

LA HISTORIA MARITIMA EN EL MUNDO

EL MUSEO MARITIMO DE LAS REALES ATARAZANAS DE BARCELONA

Laureano CARBONELL RELAT
Director

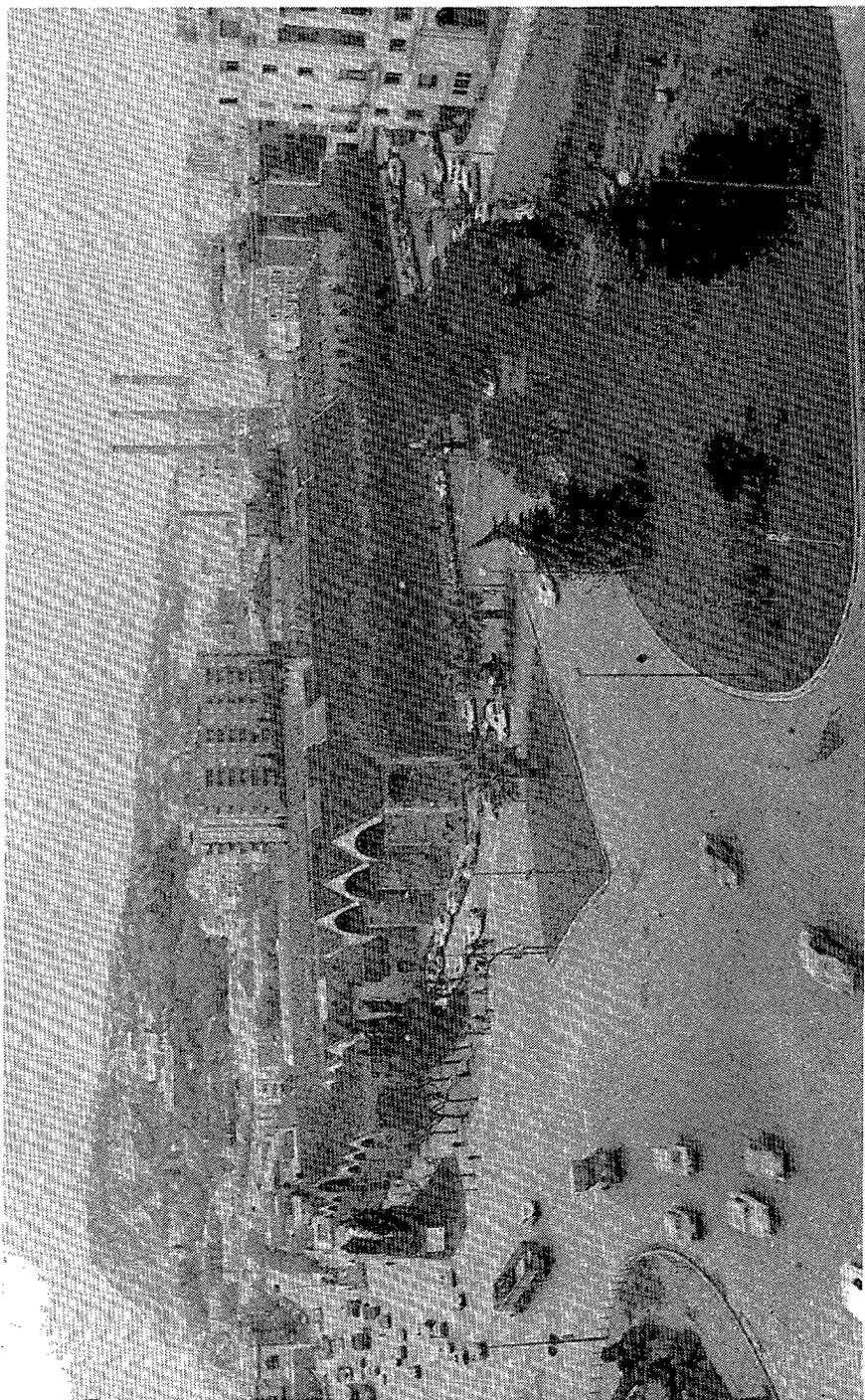
Orígenes del Museo Marítimo.

El Museo Marítimo, en su calidad de institución cultural dependiente de la Diputación de Barcelona, no surgió de improviso, sino tras un prolongado período de gestación en el que intervinieron y prestaron su decidido apoyo diversos organismos y asociaciones en buena parte de ámbito marítimo, pertenecientes tanto a la esfera pública como privada. En pocas palabras, el Museo Marítimo de las Reales Atarazanas de Barcelona nació en el momento en que las circunstancias favorecieron la instalación en un edificio singular, las Reales Atarazanas, de otro Museo Marítimo creado unos años antes en la entonces denominada Escuela Oficial de Náutica.

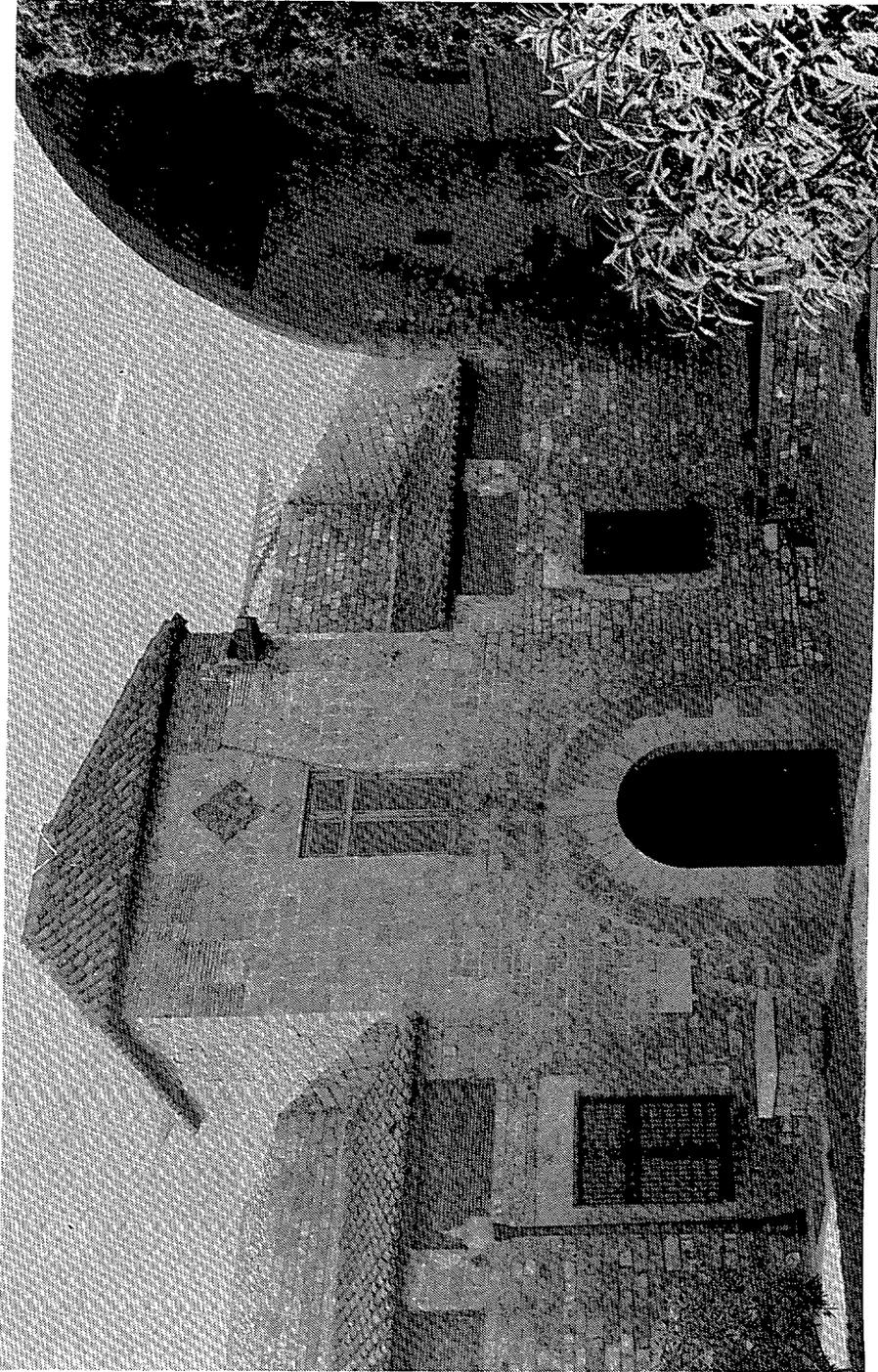
Las Reales Atarazanas de Barcelona.

Barcelona cuenta con un edificio extraordinario, las Reales Atarazanas, que se remonta al año 1243 y, como su nombre indica, era el astillero o arsenal donde se construían, reparaban e invernaban las naves de guerra destinadas al servicio de la Corona de Aragón, primero, y luego al de España, es decir, las galeras que formaban las escuadras de combate y que, en época de paz, realizaban el servicio de vigilancia de las costas contra las incursiones de saqueo de turcos y berberiscos, *hacían la caravana*, como se decía entonces.

Con el paso del tiempo, y hasta el siglo XVIII, el edificio de las Atarazanas se fue ampliando hasta contar con diez gradas o naves de construcción—once si se considera la mayor como el resultado de la fusión de dos de ellas, o incluso doce si se tiene en cuenta la configuración de la parte gótica, cuyo piso ocupa hoy la Sala Pedro IV—, aunque su actividad entró en decadencia a raíz del descubrimiento de América, que implicó la pérdida de importancia del Mediterráneo frente al Atlántico, y posteriormente a causa de la demostrada inferioridad de la galera frente a la cada vez mayor efectividad de la artillería de las naves de alto bordo. Además, y como consecuencia de los sangrientos enfrentamientos ocurridos a mediados del siglo XVII durante la denominada *Guerra de los Segadores*, a causa del malestar reinante por los desmanes del ejército real, a la sazón en guerra con Francia,



Vista general de las Reales Atarazanas de Barcelona, sede del Museo Marítimo.



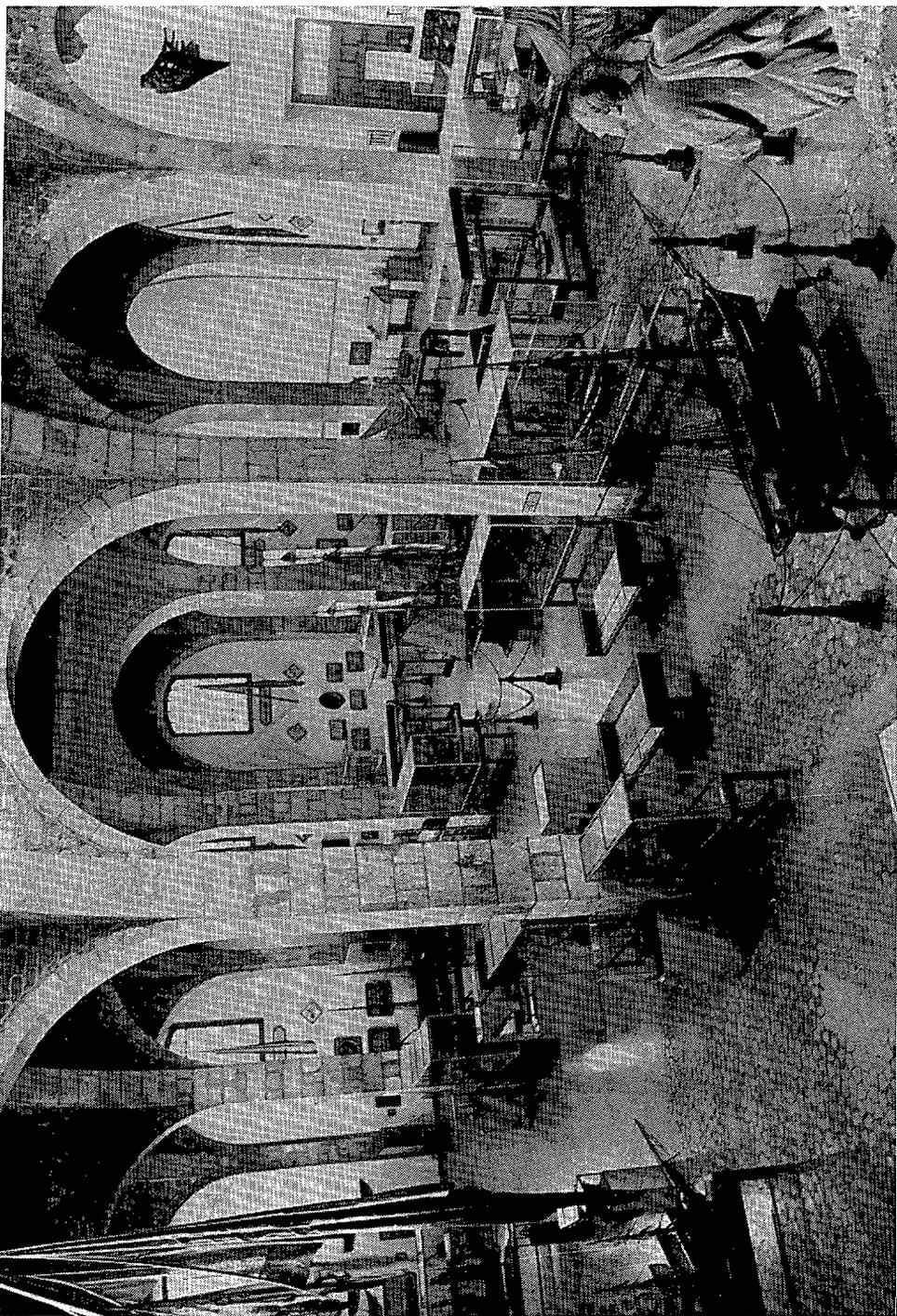
Detalle de la puerta principal de acceso al Museo Marítimo.

las Atarazanas fueron utilizadas para alojar las tropas, pasando en 1663 a depender de la jurisdicción militar. A partir de los inicios de la guerra citada, las Atarazanas se utilizaron como almacén de pólvora, cuartel, lazareto, fortaleza militar, hasta convertirse finalmente, poco después de la disolución del cuerpo de galeras de la Marina española en 1748, en cuartel de artillería, que luego pasó a maestranza y posteriormente a parque del citado cuerpo.

Sin embargo, a mediados del siglo XIX el parque de artillería tuvo necesidad de contar con un edificio de nueva construcción y más adecuado, de modo que empezó a gestarse la conveniencia de ceder a la ciudad las Atarazanas a cambio de los terrenos donde situarlo. Inmediatamente surgieron varios proyectos de urbanización que coincidían con la misma idea: demoler las Atarazanas. Por fortuna, en 1926, el coronel de artillería Joaquín Gay publicó un artículo en *La Vanguardia* declarándose a favor de preservar el edificio, al que calificó de *joya de incalculable valor completamente desconocida*, al mismo tiempo que sugería al Ayuntamiento que escuchara la opinión de sus técnicos antes de decidir el destino del edificio. Esta iniciativa fue rápidamente secundada por otros artículos publicados en el mismo diario por el arquitecto Buenaventura Bassegoda y obtuvo el decidido apoyo de varias instituciones, entre las cuales figuraban la Junta Autónoma de Museos, la Asociación de Arquitectos de Cataluña y el Centro Excursionista de Cataluña. Este último organizó incluso una magna exposición con gráficos y fotografías que mostraban las características monumentales del edificio, cuyos detalles figuran en el interesante artículo publicado por Francisco Carreras Candi en el Boletín del mencionado Centro Excursionista. Como consecuencia de todo ello, surgió un nuevo proyecto de urbanización en el que se respetaba el edificio. Idéntico criterio inspiró a los poderes públicos al redactar el Decreto-ley de 15 de marzo de 1927, por el que se creaba la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento, encargada de la construcción de los nuevos edificios militares y del desalojo de los ocupados, una vez terminadas las obras.

Poco después del inicio de la guerra civil (1936-1939), como veremos más adelante, se destinó una parte de las Atarazanas, la más antigua, a la instalación del Museo Marítimo. Inmediatamente empezaron los trabajos de derribo de los tabiques y divisiones que a lo largo de los últimos tres siglos se habían ido construyendo en el interior del edificio para adaptarlo a la nueva función de Museo y, seguidamente, se procedió a la restauración de la obra de fábrica hasta dejarla en el estado actual. Estos trabajos demoraron la inauguración del Museo Marítimo de las Reales Atarazanas hasta el día 18 de enero de 1941, en que se abrió oficialmente al público como institución cultural dependiente de la Diputación Provincial de Barcelona, hoy Diputación de Barcelona.

Posteriormente, el Decreto de 5 de marzo de 1976 declaró monumento histórico-artístico de carácter nacional el conjunto de edificaciones que forman las Reales Atarazanas de Barcelona. Esto representa, en pocas pala-



Aspecto de la Sala Capmany, dedicada a la navegación a vela.

bras, que el edificio se encuentra bajo la protección del Estado y por tal motivo su existencia está plenamente asegurada.

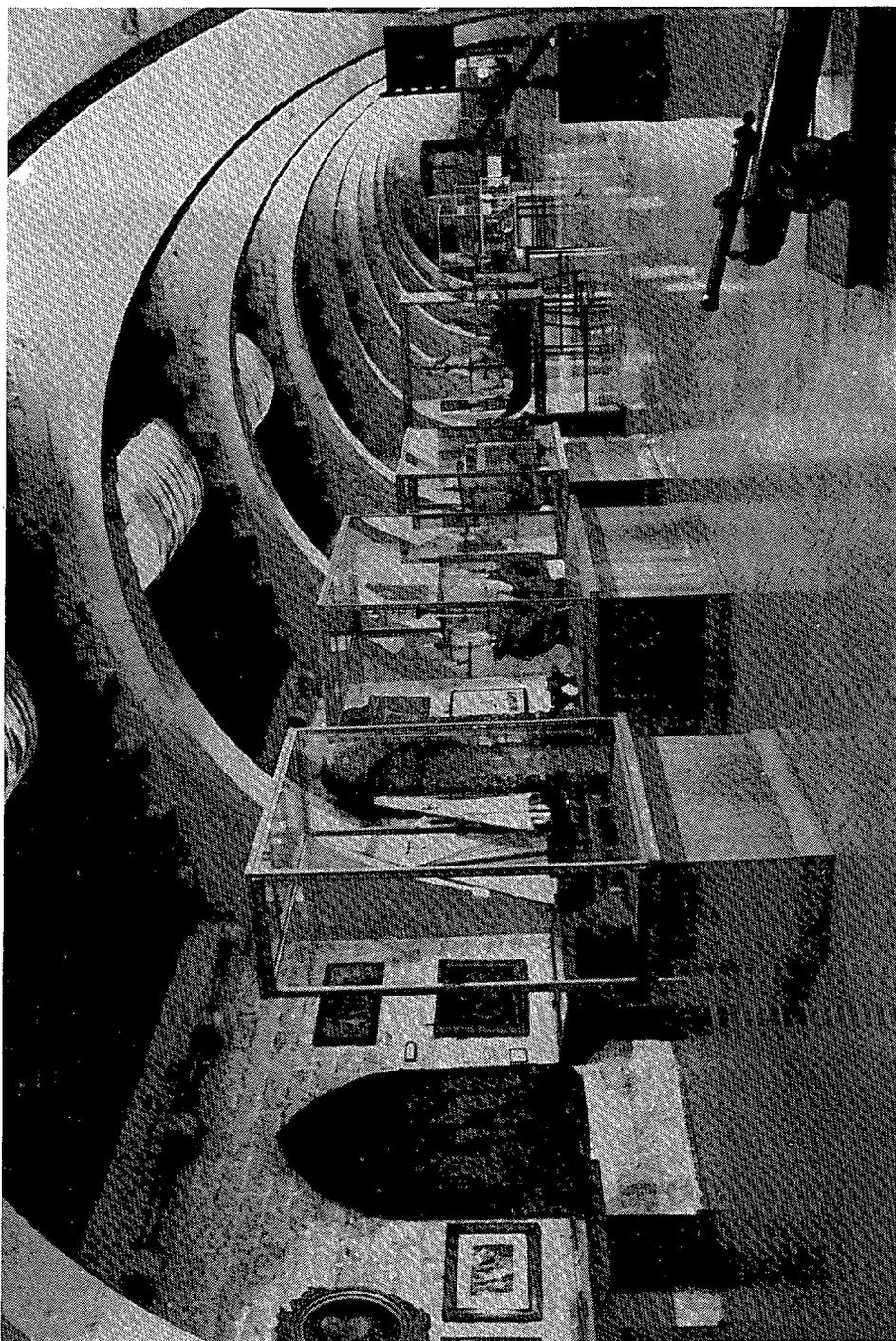
La Escuela Oficial de Náutica, sede del primer Museo Marítimo.

Desde el año 1769 existe en Barcelona una Escuela de Náutica, hoy denominada Escuela Superior de la Marina Civil, y que, después de muchas vicisitudes, está instalada actualmente en un hermoso palacete de estilo neoclásico situado en la plaza Palacio, justamente en el lado de paso hacia la Barceloneta; construido a propósito para la función docente que desempeña, fue inaugurado en 1932.

Hasta el momento de su traslado a este edificio, la Escuela estaba instalada en el paseo Isabel II, en uno de los pisos de los Pórticos de Xifré, y en ella se conservaban no sólo los modelos de buques concebidos para el desarrollo de las clases prácticas, sino también los que se habían ido acumulando allí a lo largo del tiempo, incluyendo los procedentes de las escuelas de la misma especialidad existentes en la costa catalana y que fueron suprimidas en la segunda mitad del siglo pasado, además de los que habían donado algunos armadores de la época de la vela, aunque por falta de espacio estaban materialmente almacenados.

En estas condiciones, en la década de 1920, las circunstancias hicieron vislumbrar que la Escuela podría convertir en realidad la vieja aspiración de disponer de un edificio propio. La primera idea fue construirlo en un pequeño solar existente en el muelle de Bosch y Alsina, a escasa distancia del lugar donde se encontraba, pero en vista de que el espacio resultaba insuficiente se optó por el sitio que hoy ocupa en la plaza Palacio. Poco antes de finalizar la década, después de realizar numerosas gestiones y vencer no pocas dificultades, el proyecto fue adelante y empezó la construcción del nuevo edificio donde estaría ubicada no sólo la Escuela de Náutica, sino también una nueva institución vinculada pero independiente de aquélla, creada al efecto y denominada Instituto Náutico del Mediterráneo, que se encargaría de la gestión de un Museo y Biblioteca Marítimos, así como de la organización de cursos específicos para la obtención de títulos menores de la Marina Mercante —mecánicos navales, patronos de cabotaje y de pesca, entre otros—, y también de impartir unas enseñanzas primarias con un cierto contenido de interés marítimo. El citado Instituto dependía de un Patronato cuyo presidencia ostentaba el presidente de la Diputación y en el que figuraban la autoridad de Marina, Ayuntamiento, Junta de Obras del Puerto de Barcelona, y Cofradía de Pescadores, además de varias asociaciones de Capitanes, Armadores y otros estamentos de índole marítima.

El proyecto inicial comprendía la construcción del palacete, del cual hemos hablado ya, además de otros tres cuerpos que debían estar situados en la parte posterior. Pero por razones presupuestarias sólo se pudo hacer el palacete citado, lo que obligó a revisar el proyecto y suprimir la vivienda del director e internado de alumnos y a pasar el Museo Marítimo, cuya instala-



Detalle de la Sala Pedro IV. A la izquierda se aprecian perfectamente los modelos de las naves de Colón: *Niña*, *Pinta* y *Santa María*.

ción estaba prevista en el primer piso, a la planta baja, ean el espacio que ocupan actualmente la Secretaría y Conserjería de la Escuela, con el fin de acomodar todas las actividades en un sólo edificio.

Iniciadas las obras, la Junta del Patronato encargó la organización y dirección del Museo a Francisco Condeminas Mascaró, para el cual existían ya los fondos museológicos propiedad de la Escuela, y a los que se añadirían poco después unos adquiridos al ingeniero naval Sr. Jacoby, a fines de 1931, a propuesta del director de la Escuela, Alfredo Jaén, y que hubieron de ser depositados, en tanto el edificio no estuvo terminado, en el Museo Municipal del Parque de la Ciudadela.

En 1932, cuando se inauguró el nuevo edificio de la Escuela de Náutica se abrió también el Museo Marítimo allí instalado, donde seguiría hasta el momento de su traslado a las Reales Atarazanas.

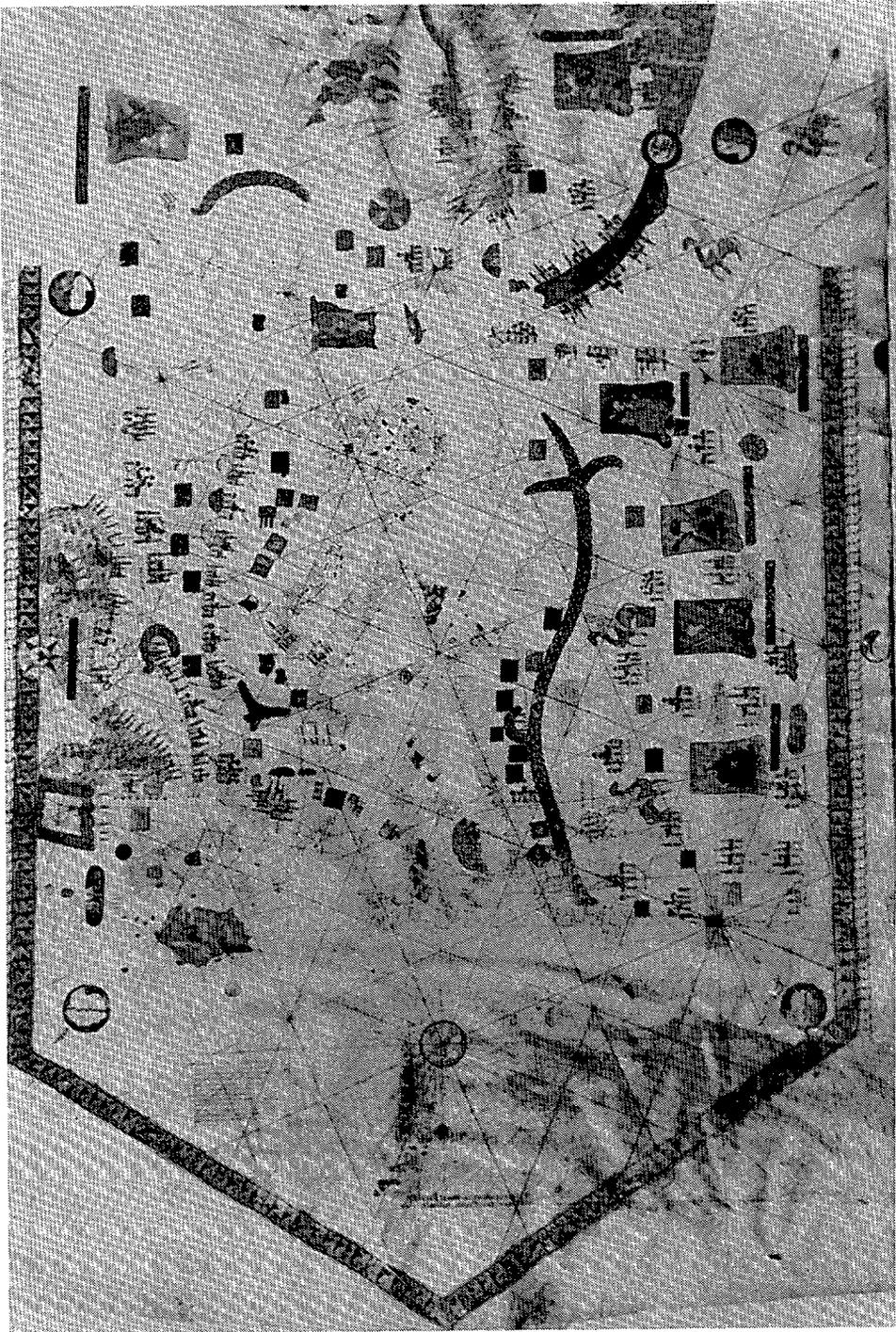
El Museo Marítimo en las Reales Atarazanas.

Al iniciarse la guerra civil el 18 de julio de 1936, las Atarazanas fueron tomadas por las Milicias Populares e inmediatamente surgió la decisión de convertirlas en Museo Marítimo. Poco después la Generalidad de Cataluña, que había entrado a formar parte del Patronato del Instituto Náutico del Mediterráneo en sustitución de la Diputación Provincial de Barcelona al ser suprimida ésta, dictó el decreto de fecha 22 de octubre de 1936, firmado por el Conseller Primer Josep Tarradellas y el Conseller de Cultura Ventura Gassol en virtud del cual se destinaba la parte más antigua de las Reales Ararazanas a Museo Marítimo. Esto significó no sólo el traslado a ellas de todos los objetos expuestos en el Museo de la Escuela de Náutica, sino también la obligación de depositar en él todos aquellos objetos de carácter marítimo, que como consecuencia de la situación imperante pudieran ir surgiendo. También hubo muchísimos particulares que decidieron depositar voluntariamente los objetos de su propiedad, puesto que era el lugar más idóneo para garantizar su conservación.

Sin embargo, cuando el frente se fue aproximando a Barcelona y la ciudad empezó a ser víctima de frecuentes bombardeos, los objetos fueron trasladados a Can Toni Gros, una masía próxima a Vic, donde estuvieron a salvo hasta el término de la guerra, en que pasaron de nuevo a las Reales Atarazanas. Una vez aquí, hubo algunos propietarios que decidieron retirar los objetos que habían depositado en él, aunque por fortuna la gran mayoría prefirió dejarlos en depósito o incluso donarlos al Museo.

Y como dijimos anteriormente, el Museo Marítimo se inauguró oficialmente el 18 de enero de 1941, una vez finalizadas las obras de restauración e instalación de los objetos en la parte del edificio que ocupaba.

Han sido directores del Museo Marítimo: Francisco Condeminas Mascaró de 1931 a 1957, aunque en el período 1936-39 estuvo al frente el delegado de la Generalidad Fernando Arranz Casaus; Enrique Cubas Oliver, de 1957



Portulano de Gabriel de Valseca (1439), situado en la Sala de Cartografía.

a 1958, y Jose M.^a Martínez-Hidalgo y Terán, desde 1958 hasta el 1 de enero de 1984. A partir de entonces ejerce la dirección el autor de este artículo.

El Museo Marítimo en la actualidad.

A partir del momento de la inauguración, el Museo Marítimo no ha cesado de ampliar y mejorar sus instalaciones y hoy es para mí una gran satisfacción poder decir que ocupa unos 15.000 metros cuadrados y en él se conservan unos 5.000 objetos, además de una Biblioteca especializada con casi 14.000 volúmenes, así como un archivo fotográfico con más de 18.000 fotografías y también ficheros de veleros y vapores del siglo pasado.

Por razón de su actividad, al Museo no se le puede considerar simplemente como un centro donde se exponen objetos que evocan la marina del pasado, sino como institución que procura por todos los medios a su alcance el fomentar, divulgar y rendir culto de admiración a la mar, los barcos y a los hombres que desarrollaron en ellos su actividad.

Interiormente, el Museo está formado por diversas salas monográficas y que someramente podemos describir, por orden de visita, del modo siguiente:

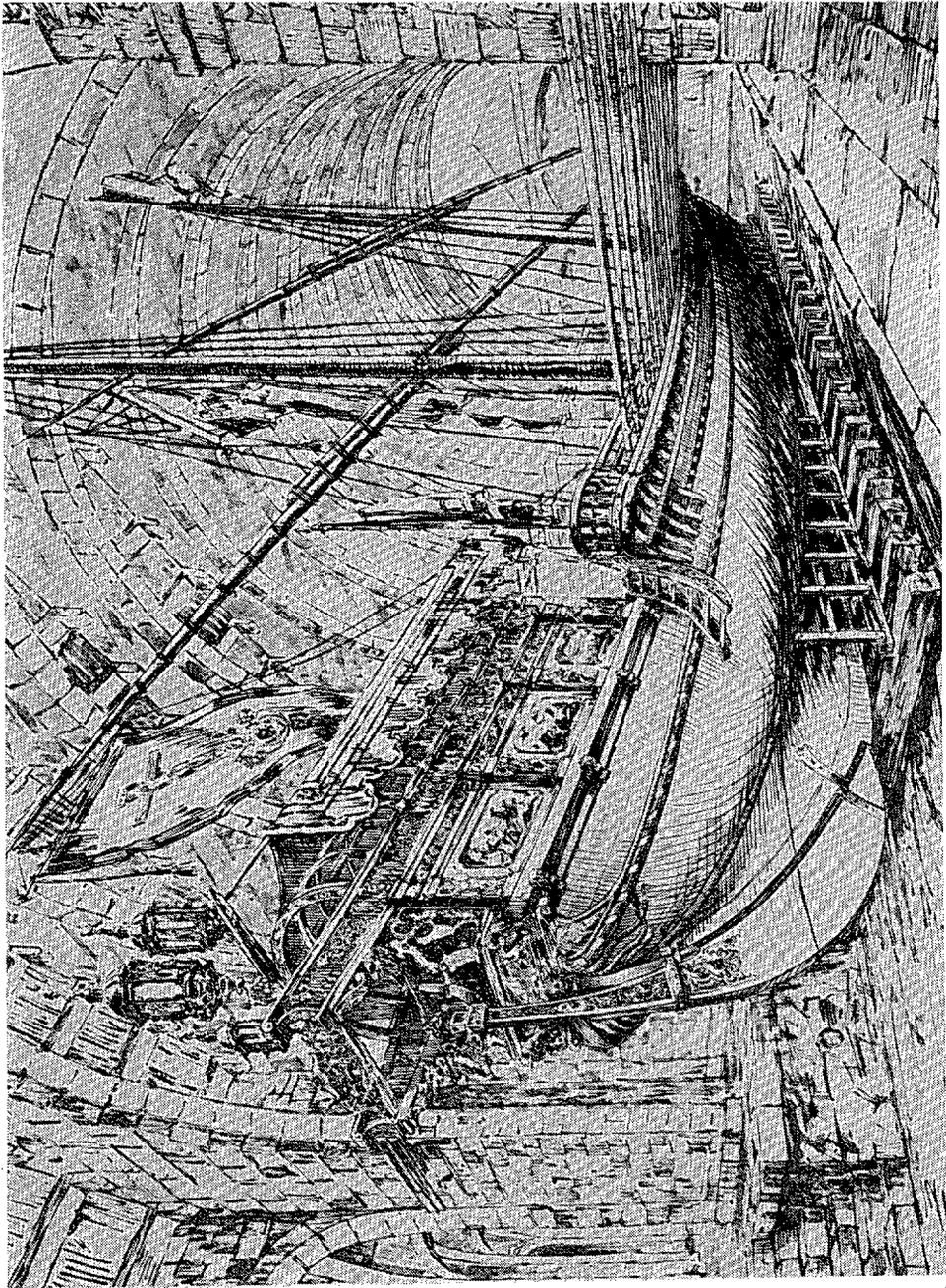
Sala Jaime I.

Es la primera nave que encuentra el visitante al acceder al Museo, y su nombre evoca al rey de Aragón bajo cuyo reinado se inició la construcción de las Reales Atarazanas.

Por cuestiones psicológicas se mantiene prácticamente vacía, para permitir a los que acceden a ella el deleitarse contemplando el majestuoso conjunto de columnas y arcos que, a modo de bosque de palmeras, forman la estructura del edificio. En ella se exponen sólo ánforas y cepos de anclas de la antigüedad así como reproducciones de sarcófagos y de escudos de armas de personajes que en su día estuvieron vinculados con la marina.

Sala Capmany.

En honor de Antonio de Capmany y Montpalau, autor de las *Memorias Históricas de la Ciudad de Barcelona* y diputado en las Cortes Constituyentes de Cádiz, donde participó en la elaboración de la «Pepa», es decir, la Constitución que se promulgó el día 19 de marzo de 1812, festividad de San José. La Sala constituye una verdadera elegía a la navegación a vela y en ella destacan los modelos de un navío de 70 cañones, de una fragata de 40 y un jabeque armado, todos ellos del siglo XVIII, así como el de una fragata mercante del siglo pasado, construido para facilitar el aprendizaje de la maniobra por parte de los antiguos alumnos de la Escuela de Náutica y que es el modelo de mayor tamaño existente en el Museo. Son de destacar también las acuarelas de renombrados retratistas de barcos, como José Pineda, Honoré Pelegrín y Evans, entre muchos otros.



Interpretación artística de la reconstrucción de la galera *Real* de Lepanto en la grada mayor de las Reales Atarazanas.

Logia de San Cristóbal.

En ella se conservan varios de los últimos caros que pescaron a vela en las costas próximas a Barcelona y que están pendientes de restauración.

Vestíbulo de mascarones.

Es el recinto donde se exhiben algunas de las esculturas que adornaban la proa de los veleros del siglo pasado, figuras de gran atractivo y entre las cuales destaca, por su gran calidad artística, el mascarón de la corbeta *Blanca Aurora*.

Sala de Pedro IV.

En honor de este rey de la Corona de Aragón y que fue el mayor impulsor de las Reales Atarazanas. La Sala es una síntesis de la historia de la navegación y en ella destacan los modelos de las naves que condujeron a Cristóbal Colón en el viaje del descubrimiento de América, los modelos del primero y segundo *Íctineo* de Monturiol, un modelo de jabeque del siglo XVIII, la notable colección de cerámica con decoración de tema marítimo, así como un bonito conjunto de instrumentos náuticos.

Sala de Cartografía.

Es el Sancta Sanctorum del Museo, gracias a los 18 portulanos medievales expuestos, entre los cuales destaca el de Gabriel de Valseca, hecho en Mallorca el año 1439 y que es el más antiguo de este tipo que se conserva actualmente en España.

Sala de Arte Popular.

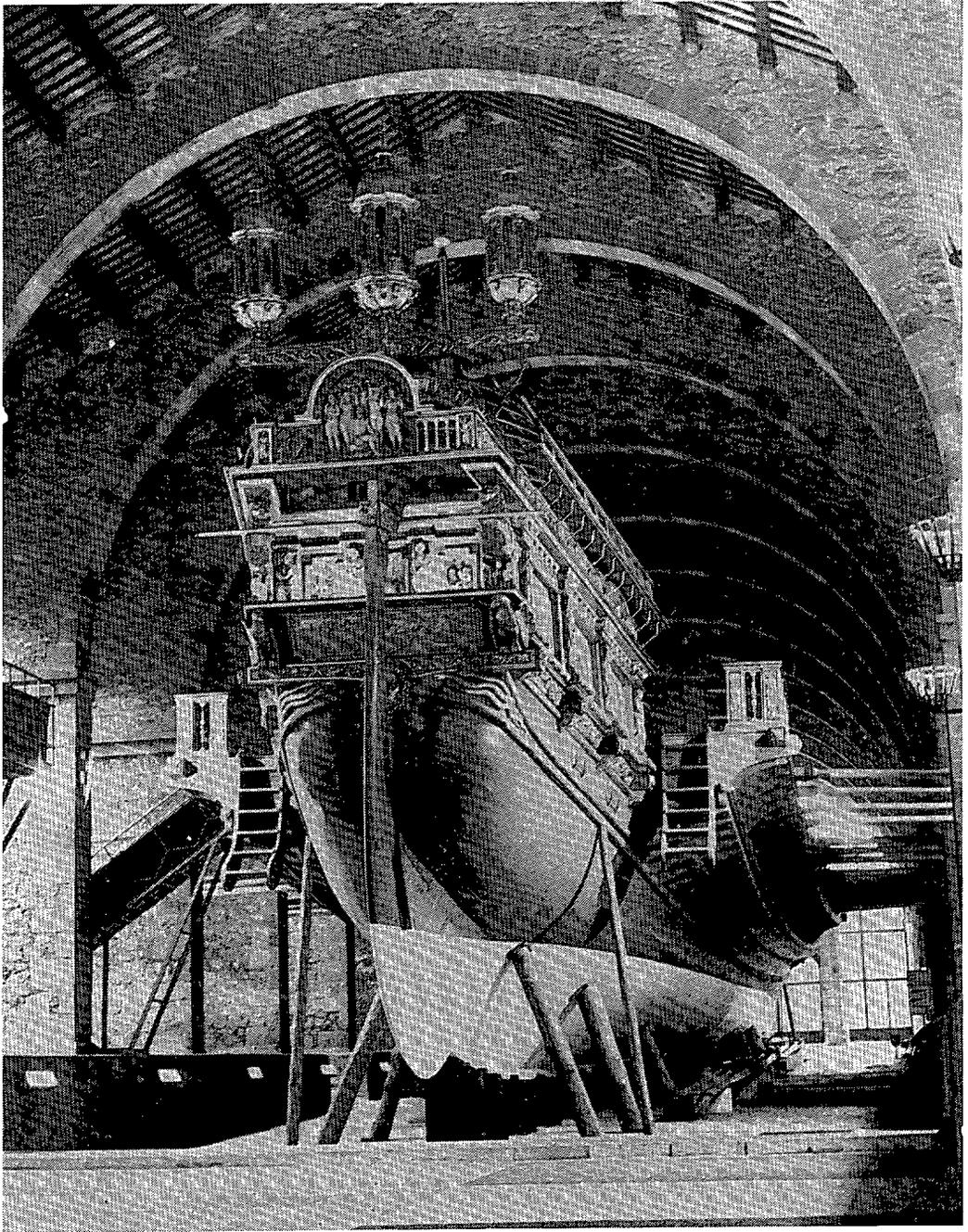
Se trata del espacio donde se exhibe una interesante colección de ex-votos marineros, pintados con más devoción que maestría, pero no por ello exentos de calidad artística.

Sala de faquines de ribera.

Está dedicada al antiguo gremio formado por el personal ocupado en la carga y descarga de buques, y que además de otros cometidos tenían encomendado el traslado de enfermos, para lo cual utilizaban una silla de manos como la que aquí se exhibe.

Sala de constructores.

Es un tributo de admiración a los artesanos de la construcción naval en madera, quienes a base de unos conocimientos adquiridos por la vía de la



Popa de la reconstrucción de la galera *Real* que mandó Don Juan de Austria en la batalla de Lepanto (1571).

práctica y la tradición oral, y el uso de unas pocas herramientas construyeron la gran flota velera del siglo pasado que trajo la prosperidad a la provincia de Barcelona. En esta sala cabe destacar el considerable número de modelos de medio casco, usados como planos de formas para la construcción de los veleros del siglo XIX.

Sala Marqués de Comillas.

En honor de Antonio López, primer Marqués de Comillas y fundador de la Compañía Trasatlántica Española, la sala está dedicada a la marina de propulsión mecánica. En ella se presentan los modelos de buques de diversas compañías navieras, tanto españolas como extranjeras, pudiendo destacar, por su calidad artística, los dioramas del puerto de Cádiz y de la flota de la Armada Española navegando frente a las costas de Cartagena.

Sala de pesca y deporte náutico.

En ella se exponen modelos de las embarcaciones de pesca de la época de la vela, usadas en las costas catalanas y del Levante español, así como de otras originarias del Cantábrico y de Portugal. Hay también varios trofeos y modelos de embarcaciones deportivas, así como una colección completa de medallas del Salón Náutico Internacional que se celebra cada año en Barcelona. Cabe destacar también el modelo de una mejillonera, que ilustra el procedimiento utilizado en el país para el cultivo del popular y sabroso mejillón.

Sala de glorias de la Corona de Aragón.

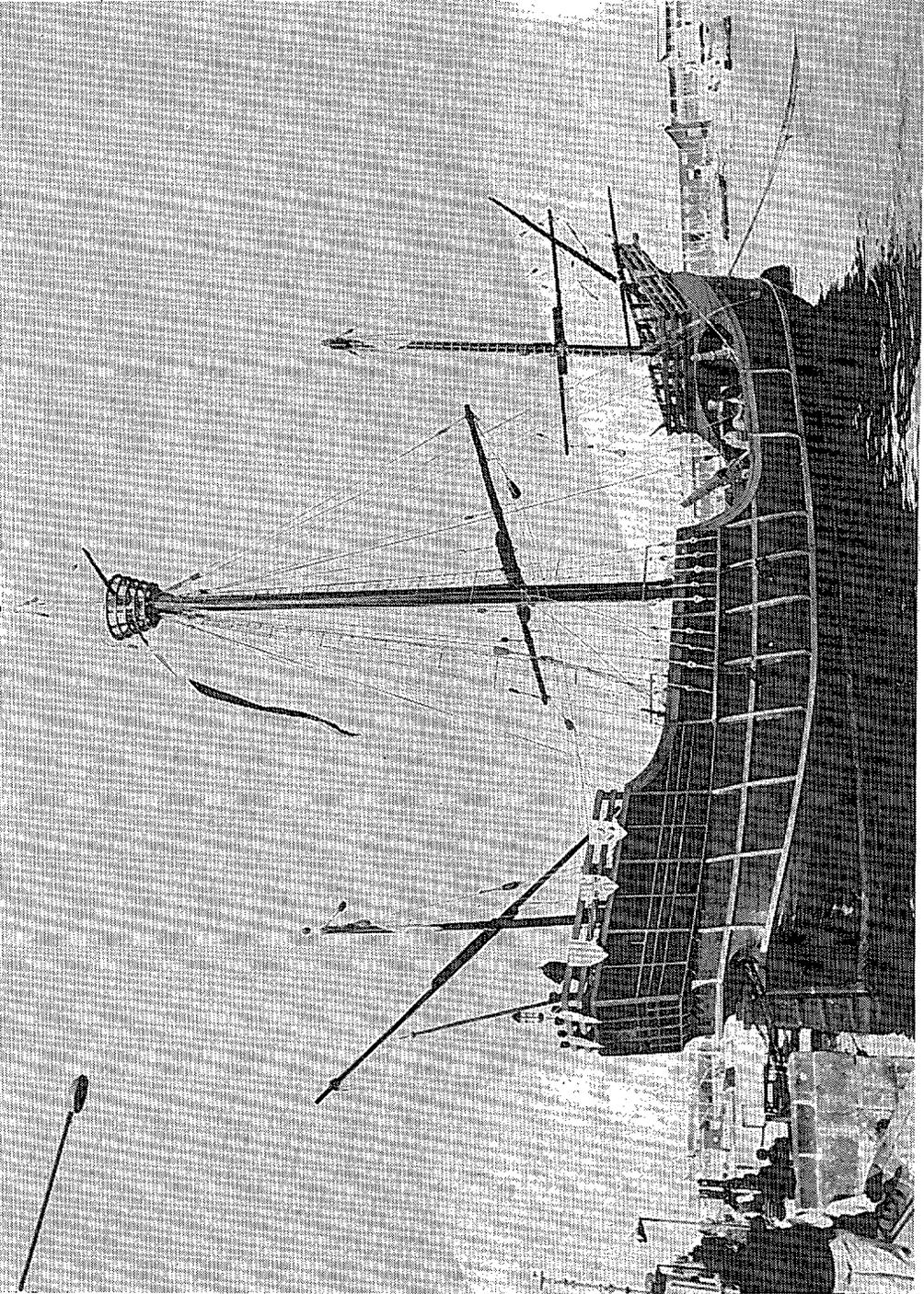
En ella se exponen tres pinturas monumentales de Joaquín Mir que evocan los tres principales hechos de armas de aquel reino en la época medieval: las conquistas de Mallorca, Valencia y Grecia.

Salas de Roger de Lauria y Luis de Requesens.

Son contiguas a la Sala de Jaime I, y están pendientes de remodelación, aunque de momento se utilizan para exponer objetos relacionados con la arqueología submarina, modelos de barcos de guerra y embarcaciones primitivas y de pesca reales. En ellas destacan los modelos de la galera *Real* y del navío *Santísima Trinidad*, así como varios paneles artísticos que ilustran la evolución del buque y de la vela, además de algunos aspectos relacionados con la pesca.

Grada mayor de Don Juan de Austria.

En ella se expone la reconstrucción a tamaño natural de la galera *Real* que mandó el hermanastro de Felipe II en la batalla de Lepanto en 1571, y



Reconstrucción de la nao *Santa María*, uno de los principales centros de atractivo turístico de Barcelona.

que se construyó para conmemorar el IV Centenario de la Batalla. Se trata de una obra impresionante, de 60 metros de eslora y en la que cabe destacar su extraordinaria decoración, de gran calidad artística.

Naves de poniente.

Son las situadas a la izquierda de la galera *Real*. Actualmente no dependen del Museo, aunque se están realizando gestiones para conseguir su cesión. Cuando ésta se produzca está previsto remodelar las Salas Roger de Lauria y Luis de Requesens, estableciendo las dedicadas a Marina de Pesca, Marina de Guerra y otra monográfica del puerto de Barcelona.

Nao «Santa María».

En el muelle de la Puerta de la Paz y a 100 metros escasos de las Reales Atarazanas se encuentra la reconstrucción de la nao *Santa María*, perteneciente al Museo Marítimo y que por encontrarse a flote y en las proximidades de las Ramblas, la calle más popular de la ciudad, hacen de ella uno de los mayores centros de atractivo turístico de Barcelona.

Gestión del Museo Marítimo.

Al frente del Museo Marítimo figura un director que organiza todas las actividades del mismo, y del cual depende el departamento administrativo, encargado de la gestión económica de la institución, que se realiza de acuerdo con la normativa legal aplicable a cualquier estamento de la administración pública. De él también depende el taller en el cual figuran un grupo de especialistas altamente cualificados en modelismo naval, carpintería de ribera, pintura, talla y decoración, así como en iluminación y delineación, y que son capaces de realizar cuantos trabajos exige no sólo la restauración y mantenimiento de los objetos expuestos, sino incluso hacer los necesarios para conseguir el enriquecimiento de las colecciones y la mejora de las instalaciones.

Existe también un departamento de vigilancia, que se encarga de la custodia y salvaguarda del Museo y la nao *Santa María*.

Proyectos del Museo Marítimo.

La principal preocupación de la dirección del Museo es hacer de él una institución viva, dedicando los mayores esfuerzos a mejorar las instalaciones y a divulgar el extraordinario papel de la mar y todo lo relacionado con ella, tanto en el pasado, como en el presente y aún más en el futuro.

En la actualidad, y como ya se ha mencionado en otro lugar, existe el propósito de ampliar la superficie destinada al Museo mediante la obtención de nuevos espacios situados en las propias Atarazanas, y en cuanto se con-

siguiente se procederá a remodelar diversas salas y organizar las dedicadas a Marina de Pesca, Marina de Guerra y Puerto de Barcelona.

En el ínterin se ha iniciado la construcción de modelos seccionados de buques con el fin de ilustrar la evolución de la construcción naval en madera a lo largo de la historia.