa amb la funció d'observació i vigilància que tenien cura de les possibles arribades d'aparells republicans tant per l'aire com per la mar.

L'observatori de la Red de acecho de Porto Cristo

Porto Cristo s'havia convertit per la Mallorca nacional en un lloc emblemàtic després de la defensa i refús que feren les forces feixistes de l'exèrcit espanyol, amb l'inestimable ajuda de l'aviació enviada per Mussolini i els seus atacs en vol rasant, contra les forces republicanes en el desembarcament que havia dirigit el capità Bayo entre el 16 d'agost i el 4 de setembre, del qual no entrarem en detall per tenir-ne ja una abundantíssima bibliografia de fàcil abast.



La primera quinzena del mes de setembre de 1936, ens ha estat impossible saber si abans d'acabar les operacions del refús de les tropes de Bayo o un poc després, s'inaugura just al punt on es trobava l'antiga torre de vigilància del port (s. XVI) un observatori de la Red de Acecho. Aquesta torre havia estat parcialment destruïda durant les accions bèl·liques del ja mencionat desembarc de

Bayo¹⁵ i per això no era operativa com a edifici físic per tal de portar-hi tasques de vigilància o per tal de convertir-se en habitatge de soldats i sentinelles, però sí que allà hi havia la caseta de pedra dels antics torrers, coneguda durant les dècades posteriors com el *Quarteret de s'Observatori*, que possiblement fou on s'allotjà la tropa destinada a la Red de acecho.¹⁶

Era el 14è observatori que s'establí a Mallorca (vegeu el mapa núm. 2), però curiosament portava el número 7, potser perquè es projectà establir-lo abans, amb els tretze primers, que amb el de Porto Cristo haguessin estat catorze, però les circumstàncies de guerra de la zona no permeteren que s'inauguràs de forma oficial fins mig mes després que aquells tretze primigenis, tot i que aquesta idea és una simple suposició ja que no n'hem trobat documentació al respecte.

El de Porto Cristo es trobava a 7 quilòmetres i 400 metres en línia recta de l'observatori número 16, a 39 quilòmetres del número 10 i a 15 quilòmetres i 800 metres del número 8. Les vigilàncies es feien amb ajuda d'uns prismàtics, un rellotge controlat dues vegades al dia per la Central de comandament i uns cartells on hi havia siluetejats i retolats els diferents models d'avions de l'època, i les comunicacions per informar d'avistaments de vaixells o avions es portaven a terme per via telefònica. Es disposava per a aquest servei d'una petita però efectiva xarxa de transmissions que cercava la major rapidesa possible en el trasllat d'informació consistent en una línia telefònica que anava des de l'observatori a la Central Telefònica de Porto Cristo, propietat d'Aviació,¹⁷ i d'aquesta en sortia una altra cap a la Central de Palma propietat de la CTNE (Compañía Telefónica Nacional de España)¹⁸ i se'n derivava una altra a l'hangar de caçes situat a l'aeròdrom de Son Sant Joan. Si es rebia alguna telefonada amb la contrasenya «Alarma de aviación» totes les altres comunicacions telefòniques quedaven interrompudes per donar prioritat a l'alarma. En alguns casos aquestes comunicacions es podien completar amb un sistema de senyes lluminoses o de ràdio.

A mitjan mes d'octubre de 1936, precisament respecte a les comunicacions

15 Fou reconstruïda al 1960 gràcies a la família Servera Amer.

16 Al llibre *Zona Aèrea de Baleares* o a l'article de R.F.M. publicat a a *Perlas y Cuevas* apareix el plànol d'una caseta on suposadament s'allotjava la tropa de la Red de acecho, però en realitat correspon al plànol que reproduïm en aquest estudi, que pertanyia al cos d'Observació i Vigilància de Costes de l'exèrcit de terra i que es construí al 1938. A la imatge es reproduïx el dibuix de com apareixen representades les instal·lacions de la Red de Acecho al llibre *Zona Aèrea de Baleares*.

17 En alguns dels observatoris, com el núm. 21, sabem que la central, situada a Petra, era atesa per una operadora civil durant el dia i per soldats de transmissions durant el vespre.

18 El post Central de Defensa Activa (Informació i Alarma) on es rebien les informacions va estar ubicat en primer lloc a la mateixa central de Telefònica, posteriorment es va traslladar a la Prefectura d'Aviació i finalment es va situar als baixos de la Comandància General de Palma.



telefòniques, Carlos Marín de Bernardo, cap d'Estat Major de la Comandància Militar de les Balears transmet una ordre del comandant militar Trinidad Benjumeda del Rey on ordenava que: «[...] los puestos de red de acecho, tan pronto como observen el vuelo de un avión de nacionalidad dudosa, lo comunicarán a la central en Palma de la Compañía Telefónica Nacional». ¹⁹ Des de la central de la Red de acecho situada a Palma s'avisaria als diversos comandants militar de l'illa que es trobassin en la direcció de vol dels aparells sospitosos perquè prenguessin les mesures oportunes i des de la CTNE es donaria avis al comandant de la defensa antiaèria terrestre de Palma i al comandant de l'esquadró de caça situat a l'aeròdrom de Son Sant Joan, que es posarien en alerta i activarien els protocols establerts en cas d'imminent atac aeri.

Com a part integrant de la Red de Acecho, tal i com dèiem abans, l'observatori de Porto Cristo fou inaugurat la primera quinzena del mes de setembre de 1936 i deixà de funcionar el mes de juny de 1939, aproximadament dos mesos després d'haver-se acabat la Guerra Civil, i segons llegim a *Zona Aèrea de Baleares*²⁰ hi havia una garita propietat de l'Arma d'Aviació i una casa habitatge propietat de la de terra. La garita a que es refereix era la de la Red de acecho i la caseta fou la que es construí i ocupà la tropa d'Observació i Vigilància de Costes

19 Josep MASSOT I MUNTANER, *Els bombardeigs a Mallorca durant la Guerra Civil (1936-1938)*, p. 114.

20 *Zona Aèrea de Baleares*. «Observatori núm. 7. Porto-Cristo (Manacor)».

i de la qual us n'ofereim el pressupost i plànols en aquest mateix estudi. La tropa de la Red de acecho, seguint ordres d'habilitar antigues construccions que es trobassin a la zona per tal d'allotjar la tropa, segurament habitava l'antiga caseta del torrer.²¹

Serà dins aquest període de guerra civil, un cop ja s'hi ha establert una guarnició de soldats, quan es projecta construir-hi un aljub, per poder abastir d'aigua la tropa, que es construiria davant la caseta del torrer, i aquesta garita perquè els sentinelles poguessin fer els torns de vigilància. Així, el 6 d'agost de 1937, casi un any després de la seva inauguració, el coronel en cap d'Antiaeronautica i cap de defensa passiva contra atacs aeris, Benjamín Llorca, el comandant en cap d'Obres i Fortificacions de Balears i l'enginyer comandant Baltasar Montaner, arran d'una comunicació que havia rebut el tinent comandant de la Red de acecho, fan les passes necessàries perquè es construeixin amb caràcter d'urgència dipòsits d'aigua a tots els observatoris que no en tenien. Es projectà fer-ne als observatoris número 2 (un observatori que en donar aquesta ordre, segons els documents consultats a l'Arxiu Militar, «ha de ser trasladado a Cala Tuent») i als números 3, 7, 20 i 22 (vegeu mapa número 2), aquests dos darrers posts creats feia ben poc temps, a més de procedir a la reparació de l'aljub de l'observatori número 16 que estava en mal estat.

El comandant militar de l'illa, en un escrit de dia 10 d'agost que signen l'enginyer comandant Baltasar Montaner i el capità d'enginyers José Julià Arnau, disposava que s'efectuassin les obres necessàries que sol·licitava el cap de la Base Aèria de Mallorca, unes obres que aquest ja havia relacionat dia 7 d'agost, i de les quals demanava que se li enviassin els respectius pressuposts.

A més, es preveia la construcció de garites als posts 2, 4, 7, 8, 15, 26, 19, 20, 21 i 22, cases-habitació per allotjar 6 o 7 homes als posts 2, 19, 20 i 22 (al de Porto Cristo, com ja hem dit, la tropa possiblement s'allotjava a l'antiga casa del torrer) i reparacions diverses a les instal·lacions dels posts 3, 11 i 16.

De la construcció dels aljubs, un dels quals com veim estava previst que es construís a l'observatori de Porto Cristo, es deia:

Los puntos donde deben construirse cisterna son en su mayor parte terrenos rocosos, por cuyo motivo la excavación ha de resultar costosa. En cuanto a la capacidad, consideramos suficiente la de 15 m3 pues aun partiendo de la base que la altura media anual de lluvia de esta región es de unos cincuenta centímetros y la extensión de la superficies cubierta de 44 m2 lo que permite recoger 22 m3, cantidad superior a la

21 A la imatge, en primer terme a l'esquerra, la caseta del torrer que habilità la Red de acecho com a habitatge i a la dreta el coll de l'aljub. En segon terme a l'esquerra la caseta de la xarxa d'Observació o Vigilància de Costes i a la dreta el cos de la torre. (Imatge de *Perlas i Cuevas*, núm. 978 i que és datada a l'any 1943).

capacidad que se proyecta, hay que tener en cuenta que debido al consumo diario de la guarnición, que calculamos en 100 litros habrá siempre espacio disponible para almacenar el agua de lluvia.

I el pressupost que havia estat examinat per l'enginyer comandant i era signat dia 27 de setembre de 1937 per José Julià, capità d'enginyers, preveia la construcció dels 5 aljubs prevists. Tots tendrien la mateixa despesa i es construirien amb les mateixes mides:

PRESUPUESTO

Número de las partidas		Ptas.	Cts.	Ptas.	Cts.
23	27'125 m3 de excavación en roca dura.	20	00	542	50
24	11'280 m3 de hormigón con 400 Kgs de cemento del país para los muros de revestimiento.	40	00	451	20
25	0'677 m3 de hormigón con 300 Kgs de cemento del país para el brocal.	35	00	23	34
26	40'72 m2 de enlucido con cemento portland	5	00	203	50
27	10'00 m.l. de canal subterranea para la conducción de aguas al algibe.	15	00	150	00

Cada aljub, es calculava que tendria un cost de 1.370,64 pessetes, per tant els 5 aljubs costarien 6.853,20 pessetes, a les quals s'havia d'afegir un 2% per imprevists.

Les garites, una de les quals també s'havia de construir a l'observatori de Porto Cristo, eren els cubicles on s'havien de situar els sentinelles per fer les rondes de vigilància. Es projectava construir-les sobre un basament de quinze centímetres d'alçada perquè el terra quedàs aïllat de la humitat i els laterals es tancarien amb vidrieres a guillotina per protegir-se del vent que als posts d'observació, degut a la seva situació orogràfica, solia esser bastant fort. Aquesta mateixa situació orogràfica provocava un difícil accés a la majoria d'observatoris, que s'havia de fer moltes vegades a peu, tot i que sembla que aquest factor no representava cap dificultat en el que estava emplaçat a Porto Cristo ja que es disposava de la carretera Palma-Porto Cristo, passant per Manacor. A molts d'ells els carros, cotxes o camions, excepte en algunes ocasions, tenien pràcticament impossible atracar-s'hi. Per tant, el trasllat del material per fer les obres s'hauria de fer a mà o, com se solia dir, a llom. Per això i per evitar que els costs fossin

massa elevats s'ordena que per fer l'obra s'utilitzi la pedra que oferia el mateix terreny on s'havia de fer.

PRESUPUESTO

<i>Número de las partidas</i>		<i>Ptas.</i>	<i>Cts.</i>	<i>Ptas.</i>	<i>Cts.</i>
	<i>EXPLANACIONES Y CIMIENTOS</i>				
29	0'648 m3 de excavación en terreno duro	5	50	3	56
30	1'134 m3 de hormigón con 250 kgs de cemento del país.	32	00	36	28
	<i>MUROS DE 0'30 m.</i>				
31	3'528 m3 de mamposteria ordinaria para los muros.	40	00	141	12
32	9,20 m2 de enfoscado y enlucido y blanqueo a la cal de los paramentos interiores.	4	30	39	56
	<i>PISOS</i>				
33	0'100 m23 de hormigón de cemento del país.	35	00	3	50
34	1'00 m2 de enlucido con cemento portland.	4	00	4	00
	<i>CUBIERTA</i>				
35	5'04 m2 de cubierta con cabios de madera bovedillas y tejas árabes tomadas con mortero.	18	00	90	72
	<i>VENTANAS</i>				
36	0'90 m2 de ventanas cristaleras de guillotina con herrajes y pintura.	85	00	76	50

Així, la construcció d'una garita havia de tenir un cost de 395,24 pessetes, per tant les 10 garites previstes constituïrien una despesa de 3.952,40 pessetes, a les quals també, com en el cas dels aljubs, s'havia d'afegir un 2% per imprevists.

Tal com ja dèiem, l'observatori pertanyent a la Red de Acecho ubicat a Porto Cristo va deixar d'estar operatiu el mes de juny de l'any 1939, però davant de l'inici de la II Guerra Mundial el maig de 1940, es tornà a activar. Les darreres dades que hem pogut consultar corresponen a l'any 1943 però ben segur que no són les darreres que oferí l'observatori, ja que probablement encara restà un temps en funcionament, almanco fins l'octubre de 1945, data en què sabem que, un cop finalitzada la II Guerra Mundial, es deshabiliten alguns observatoris de la Red de acecho en les seves funcions de vigilància.²²

22 Gaspar Gual (1988) ens indica que l'observatori situat a l'ermita de Bonany es tancà dia 7 de

Precisament al 1943, els responsables de la instal·lació, tal com feien a totes les zones on hi havia observatoris establerts, recolliren una sèrie de dades geogràfiques, climatològiques i atmosfèriques interessants de la zona i que els servien per valorar l'estat d'allotjament de la tropa i, sobretot, les condicions en què s'havien de fer les vigilàncies. Les condicions de fons, és a dir, de visibilitat,²³ eren molt importants per descobrir avions o vaixells el més d'hora possible. Les de l'observatori de Porto Cristo eren:²⁴

Cota.- 28 mts.
Régimen climatológico local.
Niebla (días por año, 1943).....79
Nieve (id. id. id. id. 1
Lluvia (id. id. id. id. 69
Cielo cubierto (id. id. id. id. 68
Cielo nuboso (id. id. id. id.215
Cielo despejado (id. id. id. id. 82

Indice de visibilidad atmosférica. 7 (de 10 a 20 km)

Vientos.- N. 27%, S. 16%, SW. 10%, Calma 13%
Indice 3 (15 Km./h) 53%
Dominantes id. 1 (5 Km./h) 34%
id. 6 (40 Km./h) 12%

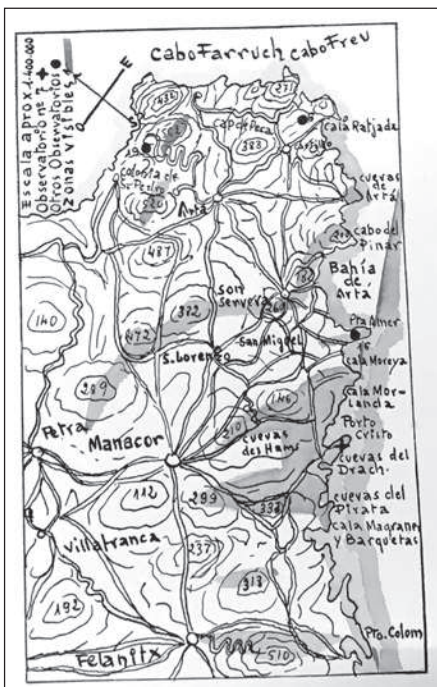
Des d'aquí, tant durant la Guerra Civil com durant el conflicte mundial, es transmetien tant alarmes aèries com marítimes. Així, els tres mesos i mig de l'any 1936 en què ja es trobava operatiu se'n transmeteren un total de 96; el 1937 foren 998; el 1938, període de màxima activitat, varen ser 1780, i l'any 1939 foren 665. Ja en període de la II Guerra Mundial al 1940 es transmeten 915 alarmes aèries i 804 marítimes. El 1941 se'n fan 736 aèries i 1.042 marítimes. El 1942, 641 aèries i 650 marítimes, i el 1943, darrer any del qual en tenim

novembre de 1945. El conflicte de la II Guerra Mundial havia acabat amb la rendició alemanya dia 8 de maig de 1945.

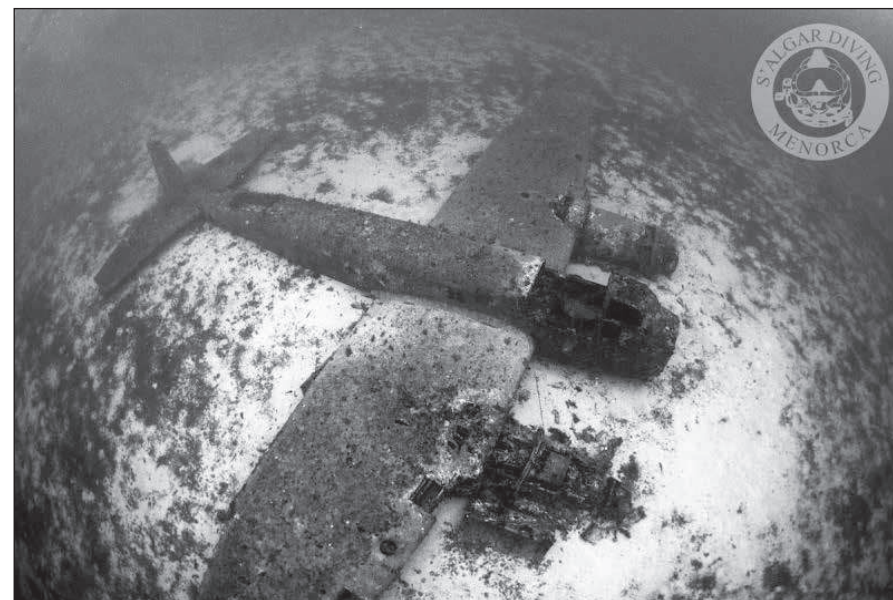
23 Imatge de Zona Aerea de Baleares. «Observatori núm. 7. Porto-Cristo (Manacor)» on es mostra en vermell les zones que des de l'observatori de Porto Cristo es podien controlar.

24 Zona Aerea de Baleares. «Observatori núm. 7. Porto-Cristo (Manacor)».

dades, 484 aèries i 192 marítimes.²⁵ D'entre les comunicacions o alarmes més significatives que va transmetre aquest post trobam la que realitzà dia 27 de desembre de 1942 quan a les 6.45 h dona l'alarma de la caiguda a la mar d'un avió Junkers a les immediacions de la punta de n'Amer (Son Servera). L'avió, un Ju-88 alemany²⁶ de l'1F/121 amb el codi 7H+SH, es perdé però la tripulació, formada pel pilot Friederich Mosbach, el mecànic Hermann Schenker, Gerhard Teuver que era l'encarregat de la ràdio, i Lot-har Blech com a observador,²⁷ foren recollits i atesos pels membres que es trobaven destacats a l'observatori de Punta de n'Amer i varen sobreviure. L'observatori núm. 8, situat a l'ermita de Sant Salvador, també havia donat l'alarma del pas d'aquest avió a les 6.45 h assenyalant que «estaba arrojando bengalas rojas»²⁸ igual que ho feu també l'observatori núm. 9, el de Santanyí. Era un model d'avió ben conegut al cel mallorquí. Sobrevolaven sovint l'illa i tenim referència de més d'un incident o aterratge, molts d'ells relacionats amb missions militars al nord



- 25 Tal com es diu a *Zona Aèrea de Balears*, només es fa ressenya del total d'avisos que donaren els observatoris però no l'objecte dels vols com bombardejos, reconeixements, etc., perquè quan es donaven els avisos no se n'arxivaven els detalls i per tant no en quedava registre que avui es pugui consultar.
- 26 Avió bimotor alemany sòlid i de gran rendiment, molt utilitzat durant la II Guerra Mundial, del qual se n'arribaren a fabricar unes 15.000 unitats. Un dels actius més importants de la *Luftwaffe*. Era un dels avions més versàtils en el camp de batalla. Conegut com *Dienstmädchen aller Arbeiten* (la serventa de tots els treballs) ja que era adequat per a moltes i variades funcions: bombarder, bombardejos en picat, caça nocturn, torpeder, vols de reconeixement, caça pesat o com a bomba voladora.
- 27 Dades tècniques extretes de <http://incidentessgm.blogspot.com.es/2013/11/junkers-ju-88.html> (Consulta en xarxa dia 2 de març de 2018).
- 28 *Zona Aerea de Balears*, «Observatorio núm. 8. Ermita de S. Salvador (Felanitx)». Es data a dia 26 de desembre, però ben segur que es refereix a l'avió que caigué dia 27.



El Ju-88 accidentat i enfonsat a les costes de Menorca el 24 de febrer de 1943. (Fotos cedides per S'Algar Diving).

d'Àfrica.²⁹

I no només Ju-88 s'accidentaven a les costes mallorquines. Els observatoris donaren part d'altres caigudes o amaratges d'avions de tot tipus durant aquesta II Guerra Mundial. Des de l'observatori número 3 s'informà l'agost de 1943 de l'amaratge d'un Cant-Z 501 o el setembre del mateix any també de l'amaratge

29 El 27 d'octubre de 1942 n'aterrà un a Son Sant Joan del model Ju-88 D-1 dedicat al reconeixement meteorològic i pilotat per l'alemany Hugo Blum. El 2 d'abril de 1943 un altre J-88, aquest del model A-14, arriba un altre cop a Son Sant Joan. El mateix dia, també a l'aerodrom de Son Sant Joan, arriba un altre Ju-88, aquest pilotat per Wolfgang Kessler, i dia 7 d'abril un altre, aquest també del model Ju-88 A14. Els tres s'incorporaren a l'Exèrcit de l'Aire Espanyol amb els codis 29-12 i B.6-12; 29-15 i B.6-15; 29-13 i B.6-13, respectivament. Pocs dies després, el 19 d'abril, un Ju-88 D-1 Trop amb base a Sardenya que retornava d'una missió bèl·lica del nord d'Àfrica es va trobar amb problemes de combustible quan volava a prop de Mallorca. L'avió intentà aterrar a la base de Pollença però va acabar caient a les foranes de Muro. A *Zona Aerea de Baleares* «Observatorio núm. 3. Atalaya de Aubercuitx (P.Pollensa)» hi diu que aquest aparell va aterrar a prop de Muro, sense parlar de cap tipus d'accident. Era pilotat per Fritz Riedel i l'avió patí danys molt importants als motors i a la base. Dia 15 d'agost d'aquell mateix 1943 un Ju-88 T1 pilotat per Rudolf Busch es perd a ses Salines, tot i que sembla que els quatre membres de la tripulació se salvaren. El 23 d'octubre un altre pilotat per Wilhelm Sandsuch aterra d'emergència a Son Sant Joan i queda destruït. El 6 de novembre en cau un a mig quilòmetre de Palma i *Zona Aerea de Baleares*, «Observatori núm. 22. Punta Planí (Estatol·Lluchmayor)» en recull un altre el mateix dia a les immediacions de l'observatori núm. 22, a s'Estanyol de Migjorn, quan a les 20.21 h es dona l'avís des del post de la caiguda a la mar d'un avió alemany Ju-88 on la tripulació fou salvada pel propi personal de l'observatori. Un altre el 26 de novembre que cau a Son Sant Joan. L'1 de febrer de 1944 un Ju-88 del III/kg26 té un accident a prop de Porto Petro del qual només sobrevisqué el pilot, Kurt Naacke, els tres altres tripulants moriren. El 22 de maig en cau un altre a Son Sant Joan. També a Menorca, Eivissa i Formentera coneixien bé aquests avions i en patiren alguns incidents. Dia 24 de febrer de 1943 un Ju-88 amb base a Sicília que venia d'atacar posicions aliades situades a Argèlia va caure a la mar de Menorca, entre s'Algar i Alcalfar a la zona de l'Illa de l'Aire. La tripulació se salvà i avui dia el derelictu està localitzat i es pot visitar fent expedicions submarines de busseig. Es troba a les coordenades 39° 49' 5N i 04° 18' 2E a 47 metres de profunditat. Les fotografies exposades a aquest treball referents a aquest avió han estat cedides per l'empresa recreativa i de busseig S'Algar Diving (Menorca). El 4 de juliol de 1943 un Ju-88D ha de fer un aterratge d'emergència a Eivissa, el 19 de juliol de 1943 se'n perd un als Pujols (Formentera), dia 21 d'octubre en va caure un que quedà destrossat a Santa Eulàlia del Riu (Eivissa), el 2 de desembre un altre cau a Sant Josep (Eivissa) i moren els seus quatre tripulants, tres seran enterrats al mateix Sant Josep i un altre a Palma, posteriorment els cossos foren traslladats al cementiri militar alemany de Cuacos de Yuste. El 10 de gener de 1944 un Ju-88 s'estavella a la punta des Moscatell (Eivissa) tot i que la tripulació se salvà. L'11 de maig, després de participar a operacions de guerra al nord d'Àfrica, un Ju-88 A-17 fou abatut enfront del cap Llentrisca (Eivissa) on un dels tripulants perdé la vida. El mateix dia un altre s'estavellà a 300 metres del Far de la Mola (Formentera), un incident on moriren al manco tres dels quatre tripulants. El 22 de maig en cau un altre a Sant Lluís (Menorca). El 12 de juliol un cau a 40 milles d'Eivissa i desapareix tota la tripulació. El 31 de juliol se'n perd un altre a Eivissa i només es pot recuperar un dels cossos sense vida dels tripulants, els altres es donaren per desapareguts. A més, el 21 d'octubre de 1943 un altre Ju-88 amb el codi 7A+HH i pilotat per Franz Lorek que tenia base a Montpeller es perdé a unes 80 milles al sud de les Balears quan seguia un comboi de les forces aliades que es dirigia al Mediterrani oriental. Fou abatut per un dels caces que formava part de l'escorta del comboi. Els tripulants foren rescatats de la mar dos dies després per un destructor aliat. La gran majoria de dades dels accidents o aterratges forçosos exposats aquí són agafats de: <<http://incidentessgm.blogspot.com.es/2013/11/junkers-ju-88.html>> (Consulta en xarxa dia 2 de març de 2018).

d'un Ro-43 italià. Des del núm 4, l'any 1940, el mes d'agost, s'informa de la caiguda a la mar d'un hidro nacional, a més de transmetre algunes de les alarmes que també havia transmès l'observatori número 3. L'avís que dona l'observatori núm. 21, dia 27 de setembre de 1940, de l'avaria d'un caça nacional (tipus Rata) que pareixia que anava a estavellar-se contra l'escola de Petra. L'accident d'un Savoia 79 italià amb tripulació alemanya ocorregut el 8 de novembre de 1942, a prop de s'Illot a s'Estanyol de Migjorn (Llucmajor).³⁰ I tants i tants d'altres incidents o avistaments aeris on eren implicats, a més del Ju-88, dels Savoia, dels Cant-Z 501 o dels Ro-43, models com els Martin-Bomber de l'aviació republicana en temps de la Guerra Civil, els Hurricane o Sunderland anglesos de la RAF, els Cant-Z 506 nacionals, els Me-190 o els He-111 alemanys, els S-79, S-82 o els Caproni italians o el Potez francesos, entre d'altres.

Mostra d'alguna de les alarmes donades des de de Porto Cristo; la que es produeix el 18 de juny de 1940 a les 6.38 h avisant de l'aterratge a les immediacions de Porto Cristo d'un Potez francès. La que dona el 15 d'abril de 1941 a les 13.49 h quan avisa del pas d'un S-82 per l'illa que acabarà aterrant a Son Sant Joan. La de dia 27 de desembre de 1942 que ja hem comentat, o la de dia 27 de novembre de 1943 donada a les 17.21 h del pas per l'illa d'un Ju-88 que també, com l'S-82 italià anterior, acabarà aterrant a Son Sant Joan.

A més, com és natural, altres observatoris, sobretot els propers a Manacor, donen avisos i alarmes relacionades amb Manacor i Porto Cristo. En coneixem algunes com l'alarma que dona l'Observatori núm. 9, el de Santanyí, quan el 23 de març de 1943, a les 21.35 h, avisa de l'entrada a l'illa de dos avions anglesos tipus Hurricane que acabaren caient a les immediacions de Manacor, concretament a la possessió de Son Joan Jaume. Aquesta alarma la donaren també els observatoris núm. 8, núm. 10 i el núm. 21. Pareix que la tripulació se salvà però que a causa d'aquest accident morí una pagesa per l'impacte d'un dels aparells.

El post d'Observació i Vigilància de Costes a Porto Cristo

Molt a prop d'aquest post pertanyent a la Red de acecho, però amb un funcionament independent, els comandaments militars de l'illa decideixen establir també un post pertanyent a la xarxa de punts que ocupaven les tropes destinades al servei anomenat d'*Observación y vigilancia de costas* pertanyent a l'Exèrcit de Terra. La necessitat d'allotjar la tropa i protegir-la de les inclemències mete-

30 En podreu conèixer més detalls a Cels CALVIÑO ANDREU, *S'Estanyol i el seu entorn*, Pregons de les festes socials del Club Nàutic de s'Estanyol de Migjorn, 2001-2002-2003, Edicions de l'Ajuntament de Llucmajor, pàg. 45-46.

rorològiques³¹ mentre feien les guàrdies de vigilància o d'estada al propi post va fer que es decidís construir-hi una sèrie d'edificacions bàsiques per disposar dels elements indispensable per a què fos habitable.

Per aquest motiu, dia 13 d'octubre de 1938 el tinent coronel enginyer comandant Ramón Faix Atorrasagasti i amb signatura del capità d'enginyers José Julià Arnau indiquen que, per complir les ordres donades per la superioritat militar de l'illa, es procedesqui a l'execució de les obres necessàries per a la instal·lació d'un allotjament per a les forces del servei. Per tal cosa s'havia de redactar un pressupost que havia de tenir en compte que allà s'hi havia d'allotjar un sergent, un caporal, 3 observadors i 3 telegrafistes. Si era possible s'havien d'aprofitar les edificacions que es trobassin a l'indret indicat, i s'hi havia de construir una garita per portar a terme les funcions de vigilància. L'ordre especificava clarament que aquest servei havia de ser independent del que donava el personal de la Red de acecho situada allà mateix.

PRESUPUESTO

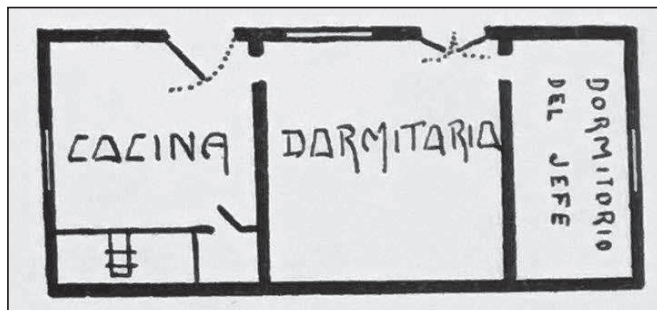
Número de las partidas		Ptas.	Cts.	Ptas.	Cts.
	CASETA				
	CIMENTOS				
1	7'050 m3 de excavación en terreno duro para la caja de cimientos.	5	50	38	77
2	7'050 m3 de hormigón de cemento del país a 300 kg. x m3 para relleno de la caja de cimientos.	35	00	246	75
	MUROS DE 0'50 M.				
3	48'180 m3 de fábrica de mamposteria ordinaria.	40	00	1.927	20
	TABIQUE DE 0'05 M				
4	40'40 m2 de fábrica de silleria de marés sentada con mortero de yeso.	6	50	262	60
	GUARNECIDOS Y ENLUCIDOS				
5	151'00 m2 de guarnecidos y enlucidos con mortero de yeso de los paramentos interiores de muros y tabiques y blanqueo de cal.	4	30	649	30
6	96'70 m2 de rejuntado de los paramentos exteriores.	2	50	239	25
	PISO				
7	52'25 m2 de hormigón de cemento del país y enlucido de cemento Portland en piso y acera.	8	00	418	00
	CUBIERTA				

31 Vindel Merced (1985, 1140-1141) ens diu que les guàrdies, per tal de protegir-se del mal temps, es feien amb tabards, armilles, passamuntanyes, manyoples, botes... fetes normalment amb pell de conill.

8	58'85 m2 de cubierta a un agua formada en entramado de viguetas de madera, bovedilla y teja arabe sentada con mortero de cal.	28	00	1.647	80
	PUERTAS Y VENTANAS				
9	3'60 m2 de puerta exterior de madera con marco, herrajes, pintura y colocación.	70	00	252	00
10	4'80 m2 de idem. interior con id. id.	65	00	312	00
11	2'80 m2 de ventana de madera con marco, potigos, herrajes, crsiales, pintura y colocación.	130	00	364	00
	OBRAS ACCESORIAS				
12	10'50 m.l. de canalón de zinc para la recogida de aguas de la cubierta.	8	00	84	00
13	3'50 m.l. de tuberia de cemento de 0'10 m. para bajante de la canal.	7	00	24	50
14	10'00 m.l. de id. Id. Subterránea para llevar el agua al algibe incluido apertura y tapado de zanja.	12	00	120	00
15	Construcción de un fogón de cocina con dos hornillos de fábrica de ladrillo refractario.			155	00
	Suman las obras de la caseta.			6.741	17
	GARITA				
	EXPLANACION Y CIMENTOS				
16	0'648 m3 de excavación en terreno duro.	5	50	3	56
17	1'134 m3 de hormigón con 250 kgs. de cemento del país.	32	00	36	28
	MUROS DE 0'30 m.				
18	3'528 m3 de mamposteria ordinaria para los muros	40	00	141	12
19	9'20 m2 de enfoscado y enlucido y balnqueo a la cal de los paramentos interiores.	4	30	39	56
	PISOS				
20	0'100 m3 de hormigón de cemento del país.	35	00	3	50
21	1'00 m2 de enlucido con cemento Portland.	4	00	4	00
	CUBIERTA				
22	5'04 m2 de cubierta con cabios de madera bovedillas y tejas árabs tomadas con mortero.	18	00	90	72
	VENTANAS				
23	0'90 m2 de ventana cristalera de guillotina con herrajes y pintura.	85	00	76	50
	Suman las obras de la garita.			395	24
	RESUMEN				
	Importan las obras de la caseta.			6.741	17
	Idem. las de la garita.			395	24
	Suma			7.136	41
	2% imprevistos y Retiro Obrero.			193	59
	Total.			7.330	00
	Importa este presupuesto la cantidad DE SIETE MIL TRESCIENTAS TREINTA PESETAS.				

Tal com l'ordre especificava, la Comandància d'Obres i Fortificacions de Balears (Mallorca) realitzà un pressupost de les obres necessàries per habilitar un allotjament de les tropes del servei d'Observació i Vigilància que signaren a Palma dia 22 d'octubre de 1938, «III Año Triunfal» (tal com especificava), el «T. Coronel Ing^o Comandante» Ramón Taix, com mentre l'havia examinat, i el capità d'enginyers José Julià. Es projectaren i es pressupostaren les obres necessàries per a la construcció d'una caseta i una garita.

El pressupost, que com veim fou visat i aprovat tant per Taix com per Julià, preveia l'edificació de les dues construccions de bell nou, amb una planta nova, és a dir, que



no es pogueren aprofitar construccions ja existents, tal com recomanava l'ordre primera, ben segur perquè no n'existia cap excepte la pròpia torre i la utilitzada pel cos de la Red de acecho que, com ja hem explicat, devia ser l'antiga caseta del torrer. La casa habitatge de l'Exèrcit de Terra s'hi va construir just a devora, tot i que remarcam que tenien un funcionament independent.

Al llibre *Zona Aerea de Baleares* es reproduïx un plànol de la casa que suposadament ocupava la Red de acecho, però en realitat és el plànol d'aquesta que es construí el 1938 i que pertanyia a la xarxa d'Observació i Vigilància de Costes. Us oferim la imatge del plànol reproduït a la publicació citada i una imatge dels plànols originals.

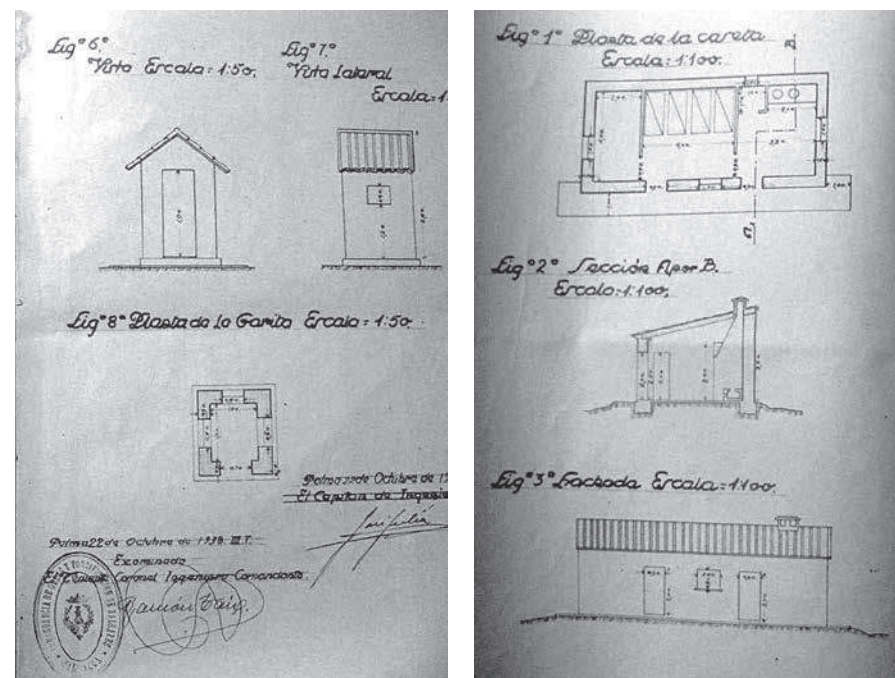
Així, la primera i principal construcció projectada era aquesta caseta-habitació. Constava d'una habitació independent per al sergent en cap del post, el dormitori per a la tropa amb 8 places, 4 lliteres de dues places cada una, i una cuina que també feia la funció de menjador.

L'altre construcció, més petita i bàsica, era la garita de vigilància. Allà s'hi havia d'ubicar el soldat o soldats que estassen de guàrdia. D'aquesta forma podien dur a terme el servei protegits de bona part de les inclemències meteorològiques: sol, vent, pluja, fred... Algunes d'aquestes garites, desconeixem si és el cas de la instal·lada a Porto Cristo, tenien dibuixades a les parets o al terra una rosa dels vents que els servia com a brúixola per poder indicar amb exactitud la

direcció dels vols dels quals donaven alarma.³²

La proximitat amb les instal·lacions pertanyents a la Red de acecho, per a les quals s'havia construït un aljub, feia que per a la nova instal·lació del post d'Observació i vigilància no s'hagués de construir cap dipòsit d'aigua, simplement es projectà construir una canalització per poder abastir-se de l'aigua de l'aljub ja existent.

Al pressupost l'acompanyaven els plànols de construcció tant de la caseta com de la garita. Hi eren representats la planta, la secció A B i la façana de la caseta, i la planta, la vista frontal i la vista lateral de la garita. I tot i que la relació de plànols també anomenava la planta i la secció A B de l'aljub aquests no s'arribaren a dibuixar mai davant la no necessitat de construcció.



Plànols originals de l'allotjament i de la garita de la xarxa d'Observació i Vigilància de Costes.

32 Sabem del tot cert que n'hi havia a les garites, en aquest cas pertanyents a la Red de acecho, de la Mola del Port d'Andratx o a la de l'ermita de Betlem (Artà).



Estat de la caseta als anys 50 i que fou totalment eliminada per construir-hi la rotonda que hi ha actualment. (Foto publicada a Perlas y Cuevas, núm. 943).

Visita i estat actual de les construccions

Dia 13 de març de 2018 vàrem poder visitar el lloc on hi havia hagut aquestes construccions, o millor dit el que en queda d'elles, que tractam en aquest estudi.

Ens acompanyà Antoni Pasqual, a qui hem d'agrair profundament el seu guiatge i les indicacions toponímiques i històriques que ens va aportar.

Arribàrem fins al lloc amb cotxe i aparcàrem quasi devora la caseta del torrer. El primer que ens fa aixecar la vista és la imponent torre del Serral dels Falcons. Però ens dirigim directament a la caseta del torrer on sabem que s'allotjava la tropa de la Red de Acecho. És un edifici en bones condicions, reformat, fins i tot amb una barana i una rampa d'accés a la part posterior per facilitar l'accés a persones amb mobilitat reduïda. L'interior és una sola nau, que es troba buida. De la part exterior ens criden l'atenció alguns grafitis fets a les cantonades de marès de l'edifici: un de 1818, un altre de 1868, un que sembla de 1912... però els que ens interessen en especial són dos que es troben al llindar del portal, dels quals no podem identificar l'època. El primer és una creu a damunt una penya, i el segon, situat a la banda del portal més proper a la mar, és el símbol de Falange Española. Aquest darrer clarament representa «el yugo y las flechas» i encara que no podem assegurar l'època en què fou dibuixat, probablement no fos en un moment molt llunyà en el temps a l'època que tractam en aquest estudi.

Pel que fa a les altres construccions podem constatar que han desaparegut. De l'aljub, que es trobava davant el portal de la caseta del torrer, no en queda

res. Allà on era ara hi ha una explanada feta de ciment. Desconeixem si quan es va eliminar la construcció també es va omplir el dipòsit d'aigua o si encara hi és davall el ciment. La caseta de la xarxa d'Observació i Vigilància, que ja hem vist a una fotografia que estava en estat ruïnós a finals dels anys 50, fou totalment desmantellada per construir-hi la rotonda. De la garita, construïda a uns 11,30 metres de la torre en direcció sud-est d'aquesta, només es conserven els fonaments que passen totalment desapercebuts per a aquell qui no sap que se situava just en aquell punt.

La visibilitat, que ja ha quedat marcada a la il·lustració que oferia *Zona Aerea de Baleares*, era molt ampla i permetia controlar una gran extensió de front de costa.



La caseta dels torrers, posterior habitatge de la tropa de la Red de acecho.



Els fonaments o la base de la garita de vigilància.



El símbol de Falange al portal de la caseta.



La situació de la base de la garita de vigilància (en primer pla) respecte de la torre.

Agraïments

Volem agrair al personal del Centre d'Història i Cultura Militar de Balears permetre'ns i facilitar-nos la consulta d'alguns documents del seu arxiu; a Antoni Pasqual per haver-nos acompanyat als llocs on eren situats aquests observatoris, i a S'Algar Diving (Menorca) per la cessió de les fotografies assenyalades.

REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES

- ARIZA GARCÍA, Narciso (1944). «Valor actual de la defensa de costas». *Ejército. Revista ilustrada de las armas y servicios*, número 48 (enero), p. 8-12.
- GUAL, Gaspar (1988). «Hace 50 años. Los soldados de Bonany». *Apóstol y civilizador*, núm. 150 (maig), p. 20.
- DURÁN PASTOR, Miguel (2003). «Franco y Mallorca». *Diario de Mallorca* (1 de juny), p. 41. [Especial 50 aniversari]
- MASSOT I MUNTANER, Josep (1998). *Els bombardeigs a Mallorca durant la Guerra Civil (1936-1938)*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat (Biblioteca Serra d'Or).
- MONTÉL TOUZET, Arturo (1947). «El servicio de información en la D.C.A.». *Revista de Aeronáutica*, número 77 (abril), p. 55-64.
- MUNILLA, Eduardo (1951). «Evolución de la lucha entre aviones y cañones». *Revista de aeronáutica*, número 126 (mayo), p. 372-383.
- MURILLO I TUDURÍ, Andreu (1997). *La guerra civil a Menorca (1936-1939)*. Edicions Documenta Balear.
- FERRER MASSANET, Rafel (1997). «El observatorio de Porto Cristo en la red de acecho (1936-1943)». *Perlas y Cuevas*, núm. 943 (4-17 juliol).
- RODRÍGUEZ SAIZ, Jesús (1987). «La artillería de Mallorca». *Ejército. Revista de las armas y servicios*, núm. 569 (juny), p. 34-47.
- VINDEL MERCED, Francisco (1985). «La red de acecho». *Revista de aeronáutica y astronáutica* (noviembre), p. 1137-1141.
- Zona Aerea de Baleares. Unidad de Información Antiaeronáutica. Historial de los observatorios de la isla de Mallorca*. Suc. Amengual y Muntaner.