
Drassanes de Barcelona

Autor:

Data de publicació: 05-04-2014

A l'edat mitjana i fins als segles XVII-XVIII, els ports eren ports naturals i els vaixells es varaven a la sorra de la platja com el cas de Barcelona. Com a prova d'aquest fet, vegem una cronologia, de l'ús com a port, de la platja de Barcelona:

Mientras duró la revuelta catalana, la Monarquía española tuvo que construir sus galeras en los astilleros de Génova. Así lo expresaba la Junta de Galeras al rey, en 1661: «desde la solevación de Barcelona todos los buques de galeras que se an fabricado de nuevo se an hecho en Genova».20

Dado que, al realizarse la maniobra de la botadura de los buques, estos carecían aún de cualquier tipo de bastimentos, arboladuras o pertrechos, era necesario que fuesen remolcados por otra galera para, posteriormente, dotarlos de todo este equipamiento. Por eso, había que remolcar hasta Barcelona los buques botados al agua en Génova para, una vez allí, armarlos y bastimentarlos. Y claro está, esta maniobra de remolque era peligrosa, dado que debían atravesar el golfo de León, cuyos temporales eran de una agresividad importante —por no hablar de la posibilidad de algún ataque de embarcaciones francesas, turcas o bereberes—. Así que dados los problemas que conllevaba la fabricación de los buques en Génova, y una vez desechada la idea de fortificar las atarazanas, se comenzó a fraguar el proyecto de reabrir los astilleros barceloneses.

Así, ya en 1653, el marqués de Castel Rodrigo, virrey de

Cataluña, inició el corte de maderas para conducir las a las atarazanas y expresó su voluntad de que se desplazasen a Barcelona los hermanos Salinero,²¹ dos reputados maestros italianos de hacer galeras, cuyos saberes y experiencia en la materia se quería aprovechar ahora en la ciudad. Sin embargo, tras frustrarse el plan de traer a los Salinero, se llamó de nuevo al maestro mayor de hacer galeras de las atarazanas de Barcelona, Gerónimo Verde, el cual, tras el estallido de la guerra en Cataluña, se desplazó a Cartagena. Sin embargo, además de la peligrosidad de remolcar los buques sin arboladura hasta Barcelona, la Junta de Galeras argumentaba otra causa, según opinión de expertos como el marqués de Bayona, para reabrir el astillero catalán: la mala calidad de las embarcaciones hechas en Génova:

Con esta ocasión representa la mala calidad de la fabrica del Tarazanal de Genova y su gran costa por deverse volver hazer las obras muertas aunque sea en buques nuevos, su poca duracion, quando los fabricados en Barcelona pasan de 20 años y pone en la real consideracion tantas conveniencias de hacienda y buena razon de estado aora que se prefiera a la de Genova y la Capitana es de tan flaca fabrica que será necessario mudarla de aquí a quatro o cinco años [...] Representa [el marqués de Bayona] a V Mgad. que siendo preciso fabricar estos tres buques tendrá gran conveniencia

que se hagin en Barcelona.²²

A tenor de estas palabras, entendemos que en ciertos sectores de la armada y de los ministros de la corte se creía que las galeras fabricadas en Génova eran de peor calidad que las construidas en Barcelona. Esta opinión se encuadra en el debate existente a lo largo de todo el período estudiado sobre la conveniencia de construir las galeras por administración o darlas por asiento, como comprobaremos más adelante. Lo cierto es que, a mediados de 1664, el rey decidió que estas tres galeras se fabricasen en Barcelona, lo que supuso el reinicio de la actividad fabril de las atarazanas de Barcelona. Pero antes se debía recuperar la estructura de mando y de

trabajo. Para lo segundo, como ya se ha dicho, se llamó de nuevo a Gerónimo Verde, maestro mayor; mientras que para lo primero se nombró superintendente a don Juan de Marimón, hijo del ya fallecido don Bernardino de Marimón. A partir de este momento, la superintendencia de las atarazanas recayó en un miembro de esta familia, lo que supuso una patrimonialización del cargo, pese a que siempre había sido una elección del rey entre una terna de candidatos presentada por el virrey a los consejos de Aragón o de Guerra, según la circunstancia y el momento.

L'edifici de la Reial Atarazanas de Barcelona (Drassanes Reials), a més de ser la seu del Museu Marítim de Barcelona, és un edifici vital en la història marítima de la ciutat.

Els Atarazanas Reials van ser concebuts inicialment com un espai per a la construcció, manteniment i reparació de galeres i la flota guerrera de la Corona d'Aragó. La seva estructura arquitectònica, al seu torn, revela el seu ús com a magatzem d'electrodomèstics, armes i aliments.

La construcció inicial d'aquests Atarazanas data de mitjans del segle XIV, quan Pere III d'Aragó (anomenat Pere el Gran) va ordenar la construcció d'un espai exclusiu per a la corona on es poguessin construir i mantenir les galeres i la flota reial. Les primeres instal·lacions consistien en un terreny descobert amb torres als angles (4 en total), envoltats per una paret amb accés al mar. Dues d'aquestes torres encara existeixen avui en dia.

Va ser Alfons IV d'Aragó qui el 1328 va proposar cobrir l'espai, observant que els vaixells estaven danyats a l'aire lliure.

Però no va ser fins al regnat de Pere IV el Cerimoniós, tal com es va registrar en l'únic llibre d'obra conservat de la construcció, que gran part de l'espai es va dur a terme, així com la construcció de quatre magatzems, durant els anys 1383 i 1384. La pedra utilitzada provenia de la muntanya de Montjuïc, alspeus de la qual es va instal·lar l'obra.

El 1390, sota el regnat de Joan I, hi va haver una important ampliació de l'espai ocupat pels atarazanas, fins i tot la creació d'un palau reial des del qual només es van construir els fonaments, com ho demostren les excavacions arqueològiques dutes a terme en el jaciment. És durant aquestes obres que es construeix la cobertura del pati central i del Porxo Nou.

Entre 1641 i 1644, i amb motiu de la Guerra dels Segadors, va fortificar el compost.

Els últims estudis arqueològics mostren que el cos central de l'edifici va ser construït a la segona meitat del segle XVI.

La construcció dels atarazanas té sens dubte un gran interès històric, cultural i, per tant, turístic. La vostra visita consisteix a visitar el Museu, ja que és la llar d'ell, però a més de l'interès arquitectònic o museogràfic, l'edifici proporciona informació històrica important, com ara el descobriment d'una necròpolis romana sota els fonaments. Haem d'esperar que els estudis arqueològics que s'estan duent a terme estiguin acabats i valorats.

Museu Marítim de Barcelona

En el moment de l'escriptura (octubre de 2013), el Museu Marítim de Barcelona està en procés de reforma. El museu continua obert, però amb molt menys material i preparant noves exposicions per poder obrir les seves portes a les mateixes instal·lacions de les Drassanes Reials, a mitjans i finals del 2014.

No obstant això, actualment s'exposen peces importants, incloent una rèplica de la Royal Gallery, que ocupa la part principal dels atarazanas.

També es pot visitar al Port Vell, el pailebotà Santa Eulàlia, peça que va adquirir el museu marítim l'any 1997 i que va ser restaurada recuperant les seves característiques originals. Els amants del mar o d'aquests velers que ja han deixat de construir-se, tenen la possibilitat de navegar a Santa Eulàlia, els caps de setmana, amb reserva d'una plaça.

En la seva visita a HappyBarcelona.eu es va dur a terme una exposició itinerant de fotografies en blanc i negre dels pobles marítims de la costa catalana i les obres i la vida relacionades amb el món marítim.

Ja podeu veure "Viatge al mar", que formarà part de la nova exposició permanent del nou museu marítim.

18. Ibidem.

19. Ibidem.

20. AGS, GyM, leg. 3444, La Junta de Galeras al rey, Madrid, 14 de enero de 1661. Citado por Goodman, El poderío naval español, p. 193.

21. AGS, Estado (E), leg. 3286, núm. 179, El Consejo de Estado al rey, Madrid, 16 de julio de 1663.

22. AGS, GyM, leg. 3352, La Junta de Galeras al rey, Madrid, 23 de abril de 1664.

Año

Buques

Tipología

1600-1601

11

9 ordinarias, 1 capitana y 1 patrona

1605-1615

27

19 ordinarias, 3 capitanas y 5 bergantines

1616-1617

5

4 ordinarias y 1 capitana real

1621-1622

6

2 ordinarias, 2 sutiles, 1 capitana y 1 patrona real

1617

3

2 ordinarias y 1 sutil

1634

6

4 ordinarias, 1 capitana y 1 patrona

1635

«armadilla»

10 fragatas, 6 «caires» y 6 «barcos luengos»

1638-1640

10

10 ordinarias

1666-1668

6

5 ordinarias y 1 falúa real

1669-1673

4

2 ordinarias, 1 capitana y 1 patrona (en construcción)

1678

4

4 ordinarias

1680-1686

9

6 ordinarias, 1 capitana y 2 patronas

1691-1695

5

3 ordinarias, 1 capitana y 1 patrona

1703

2

1 ordinaria y 1 patrona

1716-1717

1

2 ordinarias

1723

2

2 ordinarias

1724

1

1 capitana real

1726

2

1 ordinaria y 1 patrona

1728

2

2 ordinarias

1731

3

2 ordinarias y 1 falúa

1733

2

1 ordinaria, 1 capitana y 1 «barquilla»

1736

2

1 ordinaria y 1 patrona

1743

2

2 ordinarias

1744-1745

2

2 ordinarias

Las atarazanas de Barcelona 113

Pedralbes, 38 (2018), 87-113, issn: 0211-9587, doi: 10.344/pedralbes2018.38.3

Anexo

Producción de buques de galeras en las Atarazanas de Barcelona
entre 1600 y 1746

Años Buques Tipología

1600-1601 11 9 ordinarias, 1 capitana y 1 patrona

1605-1615 27 19 ordinarias, 3 capitanas y 5 bergantines

1616-1617 5 4 ordinarias y 1 capitana real

1621-1622 6 2 ordinarias, 2 sutiles, 1 capitana y 1 patrona real

1627 3 2 ordinarias y 1 sutil

1634 6 4 ordinarias, 1 capitana y 1 patrona

1635 «armadilla» 10 fragatas, 6 «caices» y 6 «barcos luengos»

1638-1640 10 10 ordinarias

1666-1668 6 5 ordinarias y una falúa real
1669-1673 4 2 ordinarias, 1 capitana y 1 patrona (en construcción)
1678 4 4 ordinarias
1680-1686 9 6 ordinarias, 1 capitana y 2 patronas
1692-1695 5 3 ordinarias, 1 capitana y 1 patrona
1703 2 1 ordinaria y 1 patrona
1716-1717 2 2 ordinarias
1723 2 2 ordinarias
1724 1 1 capitana real
1726 2 1 ordinaria y 1 patrona
1728 2 2 ordinarias
1731 3 2 ordinarias y 1 falúa
1733 2 1 ordinaria, 1 capitana y 1 «barquilla»
1736 2 1 ordinaria y 1 patrona
1743 2 2 ordinarias
1744-1745 2 2 ordinarias