
Un projecte d'arsenal de marina a la Barcelona il·lustrada

Pablo de la Fuente de Pablo, Katedra Historii i Kultury Krajów Języka Hiszpańskiego. KUL

Marcel Pujol Hamelink, Escola Superior de Conservació i Restauració de Béns Culturals de Catalunya

El 1726, el ministre Patiño dividí la costa peninsular espanyola en tres Departaments amb capitals a Ferrol, Cadis i Cartagena. Aquesta darrera assolí així una projecció estratègica i una jurisdicció territorial que englobaven tota la costa mediterrània; no sols era la base des de la qual operaven les esquadres, sinó també l'arsenal.

El 1743 va aparèixer un projecte d'arsenal naval a Barcelona, signat per l'enginyer Miguel Marín. De l'anàlisi d'aquest projecte, es desprèn que amagava el disseny de transformar la capital catalana en cap de Departament. Suposava això fragmentar l'escenari mediterrani en dues zones? No sembla plausible, vist que la divisió de la costa atlàntica en dues zones ja havia suscitat crítiques. Més aviat, el projecte emparava el trasllat del cap de Departament en un moment anterior a les importants actuacions infraestructurals que van fer cristal·litzar l'arsenal setcentista de Cartagena. L'agent del projecte barceloní va ser, sens dubte, un *lobby* català. El Principat era la font principal de subministrament a Cartagena: primeres matèries, com la fusta de roure i de pi, o productes elaborats, com l'eixàrcia.

Des d'aquest punt de vista, el trasllat de la producció de vaixells a l'entorn de les seves indústries auxiliars i a prop de les àrees on s'obtenien les primeres matèries podia ser una decisió conseqüent. De fet, abans de la formació dels Departaments marítims, el mateix Patiño havia auspicat la construcció dels primers vaixells de línia en una drassana mediterrània, i no a Cartagena, sinó a Sant Feliu de Guíxols.

En definitiva, a Catalunya existia un precedent proper de construcció de vaixells de guerra, hi havia primeres matèries rellevants per a la indústria naval, un teixit empresarial íntimament associat a l'activitat i, a més, la marineria catalana era la part del lleó a la matrícula naval del Departament.

A aquests factors socioeconòmics, condició necessària però no suficient del projecte, cal sumar la conjuntura de la Guerra de l'Orella de Jenkins, iniciada el 1739 al Carib entre les flotes britànica i espanyola i amb una ramificació mediterrània, donat que els anglesos controlaven Gibraltar i Menorca. La recuperació d'aquests dos enclavaments fou un dels objectes del Pacte de Família entre Espanya i França, signat el 1743. La batalla del Cap Sicié, el febrer de 1744, posà en relleu la feblesa d'un eix francoespanyol basat en els ports de Toulon i Cartagena i l'efectivitat del port de Barcelona en les accions de la flota aliada. En aquest context, la lluita contra els corsaris nordafricans, raó de ser de l'opció per Cartagena, deixava de ser el principal objectiu de la política mediterrània dels Borbons espanyols, mentre que la recuperació de Menorca feia de Barcelona una base perfecta.