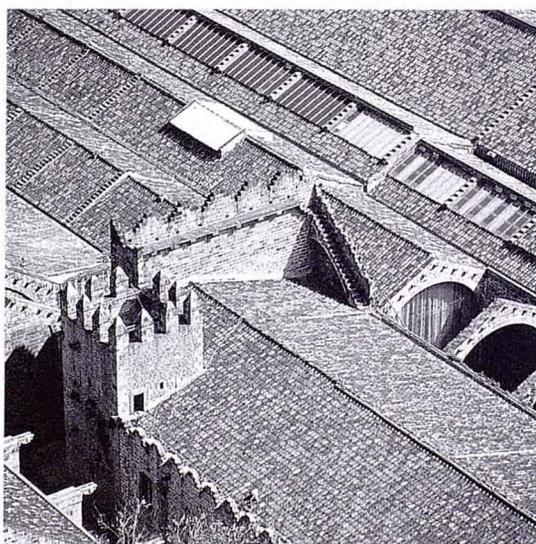


# LES CHANTIERS NAVALS ROYAUX DE BARCELONE



© KONIC



LES CHANTIERS NAVALS DE BARCELONE CONSTITUENT, SANS NUL DOUTE, UN HÉRITAGE ARCHITECTONIQUE IMPORTANT DU BAS MOYEN ÂGE. CET ENSEMBLE EST AUJOURD'HUI LE PLUS GRAND ET LE PLUS COMPLET DE TYPE MÉDIÉVAL CONSERVÉ DANS LE MONDE, ET L'UN DES MEILLEURS EXEMPLAIRES DE L'ARCHITECTURE GOTHIQUE CIVILE DES PAYS CATALANS.

ANTONI RIERA I MELIS  
PROFESSEUR D'HISTOIRE MÉDIÉVALE  
DE L'UNIVERSITÉ DE BARCELONE

**L**es chantiers navals constituent sans doute un des éléments les plus caractéristiques du front de mer barcelonais. Ce grand édifice –siège du Musée maritime– représente, en raison de sa qualité esthétique et architectonique, une des principales créations de l'architecture gothique civile catalane. La quasi totalité des villes marchandes se sont dotées, durant le Moyen Âge, d'espaces couverts servant à construire, réparer et abriter leurs embarcations; néanmoins, très peu de ces villes les ont conservés avec le soin et le respect de Barcelone. La solidité et la fonctionnalité du bâtiment, permettant une utilisation continue, ont assuré sa pérennité et l'ont préservé de réformes et de restaurations importantes.

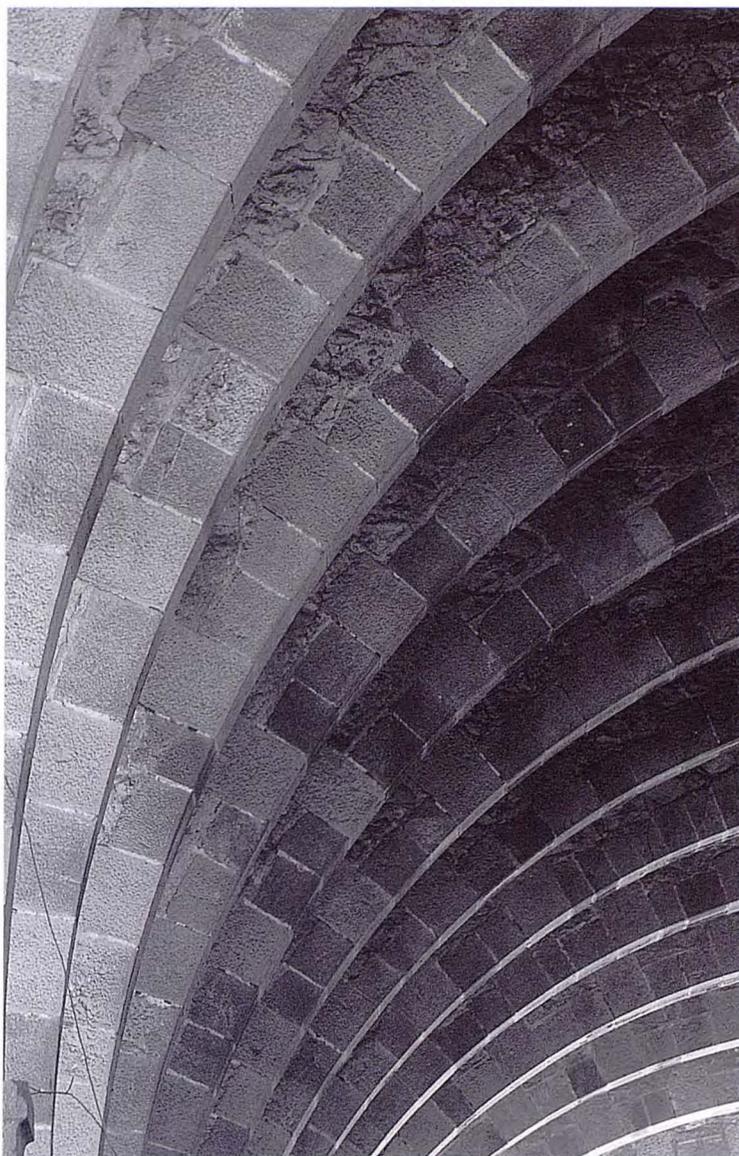
Les chantiers navals royaux n'ont pourtant pas été les uniques ni les premiers chantiers de la cité comtale. Pendant le Haut Moyen Âge, l'on a construit un chantier maritime à côté de la porte de Regomir, à peu près entre les rues actuelles de la Fusteria, d'Avinyó, Ample et de la Mercè. La croissance du transit maritime après la conquête des îles Baléares et du Pays valencien produisit la saturation du fonctionnement de ces installations archaïques, et cette situation conduisit, vers le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, à commencer la construction d'un chantier naval annexe, à côté de l'actuel Pla de Palau. Quelques années plus tôt, en 1243, Jaume I avait réservé une partie de l'arène à l'échouage des bateaux. Le double chantier maritime du Levant devait consister en un tronçon de plage aménagé pour la construction navale sans immeubles importants. La viabilité de l'expansion mercantile et territoriale de la Couronne d'Aragon en outre-mer dépendait essentiellement de la capacité de croissance de la flotte. Les travaux de construction de nouveaux chantiers navals ont commencé durant la première phase du règne de Pere el Gran, aux prodomes de la guerre des Vespres Siciliennes (1282-1302), –grand conflit international au cours duquel la Catalogne se révélera comme une puissance navale de premier ordre– dans le secteur occidental de la plage, à l'intérieur de la zone réservée précédemment par Jaume I. Cet édifice, de grandes dimensions et d'une construction prolongée, sera dû tant à l'apogée commerciale de Barcelone qu'au désir

de la monarchie catalano-aragonaise d'avoir une certaine importance en Méditerranée.

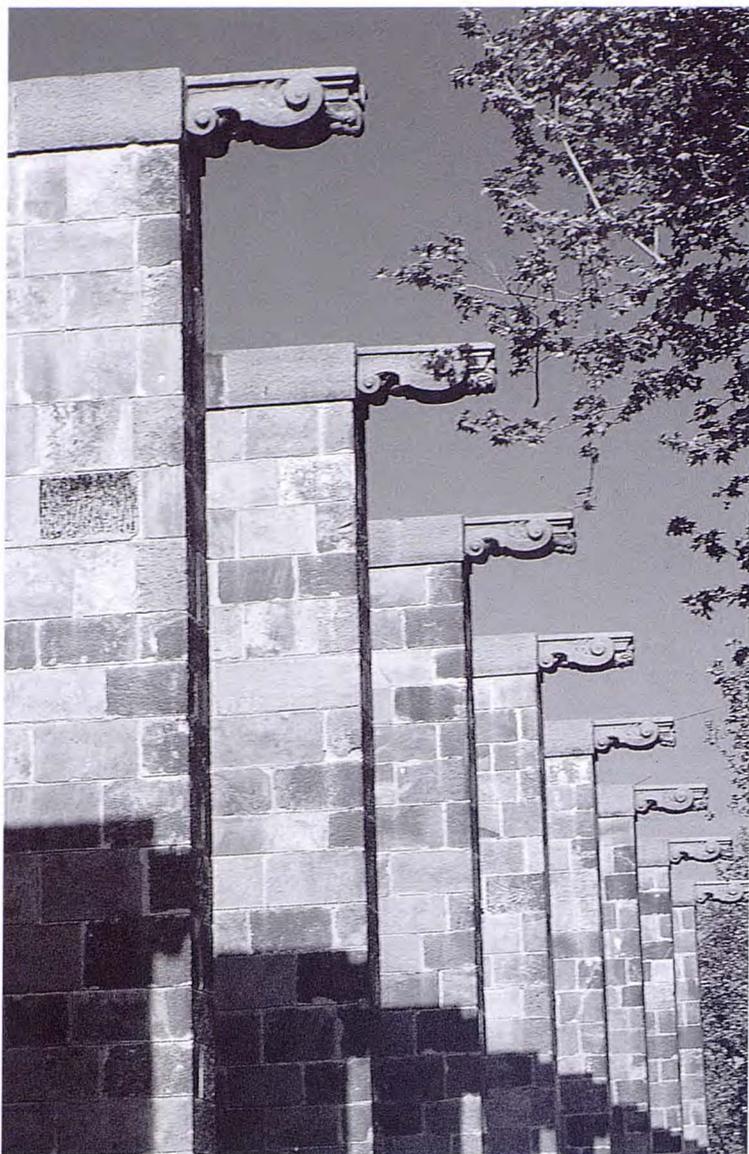
Les travaux, à cause de l'envergure du projet et la maigreur des ressources employées par les finances royales, progresseront très lentement. En 1328, Alfons el Benigne avait utilisé pour l'entreprise les nombreuses amendes payées par ceux qui étaient accusés de commerce illicite en territoire islamique. Quelques années plus tard, Pere el Cerimoniós renforça ce genre de finance-

ment avec les sanctions financières imposées à tous les Consuls de la Mer soumis à sa juridiction. La participation préceptive, dès 1352, du procureur et des baillis généraux de Catalogne ainsi que du viguier, des consuls de mer et des vérificateurs de poids et mesure de Barcelone ne réussira pas non plus à imprimer un rythme plus vif aux travaux.

En 1378, le conseil municipal de Barcelone –porte-voix qualifié des grands marchands et des armateurs de la ville–



© ELOI BONJOCH



© ELOI BONJOCH

offre au souverain un plan d'action conjointe, extensible à la toute nouvelle Diputació du General, destiné à assurer une conclusion rapide des travaux. Les régisseurs, conscients des dommages qu'occasionne à la flotte de Barcelone l'absence d'un abri contre la pluie adéquat, s'engagent à investir, au cours des sept années à venir, 10 000 florins pour la couverture et la fortification du bâtiment, à la seule condition que le monarque investisse de son côté 7 000 florins supplémentaires. La toiture, fidèle au

projet de l'époque de Pere el Gran, consisterait en un poutrage en bois surmontant des arcs de pierre. Les édiles obtiennent du souverain, comme contrepartie de leur importante contribution financière, la mise à l'abri des galères de la ville dans le chantier naval.

Bien que la Generalitat, pour des raisons encore méconnues, n'ait pas adhéré au plan d'action conjointe, les travaux qui disposent désormais d'un canal de financement moins sporadique progressent, à partir de 1378, à un

rythme jusqu'alors inconnu. Les travaux sont dirigés par les maîtres Arnau Ferrer, tailleur de pierres, et Joan Jener, charpentier. En février 1383, les huit couloirs les plus proches de la mer étaient déjà couverts et l'on travaillait à la couverture des huit situés côté terre. Un vaste espace ouvert, destiné à la construction de grandes galères, séparait les deux corps du chantier naval. Pere el Cerimoniós, incapable d'apporter les 7000 florins convenus, a consigné les deux tiers des droits qu'il percevait sur le commerce légal avec l'Égypte et les multiples amendes payées par les fraudeurs des impôts sur le "criblage du blé" et le "poids de la farine", et réussira à terminer, durant les dernières années de son long règne, la construction du nouvel arsenal.

La croissance graduelle du commerce extérieur catalan, la nécessité de raffermir périodiquement le contrôle de la Sardaigne, jamais totalement intégrée, l'obligation de contenir les corsaires et les pirates chaque jour plus présents, les projets interventionnistes de la monarchie en outre-mer et les conflits que ces initiatives provoquaient en Méditerranée conduisent, au cours du dernier quart du XIV<sup>e</sup> siècle, à une demande navale croissante à Barcelone et ne tardent pas à saturer le fonctionnement des chantiers navals. Joan I et le conseil municipal de la ville comtale signent, à peine conclue la période d'application du premier, un second accord pour financer l'agrandissement du chantier maritime. L'objectif de la réforme était plus ambitieux: doter l'arsenal de l'espace suffisant pour abriter plus de 30 galères avec tous leurs accessoires. Le souverain renonce au tiers des droits sur les bateaux qui se consacrent au trafic légal avec les pays islamiques, droits que s'était réservé son père et qu'il offre aux travaux. Quelques années plus tard, en 1408, Martí l'Humà ratifiera les contrats signés par son prédécesseur avec les conseillers de Barcelone. Les travaux d'agrandissement, qui rendront nécessaires quelques réformes importantes de la partie déjà construite, comme la couverture de l'espace central ouvert, se prolongeront jusqu'à la fin de la seconde décennie du XV<sup>e</sup> siècle. Les chantiers navals royaux –les plus grands de la Couronne d'Aragon et parmi les plus importants de la Méditerranée oc-

cidentale— comptent, une fois achevés, seize nefs de 8,4 mètres de largeur chacune, organisées en deux corps séparés par une nef centrale de 13,15 mètres de large. Les piliers et les arcs —dépourvus de toute décoration— sont en pierre de taille de Montjuïc. Cette partie gothique, bien dessinée et mieux construite, s'est admirablement conservée, et a résisté, sans dégâts importants, aux secousses sismiques et aux agressions de l'environnement et de l'homme.

À la tête du chantier maritime royal de Barcelone, il y avait, depuis sa mise en action, le *drassaner* (chef des chantiers navals), charge instituée par Pere el Gran peu après 1280. Les compétences de ce fonctionnaire, nommé par le roi, comprenaient la garde et la protection de l'édifice —dans lequel il résidait préceptivement— des navires, des outils et du matériel déposés. La comptabilité de l'arsenal, lorsqu'elle n'était pas dans les fonctions du *drassaner*, était assurée par un scribe. Durant tout le temps des travaux, la perception de l'argent destiné à l'entreprise par les pouvoirs publics et la direction des travaux sont confiés à l'ouvrier. Nous ne savons pas si, une fois la fabrique terminée, cette charge a été abolie ou si le *drassaner* a continué à assumer l'entretien du bâtiment.

Il y avait aux chantiers navals, sous les ordres de ces officiers chargés de la garde et de l'administration, un grand nombre d'artisans spécialisés, nécessaires à la construction, l'entretien et la réparation des bateaux. Les uns travaillaient le bois (les maîtres du bois, les charpentiers de rivage, les scieurs et les avironniers) et les autres étaient experts dans le maniement de l'étope et de la poix (les *calafats*).

En 1576, il semble que la Generalitat ait remplacé le conseil de la ville dans la tâche de conservation du chantier maritime royal, objet à ce moment-là d'un second agrandissement. Au cours des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, on annexa quelques nefs à l'ensemble gothique, afin d'adapter les chantiers navals aux nouvelles nécessités de la construction navale. Le grand édifice est transformé, vers 1650, en un arsenal d'artillerie. Malgré les diverses fonctions qu'on lui a attribuées selon les époques, le chantier maritime royal n'a pas souffert d'altérations importantes et aujourd'hui, récupéré par la ville, il constitue le meilleur exemple des chantiers navals gothiques et des musées maritimes. ●

