

Les Drassanes Reials de Barcelona

Antoni Sella

Les Drassanes Reials de Barcelona són un element singularíssim i de primer ordre del patrimoni marítim mundial i de l'arquitectura civil del gòtic europeu. Constitueixen, ensems, un dels exemples més importants dels edificis medievals dedicats a la producció i a l'activitat econòmica que ha conservat el vell continent, al llarg de més de set-cents anys.

Al mateix temps, les drassanes testimonien la puixança política i econòmica que desplegà Catalunya i el conjunt de regnes de la corona d'Aragó a la Mediterrània durant l'alta edat mitjana, des del segle XIII al segle XV, i que després heretaria i ampliaria vers nous horitzons la monarquia hispànica, en el decurs dels dos segles següents.

Llevat de Barcelona, cap de les antigues ciutats que senyorejaren la Mediterrània a l'Edat Mitjana – Gènova, Venècia, Pisa, Palerm, Constantinoble, Nàpols o Marsella – no ha conservat pràcticament intactes les instal·lacions que actuaren de veritable pulmó d'aquesta frenètica activitat comercial, política, tècnica i militar destinada a obtenir el domini parcial o total de les rutes marítimes: els edificis medievals on es construïren, reparaven i guardaven les galeres, carraques i altres embarcacions de transport de mercaderies i exercits, així com la seva impedimenta.

Les nobles pedres que cobreixen el generós i diàfan espai de les drassanes, amb un economia de recursos que permet parlar de virtuosisme arquitectònic, ens remetent a la íntima relació d'interessos entre la nodrida i pròspera burgesia mercantil barcelonina dels segles XIII i XIV, els reis i les institucions de govern del Principat de Catalunya. En aquest sentit, les drassanes també foren una institució en la qual es palesà tota la xarxa de particularíssimes relacions estamentals que caracteritzà la construcció de l'edifici polític de la corona d'Aragó, una monarquia integrada per diversos regnes i comptats, cada qual amb les seves pròpies corts i estaments, drets i deures i que convertí el pacte entre les parts en l'instrument més destacat de la pràctica de govern. Un instrument, el del pactisme, que queda solemnement instaurat a partir de les Corts convocades pel rei Pere el Gran, el 1283, a Barcelona.

Les chantiers navals royaux de Barcelone

Antoni Sella, *Museu Marítim de Barcelone*

Les chantiers navals royaux de Barcelone constituent un exemple remarquable de constructions médiévales dédiées à la production et à l'activité maritime. Aucune autre ancienne cité méditerranéenne n'en a conservé de telles.

Ils attestent la puissance politique et économique déployée par la Catalogne et par les royaumes de la couronne d'Aragon du ^{xiii}^e au ^{xv}^e siècle. Au cours des deux siècles qui suivront, la monarchie hispanique leur donnera une nouvelle orientation.

Leur architecture exceptionnelle nous renvoie à la relation d'intérêts intime liant la florissante bourgeoisie marchande barcelonaise des ^{xiii}^e et ^{xiv}^e siècles, les rois, et les institutions de gouvernement du principat de Catalogne. De ce point de vue, les chantiers navals – poumon de l'activité commerciale, politique, technique et militaire visant à la domination des routes maritimes – sont caractéristiques de l'édifice politique de la couronne d'Aragon, monarchie à laquelle participaient divers royaumes



La porte de Santa Madrona est la seule restante du rempart historique de Barcelone.

Edifici i institució, les Drassanes Reials neixen, es desenvolupen i arriben a la seva plenitud en el decurs de la baixa edat mitjana. L'espai que les acull continuarà essent un edificació viva, destinada a diversos usos militars i, finalment, civils i que coneixerà intervencions, ampliacions i reestructuracions durant els 500 anys que menen entre principis del segle XVI i els inicis de l'actual segle XXI. Amb tot, el caràcter funcional de l'estructura inicial i la seva solidesa arquitectònica han permès que no es desvirtués ni l'esperit ni els grans eixos constructius que va tenir en els seus orígens.

Barcelona, oberta a la mar

Al segle XV aC, la fundació de la colònia romana *Iulio Augusta Favencia Paterna Barcino*, l'origen de l'actual ciutat de Barcelona, té una indissociable relació amb la mar. L'emperador August la promou per disposar d'un centre administratiu, militar i de redistribució de productes i mercaderies, procedents de tot el territori interior que s'estructura al voltant de les valls configurades pel Besòs i el Llobregat, els dos rius que desemboquen a banda i banda de l'urbs. Des d'un inici, la ciutat murallada disposarà d'una porta oberta a la mar i a la zona costanera. Es trobava situada a l'extrem oriental de les muralles, prop d'on, segons les restes arqueològiques, sembla que hi havia el port romà. Aquest port complementava el situat a la zona de Montjuïc, creat en èpoques anteriors. Al vessant sud de la muntanya s'hi han localitzat estructures d'emmagatzematge de gra que foren utilitzades, com a mínim, entre el segle VI aC i el segle I dC.

Poques notícies ens han arribat sobre el dibuix del litoral barceloní en la llarga etapa que culmina amb l'ensulsiada de l'imperi romà. Però en època medieval, tot indica que el port de la ciutat es troba en el mateix indret, un port que, segons les indicacions d'Al-Idrisi, historiador andalusí de la primera meitat del segle XII, no reunia massa bones condicions naturals. També d'aquest període alt medieval, quan els comtes de Barcelona consoliden el seu domini, coneixem l'existència d'una franja marítima barcelonina destinada a la construcció d'embarcacions. Es tractava del sector de platja situat davant del portal de Regomir, l'hereu d'aquella porta de la muralla romana oberta a la mar. Va tenir aquesta funció durant els segles posteriors, fins ben entrada l'època moderna, convivint amb l'activitat constructiva desenvolupada a les Drassanes Reials. Cal assenyalar que aquest primer espai destinat a la construcció



Rempart médiéval du XV^e siècle adossé aux Drassanes Reials.

et comtés, avec leurs propres cours et systèmes. Un pacte entre les parties, remarquable instrument de gouvernement, appelé en catalan le *pactisme*, fut solennellement conclu aux *Corts*, convoquées en 1283 à Barcelone par le roi Pierre le Grand.

Les chantiers navals royaux sont nés et ont connu leur âge d'or au cours du bas Moyen Âge. Ils subiront un certain nombre d'interventions, d'agrandissements et de restructurations, du début du XVI^e siècle à nos jours, mais la structure fonctionnelle initiale et sa solidité architecturale ont permis de conserver son esprit ainsi que ses grands axes constructifs d'origine.

Barcelone, ville ouverte sur la mer

Au I^{er} siècle après J.-C., la colonie romaine *Iulio Augusta Favencia Paterna Barcino*, origine de l'actuelle Barcelone, était intimement liée à la mer. L'empereur Auguste l'avait promue pour disposer d'un centre administratif et militaire et pour distribuer les produits du territoire intérieur. La cité disposait, dans l'extrémité orientale de ses murailles, d'une porte ouverte sur la mer et la zone côtière proche du port romain. Sur le versant sud de la montagne, on a trouvé des restes d'entrepôts à grain utilisés au moins entre le VI^e siècle avant J.-C. et le I^{er} siècle après J.-C.

Nous avons peu d'informations sur le dessin du littoral barcelonais jusqu'à la chute de l'Empire romain. Tout semble indiquer qu'à l'époque

naval, i que va incorporar alguns edificis, no apareix mai descrit amb l'adjectiu reial ni amb cap altre que permeti suposar una tutela o propietat dels comtes de Barcelona o, posteriorment, dels reis d'Aragó.

En aquestes drassanes situades fora del portal de Regomir s'hi bastiren les naus comercials barcelonines que convertiren la ciutat en un important nucli econòmic de la mediterrània occidental. També, i durant molt temps, els comtes i els reis les utilitzaren per organitzar totalment o parcial els seus estols militars. Fins a les primeries del segle XIII, però, l'Europa cristiana medieval havia practicat aquesta activitat d'organitzar les esquadres militars com una acció puntual i esporàdica, que responia a les finalitats d'una campanya determinada, com la que el comte de Barcelona Ramon Berenguer III dirigí contra les illes de Mallorca i Eivissa el 1114.

En albirar el segle XIII, el món feudal va donant pas a noves estructures polítiques. Durant aquesta centúria, les màximes instàncies del poder – les monarquies o les repúbliques, en el cas, aquest darrer, de les ciutats italianes – s'afermen no només com la primera autoritat política, sinó també com el cap del conjunt d'una societat entesa com un tot orgànic. I és en aquest sentit que augmenta també el seu paper en l'organització d'espais i estructures públiques que, al mateix temps, mostrin i permetin mantenir la primacia del seu poder.

A Barcelona i a Catalunya, aquest procés coincidirà amb l'assumpció per part del comte de Barcelona del títol de rei d'Aragó – fet que es produeix a partir de 1162, amb Alfons el Cast – i una política d'expansió territorial i comercial que tindrà el seu eix en la Mediterrània. Al segle XIII, la incorporació als dominis de la corona de Mallorca, València, Sicília i Sardenya, successivament, tindrà com a conseqüència l'augment de les necessitats militars, que esdevenen permanents, tant per a la defensa i manteniment dels nous territoris com per fer front al clima de guerra que senyoreja les ribes mediterrànies.

La novetat que es produeix, en relació al període anterior, és la necessitat de permanència. Organitzar estols navals deixarà de ser un fet esporàdic per esdevenir una activitat constant, necessitada de recursos econòmics, professionals i infraestructures permanents. La Mediterrània cristiana recupera una pràctica – l'existència de drassanes destinades de forma permanent a la construcció i reparació d'embarcacions i finançades amb diner públic – desenvolupada a la *polis* grega, continuada per l'imperi Romà i, després, pel

médiévale le port de la cité se trouvait au même endroit. Selon les indications d'Al-Idrisi, historien andalou de la première moitié du xii^e siècle, il ne disposait pas de très bonnes conditions naturelles. Au haut Moyen Âge, le front de mer barcelonais était destiné à la construction d'embarcations. Le secteur a conservé cette fonction au cours des siècles, jusqu'à l'époque moderne, parallèlement à l'activité des chantiers navals royaux. Ce premier espace destiné à la construction navale n'a jamais été qualifié de *royal* ni d'autre adjectif indiquant une tutelle ou une propriété des comtes de Barcelone ou des rois d'Aragon.

Dans ces chantiers navals, on fabriquait les navires commerciaux barcelonais qui ont fait de la ville un important pôle économique en Méditerranée occidentale. Les comtes et les rois les ont utilisés pour organiser totalement ou partiellement leurs escadres militaires lors de campagnes déterminées, comme celle que le comte de Barcelone, Ramon Berenguer III, devait diriger en 1114 contre les îles de Majorque et d'Ibiza.

À l'aube du xiii^e siècle, le monde féodal céda la place aux monarchies – ou aux républiques pour les cités italiennes – qui s'affirmaient comme autorités politiques suprêmes, mais aussi comme moteurs de sociétés considérées comme un tout organique. Ainsi leur rôle augmentait dans l'organisation des espaces et des structures publiques et, en corollaire, elles exhibaient et entretenaient la primauté de leur pouvoir.

À Barcelone et en Catalogne, ce processus coïncida avec le fait que la couronne d'Aragon revint au comte de Barcelone ainsi qu'avec une politique d'expansion territoriale et commerciale en Méditerranée. Au xiii^e siècle, l'incorporation de Majorque, Valence, de la Sicile et la Sardaigne



Sceai du drassaner.



Armes du roi Pere el Ceremoniós.

Bizantí i heretada per les diverses estructures polítiques musulmanes que s'establiren a les ribes mediterrànies. La mateixa paraula catalana *drassana*, com la castellana *atarazanas* o la italiana *arsenale*, procedeix etimològicament de veus àrabs que tenen el significat genèric de casa de treball.

L'edificació i la tipologia de les drassanes que proliferaran a partir del segle XIII es veu igualment condicionada per un altre element: la utilització preferent de la galera com a nau de guerra. Es tracta d'un bastiment que necessita de refugi per a la hivernació obligada fora de l'aigua, la qual cosa augmenta la necessitat de disposar en terra, a la costa, de grans espais coberts i allargats per encabir-les.

Les naus que servien, primordialment, per guardar les galeres han resultat ser les construccions que més han aguantat el pas del temps i, sovint, es tendeix a assimilar la idea d'unes drassanes amb aquestes naus. Però les drassanes implicaven i contenien moltes altres funcions i estructures. En primer lloc, havien de disposar de grans espais oberts. Més que a l'interior de les naus, era aquí on es duia a terme la construcció i reparació. El conjunt també contenia botigues o magatzems, on es dipositaven els materials per treballar, els aparells nàutics desarmats dels vaixells o per armar, les armes o s'hi duïen a terme determinades tasques. Igualment havia d'existir un edifici destinat a l'escripcia, on es dugués a terme la tasca burocràtica i d'organització de la institució.

En el cas de Barcelona, de totes aquestes construccions, que convertien la drassana en un conjunt complex, en tenim molt poques notícies. De fet, tot i la importància històrica de la institució i la importància de la construcció existent – declarada monument històricoartístic l'any 1976 –, de les drassanes reials de Barcelona no n'existeix una informació exhaustiva i constitueixen, encara, un gran misteri.

En els darrers anys, les investigacions han rebut un impuls important amb la redacció d'un pla de recerca específic, impulsat pel consorci gestor de les drassanes, i amb l'inici de diversos projectes de caràcter interdisciplinari que han de permetre aprofundir en el coneixement d'aquest espai, mitjançant el treball d'arqueòlegs, historiadors, arquitectes i urbanistes.

L'origen de les Drassanes Reials

La primera vegada que es fa menció a la zona actualment ocupada per les drassanes com un espai dedicat a la construcció naval és en una disposició

aux domaines de la couronne pérennisa les besoins militaires pour défendre et maintenir les nouveaux territoires et faire front au climat de guerre des rives méditerranéennes.

La Méditerranée chrétienne récupérait ainsi une pratique développée dans la *polis* grecque, poursuivie par l'Empire romain puis par l'Empire byzantin, et héritée par les musulmans établis en Méditerranée. L'étymologie du terme catalan de *drassana*, de même que celle du mot castillan *atarazanas* ou de l'italien *arsenale*, provient de mots arabes au sens générique de *maison où l'on construit*.

L'édification et la typologie des chantiers navals étaient conditionnées par l'utilisation majoritaire de la galère. Celle-ci a besoin d'un refuge pour un hivernage hors d'eau, imposant de disposer à terre de grands espaces couverts.

Les grands bâtiments où on les entreposait ont bien résisté au temps. C'est pourquoi on assimile souvent les chantiers navals à ces nefes, mais les chantiers comportaient beaucoup d'autres fonctions et structures : grands espaces ouverts où l'on menait à terme les constructions et effectuait les réparations, boutiques ou magasins qui fournissaient matériaux, équipements, armement nautique, etc. ; il y avait certainement aussi un lieu destiné aux tâches de bureau et d'organisation de l'institution.

Dans le cas de Barcelone, nous n'avons guère d'information sur l'importance historique de l'institution ni sur ses constructions, déclarées monument historico-artistique en 1976. Cependant, un plan de recherche spécifique, stimulé par le consortium gestionnaire des chantiers navals, ainsi que le démarrage de divers projets interdisciplinaires, permettra d'approfondir nos connaissances, grâce au travail d'archéologues, d'historiens, d'architectes et d'urbanistes.

L'origine des chantiers navals royaux

La première mention de la zone actuellement occupée par les chantiers, comme espace destiné à la construction navale, se trouve dans une disposition du roi Jacques du 9 septembre 1243. Son père, Pierre le Catholique, avait réglementé, entre 1203 et 1210, l'urbanisation de la côte de Barcelone. Le roi Jacques décida d'agrandir la zone destinée à la construction et à la réparation des vaisseaux qu'occupait déjà la « *deraszana*

dictada pel rei Jaume I el 9 de setembre de 1243. El seu pare, Pere el Catòlic, ja s'havia ocupat, entre 1203 i 1210, d'ordenar l'urbanització de la franja marítima de Barcelona, deixant la part central, la destinada al comerç marítim i a la construcció i reparació de vaixells, sota el domini de la corona. El rei Jaume, seguint la mateixa política, decidí ampliar la zona destinada a la construcció i reparació de vaixells que ja ocupava la “deraszana que est versus occasum”, segons consta al document. Per aquest motiu prohibí aixecar nous edificis en l'espai reservat per a bastir-hi la drassana nova i ordenà l'enderrocament dels que ja hi havia.

Tot plegat, segons el monarca, s'ordenava per augmentar els beneficis dels habitants de Barcelona. El resultat fou establir a primera línia de la costa i vora la ciutat una superfície de grans dimensions destinada a servir de centre d'operacions d'un dels motors econòmics de la ciutat i d'un dels eixos de la política de la corona: el comerç marítim i la supremacia militar naval.

La coincidència entre els interessos polítics i dinàstics de la monarquia i els dels comerciants barcelonins fou la base sobre la que s'edificà la puixança mediterrània de la corona d'Aragó. Amb la creació de les noves drassanes, que acabarien conformant un recinte tancat i fortificat fora de les muralles cíviques, s'establí un nou nexa de relació entre la població i la corona. Les activitats de construcció i reparació naval enfortirien l'economia de la ciutat, d'on procedien els professionals i que proporcionava els materials i productes necessaris per al correcte desenvolupament i organització de l'activitat. Quan, sovint, els reis de la corona d'Aragó demanin els estaments municipals ajuda per les seves empreses marítimes, aquests s'avindran a la petició, sota la condició que la construcció de les galeres es realitzi a Barcelona.

La vinculació entre la ciutat i l'arsenal, situat a l'extrem occidental de la població, quedà palesada amb la construcció del portal de la drassana encarat vers el portal de la muralla que donava accés a l'eix viari més important del barri marítim, configurat pels actualment anomenats carrer Anselm Clavé i carrer Ample, que el creuaven de banda a banda. Aquest accés, que sembla que fou l'únic, es va mantenir al llarg dels anys, malgrat les diverses reformes i etapes constructives que afectaren els edificis, i fou, també, la primera porta d'entrada de què disposà, ja al segle XX, el Museu Marítim de Barcelona.

que est versus occasum ». C'est pour cette raison qu'il interdit, dans l'espace réservé aux nouveaux chantiers navals, la construction d'autres bâtiments et qu'il ordonna la démolition de ceux qui y étaient édifiés.

Cela permettait de réserver une superficie de grandes dimensions au centre d'opérations de l'un des moteurs économiques de la cité ainsi qu'au commerce maritime et à la suprématie militaire navale.

Les intérêts convergents de la monarchie et des commerçants barcelonais ont servi de base à la puissance méditerranéenne de la couronne d'Aragon. Avec la création des nouveaux chantiers navals, on mettait en place un nouveau nœud de relation entre la population et la couronne. Les activités de construction et de réparation renforçaient l'économie de la ville d'où provenaient les professionnels et les produits nécessaires à ces métiers. Quand la couronne d'Aragon demandait de l'aide aux institutions municipales pour ses entreprises maritimes, celles-ci donnaient leur accord à condition qu'elles se fassent à Barcelone.

Le lien entre la ville et l'arsenal est attesté par la construction du portail des chantiers navals, situé en face de la porte de la muraille, unique accès à l'artère la plus importante du quartier maritime, qui le traversait de part en part. Cet accès a été maintenu au long des siècles, malgré diverses modifications.

L'espace délimité par le roi Jacques a connu des transformations importantes durant le règne de son fils, Pierre le Grand (1276–1285). À partir de 1283, Pierre ferma d'une muraille l'enceinte rectangulaire ouverte sur la mer, qui devait accueillir de nouveaux chantiers navals. Aux quatre sommets de ce rectangle, il fit ériger une tour de plan carré dotée de créneaux, dont une seule subsiste aujourd'hui.

Des interventions réalisées à cette époque, il n'y a de preuves ni archéologiques ni documentaires directes, mais des références en attestent. Dans un pacte signé en 1378 entre le roi Pierre le Cérémonieux et la cité de Barcelone, on affirme que la couverture de l'arsenal se réalise telle que l'avait commencée Pierre le Grand. Ramon Muntaner (1265–1336), soldat, officier du roi et auteur de l'une des quatre grandes chroniques médiévales catalanes, y fit aussi référence dans sa chronique rédigée à partir de 1325. Au sujet du règne de Pierre le Grand, il écrit : « *E puis ell endreçà totes ses darassanes, així en València, e en Tortosa e a Barcelona, que les galees esteguessen en cobert; e féu darassanals per tots los lloc on li paria que galees degués tenir.* »

L'espai delimitat per Jaume I va conèixer transformacions importants durant el regnat del seu fill i successor, Pere el Gran (1276–1285). És a aquest monarca que cal atribuir la iniciativa de començar a construir els edificis d'una drassana nova, probablement a partir de la reforma i reorganització de les iniciatives impulsades pel seu progenitor. A partir de 1283, el rei Pere tanca amb una muralla el recinte rectangular i obert al mar que acull la drassana nova. Als vèrtex d'aquest rectangle i manà aixecar quatre torres de planta quadrada amb merlets.

De les actuacions realitzades en aquest moment, no en tenim evidències arqueològiques ni constància documental directa, però sí referències que les testimonien amb veracitat. En un pacte subscrit l'any 1378 entre el rei Pere el Cerimoniós la ciutat de Barcelona, pacte que tindrà important rellevància en la història de les drassanes, s'afirma, en parlar de la cobertura de l'arsenal, que es realitza tal i com l'havia començat el besavi del monarca, és a dir, Pere el Gran. Amb anterioritat, també Ramon Muntaner (1265–1336), soldat, oficial reial i autor d'una de les quatre grans cròniques medievals catalanes, en fa referència. Muntaner, que va estar al servei de diversos infants i reis de la casa d'Aragó i participà com a militar en diverses campanyes per la Mediterrània, començà a redactar la seva crònica l'any 1325 i l'enllestí en poc més de tres anys. En narrar el regnat de Pere el Gran, escriu: *E puis ell endreçà totes ses darassanes, així en València, e en Tortosa e a Barcelona, que les galees esteguessen en cobert; e feu darassanals per tots los lloc on li paria que galees degués tenir.*

No es estrany que Pere el Gran aboqués esforços en la construcció naval. La política mediterrània de la corona prengué embranzida sota el seu regnat, amb l'inici, a partir de 1282, de la dominació catalana a Sicília. Aquest domini, justificat dinàsticament mitjançant la muller del rei, Constança de Sicília, filla del rei Manfred Hohenstaufen, comportà l'enfrontament amb el papat, la casa d'Anjou i el rei de França. És a partir d'aquest moment que es pot començar a parlar d'un flota militar catalana permanent, a banda de la comercial. Però, per disposar-ne, el monarca necessitat construir-la. Per aquest motiu, Pere el Gran es preocupà de l'organització dels seus arsenals i, particularment, del de Barcelona.

Ramon Muntaner va recollir en el capítol XXXVI de la seva Crònica la importància que tenien les drassanes per al govern i el manteniment del domini de la corona. No només relatà els esforços que hi esmerçà

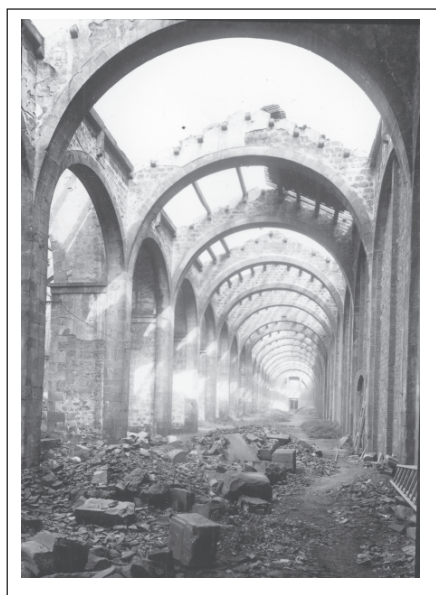
(Et puis il érigea tous ses chantiers navals, ainsi à Valence, et à Tortosa et à Barcelone, afin que les galères soient à couvert; et il fit des chantiers dans tous les lieux où il pensait qu'il devait y avoir des galères).

Il n'est pas surprenant que Pierre le Grand ait porté ses efforts sur la construction navale, l'organisation de ses arsenaux et particulièrement celui de Barcelone. La politique méditerranéenne de la couronne avait pris un essor certain sous son règne avec le début de la domination catalane en Sicile en 1282. Celle-ci, justifiée par son mariage avec Constance de Sicile, fille du roi Manfred Hohenstaufen, a entraîné un affrontement avec la papauté, la maison d'Anjou et le roi de France. C'est à partir de ce moment-là que l'on commence à parler d'une flotte militaire catalane permanente.

Ramon Muntaner décrit l'importance qu'avaient les chantiers navals pour le gouvernement et le maintien de la domination de la couronne. Ainsi Pierre le Grand faisait des recommandations aux autres monarques sur l'importance de disposer d'arsenaux bien préparés. Ces conseils faisaient référence aux chantiers navals royaux, institutions qui devaient permettre, « *amb l'ajuda de Déu, vos sotsmetrets crestians e sarraïns que contra la vostra reial senyoria e dels vostres vullen contrastar* » (avec l'aide

de Dieu, de soumettre chrétiens et sarrasins qui voudraient s'opposer à votre royale personne et aux vôtres). Cet avantage est présenté comme le meilleur rendement que l'on puisse obtenir d'un investissement qui, par ailleurs, se révèle coûteux et que le chroniqueur chiffrà à cinq mille livres par arsenal.

Muntaner exposa un projet comprenant l'organisation de quatre



La partie centrale des nefs gothiques fut endommagée par les raids aériens de 1938, lors de la Guerre civile espagnole (1936–1939).

el rei Pere el Gran, sinó que també va incloure la preocupació per disposar d'arsenals navals ben abillats entre les recomanacions que feia als monarques, de manera genèrica. Les reflexions adreçades als reis, es refereixen a les drassanes de la corona com les institucions que havien de permetre, *amb l'ajuda de Déu, vos sotsmetrets crestians e sarraïns que contra la vostra reial senyoria e dels vostres vullen contrastar*. I aquest elevat benefici és presentat com el millor rendiment que es pot obtenir d'una inversió que, d'altra banda, resulta costosa i que el propi cronista fixa en 5.000 lliures per arsenal.

En consonància amb aquests consells, Ramon Muntaner exposa un projecte en el qual inclou l'organització de quatre drassanes, dues qualificades de necessitat, que són les de Barcelona i València, ja que es tracta de les dues ciutats dels regnes amb *major poder d'homes de mar*, i dues denominades de bona ordinació – les de Tortosa i Cullera –, donada l'estratègica situació militar d'ambdues poblacions.

Des de les darreries del segle XIII, Barcelona ocupa una posició central en la política de drassanes de la monarquia. Hi ha una conjunció de factors que ho determinen. En primer lloc, es tracta de la ciutat més poblada de Catalunya i dels regnes, on es concentrava un major nombre de professionals i pertanyia al domini reial. Era, igualment, la població on es trobaven instal·lats els més importants organismes de la corona, durant les llargues estades que hi efectuava el monarca i on, per aquest motiu, acabarien fixant la seva seu els organismes representatius estamentals no permanents. Barcelona concentrava, per tant, una important massa de professionals dedicats als més variats oficis, que podien respondre a les múltiples i complexes necessitats d'un arsenal, i era un centre de poder polític i econòmic de primer ordre, donada la vitalitat de la seva activitat. Tampoc es pot menystenir el fet que ja mantenia un sector notable dedicat a la construcció naval, des d'almenys un segle enrera.

Una institució d'interès general

En el decurs del segle XIV, la complexa política de domini mediterrani i els enfrontaments amb Gènova i el regne de Mallorca, la incorporació de Sardenya i la guerra contra Castella i els musulmans no faran més que augmentar la necessitat de disposar d'estols permanents i d'infraestructures per organitzar-los. La drassana barcelonina i la ciutat no només tindran

chantiers navals, qualifiés de *nécessaires* pour Barcelone et Valence, car il s'agissait des deux villes des royaumes ayant « le plus grand pouvoir d'hommes de mer » et de « bon ordonnancement » du fait de la situation stratégique militaire de Tortosa et de Cullera.

Depuis la fin du xiii^e siècle, Barcelone occupait une position centrale dans la politique des chantiers navals de la monarchie. Ville la plus peuplée de Catalogne et des royaumes, elle concentrait le plus grand nombre de professionnels pouvant répondre aux nécessités d'un arsenal; en outre elle appartenait au domaine royal. Par ailleurs, les plus importants organismes de la couronne y étaient installés durant les longs séjours du roi; le siège des organismes institutionnels représentatifs non permanents finirait par y être fixé. De plus, c'était un centre de pouvoir politique et économique de premier ordre. Enfin elle avait un secteur notable consacré à la construction navale depuis au moins un siècle.

Une institution d'intérêt général

Au cours du xiv^e siècle, la politique de domination méditerranéenne ainsi que les affrontements avec Gènes et Majorque, le rattachement de la Sardaigne et la guerre contre la Castille et les musulmans furent à l'origine du besoin permanent d'escadres et d'infrastructures. Les chantiers navals barcelonais et la cité se sont donc dotés de la capacité de maintenir une activité constante de construction mais aussi de répondre à des besoins immédiats de grande ampleur. À titre d'exemple, on peut citer la commande faite par le roi Alphonse le Libéral, en 1309: vingt-deux galères, un galion et diverses galiotes pour une escadre avec laquelle il affronterait le roi de Grenade. Bien que les galères aient été le principal type de navire construit dans les chantiers navals royaux, ceux-ci pouvaient fournir d'autres vaisseaux.

C'est du règne d'Alphonse le Libéral (1285–1327) que nous viennent les premières références concrètes aux bâtiments des chantiers navals. Pendant le mois de novembre 1302, on consacra des ressources économiques à la réparation des portails des chantiers navals malmenés par une tempête. Cela permet de penser qu'il existait une construction avec arcades, à plusieurs entrées, ouverte sur la mer. Les chantiers navals de Barcelone se trouvaient à proximité immédiate de la mer, séparés

capacitat per mantenir una activitat permanent de construcció, sinó també per fer front a necessitats immediates i d'importants dimensions. Només a tall d'exemple, es pot citar l'encàrrec fet per Alfons el Lliberal, l'any 1309. El rei ordenà construir a les drassanes de la ciutat vint-i-dues galeres, un uixer i diversos llenys per crear un estol amb el qual enfrontar-se al rei de Granada. La notícia també serveix per constatar que, tot i que les galeres eren el principal bastiment que es construïa a les drassanes reials, aquestes podien bastir altres tipus de vaixells.

Del regnant d'Alfons el Lliberal (1291–1327) procedeixen les primeres referències concretes als edificis de les drassanes, les quals parlen d'obres de restauració i millora dels elements existents. En concret, la documentació específica que durant el mes de novembre de 1302 s'hagueren d'habilitar despeses per reparar els portals de la drassana, malmesos per una tempesta de mar i vent. La informació permet pensar que no s'està parlant dels accessos al recinte – només n'hi havia un –, sinó de les entrades d'algun tipus de construcció porxada i oberta a la mar. Seguint el model dels arsenals mediterranis, la drassana de Barcelona es trobava prop del mar, separada només per un franja de platja que també calia protegir. Durant tota l'edat mitjana, sovintegen les referències a les reparacions dels portals més propers a la mar, abatuts pels temporals, i les notícies sobre els treballs per disposar de les necessàries mesures d'aïllament, bé mitjançant empostissats o murs de tàpia que podessin bastir-se i enderrocar amb facilitat, segons les necessitats de l'armada.

En iniciar-se el segle XIV, doncs, trobem que fora del recinte murallat de Barcelona, a l'occident de la ciutat, s'organitza un ampli espai aïllat per terra mitjançant fortificacions sòlides, però obert a la mar, articulat al voltant d'un pati central, amb estructures porxades i consolidat en la seva funció des dècades enrera. Aquí s'emmagatzemaven materials, eines i aparells nàutics, es procedia a la construcció de les embarcacions de la corona i a la seva reparació.

Jaume II, germà d'Alfons, dugué a terme una política mediterrània caracteritzada per la contundència militar i la fina diplomàcia. No serà, però, fins el regnat del seu fill, Alfons el Benigne (1327–1336) que tindrem notícies sobre les obres de nova construcció a les drassanes. Fins 1328, les informacions fan referència a reparacions i millores de les estructures ja existents. És en aquesta data que apareixen, per primera



En 1936, le site des Drassanes Reials accueillit le Museu Marítim de Catalunya.

seulement par une plage qu'il fallait aussi protéger. De fréquentes références, tout au long du Moyen Âge, évoquent des réparations aux portails les plus proches de la mer, de même que des travaux d'isolation effectués à l'aide de planches ou de murs de chaume, construits et détruits facilement en fonction des besoins de la flotte.

Au début du XIV^e siècle, on avait donc, hors de l'enceinte de Barcelone, à l'ouest de la ville, un vaste espace isolé par de solides fortifications, mais ouvert sur la mer, articulé autour d'un patio central, avec des structures en arcades. On y emmagasinait les matériaux, les outils ainsi que les armements nautiques, on procédait aussi à la construction et aux réparations des embarcations de la couronne.

Le souverain Jacques II mena une politique méditerranéenne marquée par la puissance militaire et une diplomatie active. Ce ne sera cependant qu'avec le règne de son fils, Alphonse le Bénin (1327–1336), que l'on aura des informations sur une construction nouvelle – non plus des réparations et transformations – dans les chantiers navals. En octobre 1328, le roi ordonna que le montant des amendes sur le commerce avec l'Égypte et les territoires dominés par le sultan de Babylone soit destiné, entre autres, à l'achèvement de la couverture du bâtiment des chantiers navals.

À cette époque, les intérêts politiques, militaires et économiques de la monarchie et d'une partie de ses sujets en Méditerranée avaient créé un vaste réseau de relations et d'organismes, tels que les consulats de mer et d'outremer, ainsi qu'une pratique fixée dans le *Llibre del consolat de mar*, ancêtre des traités de droit international portant sur les questions maritimes.

vegada, documents que parlen sobre activitats destinades a noves edificacions. L'octubre d'aquell any, el rei establí que l'import de les multes imposades als que comerciaven amb Egipte i els territoris dominats pel soldà de Babilònia es destinessin, entre altres obres, a finançar el treball per acabar la coberta de l'edifici de les drassanes.

En aquest període, els interessos polítics, militars i econòmics de la monarquia i d'una part dels seus súbdits a la Mediterrània han donat lloc a una extensa xarxa de relacions i organismes, com els consolats de mar i d'ultramar, i a tota una pràctica que ha quedat fixada en el *Llibre del consolat de mar*, una recopilació de costums, ordenances i usos nàutics i mercantils, que recull aportacions de molt diversa procedència i que condensa el conjunt del dret comú consuetudinari de la Mediterrània, fins a convertir-se en un precedent del dret internacional vinculat a les qüestions nàutiques i marítimes.

Els reis catalans dels segles XIII i XIV afavoriren el comerç mediterrani i la burgesia ciutadana, en una estratègia destinada a enfortir internacionalment la corona i fer-la preminent davant de la noblesa del país. Les drassanes de la capital eren un instrument imprescindible en aquesta política. Però els monarques catalans patiren de manera crònica la manca de numerari. El patrimoni reial no podia sostenir les elevades despeses que comportava l'acció mediterrània i les guerres i els monarques, sovint, feren ús de la seva facultat de convocar les Corts del regne per sol·licitar ajuda dels seus vassalls.

La necessitat d'obtenir aquests ingressos extraordinaris, que havien de ser aprovats per les corts, es troba en la base de la pràctica política del pacta entre la monarquia i els estaments representats en els parlaments.

Sabem que, si més no a partir del segle XIII, els reis utilitzaren aquest sistema de demanar contribucions als seus súbdits per finançar la construcció dels estols militars i tota la despesa que comportaven. Quan les peticions realitzades directament a les viles i llocs reials no eren suficients, situació que s'esdevenia sovint, el monarca havia de recórrer a la convocatòria de Corts Generals. La pràctica esdevingué un hàbit corrent en el decurs del segle XIV i aquesta reincidència comportà l'aparició de nous sistemes de gestió dels recursos. Així, durant la centúria del 1300, tot i que hi ha algun precedent de finals del segle anterior, es converteix en costum el fet que els imports acordats no siguin lliurats



Les nefs du XVII^e siècle, Naus de la Generalitat, furent employées comme ateliers du parc d'artillerie.

Les rois catalans des xiii^e et xiv^e siècles favorisèrent le commerce méditerranéen et la bourgeoisie citadine par une stratégie destinée à renforcer la couronne sur la scène extérieure et à la rendre prééminente devant la noblesse du pays. Les chantiers navals de la capitale étaient un instrument indispensable à cette politique. Mais les monarques catalans souffrirent régulièrement du manque d'argent. Le patrimoine royal ne pouvait pas supporter les dépenses énormes qu'impliquaient les actions en Méditerranée et les guerres. Les monarques firent donc souvent usage de leur faculté de convoquer les *Corts* du royaume pour solliciter l'aide de leurs vassaux. Le besoin d'obtenir ces revenus extraordinaires est à la base du pacte politique entre la monarchie et les différents états représentés aux parlements.

Les rois utilisèrent, au moins à partir du xiii^e siècle, ce système de demande de contributions à leurs sujets pour financer la construction des escadres militaires ainsi que l'ensemble des frais que cela comportait. Quand elles n'étaient pas suffisantes, le roi avait recours à la convocation des *Corts Generals*, pratique devenue courante au cours du xiv^e siècle. Ainsi, pendant le xiv^e siècle, il était devenu habituel que les montants accordés ne soient pas livrés au trésor royal et que les institutions qui y contribuaient – *la Diputació del General*, organisme permanent qui

a l'erari reial, sinó que els propis estaments que hi contribueixen – la Diputació del General, organisme permanent que representa les corts, o el mateix Consell de Cent, el govern de la ciutat de Barcelona – s'esmercen en la seva gestió i administració.

Les drassanes de Barcelona entraren aviat a formar part d'aquest complex sistema. Malgrat que no deixaren mai de pertànyer al rei, a partir de mitjan segle XIV la *Deputació del General de Catalunya* hi tindrà una presència continuada, que augmentarà en el decurs del següent segle. Les obres a les drassanes seran, a partir d'ara, majoritàriament finançades amb aportacions atorgades per les corts i administrades per la Diputació del general, sota tutela reial. Això explica que l'escut d'aquest organisme, juntament amb el del rei, aparegui esculpit a les naus.

Projectes ambiciosos

Les disposicions d'Alfons el Benigne per dotar les drassanes d'ingressos corrents foren igualment seguides pel seu fill i successor, el rei Pere el Cerimoniós (1336–1387). Aquest, no només confirmà allò establert pel seu pare el 1328; també es preocupà per fer efectives les diverses fonts d'ingressos destinades al manteniment, millora i acabament del recinte. Malgrat les successives crisis de diversa índole que assolaren Catalunya a partir de 1333 – data coneguda com *lo mal any* primer – la construcció naval i les drassanes continuarien tenint un gran impuls durant tot el seu llarg regnat.

De fet, és en aquest període que l'edifici començarà a definir les traces que l'han caracteritzat fins a l'actualitat. Durant els primer quaranta anys del regnat del Cerimoniós, sovintegen les referències a les obres de reparació de les drassanes i als esforços per cobrir les naus. No podem establir amb exactitud quina era la imatge que oferien ni, tampoc, determinar amb precisió el conjunt d'instal·lacions que les integràvem. Ultra que es trobaven fortificades i contenien botigues, patis, porxos i magatzems, les drassanes comptaven, com a mínim, amb tres naus per resguardar – hi galeres, ja que la documentació de principis de segle XIV fa referència a tres portals malmesos per la tempesta.

Aquestes naus i portals, per raons que es desconeixen, havien de trobar-se en mal estat, durant la segona meitat del segle XIV, ja que en les Corts celebrades durant el darrer quart de la centúria es tracta el

représentait les *Corts*, ou le *Consell de Cent*, gouvernement de la ville de Barcelone – s’emploient à leur gestion.

Bien que les chantiers n’aient jamais cessé d’appartenir au roi dès la moitié du xiv^e siècle, la *Diputació del General de Catalunya* y aura une présence grandissante au cours du siècle suivant. Les travaux seront, dès lors, majoritairement financés grâce aux apports accordés par les *Corts* et administrés par la *Diputació del General*, sous tutelle royale. C’est pourquoi le blason de cet organisme était sculpté sur les murs des bâtiments, conjointement aux armoiries royales.

Projets ambitieux

Les dispositions d’Alphonse le Bénin visant à doter les chantiers navals de revenus réguliers ont été prolongées par son fils, le roi Pierre le Cérémonieux (1336–1387). Celui-ci se préoccupa aussi d’établir diverses sources de revenus destinées à l’entretien, à l’amélioration et à l’achèvement de l’enceinte. Malgré les crises successives qui frappèrent la Catalogne à partir de 1333 – date connue comme *lo mal any primer* (première année d’une longue période de tourments) – la construction et les chantiers navals continuèrent à bénéficier d’un grand essor pendant son long règne.

L’édifice commença à acquérir les traits qui le caractérisent encore aujourd’hui. Au cours des quarante premières années du règne de Pierre le Cérémonieux, les mentions de travaux de réparation des chantiers navals et de couverture des bâtiments sont fréquentes. Il est impossible de déterminer avec précision les installations, mais, outre les fortifications, les boutiques, les cours, les arcades et les magasins, les chantiers navals comptaient au moins trois nefs permettant de mettre les galères à l’abri.

Ces nefs et ces portails devaient se trouver en très mauvais état puisque fut traité, aux *Corts* convoquées par le roi à Barcelone en 1373, le problème de l’entretien des galères soumises aux intempéries. L’évêque de Lérida défendit la nécessité de couvrir les chantiers navals de Barcelone où l’on conservait les navires: ceux-ci se détérioraient en deux ou trois ans, alors qu’ils auraient pu durer une vingtaine d’années si l’hivernage se faisait dans de bonnes conditions.

Les *Corts* approuvèrent finalement un financement pour réaliser les travaux. On ne sait pas s’ils ont été menés à terme, mais le projet fut

problema que suposa mantenir les galeres a la intempèrie, ja que es fan malbé amb gran rapidesa. En les corts convocades pel rei a Barcelona el 1373, es va debatre sobre les ajudes que s'havien de prestar al monarca per tal de què podés mantenir en ordre la conflictiva illa de Sardenya. Fou en aquest context que el bisbe de Lleida, Renau, defensà la necessitat de cobrir les drassanes de Barcelona on es guardaven les galeres. Sense la coberta, els vaixells es malmetien en un curt termini de dos o tres anys, quan en podrien durar una vintena, si hivernessin en condicions.

Les corts, finalment, aprovaren, el 14 de maig, aportar determinats diners per realitzar l'obra. No es coneix si es dugué a terme, però sí que se'n constatà la necessitat i que el projecte va ser entès com a necessari, no només per a la corona, sinó per al conjunt del país i, per tant, s'havia de finançar amb aportacions procedents de tots els súbdits.

Aquell mateix 1373, el rei havia promogut un projecte per construir unes terceres drassanes en un altre indret de la ciutat, però el Consell de Cent, que disposava de competències en qüestions urbanístiques al front marítim, no l'hi va permetre. El 10 de març de 1374, en canvi, Pere el Cerimoniós i els consellers barcelonins arribaven a l'acord, a petició dels primers, d'incloure les drassanes dins del perímetre de les noves muralles de la ciutat. Dons anys després, el febrer de 1376, el monarca permetia que els consellers destinessin a les obres de la muralla els diners recaptats en concepte de multes imposades al comerç de blat o vitualles. Però per autoritzar aquesta font d'ingressos, els imposà una condició o el que podríem anomenar una contrapartida política: una tercera part d'aquests ingressos s'havien d'invertir en les obres de la drassana reial.

Tot fa pensar que els consellers, responsables de buscar finançament per a la construcció de la muralla, havien acudit al rei perquè els n'aprovés el sistema i que aquest, per torna, els comprometé a aportar diners per pagar les obres de la drassana reial, el finançament de la qual era responsabilitat de la corona. D'aquesta manera i al voltant de les drassanes s'iniciava una negociació entre els interessos, necessitats i obligacions de les parts que tindria continuïtat en els anys posteriors.

Entre la tardor de 1376 i la de 1377, les intervencions a les drassanes foren constants. S'invertí en la construcció d'una nova porta del recinte, en les finestres d'aquesta porta, els portals de les botigues, l'adaptació d'un porxo damunt la portalada principal de la façana, la reparació de porxades

considéré nécessaire pour la couronne et l'ensemble du pays; on devait donc le financer avec l'apport de tous.

Cette même année, le roi émit le projet de construire un troisième chantier naval, mais le *Consell de Cent*, qui disposait de l'autorité sur le front de mer, ne l'autorisa pas. Le 10 mars 1374, par contre, Pierre le Cérémonieux et les conseillers barcelonais parvinrent à un accord, afin d'inclure les chantiers navals dans le périmètre des nouvelles murailles de la ville. Deux ans plus tard, le monarque autorisait les conseillers à assigner aux travaux de la muraille le montant des amendes sur le commerce du blé et des victuailles, mais imposa qu'un tiers soit investi dans les travaux des chantiers navals royaux.

Les responsables de la recherche de financement pour la construction de la muraille étaient venus voir le roi afin qu'il en approuve le principe ; celui-ci, en retour, les engagea à apporter l'argent pour payer les travaux des chantiers navals royaux, dont la charge revenait à la couronne. Ainsi s'entamait une négociation qui se poursuivit les années suivantes.

De l'automne 1376 à celui de 1377, on investit dans la construction d'une nouvelle porte d'enceinte, des vantaux, des portails des boutiques, un grand porche, la réparation des arcades et des boutiques, et l'on envisageait d'intervenir au plafond d'une tour et à la couverture des bâtiments des chantiers.



Escalier noble du palais de Pere IV.

i botigues i es planeja la intervenció en el sostre d'una torre i en les teulades de la drassana.

Serà, però, el 1378 quan el monarca i el Consell de Cent barceloní arribaran a un acord de grans transcendència per al futur de les drassanes reials. El 9 de juny d'aquell any, el rei i els consellers pactaven, mitjançant l'anomenat document de concòrdia, la participació del municipi, al costat de la monarquia i de la Diputació del General, en el finançament de les obres de la drassana.

La concòrdia entre el municipi i la monarquia contemplava la realització d'un projecte ambiciós i que suposava l'ampliació de les drassanes. L'interès dels consellers tenia una segona motivació: l'ampliació d'aquest arsenal permetria, en pocs anys, destinar a nous usos l'espai que ocupaven les drassanes velles al centre del front marítim de la ciutat. I així fou a partir de 1380, quan el rei autoritzà als consellers a construir la nova llotja, expressió de la puixança econòmica i política de la ciutat.

Seguint la proposta de 1376, el projecte contemplava com a prioritat la fortificació de l'espai de les drassanes, convenientment ampliat i la creació de valls i fossars als peus dels murs, per donar major solidesa a les defenses. Igualment es parlava de la construcció de tallers i botigues i de la construcció de porxos on s'havien de resguardar les galeres.

Ja en el moment de redactar la concòrdia, els seus protagonistes eren conscients de què anaven a emprendre una empresa important. En primer lloc, s'estipulava un termini de set anys per realitzar les obres, durant els quals la ciutat aportaria, anualment, una determinada quantitat de diners, sempre que el rei hi contribuís amb una suma semblant. En aquest sentit, s'instava al monarca a obtenir finançament mitjançant la Diputació del General de Catalunya. En segon lloc, el projecte agafava unes dimensions noves, no previstes amb anterioritat, ja que es determinava que els pilars i els arcs que s'havien bastit darrerament havien de ser desmuntats, ja que no responien a les noves necessitats, i aprofitat el material amb què s'havien construït.

El mateix dia 9 de juny de 1378 en què se signà la concòrdia, el rei nomenà administrador de les obres de la drassana Pere Tarrés, un jurista de gran prestigi a Barcelona. Tarrés, que ocupà el càrrec de comissari general i obrer major de l'obra de la drassana fins 1386, havia de preocupar-se del cobriment de l'edifici i d'altres treballs afins.

Ce ne sera cependant qu'en 1378 que le monarque et le *Consell de Cent* barcelonais arriveront à un accord. Le 9 juin, le roi et les conseillers acceptaient, par le *document de concorde*, la participation de la municipalité – aux côtés de la monarchie et de la *Diputació del General* – au financement des travaux des chantiers.

L'accord envisageait un projet ambitieux d'agrandissement. Les conseillers avaient une autre motivation : consacrer à de nouveaux usages l'espace qu'occupaient les anciens chantiers navals au centre du front maritime de la ville. Ainsi fut fait à partir de 1380, quand le roi autorisa les conseillers à construire la nouvelle criée, expression de la puissance économique et politique de la cité.

Selon la proposition de 1376, la fortification de l'espace des chantiers navals était une priorité, ainsi que la création de fossés au pied des murs pour consolider les défenses. En outre, on construisait ateliers, boutiques et hangars pour les galères.

Les signataires de la *concorde* étaient conscients d'entreprendre une opération importante. Il était convenu d'un délai de sept ans pour effectuer tous les travaux, et chaque année, la ville et le roi apporteraient chacun un montant égal. Le projet prenait de nouvelles dimensions: les piliers et les arcs bâtis depuis peu, ne répondant plus aux nouveaux besoins, seraient détruits et l'on en récupérerait les matériaux.

Le 9 juin 1378, jour de la signature de la *concorde*, le roi nomma Pere Tarrés, administrateur des travaux des chantiers navals. Commissaire général et premier ouvrier des travaux des chantiers navals jusqu'en 1386, il se préoccupa, entre autres, de couvrir les bâtiments.

Le nouveau projet débuta le 4 décembre 1378. Pierre le Cérémonieux ordonna que l'on bâtît deux ensembles de nefes pouvant abriter huit galères chacune. Entre les deux blocs, se trouverait une cour découverte apportant la luminosité aux bâtiments et servant d'espace de travail pour les maîtres charpentiers et de lieu pour déplacer les galères.

Dans la pratique, cette cour voulue par le roi n'eut jamais les dimensions prévues. Finalement, c'est le 1^{er} mars 1382 que les premiers bâtiments ont été couverts, comme l'atteste une lettre du monarque à Pere Tarré dans laquelle il se montrait satisfait parce que « *la andana de les VIII voltes posades en la nostra Daraçana de Barchinona, ço és en la*

El nou projecte s'inicià el 4 de desembre de 1378. Pere el Cerimoniós ordenà que es bastissin dos conjunts de naus amb capacitat per acollir vuit galeres cada un. Entre cada un dels blocs de vuit naus hi havia d'haver un pati descobert. Aquest pati, que havia de tenir les dimensions suficients per encabir-hi una galera de manera folgada, tenia per funció aportar lluminositat al recinte, dotar d'un espai de treball per als mestres d'aixa i d'un lloc per moure les galeres.

A la pràctica, aquest patí volgut pel rei no va arribar a tenir mai les dimensions que es preveien. Les obres, però, s'iniciaren per la banda de mar, amb la construcció del primer tram de les vuit naus. Aquesta primera fase es preveia finalitzar l'estiu de 1381, però va sofrir un petit retard. Amb tot, l'1 de març de 1382, les vuit primeres naus es trobaven cobertes, fet que coneixem per una carta que el monarca va transmetre a Pere Tarré i en la qual es mostrava satisfet perquè *la andana de les VIII voltes posades en la nostra Daraçana de Barchinona, ço és en la partida ver la mar, són cobertes e acabades complidament*.

Un any després, el 1383, s'iniciaven els treballs per construir el tram de muntanya de les naus. En conjunt, doncs, en els darrers decenni del segle XIV, la drassana reial barcelonina comptava amb setze nau, articulades en dos cossos de vuit, i amb capacitat per encabir una galera cadascuna.

Aquesta ebullició constructiva no es trobà exempta de problemes. El finançament de les obres va constituir sempre un maldecap per a la monarquia, que vivia un període de grans despeses militars i es trobava permanentment endeutada. El 1384 la corona tenia dificultats per atendre els seus compromisos en el finançament de les obres i el 12 de juliol de 1386, menys de sis mesos abans de morir, el rei Pere el Cerimoniós va atorgar un privilegi que permetia que per a la continuació de les obres de l'arsenal barceloní s'utilitzés el dret a cobrar sobre el tribut de comerç d'ultramar. És a dir, novament, les drassanes es beneficiaven dels imports que els comerciants havien de satisfer per mantenir tractes amb l'orient mediterrani i aquelles ribes el comerç amb les quals estava prohibit per l'església i el monarca.

Un palau vora la mar

El rei Pere el Cerimoniós, artífex d'una política naval sense precedents a la corona d'Aragó, morí el 5 de gener de 1387, deixant als seus successors una complexa herència. Les aspiracions polítiques i dinàstiques de la monarquia,

partida ver la mar, són cobertes e acabades complidament » (la série des huit voûtes posée sur nos chantiers navals de Barcelone, dans la partie proche de la mer, est dûment couverte et terminée).

Un an plus tard, on commençait les travaux de construction du tronçon donnant sur la montagne. À la fin du xiv^e siècle, les chantiers navals royaux barcelonais comptaient seize nefs en deux corps de huit unités pouvant abriter une galère chacune.

Cette ébullition constructive n'a pas été sans problème. En effet, le financement des travaux a toujours été un souci pour la monarchie, qui vivait une période de grandes dépenses militaires et d'endettement.



Les espaces larges et diaphanes sont un élément singulier des arsenaux.

En 1384, la couronne eut des difficultés à assumer ses engagements de financement et, le 12 juillet 1386, le roi Pierre le Cérémonieux accordait un privilège qui permettait d'utiliser, pour la continuation des travaux de l'arsenal barcelonais, le droit à une partie de l'impôt sur le commerce d'outremer interdit par l'Église et le monarque.

Un palais en bordure de mer

Pierre le Cérémonieux, artisan d'une politique navale sans précédent à la couronne d'Aragon, mourut le 5 janvier 1387, laissant à ses

que seguien tenint el seu principal objectiu a la Mediterrània, sobrepassaven la capacitat i l'interès de l'activitat comercial marítima, la seva aliada durant més d'un segle i mig. Els esforços dels seus successors – els seus filla Joan i Martí – per mantenir la direcció traçada pel Cerimoniós, no reeixiren. Però en aquests esforços també hi hagué una atenció permanent a les infraestructures que havien d'assegurar l'existència i la permanència d'una flota militar amb la qual fer front als compromisos.

Poc de tres anys després de cenyir la corona, el rei Joan I acordava amb la ciutat de Barcelona una sèrie de mesures que donarien una embranzida a les obres de construcció de l'arsenal. El 14 de març de 1390 el rei i la ciutat pactaven una nova i important ampliació del recinte. El projecte preveia que la drassana tingués una capacitat per encabir trenta galeres i, d'altra banda, plantejava la construcció d'un nou palau reial. Era un projecte important, si tenim en compte que, aleshores la capacitat, de les naus cobertes durant el regnat de Pere el Cerimoniós permetia acollir-hi setze galeres. Es tractava, per tant, de quasi doblar les dimensions de les drassanes.

També aquest mateix any, i seguint l'exemple del seu pare, Joan I confirmava la destinació a les obres de la drassana del drets que gravaven el comerç marítim amb les regions prohibides. És més, manava aplicar a aquesta finalitat el total de la recaptació, i no només les dues terceres parts, com es venia fent fins llavors. De tota manera, una reclamació posterior de la ciutat de Barcelona, realitzada el 1408, que demanava aquesta ampliació del dret sembla indicar que en el seu moment no s'acabà de fer efectiva.

La idea d'edificar un nou palau reial vora la mar; un palau que no quedés constret per les servituds i la manca d'espai del centre de la ciutat i mostrés l'esplendor de la monarquia, ja havia estat plantejada anys abans. El 1374 Pere el Cerimoniós ja feu conèixer la seva voluntat d'aixecar un palau al costat de l'edifici de les drassanes. De fet, el rei pretenia que la ciutat li concedir 100.000 sous per escometre l'empresa. Els capítols que el 9 de juny de 1378 acordaren el monarca i els consellers barcelonins, i que permeteren una important etapa constructiva a l'arsenal, tenien com a punt de sortida, precisament, la petició de finançament per a la construcció d'un palau reial a la zona de mar de la ciutat.

Les dificultats econòmiques de la monarquia impediren que es finalitzés aquest projecte, que preveia la construcció d'un edifici ampli

successeurs un héritage complexe. Les aspirations politiques et dynastiques de la monarchie, dépassaient la capacité et l'intérêt de son alliée commerciale maritime. Les fils et successeurs de Pierre, Jean et Martin, ne parvinrent pas à maintenir ses ambitions.

Près de trois ans après avoir ceint la couronne, le roi Jean signait avec la cité de Barcelone une série de mesures qui devaient donner un nouvel élan aux travaux de construction de l'arsenal. Le 14 mars 1390, le roi et la ville acceptaient un important agrandissement de l'enceinte. Le projet prévoyait que les chantiers navals auraient une capacité de trente galères, ainsi que la construction d'un nouveau palais royal. C'était un projet important, il s'agissait presque de doubler les dimensions des chantiers navals.

Cette même année, Jean confirmait l'allocation aux travaux des chantiers navals du montant des droits sur le commerce maritime avec les régions interdites, leur allouant la totalité des sommes et non plus les deux tiers comme son père. Toutefois, une réclamation postérieure, en 1408, de la ville de Barcelone demandant cet élargissement du droit indique qu'à ce moment-là il n'était pas encore effectif.

Un nouveau palais royal en bordure de mer, qui ne serait pas soumis aux servitudes et au manque d'espace du centre de la cité et montrerait la splendeur de la monarchie, avait déjà été envisagé. En 1374, Pierre le Cérémonieux avait fait connaître sa volonté d'ériger un palais à côté des chantiers navals. Il demandait que la cité lui concède cent mille deniers pour démarrer l'entreprise.

Les difficultés économiques de la monarchie ont empêché de mener à terme ce projet qui prévoyait la construction d'un édifice permettant d'exhiber la magnificence de la monarchie et de la cour dans l'esprit architectural méditerranéen de l'époque.

À la mort du roi Jean en 1396, son frère Martin l'Humain lui succéda. Les travaux des chantiers navals et la construction du nouveau palais se poursuivirent jusqu'à la fin de son règne, en 1410.

La majeure partie de l'activité entamée à la fin du xiv^e et poursuivie au xv^e siècle restait à achever. La construction du palais royal n'en finissait pas. Certains pensent que le *porxo nou* des chantiers navals, connu aussi comme « édifice Pere IV », par lequel on accède aujourd'hui aux installations du *Museu Marítim*, faisait partie de ce projet.

i noble, dotat de jardins i prop de la mar, un complex per mostrar la magnificència de la monarquia i de la cort, seguint l'esperit arquitectònic que també es palesa en d'altres corts principesques de la Mediterrània en aquella mateixa època.

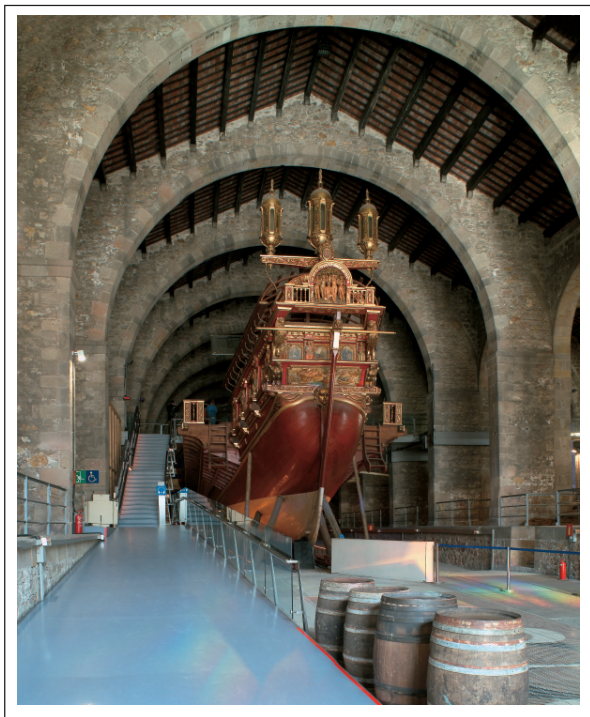
Mort Joan I el 1396, el seu germà Martí l'Humà el succeí i continuar la política adreçada a les obres de les drassanes i a la construcció del nou palau, que seguiren endavant durant tot el seu regnat, finit el 1410.

La major part de l'activitat iniciada a les darreries del segle XIV i durant el segle XV quedà per concloure. El palau reial no s'acabà mai. Alguns investigadors apunten la possibilitat que l'anomenat "porxo nou" de la drassana o també conegut com edifici Pere IV, per on actualment s'accedeix a les instal·lacions del Museu Marítim, formés part d'aquell projecte.

El "porxo nou", adossat a l'angle nord de les drassanes, presenta algunes diferències en relació a la resta de les obres. Es tracta d'un edifici de doble planta, més ample que les naus i al qual s'accedeix a través d'una escala monumental. La diferència tipològica i la monumentalitat de l'entrada han fet apuntar aquesta possible destinació com a residència reial, tot i que d'altres historiadors daten la construcció de l'edifici en un període posterior, vers les darreries del segle XV o els inicis del XVI – amb anterioritat a 1535, per quant en aquesta data surt ja representant en un gravat de l'obra *Civitates Orbis Terrarum* i li neguen la finalitat palatina. Segons aquests darrers, l'edifici formaria part de les obres empreses per la Diputació del General i hauria tingut per finalitat servir de taller o magatzem per a activitats i materials relacionats amb la construcció naval.

Decadència constructiva

El 1430 es produí la segona gran crisi del comerç marítim català a la Mediterrània. La construcció naval per al transport de mercaderies quedà reduïda a petites embarcacions, no així la construcció de bastiments amb caràcter militar que havien de servir a les empreses imperials del rei Alfons el Magnànim (1416–1458). El seu regnat contempla la darrera etapa d'esplendor de la marina catalana medieval i el monarca esdevingué un veritable àrbitre de la Mediterrània, un cop aconseguí i consolidà el domini sobre el regne de Nàpols, entre 1436 i 1442. Aquest darrer segle de l'edat mitjana, però, coneixerà, l'aprofundiment del divorci entre les pretensions polítiques de la corona i les possibilitats comercials de la burgesia.



Maquette à échelle 1:1 de la
Galera Reial

Le *porxo nou*, adossé à l'angle nord des chantiers navals, est différent du reste des bâtiments. La différence typologique de ce vaste édifice ainsi que la monumentalité de son entrée ont fait penser qu'il était destiné à la résidence royale. Cependant, d'autres historiens datent sa construction de la fin du xv^e siècle ou du début du xvi^e – avant 1535, date à laquelle une gravure extraite de *Civitates Orbis Terrarum* lui nie la finalité palatine. Selon eux, le bâtiment ferait partie des travaux entrepris par la *Diputació del General* et servait d'atelier ou d'entrepôt à la construction navale.

Décadence de la construction

La deuxième grande crise du commerce maritime catalan en Méditerranée eut lieu en 1430. La construction navale destinée au transport de marchandises fut limitée à de petites embarcations, mais cela n'affecta pas la construction de bâtiments militaires qui devaient servir aux entreprises impériales du roi Alphonse le Magnanime (1416–1458). Son règne vit la fin de la splendeur de la marine médiévale catalane, ainsi que la rupture

La ciutat de Barcelona entrarà en un cicle de decadència, tot i que es produiran moments alcistes i brillants per al comerç marítim, i el relleu del dinamisme i la puixança econòmica dels regnes de la corona d'Aragó l'agafarà València. És, precisament, d'aquesta ciutat d'on sortirà, el 1432, l'estol de setze galeres que conduí Alfons el Magnànim a Nàpols, d'on no retornaria mai més. A València quedà establerta la cort de la seva muller, la reina Maria, la qual cosa és testimoni de la puixança de la capital del regne valencià.

Abans d'arribar a la meitat de la centúria, la crisi del comerç naval i de Barcelona s'ha aguditzat. El 1440 Maria, la reina regent, ho constatava davant les Corts: *lo renom dels catalans que per lo món era tingut en estima, vuy envides és oït en llevant o en ponent*.

Com a conseqüència d'aquesta decadència, els projectes d'ampliació de les Drassanes s'alentiran. No vol dir això, ni molt menys, que desaparegués l'activitat d'una institució reial en la qual s'havia implicat intensament la Diputació del General de Catalunya i era de marcat interès per als governants de la ciutat.

La participació de les tres institucions – la monarquia, la Diputació del General i el Consell de Cent – en la política marítima no només es traduí en el finançament de les obres, palesada a través dels escuts heràldics que figuren a les drassanes, sinó en la creació d'un entramat institucional per a la gestió de les qüestions navals que pertanyien a cada institució. De la mateixa manera que el rei nomenava un oficial que s'encarregava d'administrar cada una de les seves drassanes – el drassaner reial –, la Diputació va crear l'ofici de drassaner del General, que tenia la seva seu i cos burocràtic, igualment, a les drassanes. El drassaner reial depenia i cobrava de la cort i havia de rendir comptes a uns oficials superiors que foren diversos: mitjan segle XIV, del conservador de les Drassanes Reials i durant la segona meitat del segle, del batlle general de Catalunya, el personatge encarregat de l'administració del patrimoni reial al Principat.

El drassaner del General depenia directament dels tres diputats – un per cada braç o estament representat a les Corts – que integraven la Deputació del General de Catalunya i havia de rendir comptes als seus oïdors. Aquest drassaner tenia per missió les mateixes tasques o molt similars a les que desenvolupava el drassaner reial amb la diferència que les seves competències tenien per objecte els compromisos econòmics i les propietats nàutiques de la institució per a la qual treballava. Entre

entre les prétentions politiques de la couronne et les possibilités commerciales de la bourgeoisie.

La ville de Barcelone entra dans un cycle de décadence. Le dynamisme et la puissance économique des royaumes de la couronne d'Aragon furent alors repris par Valence. De cette ville sortit, en 1432, l'escadre de seize galères qui conduisit Alphonse le Magnanime à Naples, dont il ne reviendra pas. La cour de sa femme, la reine Marie, s'y établit, ce qui atteste la puissance de la capitale valencienne.

En 1440, Marie, la reine régente, constatait devant les *Corts* que la crise du commerce naval et de Barcelone s'était accentuée: « *lo renom des catalans que per lo món era tingut en estima, vuy envides est oït en llevant ou en ponent* » (Le nom des Catalans qui était tenu en haute estime par le monde est aujourd'hui mal reçu au levant comme au couchant).

De ce fait, les projets d'élargissement des chantiers navals ont été ralentis sans que l'activité disparaisse pour autant. La collaboration de la monarchie, du *Diputació del General* et du *Consell de Cent* se traduisait par le financement des travaux et la création d'un montage institutionnel complexe destiné à la gestion des questions navales. De la même manière que le roi nommait un officier qui se chargeait d'administrer chacun de ses chantiers navals, le *drassaner reial*, la *Diputació* créa la fonction de *drassaner del General*, ayant également son siège et son bureau aux chantiers navals. L'administrateur royal dépendait de la cour, était rémunéré par elle, et devait rendre des comptes à des officiers supérieurs divers : au conservateur des chantiers navals royaux jusqu'à la moitié du xiv^e siècle, puis au *batlle general de Catalunya*, chargé de l'administration du patrimoine royal dans le principat.

L'administrateur du *General* dépendait directement des trois députés de la *Diputació del General de Catalunya*. Ses tâches étaient similaires à celles de l'administrateur royal, avec cette différence que ses compétences avaient pour objet la construction des galères que les *Corts* auraient autorisée, leur entretien ainsi que l'administration des vaisseaux, parements et armes qui étaient la propriété de la *Diputació*. C'est pour cette raison que l'institution disposait d'entrepôts dans les chantiers navals royaux.

La charge de *drassaner de la Diputació* avait été légalement établie aux *Corts* de Tortosa en 1365, et en 1408 les députés du *General* l'entendaient

elles, hi havia la construcció de les galeres que les Corts haguessin atorgat, el seu manteniment i l'administració dels vaixells, paraments i armes propietat de la Diputació. Per aquest motiu, la institució disposava de magatzems propis a les drassanes. També eren tasques seves oir el comptes que després havia de presentar.

El càrrec de drassaner de la Diputació quedà legalment establert a les corts celebrades a Tortosa el 1365 i l'any 1408 els Diputats del General l'entenien com un dels oficis de major responsabilitat que nomenaven, atesa la importància dels negocis i pro pietats que havia d'administrar per compta d'ells.

La ciutat de Barcelona també va disposar, almenys en determinats moments, d'un drassaner municipal, les activitats del qual es poden resseguir durant els segles XIV i XV. La seva funció era atendre el patrimoni naval del municipi, que bastí i pagà naus que eren de la seva propietat. Barcelona, d'altra banda, obtingué el permís del monarca per disposar de les naus de la drassana reial de la ciutat, en contrapartida a la participació del Consell de Cent en les obres de construcció d'aquesta infraestructura, pactada el 1378.

Tot aquest entramat institucional, que dóna idea de la implicació del conjunt del Principat en la política Mediterrània, tenia la seva correspondència en una complexa estructura d'operaris, menestrals i oficis que feia possible la construcció i administració d'edificis i vaixells. Tot fa pensar que el treball de construcció no era permanent a les drassanes. L'activitat es desenvolupava quan hi havia un encàrrec concret, ja sigui de construcció de naus, reparació o hivernació. Però el fet que alguns professionals disposessin de nomenaments específics – per exemple, mestre major fuster o mestre major calafat – permet entreveure que existia una planificació i una estructura que permetia de manera ordenada, eficient i ràpida, crear els equips necessaris per atendre amb celeritat els encàrrecs.

La construcció d'estols navals, quan era requerida, esdevenia una prioritat immediata. El rei tenia potestat per reclamar la concurrència de tots aquells oficials i treballadors de la ciutat que hagués de menester per armar-lo. L'activitat de construcció demanava la concurrència d'especialistes molt diversos i, també, de mà d'obra sense especialitzar, encarregada de transportar materials, aplanar terrenys o moure bastiments. Bona part de la ciutat, doncs; el seu barri de Ribera, es mobilitzava i bullia d'activitat, cada cop que un encàrrec era efectuat a la drassana reial.

comme l'un des offices majeurs, étant donné l'importance des négoce et des propriétés qu'il devait administrer pour leur compte.

La ville de Barcelone disposait aussi d'un *drassaner* municipal pour son patrimoine naval, dont on peut suivre les activités du xiv^e au xv^e siècle. Barcelone, d'autre part, obtint l'autorisation du monarque de disposer des bâtiments des chantiers navals royaux de la ville, en contrepartie de la participation du *Consell de Cent* aux travaux de construction de cette infrastructure, accordée en 1378.

Une structure complexe d'opérateurs, d'artisans et d'ouvriers rendait possible la construction et l'administration des édifices et des vaisseaux. Le travail de construction n'était pas permanent mais répondait à une commande concrète de navires, de réparation ou d'hivernage. Cependant, le fait que certains professionnels disposaient de noms spécifiques – *mestre*



Façade sur la mer, dernière phase de la restauration du bâtiment.

major fuster (maître menuisier principal) ou *mestre major calafat* (maître charpentier principal) – prouve qu'il existait une organisation efficace qui permettait de créer des équipes pour répondre sur le champ aux commandes.

La construction d'escadres navales, quand elle était requise, devenait la priorité. Le roi avait le pouvoir de réclamer la présence de l'ensemble des officiers et des ouvriers de la cité pour les armer. L'activité demandait la présence de spécialistes divers et de main-d'œuvre non spécialisée. Ainsi, une bonne partie de la ville se mobilisait et grouillait d'activité à chaque commande.

Les drassanes de l'era moderna

Durant les darreries del segle XV i en el decurs del segle XVI, les drassanes barcelonines s'afanyaren a construir galeres de guerra per al rei Ferran II i l'emperador Carles V, amb el qual s'inaugurà la dinastia dels Habsburg a la península Ibèrica. El 1528 s'hi feren les de la flota d'Itàlia i, durant els set anys següents, prop de dos mil obrers feinejaven per acabar trenta dues galeres que participaren, juntament amb 218 vaixells més, en la victoriosa campanya imperial de Tunis de 1535. També Felip II n'hi feu construir – entre elles, algunes de les que prengueren part, el 1571, a la batalla de Lepant, com la galera capitana, una reproducció de la qual ocupa l'espai central del Museu i ofereix una idea bastant fidedigne del que podia representar la construcció d'un bastiment d'aquestes dimensions.

Durant la centúria del 1500 Barcelona deixa de ser lloc de residència principal de la cort i l'administració reial s'esvaeix – donada la unió de les corones d'Aragó i Castella en una mateixa persona –, quedant a la ciutat només els organismes propis del municipi i el Principat. És llavors quan la Diputació del General es farà càrrec, plenament, de l'edifici de les drassanes. Aquestes, però, perdran el caràcter preferent que els havien atorgat els reis en la construcció dels estols reials durant l'edat mitjana.

En el decurs dels segles XVI i XVII les drassanes de València, al costat de les de Màlaga, seran les més importants que els Habsburg mantindran a la Mediterrània. Tot amb tot, durant el segle XVI continuen les obres a l'edifici. Alguns estudis daten d'aquesta centúria – i més concretament, de la segona meitat del segle XVI – el conjunt que avui es troba a continuació dels dos primers trams d'arcades que s'obren, actualment, sobre la façana marítima, repartits en vuit naus.

L'any 1612 la Diputació del General o Generalitat reactivà les tasques constructives amb l'edificació de tres noves naus, situades al costat de les Rambles – a l'Est del cos principal – i de dimensions superiors a les anteriors. Les darreres obres que modificaren la fesomia arquitectònica de les Drassanes es dugueren a terme en el decurs dels segles XVII i principis XVIII, quan la nau central patí modificacions, el perímetre conegué noves fortificacions i baluards i foren coberts els darrers trams de les naus que, per la banda de muntanya, formen avui el conjunt que rep el nom de Marquès de Comilles.

Les chantiers navals de l'ère moderne

À la fin du xv^e et au cours du xvi^e siècle, les chantiers navals barcelonais travaillaient à la construction des galères de guerre pour le roi Ferdinand II, puis pour l'empereur Charles Quint, premier Habsbourg en péninsule Ibérique. En 1528, on construisit celles de la flotte d'Italie et, durant les sept années suivantes, près de deux mille ouvriers bâtirent trente-deux galères qui, avec deux cent dix-huit autres vaisseaux, participèrent à la campagne impériale victorieuse de Tunisie de 1535. Philippe II s'en fit construire aussi, dont certaines prirent part à la bataille de Lépante (1571); la galère capitaine, dont une reproduction occupe aujourd'hui l'espace central du musée, offre une idée assez fidèle de la construction d'un tel bâtiment.



*Vue aérienne du bâtiment
aujourd'hui.*

Dès le début du xvi^e siècle, avec l'union des couronnes d'Aragon et de Castille, Barcelone cessa d'être le lieu de résidence principal de la cour; ne demeurèrent dans la ville que les organismes propres de la municipalité et du principat. La *Diputació del General* prit pleinement en charge les chantiers navals qui perdirent la préférence accordée par les rois au Moyen Âge.

Au cours des xvi^e et xvii^e siècles, les chantiers navals de Valence seront les plus importants des Habsbourg en Méditerranée. Cependant, au xvi^e

Aquesta darrera centúria va ser l'última que conegué les drassanes com a centre de construcció naval, just quan les galeres, un dels bastiments més importants i perdurables dels que han navegat per la Mediterrània, entraven en el seu definitiu ocàs.

Amb l'entronització de la monarquia borbònica a Espanya, Barcelona va perdre, entre d'altres coses, aquell centre de producció naval. La corona concentrà la construcció de vaixells per a l'armada en noves instal·lacions, edificades al segle XVIII i que tenien a l'oceà Atlàntic el principal centre d'operacions dels bastiments que en sortien.

Durant el segle XVIII i XIX les drassanes continuaren tenint un caràcter militar, però perderen la seva funció naval, gradualment. L'edifici fou parcialment destinat a l'exèrcit i, en concret, a l'arma d'artilleria, fins que el 1746 passà totalment a ser ocupat per aquesta arma, desapareixen els espais destinats a les galeres. El 1802 s'hi instal·là una mestrança.

El recinte de les drassanes entrà a formar part d'un complex militar molt més ampli, que s'estenia cap a les Rambles de la ciutat. És important senyalar, però, que la pèrdua de la seva funció primigènia no va suposar que es produïssin grans canvis estructurals en l'edifici. L'exèrcit, que fins la mitjan dècada de 1930 també hi encabiria dues casernes, adaptà i dividí l'interior, en funció dels nous usos i necessitats. No li calgué, en canvi, modificar l'estructura externa i bàsica de les naus, donada la seva proverbial funcionalitat.

Tot i que les drassanes abandonaren la seva funció primigènia, quedaren com un vestigi de la rica història medieval que lligava Catalunya a la Mediterrània. Aquesta història, i la importància de la institució de les drassanes, va tenir el seu primer propagador en la figura d'Antoni de Capmany i de Montpalau, el qual va publicar, entre 1779 i 1792, l'obra *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Mig segle després, el moviment romàntic que va ser la Renaixença impulsà la glorificació del passat nacional de Catalunya, en temps de la corona d'Aragó i del comtat de Barcelona.

La valoració de la història pròpia i, més concretament, del passat marítim de Barcelona i el país tingueren un doble efecte, en el llinard del segle XX. Per una banda, esperonaren l'interès per recuperar el patrimoni marítim català. Així, entre 1918 i 1929, dues institucions vinculades a la mar – l'Institut l'Institut Oceanogràfic de Catalunya i l'Escola Nàutica de Barcelona – elaboraren, de manera independent,

siècle, les travaux continuèrent à Barcelone, avec, peut-être, l'ensemble de huit nefs situé après les deux premières travées d'arcades donnant sur la mer.

En 1612, la *Diputació del General*, ou *Generalitat*, construisit trois nouveaux bâtiments de dimensions supérieures aux précédents. Les derniers travaux modifiant la physionomie architecturale des chantiers navals furent menés à terme au cours du xvii^e et au début du xviii^e siècle. La nef centrale fut transformée, les derniers tronçons des bâtiments furent couverts et le périmètre connu de nouvelles fortifications. Ces bâtiments forment aujourd'hui l'ensemble de *Marquès de Comilles*.

Ce siècle fut le dernier à connaître les chantiers navals comme centre de construction; la galère entra dans son déclin définitif.

Les Bourbon, tournés vers l'Océan Atlantique, concentrèrent la construction de vaisseaux pour leur *armada* dans de nouvelles installations édifiées au xviii^e siècle.

Aux xviii^e et xix^e siècles, les chantiers gardèrent un caractère militaire, mais ils perdirent peu à peu leur fonction navale. Ils furent partiellement, puis entièrement en 1746, consacrés à l'artillerie, les espaces destinés aux galères disparaissant.

La perte de leur fonction initiale n'a cependant pas entraîné de modification structurelle de l'édifice. L'armée qui, jusqu'au milieu des années 1930, y avait encore deux casernes, avait adapté et divisé l'intérieur sans modifier la structure externe et de base des bâtiments.

Les chantiers navals témoignent de la riche histoire médiévale qui liait la Catalogne à la Méditerranée. Cette histoire, et l'importance de l'institution des chantiers navals, a eu son premier chantre, Antoni de Capmany i de Montpalau, qui publia, entre 1779 et 1792, ses *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (Mémoires historiques sur la marine, le commerce et les arts dans l'ancienne cité de Barcelone). Un demi-siècle plus tard, le mouvement romantique de la *Renaixença* chantera les louanges du passé de la Catalogne à l'époque de la couronne d'Aragon et du comté de Barcelone.

La valorisation de l'histoire développa l'intérêt pour le patrimoine maritime catalan. Entre 1918 et 1929, l'Institut océanographique de Catalogne et l'École nautique de Barcelone ont élaboré chacun un projet de musée pour le patrimoine maritime catalan. Ce sera cette dernière qui

sengles projectes que perseguien la fundació d'un museu destinat al patrimoni marítim català. Serà aquesta darrera institució, creada el 1769, la que aconseguirà endegar-lo, a partir de la seva col·lecció d'instruments i models de vaixells, coneguda com el Gabinet Naval.

El 1929 es va crear la Junta del Patronat de l'Institut Nàutic de la Mediterrània. Aquest nou organisme, integrat per l'Ajuntament i la Diputació de Barcelona, la Cambra de Comerç i Navegació i diverses entitats marítimes, havia de gestionar tots aquells aspectes culturals complementaris a l'activitat docent de l'Escola de Nàutica. Donat que Madrid disposava d'un museu naval essencialment militar, els responsables de l'Institut idearen la creació d'un museu i una biblioteca dedicats a la marina mercant.

La idea original preveia recollir per tots els pobles de la costa catalana objectes, documents i estris vinculats al món marítim. El 1931, l'Institut, presidit pel president de la Diputació de Barcelona, va elaborar un detallat projecte museístic. L'any següent, la inauguració del nou edifici de l'Escola de Nàutica de Barcelona permetia iniciar els treballs per adequar els espais destinats a la biblioteca i el museu.

Entre 1931 i l'esclat de la Guerra Civil, el 1936, es recolliren els materials que serviren de germen al futur museu. Però la recuperació del patrimoni marítim català tenia una ferida oberta: retornar les antigues drassanes de Barcelona, un dels edificis civils gòtics més majestuosos que es conserven a Europa, a una funció vinculada a la mar, i no a la de mestrança d'artilleria i magatzem, que tenia d'ençà de 1802.

Un edifici civil dedicat al patrimoni marítim

La reivindicació de les drassanes fou el segon efecte que va tenir aquest interès pel passat marítim del país i de la ciutat. De fet, els projectes de renovació de Barcelona haguessin pogut posar punt i final a l'històric edifici. Però diverses personalitats influents en la vida de la ciutat i totes les institucions relacionades amb la mar reclamaren a l'ajuntament que destinés les antigues drassanes a seu d'un autèntic museu marítim. El juny de 1935, l'Ajuntament de Barcelona va obtenir la titularitat de l'edifici i el dedicà a usos culturals, evitant així les maniobres especulatives sobre aquest nou gran espai guanyat per a la ciutat.

L'octubre de 1936, la Generalitat creava el Museu Marítim de Catalunya, que havia d'instal·lar-se en algunes de les naus de la part més antiga de les

parviendra à le réaliser, à partir de ses propres fonds, connus sous le nom de *Gabinet Naval* (Cabinet naval).

En 1929, la *Junta del Patronat* (consortium public de gestion) de l'Institut nautique de la Méditerranée fut créée. Y siégeaient la Mairie et la *Diputació* de Barcelone, la Chambre de commerce et de navigation ainsi que diverses entités maritimes, dans le but de gérer tous les aspects culturels complémentaires à l'enseignement de l'École nautique. Madrid disposant déjà d'un musée naval principalement militaire, les responsables de l'Institut imaginèrent la création d'un musée et d'une bibliothèque consacrés à la marine marchande.

L'idée originelle prévoyait de recueillir dans les villages de la côte catalane tout objet, document ou instrument lié au monde maritime. En 1932, l'inauguration du nouvel édifice de l'École nautique de Barcelone permit de commencer les travaux d'adaptation des espaces pour la bibliothèque et le musée.

Entre 1931 et l'éclatement de la Guerre civile en 1936, on récolta les pièces du futur musée. Toutefois, la récupération du patrimoine maritime catalan soulignait le besoin aigu de faire revivre les anciens chantiers navals de Barcelone, l'un des plus majestueux édifices civils gothiques conservés en Europe, pour une fonction liée à la mer et non à l'artillerie ou comme entrepôts, comme c'était le cas depuis 1802.

Un édifice civil consacré au patrimoine maritime

La revendication des chantiers navals a été le deuxième effet de ce renouveau d'intérêt. D'influents personnalités locales et les institutions en rapport avec la mer demandèrent que les anciens chantiers navals soient attribués à un authentique musée maritime. En juin 1935, la Mairie de Barcelone acquit l'édifice et le voua à des usages culturels, évitant ainsi toute manœuvre spéculative.

En octobre 1936, la *Generalitat* créait le *Museu Marítim de Catalunya*, qui devait s'installer dans certains des bâtiments de la partie la plus ancienne des chantiers. Commençaient alors la relation étroite entre l'institution du musée et les chantiers navals royaux, ainsi que les travaux, toujours en cours, de restauration de l'édifice.

La Guerre civile n'empêcha pas le projet de Musée maritime de Catalogne ni les travaux de récupération de matériel de se poursuivre,

Drassanes barcelonines. D'aquesta manera començava un relació que encara vincula estretament, avui i en el futur, la institució del Museu Marítim i les Drassanes reials, així com les difícils i costoses obres de restauració i rehabilitació de l'incomparable edifici, que encara no han conclòs.

La Guerra Civil no impedí que el projecte del Museu Marítim de Catalunya i els treballs de recuperació de material seguissin, amb dificultats, la seva singladura, però nova permetre que les instal·lacions es poguessin obrir al públic. L'ensulsiada de la República i la instauració de la dictadura del general Franco obriren un nou compàs d'espera en aquest projecte llargament treballat. La supressió de la Generalitat posà les col·leccions de l'antic museu sota la tutela de la Diputació de Barcelona. Finalment, el 18 de gener de 1941 obria les seves portes una institució de nova creació, El Museu Marítim de Barcelona, filla dels nous esquemes polítics, entestats en enterrar qualsevol referència catalanista, però hereva en el seu contingut, projectes i bona part dels treballadors del sacrificat Museu Marítim de Catalunya.

Durant bona part de la segona meitat del segle XX, el museu continuà augmentant les seves col·leccions, gràcies a les adquisicions, les donacions i les produccions sorgides del propi taller, al mateix temps que es maldava per obtenir acords polítics i finançament per seguir restaurant l'edifici. A partir de 1979, amb l'arribada de la democràcia a les institucions locals, el Museu Marítim entrà en una nova dinàmica de redefinició de continguts, plantejaments i funcions de la institució cultural. Tot plegat conduiria, el 1993, a la constitució del Consorci de les Drassanes de Barcelona, integrat per l'Ajuntament, la Diputació i l'Autoritat Portuària de Barcelona, amb un triple objectiu: acabar la rehabilitació de l'edifici, destinat totalment al museu, obrir la institució a la ciutat i el públic i convertir-la en un centre de referència mundial del patrimoni marítim, l'estudi, la divulgació i la conservació de la cultura marítima de la Mediterrània, tant pretèrita com contemporània. Per això el Museu ha obtingut el reconeixement internacional i forma part de les associacions de patrimoni marítim més prestigioses del món.

És en aquest marc que el Museu Marítim està essent objecte de successives i planificades reordenacions, i que ha iniciat l'aplicació d'un programa d'activitats que contempla la restauració, ampliació i l'exposició permanent dels seus fons patrimonials, l'organització d'exposicions

mais interdit l'ouverture au public. La suppression de la *Generalitat*, ensuite, mit les collections de l'ancien musée sous tutelle de la *Diputació* de Barcelone. Le 18 janvier 1941, le Musée maritime de Barcelone, ouvrit ses portes, sans aucune référence catalane, mais reprenant le contenu, les projets et une bonne partie du personnel du *Museu Marítim de Catalunya* sacrifié.

Durant une bonne partie de la deuxième moitié du xx^e siècle, le musée continua à accroître ses collections grâce aux acquisitions, aux donations et aux productions de ses ateliers, tout en cherchant à obtenir les accords politiques et les financements pour la restauration des bâtiments. Avec l'arrivée de la démocratie dans les institutions locales en 1979, le Musée maritime connut une nouvelle dynamique, jusqu'à la constitution, en 1993, du Consortium des Chantiers navals de Barcelone, auquel participent la Mairie, la *Diputació* et l'Autorité portuaire de Barcelone. Celui-ci a trois objectifs : achever la réhabilitation de l'édifice destiné totalement au musée, ouvrir l'institution au public et en faire un centre de référence mondial d'étude, de vulgarisation et de conservation du patrimoine et de la culture maritime de la Méditerranée à travers les âges. Le musée, qui jouit d'une reconnaissance internationale, fait partie des associations de patrimoine maritime parmi les plus prestigieuses du monde.

Les dernières études sur la construction des chantiers navals font apparaître de nouvelles hypothèses. Les vestiges proprement médiévaux semblent être moindres que ce que l'on pensait. Les plus anciens seraient les deux premiers tronçons – les plus proches de la mer – des huit nefs du corps central, constructions réalisées à partir de 1378, extrémités d'un premier corps qui aurait disparu pendant la deuxième moitié du xvii^e siècle. Le reste correspondrait à des travaux du xvi^e au xviii^e siècle, jusqu'aux derniers tronçons qui ferment l'enceinte au nord. Les trois nefs ajoutées à l'est et clairement différenciées du corps principal, datent quant à elles du xvii^e siècle.

Restent encore à dater les deux corps appelés *Pere IV*, actuelle entrée du musée.

Au xx^e siècle, l'édifice est revenu à des usages maritimes. Il ne reste rien de son passé militaire. Le bâtiment se trouve aujourd'hui inséré dans un projet beaucoup plus vaste qui a permis de récupérer la façade

temporals de producció pròpia o fruit de l'intercanvi i la potenciació d'activitats de recerca i divulgació que acostin el patrimoni marítim de la Mediterrània a tota la ciutadania i permetin conèixer amb major exactitud la història del propi edifici.

Els darrers estudis sobre la fàbrica de les drassanes apunten hipòtesis que trenquen els esquemes acceptats fins no fa pas massa temps. En primer lloc, els vestigis pròpiament medievals semblen ésser menors que els que s'havien donat com establerts. Del segle XIII no en queda pràcticament res. Les restes més antigues, segons aquests treballs, són els dos primers trams – els més propers al mar – de les vuit naus del cos central. Correspondrien a les obres realitzades a partir de 1378 i serien el final d'un primer conjunt de naus que s'estendria cap a la zona marítima i que, probablement, van desaparèixer a la segona meitat del segle XVII. A continuació d'aquests vestigis del segle XIV, l'obra ja correspondria a treballs realitzats durant el segle XVI, fins els trams finals, separats i diferents, que tanquen pel nord el recinte. Seria, aquest, un conjunt que no es finalitzaria fins el segle XVIII. Les tres naus afegides per llavant i clarament diferenciades del cos principal, daten del segle XVII.

Queda encara per datar amb exactitud l'època de construcció de l'edifici de dos cossos anomenat Pere IV – l'actual entrada del museu. El segle XX ha retornat l'edifici als usos marítims, si bé que amb notables diferències en relació les seves funcions originals. No en queda res de l'origen militar que el feu néixer. Molt al contrari, la fàbrica s'ha demostrat immillorable per acollir usos culturals i socials que la projectin cap el futur.

Seguint les directrius establertes pel Consorci de les Drassanes, l'edifici es troba avui inserit en un projecte molt més ampli que ha permès recuperar la façana marítima de Barcelona, obrir la ciutat al mar i les portes de les drassanes a tots aquells interessats en conèixer activament el patrimoni marítim. El cos central de l'edifici el formen un seguit de naus, situades paral·lelament en una direcció que condueix del mar a la muntanya. El cobriment de l'espai és possible gràcies a un conjunt de pilars arrencats, austers i senzills, d'uns sis metres d'alçària, que suporten arcs de pedra, el punt més alts dels quals es troba situat a tretze metres de terra. Enmig d'una impressionant quietud i equilibri són el ric testimoni d'una llarga i fecunda història que ara mira cap el futur al mateix temps que va descobrint el seu passat.

maritime de Barcelone, d'ouvrir la cité sur la mer et les portes des chantiers navals à tous ceux qui souhaitent découvrir le patrimoine maritime. Le corps central est constitué d'une suite de nefs allant de la mer à la montagne. La couverture de l'espace repose sur un ensemble de piliers alignés, d'environ six mètres de hauteur, qui supportent des arcs de pierre, dont le point le plus haut culmine à treize mètres du sol. Baigné dans une impressionnante quiétude et dans un extraordinaire équilibre est exposé le riche témoignage d'une histoire, aussi longue que féconde, qui regarde aujourd'hui vers l'avenir tout en découvrant peu à peu son passé.



Seule tour du XIII^e siècle subsistant.