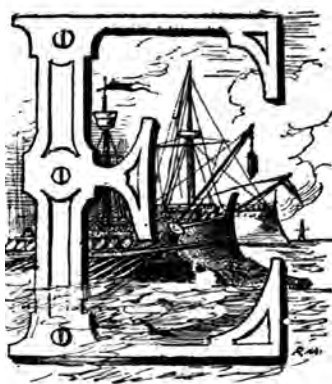


# EL MUSEO MARÍTIMO DE BARCELONA *VERSUS* DRASSANES REIALS

Albert CAMPANERA i ROVIRA



SPAÑA, con un litoral de 2.678 millas y una larga tradición naval y marítima no se distingue, ciertamente, por los museos sobre esta materia, siendo los más importantes el Naval de Madrid, que arranca a mediados del siglo XIX, el primero de esta especialidad, seguido del Marítimo de Barcelona, único en el mundo, asentado sobre lo que fueron las antiguas Drassanes Reials, el astillero medieval más grande existente en la época dedicado a la construcción de galeras, solo superado por el de Venecia.

La restauración de este excepcional edificio, uno de los más importantes exponentes del estilo gótico fabril, requirió mucha paciencia y dinero, dándose por concluidos los trabajos en 2013, después de 25 años de obras, durante las cuales siempre permaneció abierto, aunque con limitaciones. La restauración costó 17.059.820 euros, poniendo fin a las patologías que el complejo sufría.

No olvidemos que 700 años de historia lo contemplan. Pasaron bajo sus piedras reyes, médicos, barberos, maestros de obra, picapedreros, carpinteros de ribera, calafates, marinos, capitanes de galeras, sargentos, cómitres, galeotes, marineros, armeros, soldados, capellanes, verdugos y cadalsos.

Una de las actuaciones que más resonancia ha tenido ha sido la resituación de la nueva entrada principal a través de los Jardines del Rey, cerrando el antiguo acceso lateral en la plaza, donde se erige el monumento al Almirante de la Mar Océana Cristóbal Colón, recordando su venida a Barcelona para dar cuenta del descubrimiento de «América» a los Reyes Católicos, que ha quedado desplazada hacia el baluarte de Santa Madrona, en la avenida de las Drassanes paralela a las populares Ramblas.

El consorcio que rige los destinos de la institución es un ente tripartito que engloba al Ayuntamiento, propietario del terreno y edificios, la Diputación



Perspectiva izquierda de la Galera Real.

Provincial, responsable del personal y la colección, más la Autoridad Portuaria, que ostentan la presidencia anual con carácter rotatorio.

El museo consta de varios espacios en proceso de normalización, entre los que destacan el núcleo central, conocido como grandes naves, con unas dimensiones de 120 x 12 x 15 m, donde se construyó la Galera Real, nave insignia de Juan de Austria en Lepanto, y que hoy en día alberga una réplica de la misma de 60 m de longitud y con 30 y 29 remos por banda, obra de los Astilleros Cardona, realizada entre 1967 y 1971 por un grupo de expertos carpinteros de ribera para conmemorar el cuarto centenario de la batalla, igualmente recordada en el exterior en un macizo pedestal de granito que sustenta una galera de bronce arbolando solo una vela latina, a pesar de que esta tenía dos.

El primer trabajo para paliar el deterioro del conjunto arquitectónico del Museo Marítimo arranca con el plan de acción y reordenación realizado entre 1986-1990, pero no fue hasta 1999, con el llamado plan director, cuando comienzan las obras de las I y II fases realizadas entre el 2002-2003, mientras que las III y IV fases comprenden desde el 2010 al 2012.



Antigua entrada del Museo Marítimo de Barcelona.

Las Drassanes Reials de Barcelona son una importante muestra arquitectónica del denominado gótico civil catalán, caracterizado por sus espectaculares arcadas, estilo que singulariza el complejo, popularmente conocido como Les Drassanes, que es una palabra catalana de origen árabe que significa taller o casa de fabricación, cuyos orígenes se remontan al siglo XII, según una cédula expedida por el rey Jaime I donde se menciona la existencia de una *drassana*, aunque los cimientos de la actual construcción pueden datarse sobre el año 1385.

El prestigioso escritor australiano Robert Hughes, en una de las más destacadas aportaciones anglosajonas a la historia de Barcelona, habla en su libro titulado precisamente *Barcelona*, editado por Anagrama en 1992, sobre las Drassanes como muestra de la importancia de la Corona aragonesa, uno de cuyos almirantes exclamó: «Que ni los peces cruzaran estas aguas, sino llevan sobre sus lomos las armas de Aragón».

La razón de ser del complejo hay que buscarlo en la política; el Tratado de Almisra, firmado en el año 1244 entre los reyes de Aragón y Castilla, ponía límites a la expansión de Aragón en la Península, debiendo por tanto proyectarse hacia el Mediterráneo, siendo Barcelona un lugar idóneo para la cons-

trucción de embarcaciones dadas la grandes masas forestales del prelitoral y su floreciente comercio e industria, trabajos que complementaban las *drassanes* tortosinas, de origen árabe, las primeras de cierta importancia incorporadas a la Corona aragonesa.

En la *Crónica* de Ramón Muntaner, historiador catalán (1265-1336) que tomó parte en la expedición de los almogávares a Oriente, escribe sobre las Drassanes que en ellas, en tiempos del rey Jaime II, se podían guardar 25 galeras. Este libro, vivo y apasionado, le ha valido ser parangonado con Jenofonte. Pedro III las amplió después de llegar a un acuerdo con los *consellers* de la Generalitat de Barcelona para financiar la obra, según consta en el siguiente escrito: «Como dicha atarazana vuestra, señor, no sea cubierta, las galeras que están dentro de la misma a sol y viento y bajo la lluvia, en poco tiempo quedaran consumidas y destruidas y, además, en tiempo de aguas no se puede trabajar en ella... Por ello, el señor rey don Pedro, bisabuelo vuestro, ya trato de erigir columnas y arcos de piedra... pues tales obras debían dejarla amurallada por la parte de fuera, y las naves podrán permanecer en su interior sin temer ataques enemigos».

Originariamente, se edificaron sobre una necrópolis romana fuera de la segunda muralla de Barcino, como demuestran los restos hallados durante la



Yacimiento arqueológico en el Museo Marítimo de Barcelona.



búsqueda del primitivo piso y cimientos de los pilares, encontrando en las excavaciones una gran variedad de sepulturas con diversidad de ritos funerarios, dejando a la vista uno de los restos más relevantes, concluyendo que esta se asentó sobre uno de los caminos de salida de la ciudad, en dirección sur hacia los huertos de San Beltrán, teniendo como fondo la montaña de Montjüic, antiguamente conocida por unos como el Monte de Júpiter y por otros como de los Judíos, puesto que los seguidores de esta religión eran sepultados extramuros.

Entre los descubrimientos realizados, cabe destacar una fosa de 60 m de largo y 10 m de ancho que se encontraba al descubierto, con una peculiar rampa de madera que permitía a las embarcaciones deslizarse sobre ella para llegar a la mar. Mar que, según los estudios realizados por la Delegación de Costas, esta aproximadamente igual que en los últimos siglos, con unas variaciones inferiores a los 100 metros.

El descubrimiento de América cambió drásticamente el tipo de embarcaciones necesarias para las navegaciones trasatlánticas, desplazando el eje del comercio del Mediterráneo al Atlántico, lo que significó el ocaso de la galera, aunque a principios del siglo XVII la Generalitat decidió armar cuatro, llamadas: *San Jordi*, *San Maurici*, *San Sebastia* y *San Ramón*, además de las reales, insuficientes para proteger el litoral levantino del acoso berberisco. De este período cabe resaltar que también se usaron las *drassanes* como prisión y lazareto.

Las galeras pervivieron hasta los albores del siglo XVIII, desapareciendo lentamente de Barcelona de acuerdo con el Decreto de Nueva Planta que impulsó el ministro Patiño, perdiendo la ciudad las construcciones navales que se trasladaron a Cartagena, en virtud del nuevo Reglamento de Galeras de 1745, disponiendo que en adelante tal clase de buques de guerra serían construidos en el puerto de Cartagena, y ordenando a la vez la supresión del astillero de las Drassanes de Barcelona.

En el llamado Edificio Pedro IV, en la actualidad Botiga del General —tienda, cafetería y restaurante—, se aprecia que en el curso de una de las remodelaciones se pensó en habilitar una parte del complejo como Palacio Real, dadas las limitaciones del existente, por expreso deseo del Rey de tener una mejor cercanía a la mar, como prueba la regia escalinata de acceso a la primera planta, con un interesante engarce de escalones en forma de cola de milano, pero todo quedó en un mero esbozo.

Con el advenimiento de la dinastía Borbón, en 1714, tras la Guerra de Sucesión, la construcción naval desapareció, siendo convertidas las Drassanes en cuartel y pasando a depender del Ramo de Guerra hasta 1768, momento en que un documento habla de continuar las obras en curso para transformarlas en Maestranza de Artillería, teniendo en cuenta que la forja de cañones era una parte inherente de las antiguas instalaciones, uno de cuyos ejemplares enhiestos ornamenta hoy en día la puerta principal del antiguo Parque de Artillería de Cartagena.



Entrada actual al Museo Marítimo de Barcelona. (Foto: [www.sitiosdebarcelona.net](http://www.sitiosdebarcelona.net)).

Como maestranza, le tocó vivir los tiempos en que los cañones pasaron de ser de ánima lisa a rayada, y de avancarga a retrocarga, lo que obligó a la instalación de hornos y forja fuera del complejo —como es lógico, para evitar incendios— en un edificio separado por las Ramblas (palabra de origen árabe que significa arroyo).

En el último tercio del siglo XIX, tras la demolición de las murallas del tercer cinturón de la ciudad, solo quedó el baluarte de Santa Madrona, sobre una de cuyas partes se apoyaban las Drassanes y ahora el Museo. Las obras de demolición duraron 10 años, concluyéndose en 1864, y se hizo tabla rasa de casi toda el área recuperada para poder llevar a cabo el plan urbanístico de Ildefonso Cerda, de notoria influencia sobre la expansión de la ciudad, pero se respetaron el baluarte y el cuartel en un edificio anexo, más la maestranza de artillería por ser zona militar.

En 1927, y por real decreto, se creó la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento, a la que se encomendaba construir nuevos cuarteles y edificios militares en Barcelona, pasando la propiedad de los antiguos del Ministerio de Fomento y Guerra al Ayuntamiento, entre los que se encontraban las Drassanes Reials.

La entrega del complejo de las Drassanes no se efectuó hasta el 20 de octubre de 1936, dos meses después del inicio de la guerra civil, con el fin de dedicarlas a Museo Marítimo, tomando forma un proyecto gestionado en la década anterior. Fue bien acogido por la sociedad y patrocinado por prestigiosas entidades económicas, culturales, marítimas y deportivas, y se contó con los fondos provenientes del Museo del Instituto Náutico del Mediterráneo, hoy Facultad de Náutica, al igual que de las desaparecidas escuelas de náutica de Masnou, Vilasar de Mar, etc., que poblaron el litoral catalán a lo largo del siglo XIX.

En el curso del conflicto bélico, pese a los intensos bombardeos aéreos que padeció el puerto, solo sufrió la destrucción de una de las arcadas de piedra y buena parte del tejado. Las imágenes de la época son descorazonadoras, quedando durante unos años parte del edificio al descubierto.

Con el fin de proteger los fondos allí depositados, especialmente esculturas, piedras, capiteles y objetos procedentes de particulares, iglesias y centros diversos, tanto del expolio como de los bombardeos, se habilitó un refugio antiaéreo en el baluarte de Santa Madrona, trasladando los más valiosos a una finca en la cercana población de Seva. Al término de la contienda, la mayoría de propietarios los donaron o dejaron en depósito, siendo este el núcleo inicial con que se dotó al Museo.



Fachada principal del Museo Marítimo de Barcelona frente al mar.

Reocupado brevemente por los militares en 1939, fue utilizado temporalmente como almacén, quedando en suspenso la finalidad de convertirlo en museo.

Cuando se hicieron cargo del mismo los funcionarios sobrevivientes adscritos a la Diputación Provincial de Barcelona como institución responsable, se inauguró oficialmente el 18 de enero de 1941, en unos tiempos ciertamente delicados para festejos museísticos.

Buena parte del éxito de la puesta en marcha del Museo Marítimo de Barcelona ha consistido en la tenacidad y pervivencia de su variopinto equipo humano, que de una manera u otra tuvieron una relación con los albores del museo, destacando en esta labor personas que, sin ser pertenecer a él, han procurado que sea una realidad tangible, parangonable con las mejores instituciones existentes a nivel mundial, tales como: el Australian National Maritime Museum de Sydney, el Nova Scotia Maritime Museum de Halifax, el Viking Museum de Roskilde, el Musée de la Marine de Paris, el Deutsches Schiffahrtsmuseum de Bremerhaven, el Yokohama Maritime Museum, el Maritiem Museum Prinz Hendrik de Róterdam, el Museo Naval de Madrid, el Museo del Dique en Cádiz, etcétera.

No sorprende que el Museo Marítimo de Barcelona, *versus* Drassanes Reials, sea hoy en día una obligada referencia para cualquier navalista que se precie, declarado en 1976 monumento histórico-artístico, y en el 2006, museo de interés nacional.



Pailebot *Santa Eulalia*. (Foto: *Diego@yriarte.net*).

Prestigiosas publicaciones, como la americana *Naval History* o la francesa *La Revue Maritime*, le han dedicado interesantes artículos. En 1993 el Museo pudo por fin contar con su propia Asociación de Amigos, elemento motor para proyectar sobre una ciudadanía, lastrada por la mentalidad continental de los políticos, una mejor comprensión y conocimiento de los problemas de la mar y de las embarcaciones que la surcan.

En el 2006, la importancia del Museo condujo a la conveniencia de crear una Fundación, acogiendo a las



ventajas que la legislación ofrece a tales entidades, con el nombre de Fundación del Museo Marítimo y de las Reales Atarazanas, actuando como una plataforma de lazos y complicidades entre el mundo económico y el de la cultura marítima.

Una de las peculiaridades del Museo Marítimo de Barcelona es su extensión en la mar como parte de su Programa de Marina Tradicional, contando con cuatro embarcaciones: la más importante es un pailebot de 1918 llamado en la actualidad *Santa Eulalia*, copatrona de la ciudad, ex-*Carmen Flores*, ex-*Puerto de Palma*, ex-*Cala San Vicens* y ex-*Sayremar*, salvado *in extremis* en 1997, restaurado en todo su esplendor en los talleres del propio museo; otro es la lancha de prácticos *Pollux*, una donación de la Corporación de Barcelona; un yate con quilla de la clase *Dragón*, el *Drac*; y por último, el laúd *Lola*, de madera con aparejo latino.

Para finalizar, señalar que actualmente y después de las obras, entre las que destaca la climatización interior para evitar la humedad, se ha devuelto al edificio renacentista todo el esplendor pasado, hasta el punto que mereció los elogios de la Reina Sofía de Grecia y Hannover, que solemnizó el acto de reinauguración de la Sala Marqués de Comillas en 1993.

Actualmente solo puede exhibir un 20 por 100 de sus fondos museísticos, ya que la delicada situación económica que vive el patrimonio cultural en España, especialmente el marítimo, ha postergado para más adelante poder mostrar todas sus posibilidades; pero late en su ánimo ser más dinámico y pedagógico, cubriendo áreas comunes a la mayoría de museos de esta índole, huyendo de los particularismos y enfocando la proyección de todo lo vinculado a la mar bajo unos parámetros más ecuménicos, como se probó en la Exposición «Vikings», realizada conjuntamente con el Statens Historiska Museet de Estocolmo, cuyo acto inaugural fue presidido por la embajadora de Suecia en España.





*SH-60* efectuando HIR con el BAC *Patiño*.  
(Foto: J. M.<sup>a</sup> Martín Dapena.)