
Presentació

Ramon Grau i Fernández

El vincle amb la mar Mediterrània, i a través d'ella amb el món ultramarí, és un factor constitutiu de la personalitat urbana de Barcelona que s'ha anat desplegant al llarg dels segles, des dels primers assentaments en època preromana fins a una actualitat marcada per l'esforç en pro d'una àmplia renovació dels equipaments portuaris i de les relacions marítimes.

D'acord amb aquest pensament, l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, entitat tradicionalment organitzadora dels Congressos d'Història de Barcelona, va voler dedicar la seva tretzena edició a la relació entre la ciutat i el mar i associar-hi des de bon començament el Museu Marítim de Barcelona pel que fa a la ideació, convocatòria, organització i realització de l'encontre. Aquest fou celebrat a l'edifici històric de les Drassanes, excepte una sessió sobre les etapes més recents, desenvolupada a la seu central de Port de Barcelona. La col·laboració entre l'Arxiu i el Museu segueix ara amb l'edició del primer dels dos volums d'actes.

Si normalment les cites biennals dels Congressos d'Història de Barcelona són programades per als darrers dies del mes de novembre o els primers de desembre, aquest cop es va voler que la darrera jornada coincidís exactament amb el segon centenari de la mort d'Antoni de Capmany a Cadis el dia 14 de novembre de 1813. La sessió de cloenda fou dedicada específicament a la memòria del gran historiadore il·lustrat i se'n glossaren determinats aspectes de l'obra, els més relacionats amb la condició marítima de la ciutat de Barcelona. D'una banda, Ramon Grau va mirar de situar el llibre més celebrat de Capmany, les *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (1779-1792), en les seves coordenades historiogràfiques, mitjançant un estudi de les diferents estratègies discursives que emprà l'autor per arribar a una teorització de Barcelona –i per extensió de Catalunya– com una realitat social sempre oberta a la llibertat i al progrés, emmotllada pels vincles externs establerts a través de la navegació a llarga distància dins l'àmbit mediterrani i secundàriament cap al nord d'Europa. De l'altra, Margarita Serna va examinar en primer lloc la producció de Capmany vinculada al dret marítim, amb la seva publicació del *Llibre del Consolat de Mar* (1791) com a peça central, i en segon lloc analitzà els canvis soferts pel dret marítim de Barcelona al llarg del segle XVIII després que la Nova Planta produís un trencament amb el model de relacions institucionals historiat per l'autor setcentista; un trencament profund malgrat determinades aparences de continuïtat que el mateix Capmany, entre d'altres agents, subratllava en funció de les aspiracions econòmiques i polítiques de les elits locals del segle borbònic i que posteriorment



Barcelona a Capmany, 1742-1813, bust de marbre blanc sobre pedestal de pedra de Montjuïc, obra de Frederic Marès, inaugurada el 15 de juny de 1947 als jardins de les Drassanes Reials de Barcelona. Autor: José Biel, fotògraf.

han estat acceptades sovint sense crítica. Aquestes dues conferències en homenatge al gran historiador setcentista formen ara el pòrtic del present volum.

És admirable l'esforç primerenc d'Antoni de Capmany per construir una historiografia crítica, fonamentada en la recerca i publicació de documents d'arxiu autèntics, en un recurs a les fonts impreses restringit als textos legals i als reports de fets contemporanis al narrador i, finalment, en l'ús exclusiu de la bibliografia moderna basada en la mateixa voluntat depuradora. Fent honor a aquesta admiració àmpliament compartida per la comunitat dels historiadors professionals, l'organització del Congrés encarregà dues ponències de caràcter instrumental dedicades a actualitzar i mantenir al dia els coneixements sobre la història marítima de Barcelona; la primera referida a les fonts documentals, a càrrec de les arxiveres Mireia Bertrana, Pilar Cuerva, Mònica Gutiérrez i Olga Martín, i la segona, relativa a la bibliografia, a càrrec de l'historiador Xavier Cazeneuve. Ambdues ponències han estat formalitzades com a bases de dades destinades a ser difoses a través de les pàgines web institucionals i a restar obertes apel·lant a la flexibilitat i les possibilitats de creixement que ofereixen les noves tecnologies de la comunicació.

Es pot dir sense exageració que Antoni de Capmany va fer aflorar per primer cop la matèria objecte de la convocatòria del XIII Congrés d'Història de Barcelona, de manera que suscitar intercanvis d'informacions i punts de vista renovats a l'entorn de Barcelona i el mar al llarg dels segles semblava, *a priori*, una bona manera de recordar i homenatjar el principal representant de la Il·lustra-



Aspecte del vestíbul d'accés a la Sala d'Actes del Museu Marítim de Barcelona en ocasió del XIII Congrés d'Història de Barcelona, 12-14 de novembre de 2013. Autor: José Biel, fotògraf.

ció dins la historiografia catalana. Una part significativa de la trentena llarga d'aportacions que confluïren en les sessions de treball i que són publicades en el volum present i en el següent d'aquesta sèrie va més enllà i palesa que les dades publicades per Capmany són útils encara i que, si no totes les seves apreciacions conserven vigència, sí que en mantenen les preguntes que es va fer i les seves inquietuds a propòsit de la història econòmica, social i política de Barcelona. Això és especialment cert –amb una excepció– pel que fa a les setze comunicacions que es poden llegir aquí; perquè, obeint a un criteri d'ordenació bàsicament cronològic, aquest primer volum d'actes aplega treballs referits als temps que l'historiador setcentista va poder sotmetre a anàlisi.

Sens dubte, entre les actituds de la historiografia de la Il·lustració que han envellit pitjor, destaca l'escepticisme respecte a la possibilitat d'accedir a un coneixement veritable dels temps primitius. Des de la primera meitat del segle XIX, el desenvolupament de la ciència arqueològica, molt accelerat en aquestes darreres dècades, ha permès d'anar remuntant en el temps i construint nous capítols de la història impensables per als crítics setcentistes, que tenien com a prioritat alliberar-se de la feixuga herència dels confusos mites fundacionals i les narracions increïbles.

A Barcelona, l'explotació primerenca de les fonts epigràfiques i, des de 1836, les prospeccions per trobar totes les restes del recinte primitiu han desembocat en un ampli coneixement de l'etapa romana. La moderna política municipal d'aprofitar de manera sistemàtica les obres de renovació de les estructures urba-

nes per fer prospeccions arqueològiques –ara amb atenció escrupolosa a la disposició dels estrats i mitjançant tècniques d'anàlisi físiques i químiques cada cop més depurades– ha assolit en els darrers anys èxits considerables en tot el terme de Barcelona per a un ventall cronològic molt més ampli que el considerat per l'arqueologia clàssica. Un bon exemple n'és la comunicació d'Anna Gómez Bach, Jordi Nadal i Miquel Molist sobre les restes trobades en diverses excavacions a l'àrea de Barcelona, i molt especialment a la part baixa del Raval, que acrediten l'aprofitament humà dels recursos proporcionats pel mar des del Neolític i fins i tot relacions marítimes a llarga distància molt anteriors a la urbanització en aquest territori.

Si l'escepticisme de Capmany respecte als orígens històrics, que feia extensiu als temps clàssics i altomedievals, el fa irrellevant per al coneixement d'aquestes èpoques més reculades, la seva aportació documental i interpretativa sobre la Baixa Edat Mitjana barcelonina és encara un punt de referència clar per als investigadors. Les infraestructures mercantils –i específicament les portuàries– de la Barcelona d'aquells segles foren un dels principals objectes de recerca a les *Memorias históricas* i en formen la matèria dels primers capítols. Per això, les cinc aportacions aplegades en l'apartat «Infraestructures marítimes medievals: drassana i port», o bé parteixen explícitament de Capmany, o bé revisen temes que l'historiador setcentista va il·lustrar.

Albert Cubeles resol una ambigüitat de Capmany, detectable a les primeres pàgines de les *Memorias históricas*, a propòsit de la localització de les drassanes medievals de Barcelona; en efecte, el seu estudi documenta una dualitat de drassanes durant els segles XIII i XIV, explica l'eclipsi de les primeres i la consolidació de les segones en el lloc que actualment ocupen i esclareix la complexa trama de relacions institucionals entre la Corona i el municipi subjacent a tot el procés.

Al seu torn, Esteve Nadal, en sintetitzar la part dels resultats de les prospeccions arqueològiques fetes recentment a l'espai de les Drassanes Reials que es refereix a l'edifici conservat, posa en relleu que, a diferència d'allò que la tradició historiogràfica ha extret de Capmany, la construcció que ha arribat als nostres dies ben poca cosa té dels temps medievals, i assenyala, en canvi, la importància de les ampliacions engegades al segle XVI en relació amb les campanyes dels primers Habsburg contra l'Imperi Otomà per contrarestar l'expansió turca en la Mediterrània central.

El treball de Guillem Morro, que versa sobre les activitats a la Drassana Reial el 1354 en ocasió de la campanya de Sardenya, conté una nova explotació de les *Ordinacions sobre lo fet de la mar*, que foren publicades per Capmany el 1787 en la primera de les obres de caràcter historicojurídic ressenyades per Margarita Serna, les *Ordenanzas de las armadas navales de la Corona de Aragón aprobadas por el rey don Pedro IV, año de MCCCLIV*, i comparteix amb l'antecedent setcentista l'interès pel vocabulari naval, en la interpretació i il·lustració del qual es pot beneficiar dels avenços filològics del segle XX.

El contrast entre la importància mercantil de la Barcelona dels segles XIII-XIV i la inexistència d'una estructura portuària estabilitzada abans dels segles XVI-XVII és un dels enigmes històrics que intriga més Capmany i per a la resolució del qual va saber localitzar i explotar assenyadament fonts jurídiques i narrati-

ves que són encara la pedra fundacional d'aquest coneixement. Ho palesa l'aportació de base arqueològica presentada per Mikel Soberón sobre les tècniques i els materials emprats en els primers intents quatrecentistes de construir una escullera per reforçar i estabilitzar l'efecte protector de les tasques formades naturalment i que havien fet viables l'ancoratge i els treballs de càrrega i descàrrega a la platja de Barcelona fins al segle xv.

Finalment, la contribució de Josep-Rafael Illa centra l'atenció en la coneguda torre de senyals del cim de la muntanya de Montjuïc, en funcionament des de la Baixa Edat Mitjana i connectada visualment amb les torres de Montgat i Castelldefels als extrems del territori barceloní, i n'interpreta el complex sistema a la llum d'algunes de les seves representacions gràfiques més antigues i en relació amb instal·lacions anàlogues en diversos ports de la Mediterrània.

Antoni de Capmany s'interessà més pel comerç marítim a llarga distància que no pas pel cabotatge d'àmbit regional o per les activitats extractives. De les aportacions incloses en l'apartat «Activitats nàutiques i comerç a la Baixa Edat Mitjana», les dues primeres aborden precisament aquestes matèries, menys vistents i més difícils de documentar, mentre que les dues restants freqüenten els temes més cars a l'historiador setcentista.

Marcel Pujol aborda l'estudi de les activitats pesqueres –fonamentals per al proveïment alimentari local–, tant pel que fa a les embarcacions com als arts de pesca; respecte a les primeres sobretot, combina l'anàlisi de determinades troballes de restes d'embarcacions medievals a l'entorn barceloní amb l'explotació del repertori d'imatges que proporcionen les miniatures i els retaules produïts per pintors vinculats a la ciutat i que presumiblement reflecteixen les tipologies usuals a la costa catalana.

José Javier Guidi argumenta sobre l'articulació d'un espai econòmic regional sota el control de Barcelona a través d'un repàs sistemàtic a la seqüència de ports de la Catalunya meridional, entre Creixell-Torredembarra, zona d'accés marítim per al Penedès, i el delta de l'Ebre, via fluvial que comunicava terra endins cap a l'Urgell i l'Aragó, amb referència als diversos antecedents portuaris –romans, andalusins o més moderns– i documentació sobre el tràfic de mercaderies cap a Barcelona durant els darrers segles medievals.

Capmany era molt conscient del deute de Barcelona respecte a les comunes italianes pel que fa a l'origen i encarrilament de la seva vocació mercantil i marinera. La presència i activitat d'homes de negocis toscans a la capital catalana en el darrer tram de l'Edat Mitjana és l'objecte d'estudi de Maria Elisa Soldani, que, si d'una banda ratifica el manteniment de la superioritat tècnica dels italians i n'il·lustra les estratègies de penetració, indica també els beneficis que la mercaderia barcelonina va obtenir de la suposada relació semicolonial denunciada a mitjan segle xx pels historiadors Vicens, Vilar i Carrère com a senyal de crisi i decadència.

Com és ben sabut, en els temps gòtics Flandes fou un centre de producció artística de primer ordre i gran prestigi extern, i els estaments superiors catalans hi acudiren per a proveir-se d'una àmplia gamma de productes de luxe i de consum artístic, avui en bona part perduts, però que Marta Miralpeix pot documentar acudint principalment a les fonts notariales en una comunicació que

aborda les relacions mercantils de Catalunya i la Corona d'Aragó amb Flandes, establertes principalment a través dels ports de Barcelona i Bruges.

A les *Memorias históricas*, el nostre historiador setcentista vinculà la magnificència de les Drassanes amb l'esplendor del comerç exterior català dels segles XIII, XIV i XV; un esplendor que ell considerà minvant arran del descobriment d'Amèrica a la darrereria del Quatrecent i, sobretot, ensorrat per la conquesta de Síria i Egipte per Selim I en 1516-1517, que tallà les relacions pacífiques amb els ports d'aquelles contrades. Però, de fet, com els estudis moderns han demostrat, aquest col·lapse mercantil no va sentenciar la decadència de l'edifici de les Reials Drassanes ni de les seves funcions; perquè, justament, l'amenaça otomana a la Mediterrània fou, durant el segle XVI, un dels factors de reactivació de la funció de Barcelona com a base logística de les armades reials que ja havia tingut sota els monarques dels casals de Barcelona i Trastàmara. L'apartat final del volum, titulat «La Monarquia Hispànica i la defensa marítima de Barcelona», aplega sis capítols dedicats als segles XVI, XVII i XVIII que dibuixen la situació de la ciutat en el nou ordre geopolític, una posició no exempta de contradiccions i paradoxes.

Alfredo Chamorro, que descriu l'escrupolós cerimonial establert pel Consell de Cent en ocasió del pas per la ciutat de persones de sang reial en trànsit cap a Madrid o cap a Viena via algun dels ports nord-italians, dibuixa bé una Barcelona que ha passat a ser una entitat perifèrica dins el nou conglomerat imperial dels Habsburg espanyols, en una costa sotmesa a les incursions turques o nord-africanes, sense que el seu port hagi deixat per això de ser una escala d'importància primordial per a les connexions amb els aliats centreeuropeus.

A partir d'una aproximació sintètica als diferents contextos estratègics a què hagueren de respondre els caps militars al servei dels reis de les cases d'Habsburg i de Borbó, primer molt atents a les amenaces externes i finalment molt preocupades també pel control de la població urbana, Francisco Segovia ressegueix les obres de fortificació de la façana marítima de la ciutat de Barcelona, que tingueren com a peça central l'edifici de les Drassanes, objecte de diverses ampliacions i metamorfosis entre el segle XVI i el XVIII, i, a banda i banda, el castell de Montjuïc, reforçat des de 1641, i la Ciutadella, edificada després de 1714.

L'aproximació d'Eloy Martín Corrales al fenomen corsari entre el darrer tram del regnat de Ferran el Catòlic i els primers anys de Felip II, fins a la cèlebre batalla de Lepant, parteix de la idea que es va tractar d'una activitat practicada pels dos bàndols enfrontats a la Mediterrània cincentista, es basa –pel que fa a Barcelona i Catalunya– en les notícies del *Dietari del Consell o Manual de Novells Ardits* i conclou que les incursions otomanes en el litoral peninsular foren poc importants en comparació amb els atacs soferts a les costes italianes i a l'illa de Menorca, que el cors nord-africà no fou tampoc molt agressiu en aquell temps i que l'establiment de defenses terrestres garantí en general la seguretat de Catalunya més que no pas l'actuació defensiva d'una marina de guerra espanyola absent en alguns dels moments més crítics.

L'enfrontament entre els imperis turc i hispànic és també l'objecte d'atenció en la recerca de Séverine Valiente, que, tot partint d'una hipòtesi sobre la centralitat de Barcelona en les xarxes de l'espionatge de Felip II en els països de la Mediterrània central i oriental –una hipòtesi difícil de contrastar en part per la

mateixa natura secreta de la matèria–, arriba a la conclusió que la funció principal de la ciutat catalana en la pugna imperial fou, a partir de l'expedició a Tunis de 1535, la logística –armament naval i avituallament dels vaixells de guerra– en campanyes desenvolupades lluny de les costes catalanes i organitzades principalment des de Gènova, l'antiga rival de Barcelona.

Els dos darrers capítols del volum il·lustren, per al segle XVIII, les paradoxes cada vegada més manifestes de la inserció d'una Barcelona novament expansiva dins una Espanya molt marcada per la tradicional tendència monàrquica a absorbir tot el poder i a construir, en conseqüència, unes estructures estatals centralitzades i poc atentes a les necessitats de la denominada perifèria de l'Estat.

L'exploració de la documentació vinculada a la redempció general de captius del cors algerià el 1768 proporciona a Luis Fernando Fé Cantó la possibilitat de quantificar el pes dels vaixells i tripulants catalans a les aigües del Mediterrani espanyol i d'avaluar críticament les estratègies defensives de la marina espanyola enfront dels corsaris, amb decisions com l'establiment de la capitalitat marítima mediterrània a Cartagena, un magnífic port natural, però ubicat lluny del centre econòmic de la costa espanyola –el principal i el més atractiu per al pillatge algerià– i amb un hinterland pobre de recursos per a la construcció naval i per a l'avituellament dels vaixells de guerra.

Finalment, també Quim Bonastra sotmet a anàlisi la concepció territorial de la Monarquia espanyola del segle XVIII, característicament centralista, en aquest cas amb referència a la lluita contra les epidèmies vinculades al tràfic marítim entre les dues meitats de la Mediterrània; un combat que, malgrat l'esmentada preferència per Cartagena, hagué de beure de les experiències barcelonines i d'articular-se a partir d'una bicefàlia entre Barcelona i Cadis, que eren i s'havien de mantenir com les portes d'entrada i sortida principals per al tràfic marítim entre l'Espanya peninsular i els països dels entorns mediterrani i atlàntic.

