

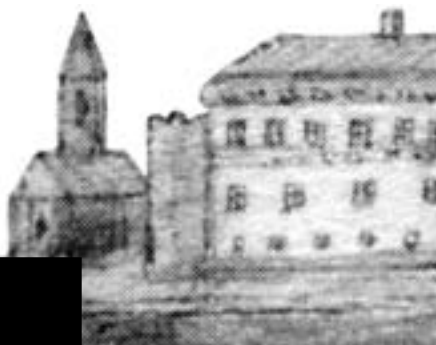
La Drassana i la gestació de la façana marítima de Barcelona

Albert Cubeles i Bonet

Historiador

Ferran Puig i Verdaguer

Director del Servei d'arqueologia del Museu d'Història de la Ciutat



Al voltant de l'any 1563 el dibuixant flamenc Antonii Van den Wyngaerde va arribar a Barcelona. Havia estat comissionat per Felip II per viatjar per tots els dominis europeus d'aquest monarca per tal de retratar-ne les principals ciutats. Les vistes de Van den Wyngaerde són una de les imatges més antigues de Barcelona i excel·leixen per la precisió i la fiabilitat dels detalls, malgrat estar mancades, lògicament, d'una base topogràfica de mesuraments. D'entre aquestes representacions, és especialment interessant el conjunt d'apunts i els dibuixos finals que mostren el front marítim de la ciutat on, a més de les minses instal·lacions portuàries, s'hi poden veure amb gran detall alguns dels edificis més representatius de la Barcelona del moment (la Lotja, el General, l'Hala dels Draps, la Drassana, entre d'altres), situats aleshores a primera línia de la costa darrere de les fortificacions marítimes. Per poder oferir aquesta visió, l'artista necessàriament va haver d'embarcar-se i allunyar-se de la costa a una certa distància per prendre les seves notes. Donada la complexitat d'un exercici d'aquestes característiques, que després convertí en una perspectiva cavallera, com si fos des de l'aire, cal pensar que tenia un interès específic a reflectir aquesta vista en particular. El fet que des d'aleshores, i al llarg de diversos segles, aquesta visió fos usual en els diferents autors de cartografia sobre la nostra ciutat posa de manifest que no es tractava d'una dèria del dibuixant holandès sinó que ens indica que la façana marítima de la ciutat era una imatge preferent, ben segur la més representativa d'aquella Barcelona: una ciutat abocada i oberta a la mar. Això no ha de sorprendre, perquè la ciutat, vinculada a la mar des de la seva fundació, havia esdevingut durant la baixa edat mitjana una potència marítima en l'àmbit mediterrani.

Si hom agafa una fotografia actual d'aquest front marítim pot observar que s'hi ha produït un canvi notable, lògicament relacionat amb l'evolució urbana de la ciutat, encara que algun dels edificis expressats en els dibuixos de Van Wyngaerde es conserven més o menys identificables. Aquest és el cas del conjunt de la Drassana, que, com tots sabem, és un dels edificis més destacats d'aquest front marítim i una mostra de la vocació marinera

de Barcelona, alhora que un dels millors exemples conservats a Europa d'aquest tipus d'edificació.

La situació física de les diferents edificacions que hi trobem, la distribució de les funcionalitats i usos del espai en aquesta línia costanera, les dimensions dels espais urbans... ¿són fruit d'un creixement orgànic casual? ¿formen part d'un procés urbà planificat? ¿en quins moments històrics i com es defineix aquest front fins a arribar a la realitat que ens ocupa? ¿quins canvis i quina evolució ha sofert al llarg dels segles?

Aquestes i altres preguntes que ens podríem fer molts cops són de difícil resposta ja que la recerca sobre aquest fenomen no es troba prou desenvolupada per poder oferir uns resultats definitius. L'objectiu d'aquest article és reflexionar sobre alguns aspectes referents a la generació i evolució de la façana marítima de la Barcelona medieval, així com incidir sobre quin paper hi juga en aquest procés la Drassana.

Hem d'entendre, de bon principi, que la ciutat i el mateix edifici de la Drassana han sofert un imparable procés evolutiu, amb les lògiques modificacions de qualsevol ciutat viva, que han anat modificant i emmascarant aquella façana primigènia que ja en època de Wyngaerde havia sofert importants canvis.

Aquest procés, com veurem, és complex i llarg en el temps, i se'ns mostra amb grans interrogants, moltes vegades sense una resposta clara i única. És segur, però, que reflecteix els diferents capítols de la història urbana de la nostra ciutat. Metodològicament, considerem necessari advertir que el text que segueix pretén oferir una visió del que ha estat el desenvolupament físic de la topografia històrica de la façana de mar de la ciutat, tenint present l'encreuament de les dades que aporten tant els fons documentals dels arxius com l'arqueologia. També s'ha tingut en compte la recerca sobre el parcel·lari actual de la ciutat, ja que qualsevol acció humana sobre un teixit construït deixa rastres, en forma de cicatrius o tra-

ces, que ajuden a situar topogràficament accions que han restat oblidades per la memòria col·lectiva o la historiografia, molts cops ancorada en visions estàtiques fixades en un moment determinat del procés de la interpretació històrica.

■ LA FAÇANA MARÍTIMA ABANS DE L'EDAT MITJANA

Hem d'entendre que la formació de qualsevol línia de costa està sotmesa als canvis que marquen les lleis físiques de la sedimentació i l'erosió. La costa del Barcelonès, donades les característiques geològiques del terreny i del clima, es veu sotmesa a un procés constant d'aportació de sorres procedents dels corrents marítims i de les que arrosseguen els cursos d'aigua que hi convergeixen. Malgrat això, fortes llevantades produeixen fenòmens contraris de forta erosió de les platges. La costa de Barcelona ha anat sofrint al llarg de segles aquesta acció natural fins que l'acció de l'home en èpoques recents ha anat modificant, encara que no del tot, aquesta constant. La visió actual de la costa de la ciutat, sobretot a la zona portuària, es troba definida per



grans obres d'enginyeria i arquitectura que no mostren de cap manera quin és el seu substrat geològic ni la seva morfologia. Els canvis d'aquesta línia de costa i la lluita dels barcelonins per domar-la es remunta als orígens de la vida urbana en aquest indret.

La fundació de la colònia romana de *Barcino* té una relació indissociable amb el mar. La raó de fundar una ciutat en el lloc que ocupa cal buscar-la en el desig de l'emperador August de tenir un centre polític, econòmic i administratiu d'un territori ampli que aprofités les vies naturals de penetració que constituïen les valls dels rius Besòs i Llobregat de cara a explotar els recursos de tot tipus que es produïen en aquest territori central de l'ac-

tual Catalunya, siguin d'origen agropecuari, d'extracció o de relacions comercials. Aquests productes conflüen ja des de temps antics en aquesta franja costanera que va des dels vessants més meridionals de la serra de Marina, a l'actual comarca del Maresme, fins als primers contraforts del massís del Garraf, tal com ho demostren les troballes arqueològiques que sovint s'han localitzat a la zona del delta del Llobregat. Aquests descobriments arqueològics mostren un tipus d'activitat basada en un comerç marítim d'ancoratge de les naus que aportaven o recollien productes de la zona seguint la línia de costa, d'altra banda molt més reculada que actualment. Al vessant sud de Montjuïc, a la zona coneguda com a Nostra

d'aquell moment. Una d'elles, però, se situa just davant del mar i al costat una fortificació d'origen fundacional que a mode de castell s'afegia al casc urbà de la població. Aquesta porta, situada al carrer del Regomir, no té cap relació amb la xarxa viària, sinó que comunicava l'interior urbà amb la immediata costa. Recordem que la fundació de la ciutat es produeix en el moment (15-5 aC) en que la *pax* d'August és un fet i l'emperador té la necessitat de reorganitzar els territoris septentrionals d'Hispania. Una de les accions que hom du a terme en els primers moments de la vida de la ciutat és la dotació d'un *praefectus* de la costa laietana, càrrec militar que tenia cura de la seguretat de les naus que solcaven les



Senyora del Port, s'hi han localitzat estructures d'emmagatzematge de gra, amb datacions situades com a mínim des del s. VI aC fins al s. I dC, que ens parlen d'aquesta explotació dels recursos del territori.

La fundació planificada i de nova planta de Barcino aprofita un indret prou apte, una petita elevació d'una quinzena de metres situada al costat de la costa i emmarcada pels cursos de diferents rieres. Una colònia romana envoltada de muralles amb distribució ortogonal de la seva xarxa de carrers. Les seves quatre portes monumentals es trobaven als extrems dels dos carrers principals i servien de comunicació amb d'altres territoris peninsulars o de l'imperi a través de la xarxa de camins

costes d'aquest territori. Aquest prefecte i la seva guarnició militar podria ser que s'hostatgessin en el *castellum* que abans esmentàvem i necessitessin tenir una posició privilegiada respecte a la costa i l'indret proper a la ciutat on es produïen els intercanvis i el trànsit comercial.

Entre el *castellum* i la zona que actualment ocupa, si no fa, el parc de la Ciutadella, s'estenia una franja de terreny prou apte per a l'assentament humà. Més enllà, cap al nord, es trobaven terres difícils, antigament ocupades per les maresmes del delta del Besòs. En aquells terrenys propers a la ciutat, si tenim en compte els resultats de la recerca arqueològica, es produeix un interessant fenomen d'ocupació humana, amb un creixement urbà fora muralla

El perill turc i la pirateria nord-africana van obligar a Carles I a bastir un cinturó defensiu costaner que protegís la ciutat per mar i tanqués completament Barcelona.

que crea al llarg dels seus tres primers segles de vida un suburji, sense un urbanisme clar a hores d'ara, concentrat probablement al voltant del que podria ser la zona portuària de la ciutat, de la qual poc en sabem i que ha estat defensiva, o posada en entredit, per diferents estudiosos. Les fonts arqueològiques, cada cop més, semblen indicar que és prou segura l'existència d'aquest port romà, del qual ignorem les característiques físiques, que juntament amb el port situat a la zona de Montjuïc, hereu d'èpoques anteriors, completava les instal·lacions marítimes de la colònia. El port urbà potser ocupava una ansa o petit estuari de la desembocadura d'un dels torrents (segurament el torrent del Merdançar medieval, o Riera de Sant Joan)



que envoltaven la ciutat romana. No ho sabem, però la localització d'unes termes públiques extramurs, a la zona propera al *castellum* i al mar (fenomen que és molt usual a d'altres ciutats marítimes) i els estudis sobre les concentracions d'àmfores localitzades en les intervencions arqueològiques barcelonines, cada cop ens indica amb més versemblança que en aquesta zona s'hi duia a terme una important i intensa activitat comercial i humana motivada ben segur per la presència d'aquest hipotètic port.

És difícil saber com era la primera façana marítima de Barcelona perquè no ens n'ha arribat cap construcció ni descripció, però no devia ser gaire diferent de la d'altres ciutats portuàries de la Mediterrània, i segur que hi devia

haver les instal·lacions necessàries a qualsevol port: magatzems (*horrea*) i les necessàries per a la reparació de les naus precedents de les drassanes.

No sabem amb exactitud que succeí (crisis, invasions, l'inici de desmembrament de l'imperi...), però al voltant del segle IV aquesta zona portuària és abandonada, el suburji desapareix i el seu espai és ocupat paulatinament per àrees de cementiri. Potser el port va continuar més o menys actiu ja que el poeta Aviè ens parla al segle IV, no sabem si figuradament, dels braços del port de Barcino, però sembla molt difícil que tingués l'aspecte físic del moment de l'alt imperi. Aquest espai serà el que ocuparà el primer port documentat de la ciutat ja en èpo-

ca medieval i no sembla fruit de la casualitat que aquest fos l'indret escollit per a aquella finalitat.

L'alta edat mitjana és un període del qual no tenim gaires referències documentals que ens expliquin com va ser el desenvolupament i les característiques físiques de la façana litoral. Algunes referències ens indiquen molt de passada l'existència d'un port de la ciutat. El buit documental i arqueològic és tant evident que tan sols algunes frases ens indiquen com devia ser. Per exemple, l'historiador andalusí de la primera meitat del segle XII Al-Idrisi diu que la ciutat de Barcelona té «un port amb molts esculls, per la qual cosa els vaixells no hi poden atracar si no disposen de capitans experts en navega-

Malgrat les transformacions patides per la ciutat, encara es poden reconèixer alguns elements, com les voltes del carrer del Consolat o l'edifici de la Llotja.

ció». Saber com era aquest port és una incògnita, però els esculls esmentats han de correspondre, ben segur, a les barres o bancs de sorra freqüents al litoral barceloní. No creiem, en tot cas, que aquest port estigués dotat de gaires instal·lacions i que, en cas d'haver-n'hi, fossin gaire cosa més que els gèrmens del futur port que, com veurem, es definirà a partir dels segles següents en relació amb l'articulació de la façana marítima.

■ EL PROJECTE DE FAÇANA MARÍTIMA MEDIEVAL

Entre els anys 1207 i 1210 el rei Pere I va distribuir la franja de terra més propera al mar que hi havia davant



de Barcelona. La intenció de promoure la urbanització d'aquesta franja l'havia explicitada el rei pocs anys abans, el 1203, quan va decidir invertir gairebé quatre mil sous en la construcció de diversos obradors amb voltes. Possiblement, però, el complex panorama que se li dibuixava en relació als seus dominis occitans, l'induí a prendre la determinació que li calia trobar més recursos monetaris amb rapidesa i, potser també, a considerar que emprendre la urbanització de tot aquell sòl d'una manera unilateral era, donades les circumstàncies, una empresa excessivament arriscada.

Una primera part del repartiment es va fer l'any 1207. El monarca va acordar amb Bernat Simó, que havia es-

tat veguer els anys 1203 i 1204, el dret d'urbanitzar la franja costanera del límit de la Drassana fins a la riera del Cagalell, sempre que complís dues condicions. Primer, obrir un carrer prou ample perquè hi poguessin passar les moles que es tallaven a Montjuïc (un producte local que oferia unes bones rendes) i, segon, deixar un espai prou gran perquè les embarcacions poguessin descarregar les mercaderies. Tres anys més tard, el 1210, Pere I reconeixia que la Canonja de Barcelona tenia el dret d'urbanitzar la zona que anava dels alfòndecs reials, situats en un dels extrems d'aquell espai, fins a la desembocadura del rec Comtal, dret que va ser ràpidament traspassat a Guillem Durfort, el principal financer i



comptable del monarca, juntament amb el dret de gestionar i explotar la Pescateria, o mercat principal del peix de la ciutat.

El resultat d'aquella distribució, amb la qual el monarca podia resoldre alguns dels seus problemes financers, va ser que la franja litoral va quedar dividida en tres parts, de les quals només la central va quedar en mans del rei. Allà, però, és on arribaven les embarcacions, on hi havia les instal·lacions per construir-les i reparar-les i on es concentrava el trànsit de les mercaderies que transportaven. En conseqüència, conservar-la representava assegurar un flux de rendes constant i el control directe de la base d'operacions portuàries, fossin de caire co-

Dins el perímetre de la ciutat s'hi amuntegaven habitatges, palaus, esglésies i horts. El convent de Sant Francesc n'és un dels elements més importants de la façana marítima medieval.

mercial o militar. Aquestes rendes es podien incrementar si s'aconseguia introduir-hi algunes millores. Precisament, durant els segles XI i XII l'entitat comercial de Barcelona havia anat creixent i, especialment durant el darrer d'aquests segles, havia adquirit entitat el comerç marítim. Gestionar amb èxit tot el que implicava aquesta activitat comercial requeria que es disposés d'un seguit d'infraestructures i serveis a la ciutat que calia millorar o posar en marxa. I lògicament el sobirà podia establir impostos sobre aquests serveis un cop creats, i obtenir-ne unes rendes. I això és el que va intentar fer. Les altres dues parts quedaven en mans de promotors privats els quals, amb més o menys habilitat i fortuna, van procurar

que havia quedat sota domini reial, ja fos per obtenir el dret d'administrar els alfòndecs o els altres serveis, ja fos per construir cases de bell nou en solars no edificats dins de la zona del monarca.

En arribar a la majoria d'edat, el rei Jaume va començar a intervenir directament en aquella zona amb plantejaments nous. Arreu d'Europa l'assentament dels ordes mendicants a les ciutats es pot associar amb polítiques d'expansió urbanística, perquè aquestes noves fundacions s'establien preferentment a la perifèria urbana i, en fer-ho, esdevenien, per la seva simple presència, llavors de nous barris. Jaume I va autoritzar l'establiment d'un convent de franciscans (abans del 1232) i d'un mo-



treure'n el màxim rendiment econòmic possible dins del camp immobiliari.

El que no es pot saber és fins on volia arribar el rei, o què és el que havia previst de fer. La seva mort a la batalla de Muret el setembre del 1213 va deixar les coses empantanegades. El seu fill, Jaume I, tot just tenia sis anys quan va accedir al tron i, lògicament, poc podia dir i fer respecte a aquest afer. Tot estava en mans dels seus oficials. Aquesta circumstància possiblement va afavorir que es desencadenessin diversos conflictes i que s'establís una competència dura en l'explotació d'aquelles noves urbanitzacions. L'estructura bàsica del repartiment no es va alterar, però hi havia molta pressió sobre la part

nestir de monges clarisses (el 1237), així com la fundació del primer convent de mercedaris (abans del 1242). Mentre que les monges de Santa Clara es van establir més enllà del rec Comtal (el límit de l'àrea concedida a la Canonja), franciscans i mercedaris ho van fer a l'extrem de l'àrea concedida inicialment a Bernat Simó (de fet, els mercedaris es van establir dins de l'àrea, mentre que els franciscans ho feien fora tot aprofitant l'antic hospital de Sant Nicolau).

És possible que, d'una banda, l'empenta inicial dels primers promotors que havien obtingut les concessions de Pere I s'hagués anat diluint amb el pas dels anys i que, de l'altra, els seus esforços es concentrassin en l'accés a

La construcció de la Ciutadella va transformar totalment la part de llevant de la ciutat des del punt de vista defensiu i, naturalment, també des del punt de vista urbanístic.

la propietat a la zona central (precisament aquella que el rei Pere havia mantingut sota el seu domini). En aquest sentit, es pot plantejar que el monarca va actuar amb la intenció d'assolir dos objectius: mantenir el creixement ordenant-ne el procés, i mantenir el seu paper dominant en els afers relacionats amb l'activitat marítima i comercial. Respecte a això, és determinant la disposició que va dictar el 9 de setembre del 1243 en què s'establí l'ampliació de l'àrea de construcció naval de Barcelona mitjançant l'addició d'una zona a l'est de les drassanes velles originals. Aquesta ampliació, que, segons paraules del rei, es feia per augmentar els beneficis dels habitants de Barcelona, comportava la prohibició d'aixecar nous edificis en aquella superfície i l'enferocament dels que ja hi havia, els quals possiblement eren fets amb materials de baixa qualitat. La zona afectada anava del límit de les Drassanes fins a les noves construccions de Bernat Olzet (cap a l'actual carrer Rere Palau), i del mar a les cases de pedra i calç.

Amb aquesta decisió Jaume I delimitava millor l'àrea d'usos comercials i industrials dins del sector central que continuava sota el seu domini, i amb això no només s'assegurava el final de la pressió que els diversos promotors hi exercien, sinó que fixava que aquella superfície de grans dimensions, situada en un lloc tan significatiu, quedés definitivament reservada per ser l'espai preferent d'un dels motors econòmics de la ciutat: la navegació i el comerç marítim. Un altre efecte del conjunt de totes aquestes operacions, especialment la darrera, té a veure amb la morfologia de l'espai urbà i les seves dimensions. El front marítim de la ciutat va quedar repartit en cinc parts, amb una extensió total d'aproximadament 1.500 m. Els dos sectors extrems quedaven ocupats per les noves fundacions religioses, mentre que el centre era ocupat, al mig, pel nucli comercial i navilier, i a banda i banda, per espais residencials. Aquestes tres parts centrals tenien, a resul-



tes de l'actuació de Jaume I, unes superfícies equivalents. En conjunt, aquesta ordenació fixada pel Conqueridor va determinar la configuració urbanística de tot el front i ha tingut unes conseqüències importants per a la ciutat fins a l'època contemporània.

■ LA CONSTRUCCIÓ D'UNA IMATGE DE PODER

Pere II el Gran, fill i successor de Jaume I, va contribuir amb la col·locació d'algunes noves peces importants en aquest procés de definició de la façana marítima de la ciutat. El seu regnat va ser curt, però durant el seu mandat es produí un molt important aprofundiment de la presència catalana a la Mediterrània, amb l'inici de la dominació catalana a Sicília iniciada el 1282. És a partir d'aquest moment que es pot començar a parlar d'una flota catalana en militar, a més d'un sentit comercial. Però per tenir una flota, primer cal construir-la. Va ser Pere el Gran qui va ordenar que es construís una Drassana nova a Barcelona. El motiu és ben clar: li calien més naus si volia aprofundir la política d'expansió mediterrània que havia iniciat el seu pare i, ben clarament, la capacitat que tenien les antigues Drassanes de la ciutat, malgrat les reformes i les millores que hi havia manat fer, era insuficient per afrontar aquesta empresa.

El lloc triat per construir la nova Drassana era fora de la ciutat. Possiblement l'única opció viable va ser aquesta perquè, tot i que encara hi devia haver espais lliures al front litoral, accedir-hi hauria significat, d'una banda, la recuperació del control de propietats que havien estat traspassades i, de l'altra, desfer el programa urbanístic que havia articulat el rei Jaume. L'opció de construir aquesta nova infraestructura més enllà del monestir de Santa Clara es degué desestimar per motius orogràfics, ja que era una zona d'aiguamolls. Oferia millors garanties

Des del segle XIV i fins a la construcció de l'edifici de la Duana entre 1902 i 1905, la Drassana Reial va ser un element fonamental de la façana marítima.

la zona més enllà de Sant Francesc, situada a prop de les hortes de Sant Bertran, a prop de Montjuïc. Eren uns terrenys ja consolidats de temps antic, com ho demostren les restes de construccions romanes localitzades recentment en el decurs d'intervencions arqueològiques a l'interior de les naus de la Generalitat de l'edifici de la Drassana. El projecte d'aquesta nova instal·lació consistia en una construcció aïllada, oberta al mar i fortificada, articulada al voltant d'un pati obert amb porxos perimetrals.

L'aposta per l'expansió marítima i la incorporació de Sicília a la Corona va tenir com a repercussió l'enfrontament amb França. L'any 1285 les tropes del rei de França, Felip III l'Ardit van entrar a Catalunya i posaren setge a la ciutat de Girona. Davant l'amenaça, el rei Pere va ordenar la fortificació de Barcelona, ja que aquesta ciutat, que havia conegut un gran creixement durant el segle XIII, no disposava d'unes muralles adequades per a la seva defensa. Aquesta construcció, executada pel Consell de Cent, envoltava el casc urbà per tota la zona de terra i deixava oberta la façana marítima. Tot i això, les excavacions dutes a terme a tocar del monument a Colom van posar al descobert l'anomenada Torre de les Puces, que era la torre que marcava el final del mur que baixava seguint el traçat de la Rambla. Les restes localitzades indiquen que en el projecte inicial ja es preveia un mur de tancament de la façana marítima en direcció nord, paral·lel a Framenors. No es coneix quin era la llargada prevista d'aquest mur, però les primeres notícies de l'obra de la muralla al segle XIV indiquen que aquest va ser un dels primers sectors on es va intervenir, possiblement per completar aquesta obra, que degué restar inacabada. Les mateixes fonts documentals posen de manifest que a l'altra banda, al sector de Santa Clara, va succeir quelcom semblant. La Drassana nova, que, com ja s'ha dit, era un edifici fortificat, va quedar fora del recinte.



La primera meitat del segle XIV marca una època de transició en les actuacions urbanístiques al front marítim, tot i que és en aquest moment que, en l'àmbit arquitectònic, les fundacions religioses del segle anterior es consoliden i monumentalitzen. Així veiem com el claustre de Santa Clara –que serviria de model per a construir el de Santa Maria de Pedralbes– s'enllestí durant el primer quart de segle, mentre que, a Sant Francesc, les obres del primer claustre es van acabar el 1349. A la Mercè es van dur a terme diverses reformes entre el 1336 i el 1377. També dins d'aquest àmbit sobresurt la construcció de la nova església de Santa Maria del Mar, iniciada el 1329. Malgrat que l'edifici no està situat a primera línia del front marítim, sí que hi té una íntima relació, no només perquè serveix de teló de fons espectacular i esdevé un referent visual indiscutible de la zona central de tota la façana, sinó perquè, d'una banda, van participar en la seva construcció tots els agents que tenien a veure amb el món del comerç i del mar i, de l'altra, la seva volumetria i orientació estan perfectament integrades en la trama urbanística del sector, generada a partir de la definició començada a establir per Pere I el Catòlic.

En el sector de la gran plaça central definida per Jaume I s'havien començat a produir canvis. Una part del perímetre havia estat dotat de construccions porticades, conegudes com els Porxos dels Encants, on es realitzaven activitats comercials. Es tracta d'una disposició habitual en altres ciutats mediterrànies de vocació comercial, per exemple Gènova amb el projecte de la *Ripa Maris*, iniciat al segle XIII. En algun punt no prou ben conegut d'aquest espai (però segurament en el tram de porxos entre els actuals carrers dels Canvis vells i Vidrieria) el Consell de la Ciutat va acordar de fer-hi fer un porxo per emmagatzemar-hi el gra que arribava a Barcelona per mar. Aquest porxo, conegut com a Pòrtic del forment, es va empedrar el 1320. Just davant o a to-

car d'aquests porxos, i a causa de les necessitats d'hostatjar les activitats dels mercaders, el Consell de Cent va emprendre l'any 1339 la construcció d'una Llotja. En la mesura que el Consell va adquirir unes cases a la família Montcada, sembla que la disposició de Jaume I del 1243 era plenament vigent.

Les obres d'aquesta Llotja es van allargar fins al 1376, moment en què consta que es van comprar fustes per fer-ne la coberta. Possiblement els treballs de construcció van restar aturats uns quants anys. No es coneixen les característiques arquitectòniques d'aquesta Llotja, tot i que, en tant que es tracta d'una tipologia força comuna a les ciutats mediterrànies, es pot preveure que devia ser un edifici porticat. Aquesta acció marca l'entrada en escena del Consell de Cent, el govern de la ciutat que havia estat fundat el segle anterior per Jaume I. Malgrat que el Consell de Cent tenia competències en matèria urbanística des del 1301, no va ser fins passats uns anys que va començar a actuar en projectes d'una certa entitat. Però a partir d'aquest moment, el seu paper serà decisiu en la configuració definitiva de la façana marítima, perquè serà l'agent que estarà darrere dels canvis més significatius durant la segona meitat del segle.

■ LA MONUMENTALITZACIÓ DE LA FAÇANA MARÍTIMA A PARTIR DEL 1350

Durant la segona meitat del tres-cents, les intervencions del Consell a l'espai central reservat a la indústria i el comerç es van multiplicar. El plantejament dels consellers passava per una transformació d'aquell sector del front marítim, amb la voluntat de convertir-lo en un aparador del poder econòmic de Barcelona. Però hi havia un problema: malgrat que l'objectiu dels mandataris era la construcció d'edificis i instal·lacions vinculats amb l'activitat comercial i marítima, persistia la prohibició de Jaume I del 1243. Va costar molt aconseguir canviar-la, perquè el rei -aleshores Pere III el Cerimoniós- procurava fer prevaler els seus drets. Possiblement el Consell era plenament conscient d'aquest fet i els primers anys aquest plantejament potser no es dibuixava amb gaire precisió, però el posterior desenvolupament dels fets, ab-

solutament enfocat en aquest sentit perquè mostra un degoteig imparabile d'iniciatives, posa de manifest que la direcció era aquesta.

Per exemple, a l'entorn del 1350 el Consell havia habilitat un nou espai per vendre peix, just per sota de la Pescateria vella, ja a tocar del mar, i havia ordenat que les taules de venda del peix s'hi traslladessin. També havia ordenat l'enderroc de la Pescateria vella i el trasllat de les forques que antigament es trobaven en aquest indret. El rei va decidir sancionar els consellers, perquè creia que s'havien extralimitat en les seves atribucions. Al final aquesta topada es va resoldre d'una manera negociada: el Consell va mantenir la nova peixateria, però la vella va continuar existint encara uns anys i les forques van tornar al lloc on normalment eren. Aquesta desavinença amb el rei no va aturar el Consell.

A començament del 1355, els consellers van ordenar l'anivellament i el millor condicionament de l'esplanada que hi havia davant de la peixateria nova. Tres anys més tard, Pere de Montcada va disposar al seu testament que s'havia de construir una capella annexa a la Llotja dels mercaders. Encara es va tardar quatre anys a posar-ne la primera pedra, i tampoc la capella no es va arribar a construir aleshores. De fet, a finals del 1371, els consellers que acabaven el mandat van deixar indicat als que el començaven que aquesta capella s'havia de construir com més aviat millor. Tot i això, la capella no es va edificar fins ben entrat el segle XV. Tots aquests fets mostren la tossuderia del Consell en la seva voluntat d'intervenir en aquest sector tan significatiu de la ciutat.

Allà on la ciutat tenia plenes competències, perquè ja les havia aconseguides molt abans, en temps de Pere el Gran, era en l'obra dels murs de la ciutat. Cap al 1356 les relacions de Pere III amb el rei de Castella estaven molt deteriorades i va esclatar la guerra. Va ser un conflicte bèl·lic llarg i complex, que va repercutir decisivament en les finances reials. De fet, Pere el Cerimoniós va requerir d'una manera constant ajuda econòmica i la ciutat de Barcelona li va oferir sempre, després d'una negociació i a canvi de contrapartides que van significar un increment notable del poder del Consell de Cent. Aquestes -la fortificació de la ciutat i les ajudes econòmiques al rei

per finançar la guerra- van ser les vies, una mica lentes i tortuoses, per les quals es va accedir al control de l'àrea central de la façana marítima.

Una de les primeres coses que va decidir el Consell en esclatar la guerra va ser que calia reforçar i millorar les defenses de la ciutat. El front marítim estava sense fortificar, possiblement perquè, tal com ja s'ha dit, l'obra empresa a finals del segle anterior havia quedat inacabada. I el 1358, quan es van activar les noves obres dels murs i valls de la ciutat, els treballs van començar precisament pel front marítim, amb l'aixecament de la muralla als sectors de Sant Francesc i Santa Clara. Sembla que el projecte inicial preveia tancar tot el front marítim excepte el sector central, que havia de romandre obert. Se seguia fil per randa la distribució que s'havia articulat en temps de Jaume I: dels cinc sectors en què havia quedat dividit el front marítim de la ciutat, se'n protegien dos a cada costat, respectivament els que corresponien als usos eclesiàstics i als usos residencials. És a dir, del costat de la Rambla, els convents de Sant Francesc i de la Mercè i la zona urbanitzada que originalment havia estat concedida a Bernat Simó. A l'altra banda, quedava definitivament tancat el monestir de Santa Clara i el sector que el 1210 havia estat concedit a la Canonja i que havia començat a urbanitzar Guillem Durfort. L'únic que havia de restar obert era el sector del mig, el del port, aquell que el 1243 havia estat fixat per Jaume I, que incloïa les Drassanes velles i l'àrea de trànsit de mercaderies.

El 1369 el Consell va revisar el projecte inicial, que només s'havia realitzat parcialment, i va fixar-ne un de nou on s'establí quantes torres i quants portals i portalets calia fer en els trams que quedaven per aixecar sense que es veiés alterat el traçat i, per tant, mantenint el respecte a la distribució de Jaume I. Així es va establir que a les boques d'alguns carrers el mur havia de tenir portelles per tal que hi poguessin transitar les mercaderies i les barques. Aquest projecte es va plasmar per escrit i es conserva a l'Arxiu Històric de la ciutat. La necessitat d'aquesta defensa va quedar demostrada quan encara no havia transcorregut un any de l'inici dels treballs: el 1359 una flota castellanogenovesa va intentar assaltar la ciutat.

L'any 1373 Pere el Cerimoniós va promoure el projecte

de construcció d'unes terceres Drassanes a prop de la Peixateria, però el Consell no l'hi va permetre. Aquest fet posa de manifest que les coses havien canviat prou per girar la truita. Si el 1350 havia estat el rei qui havia fet la guitza al Consell, ara era el Consell qui l'hi feia al rei. Aquest tipus de desavinences, però, no s'han d'entendre com un reflex d'una convivència plena d'enfrontaments, sinó com el sistema normal de resoldre els afers mitjançant la negociació i el pacte.

L'any següent, concretament el 10 de març, els consellers i el monarca van arribar a un acord a proposta dels primers: el traçat de la fortificació del Raval i del mur de la mar es modificaria, amb l'objectiu que la Drassana nova quedés inclosa dins del perímetre murat de la ciutat, fet que significava modificar el projecte de fortificació del Raval (que s'havia fixat el 1369, paral·lelament a la revisió de la muralla de mar) i ampliar-lo considerablement. El 1378 aquest acord es va replantejar i es va pactar que la Drassana nova, inclosa dins del perímetre de les defenses de la ciutat, seria ampliada. Aquest acord va representar per al Consell contribuir directament a aquestes obres, al costat de la Diputació del General (la futura Generalitat), i és el que va crear les condicions per resoldre la definitiva configuració de tota aquella àrea.

Ampliar les Drassanes noves i convertir-les en un espai cobert i funcional on resguardar les naus del rei i de la ciutat, com un gran projecte comú del rei i els consellers va ser la manera de desmantellar progressivament les Drassanes velles i conquerir definitivament l'espai central de la façana marítima per a nous usos. Aquesta conquesta, si és que es pot dir així, es va concretar el 14 de març del 1380. Va ser llavors que el rei Pere va concedir als consellers de Barcelona, a petició d'aquests, l'autorització per construir una nova Llotja, perquè la que ja existia, malgrat que estava tot just acabada, no es considerava adequada. En aquest mateix privilegi el monarca també autoritzava els mandataris barcelonins a acabar el Porxo Nou del forment i ampliar-lo i fer-ne de nous si es considerava necessari.

De fet, doncs, l'objectiu del Consell no era tant construir uns edificis nous, sinó refer els que ja existien, però ubicant-los allà on podien lluir més, allà on demostressin

d'una manera més clara l'entitat de Barcelona. L'objectiu era arribar a configurar un espai que estigués a l'alçada de la riquesa i de la noblesa que la ciutat devia a la seva dinàmica mercantil. És a dir, un espai de representació, expressiu del poder de la ciutat. Allò que Jaume I havia reservat per al desenvolupament de les capacitats marítimes de la ciutat des d'una perspectiva més industrial, ara passava a ser-ho des d'una visió on el representatiu i el simbòlic havien passat a primer terme.

La part principal de la Llotja nova es va aixecar en pocs anys (cap al 1400 es pot considerar que estava acabada, malgrat que s'hi van continuar fent treballs), mentre que l'edifici vell es va repartir en diverses parcel·les i s'hi van fer habitatges i obradors. Així queda reflectit en un registre de les rendes que obtenia l'hospital de Pere Desvilar de les seves propietats l'any 1388. La nova ordenació d'aquell espai va significar la retirada definitiva de les forques el 1382. Entre el 1399 i el 1402 es va fer la Font del Mar, que estava a tocar de les Voltes dels Fusters, a l'altra banda de la Llotja (a l'actual plaça d'Antoni López, davant de l'edifici de Correus). Aquesta font també va ser coneguda com la Font de l'Àngel perquè la coronava la imatge daurada d'un àngel.

També en aquells anys es va enllestir l'obra del Porxo del forment i es va aixecar l'edifici del General, la primera seu a Barcelona de la Generalitat, al costat de la Llotja. En aquella casa s'hi cobrava el Dret de la Bolla de Plom, el primer impost que va gestionar la Generalitat. El 1441 el Consell va decidir aixecar damunt del Porxo del forment un espai per a la venda i emmagatzematge de teixits. A partir d'aleshores l'edifici va ser conegut com l'Hala dels Draps. Ja al segle XVI s'hi van fer noves obres, amb la construcció d'una nova façana i la transformació del magatzem de draps en arsenal de la ciutat. A l'altra banda del nou edifici de la Llotja, l'any 1507 es fundà una capella dedicada a sant Sebastià, un dels sants intercessors contra les pestes, per protegir la ciutat contra les pestes.

Pel que fa a l'edifici de la Drassana, a partir del 1383, un cop finalitzades les naus més properes al mar, s'inicia el procés d'ampliació de les vuit naus situades més cap a l'interior de l'edifici. Aquest creixement de l'estructura és la tònica a partir d'aquell moment; l'any 1408 es va sig-

nar un altre eixamplament de l'espai naval i la reforma d'algun dels espais ja construïts.

La façana marítima de la ciutat ja era un fet. Un espai planificat i executat amb edificacions de qualitat, que s'havia anat construint en un lapse de més de 150 anys. Únicament restava per construir a primera línia de costa l'espai comprès entre la Drassana i la muralla de la Rambla, que, amb la construcció de la muralla del Raval, havia perdut bona part del seu sentit defensiu. Aquest espai el cobejava el mateix monarca per construir-s'hi un palau reial que posés fi a les incomoditats manifestes dels vells palaus del centre urbà. Ja Pere III, el 1374, havia expressat la intenció de fer-se un palau situat entre els magnífics edificis de les Drassanes i el convent de Sant Francesc, però no va reeixir. Els seus fills i successors, Joan i Martí, van recuperar la idea i la van posar en marxa. Els documents parlen d'un gran palau obert al mar amb jardins, per a gaudi de la cort. Aquesta concepció arquitectònica entra de ple en l'esperit de l'època, quan els prínceps i senyors de les grans ciutats i potències de la Mediterrània volen mostrar el seu poder i fer-lo ostensible. Altre cop les dificultats econòmiques del rei, ara Martí, no permeteren que aquell palau fos una realitat. És possible que una part d'aquell complex palatí correspongui a la nau coneguda com a Porxo Nou, de dos pisos i amb una escala monumental.

La darrera gran intervenció, perfectament recollida al dibuix de Van den Wyngaerde del 1563, és l'obra del tancament definitiu de la muralla de mar amb la construcció del Portal de Mar, una obra renaixentista, decorada amb escultures enormes i rematada per un frontó coronat per altres escultures exemptes. Aquesta idea de monumentalització urbana, exemplificada en la façana marítima, veurà un altre capítol important a partir del segon quart del segle XVIII quan les reformes es generalitzen a l'espai central i el conjunt és modernitzat i esdevé de nou el centre econòmic de la ciutat.

BIBLIOGRAFIA

- AINAUD, J., GUDIOL, J., VERRIÉ, F. *Catálogo monumental de España. La ciudad de Barcelona*. Madrid: CSIC, 1947.
- ALEMANY, J. *El port de Barcelona, un passat, un futur*. Barcelona: Port de Barcelona-Lunweg, 2002.

BANKS, P. «L'estructura urbana de Barcelona, 714-1300» dins *Història de Barcelona. La formació de la Barcelona medieval*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana-Ajuntament de Barcelona, 1992.

BENSCH, Stephen P. *Barcelona i els seus dirigents (1096-1291)*. Barcelona: Proa-Ajuntament de Barcelona, 2000.

CARRERAS CANDI, F. *La ciutat de Barcelona*. Barcelona: Albert Martín, s.d.

CUBELES i BONET, A. «Poder públic i llançament urbanísitic al segle XIV» dins *Gòtic i Neogòtic a la ciutat de Barcelona*, BQH 8, Barcelona: Ajuntament de Barcelona-IMH (en premsa).

DURAN I SANPERE, A. *Barcelona i las seva història*. Barcelona: Curial, 1973.

FELIU I MONTOFORT, G. «Activitats econòmiques» dins *Història de Barcelona. La formació de la Barcelona medieval*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana-Ajuntament de Barcelona, 1992.

GALERA I MONEGAL, M. *Antoon van den Wijgaerde, pintor de ciutats i de fets d'armes a l'Europa del Cinc-cents*. Barcelona: Generalitat de Catalunya-Institut Cartogràfic, Fundación Carlos de Amberes, 1998.

GARCIA SANZ, A. *Història de la marina catalana*. Barcelona: Aedos, 1977.

GARRIGA, J. *L'època del Renaixement*, s. XVI. Barcelona: Edicions 62, 1986 (Història de l'Art Català, vol. IV).

IZQUIERDO, P. «Barcino i el seu litoral: una aproximació a les comunicacions marítimes d'època antiga a la Laietània», dins *La formació del cinturó industrial de Barcelona*. Barcelona: Proa-Ajuntament de Barcelona, 1997.

ORTÍ, P. *Renda i fiscalitat en una ciutat medieval: Barcelona, segles XII-XV*. Barcelona: CSIC, 2000.

PALET, J. M. *Estudi territorial del pla de Barcelona. Estructuració i evolució del territori entre l'època ibero-romana i alt medieval. Segles II-I aC X-XI dC*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1997.

RIERA, S., PALET, J. M. «Evolució del sector de Montjuïc-El Port entre l'època romana i alt-medieval (s. II-X): una contribució a l'estudi diacrònic del paisatge» dins *La ciutat i el seu territori, dos mil anys d'història. Balanç historiogràfic d'una dècada*. III Congrés d'història de Barcelona. Barcelona, Ajuntament de Barcelona-IMH, 1993.

