

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
memoria

LÓPEZ, Olga: “La reforma integral del Museu Marítim de Barcelona: una renovació de la història marítima a través de la museografia”, ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 631-643.



La reforma integral del Museu Marítim de Barcelona: una renovación de la historia marítima a través de la museografía

Olga López Miguel

Museu Marítim de Barcelona

Recep.: 05.11.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 631-643]

Acep.: 17.12.12

Resumen

Desde 2008, el Museu Marítim de Barcelona ha puesto en marcha un proyecto de reforma integral no sólo de su presentación museográfica sino también de su modelo museológico. Pieza clave de este proceso ha sido la revisión del discurso y las formas de transmisión de éste que debían adoptar la nueva museografía. Este proceso de análisis ha impulsado tanto los proyectos de investigación, especialmente, el dedicado a las Reales Atarazanas de Barcelona, como la reformulación del lenguaje museográfico que ha de sustentar una nueva manera de explicar la historia marítima de Barcelona y Catalunya, de forma más próxima a la ciudadanía, resaltando sus valores y haciendo hincapié en la importancia de lo "marítimo" en la vida cotidiana de las comunidades asentadas junto al mar.

Palabras clave: Museografía, Reales Atarazanas de Barcelona, remodelación, historia marítima.

Laburpena

2008tik aurrera, Bartzelonako Museu Marítim museoak osoko eraldaketa proiektu bat jarri du abian, aurkezpen museografikoaren gainekoa ez ezik, eredu museologikoaren gainekoa ere bai. Prozesuan, diskurtsoaren berrikuspena izan da gakoetako bat, museografia berriak diskurtso hori zabaltzeko erabili behar dituen formekin batera. Azterketa prozesu horrek ikerketa proiektuak sustatu ditu, bereziki Bartzelonako Errege Ontziolen ingurukoa; horrekin batera, birformulatu egin da Bartzelonako eta Kataluniako itsas historia azaltzeko modu berri baten hizkuntza museografikoa, hartara herritarrentzat ulerterrazagoa izateko, balioak indartuz eta indarra jarritz itsasoak izan ohi duen garrantzian itsas ondoko komunitateetako egunerokoan.

Gako-hitzak: Museografia, Bartzelonako Errege Ontziolak, birmoldatzea, itsas historia.

Abstract

Since 2008, the Museu Marítim de Barcelona (Barcelona Maritime Museum) has been working on the comprehensive revamping not only of its museographic presentation but also of its museology model. A cornerstone of this process has been reviewing the discourse and its dissemination forms to be adopted by the new museography. This analysis process has underpinned both the research projects, particularly the one dedicated to the Barcelona Royal Shipyards, and the reformulating of the museographic language to be used to explain the maritime history of Barcelona and Catalonia at a grassroots levels, by highlighting its values and emphasising the importance of the "maritime" concept in the day-to-day life of the communities next to the sea.

Key words: Museography, Barcelona Royal Shipyards, refurbishing, maritime history.

1. LOS ANTECEDENTES

La historia marítima de Catalunya ha generado a lo largo de los siglos una cultura rica en manifestaciones socioeconómicas, intelectuales y culturales, y un patrimonio material que, a principios del siglo XX, todavía no gozaba de una visibilidad vehiculada a través de una institución museística que estuviera a la altura del bagaje que este pasado había generado.

Este déficit fue el motor que puso en marcha un proyecto que aglutinó los esfuerzos de colectivos vinculados a la vida cultural y asociativa de la sociedad catalana, reivindicando con insistencia la necesidad de un museo marítimo que constituyera el núcleo a partir del que se habría de hacer visible la importancia que la mar había tenido en la configuración de la identidad colectiva de Catalunya.

A este movimiento se sumaron muy pronto las instituciones educativas catalanas y muy especialmente, el *Institut Nàutic de la Mediterrània*, que había heredado la tradición de la Escuela de Náutica de Barcelona, fundada en 1769 por la Real Junta Particular de Comercio de Barcelona. El *Institut* puso en marcha la recolección de fondos y colecciones que dieran testimonio material de la importancia que las actividades marítimas habían tenido en la sociedad y la cultura catalanas, y que constituyeran el núcleo primigenio de un museo marítimo. Corría el 1929, y la sociedad civil catalana ya se había movilizado reclamando a las instituciones públicas un apoyo decidido a esta iniciativa y una apuesta firme por la creación del *Museu Marítim de Catalunya*¹.

De forma paralela, la ciudad de Barcelona recibía en 1935 la propiedad y gestión de las Reales Atarazanas de Barcelona, hasta el momento en manos del ejército. Este conjunto monumental se ubica en un lugar clave del frente marítimo de la ciudad, y constituye una de las pruebas materiales más incuestionables de la importancia que el mar y la navegación han tenido en la historia política y militar de la Corona de Aragón y, más tarde, de la Monarquía Hispánica, tanto por sus características arquitectónicas como por su dilatada historia a lo largo de más de siete siglos.

Así pues, una afortunada coincidencia de la voluntad institucional y de la demanda social y la coyuntura favorable de disponer de un conjunto monumental que no podía sino estar predestinado a acoger un equipamiento museístico como el que se estaba gestando, propiciaron que en octubre de 1936 se constituyera el *Museu Marítim de Catalunya*.

Durante la Guerra Civil, el museo, aún cerrado al público, desarrolló una ingente tarea en la protección del patrimonio cultural marítimo en peligro por los avatares de la contienda, reuniendo en sus precarias instalaciones los bienes dispersos por el territorio para sustraerlos al riesgo de ser destruidos en los enfrentamientos y las acciones bélicas.

Acabada la guerra y habilitada una pequeña parte del edificio que también había padecido los bombardeos a que las fuerzas fascistas habían sometido implacablemente al puerto de Barcelona, el museo abrió sus puertas al público el 18 de enero de 1941.

A partir de ese momento, se inicia una etapa en la que la vida de la institución estará presidida por la voluntad de preservar e incrementar las colecciones, recurriendo especialmente a los contactos con la sociedad civil –ya fuesen las empresas marítimas más destacadas del sector, o las sagas familiares dedicadas desde siglos atrás a las actividades marítimas–, y a mejorar las instalaciones y convertir el museo en un punto de referencia cultural tanto a nivel nacional como internacional, una tarea ésta extremadamente difícil dadas las circunstancias en las que se desarrollaba la vida cultural bajo la dictadura franquista.

El final de ésta y el advenimiento de la democracia ponen en marcha la transformación del museo. Esta transformación responde tanto a la voluntad de las instituciones políticas que tutelan el museo como a la demanda de una sociedad cada vez más exigente con las instituciones culturales a las que demanda un cambio en profundidad, tanto en lo que se refiere al papel que deben jugar en el desarrollo individual y colectivo de las personas, como en los servicios que deben prestar a la colectividad.

Para responder a todo ello, la Diputación de Barcelona, en esos momentos institución responsable de la gestión del museo, pone en marcha dos procesos paralelos que resultaran fundamentales para la renovación integral del *Museu Marítim de Barcelona*.

1. GARCÍA DOMINGO, E.: «El Museu Naval de l'Institut Nàutic de la Mediterrània», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 6, Museu Marítim de Barcelona, 1996, pp. 4-11.

Por un lado, se encarga a los arquitectos Robert y Esteve Terradas, la redacción del Proyecto de Actuación y Ordenación de las Reales Atarazanas de Barcelona (1986), cuya finalidad es la preservación de la integridad de conjunto monumental y su adecuación para garantizar su funcionalidad como sede del museo. A partir de ese momento se suceden las diversas fases del proyecto de restauración del edificio, que ocupa una superficie total de 18.000 m² aproximadamente. Entre 1987 y 1989, se realizan los trabajos de restauración de la sala Marqués de Comillas (1800 m²), dotando de esta manera al equipamiento de un espacio destinado a acoger eventos culturales y sociales. Al año siguiente, se inician los trabajos del nuevo acceso al museo a través del Jardín del Rey y del edificio de Pere IV, a la vez que se construye una nueva sala de actos y se mejoran las instalaciones de los servicios técnicos y administrativos del museo. Durante el periodo 2002-2003, las obras tienen como finalidad dotar al conjunto monumental de una mayor visibilidad; para ello que recupera la fachada principal del edificio mediante la instalación de una gran cristalera que permite la visión desde el exterior de las ocho noves que componen su cuerpo central; se habilita una gran sala de exposiciones temporales (la sala de *les Naus de la Generalitat*) y se finalizan las obras de adecuación del edificio Pere IV que permiten al museo disponer de un nuevo vestíbulo de acceso y nuevas instalaciones para el Centro de Documentación Marítima.

Por otro lado, se impulsa en 1993 la constitución del *Consorti de les Drassanes Reials de Barcelona*. Este modelo de gestión, absolutamente innovador en su momento, es un ente con personalidad jurídica propia en el que participan las administraciones que, de distinta forma, han intervenido o intervienen en la vida del museo: la Diputación de Barcelona, que desde su apertura al público en 1941 ha sido la administración titular del equipamiento patrimonial; el Ayuntamiento de Barcelona, propietario del edificio que había recibido en 1935 de manos del ejército, y la Autoridad Portuaria de Barcelona, que representa la vinculación del museo con el sector productivo al que debe gran parte de sus colecciones y fondos. Esta fórmula ha permitido a lo largo de los últimos veinte años una gestión más ágil, más eficiente y más próxima a la ciudadanía, siempre en el marco del sector público.

Si el Consorcio deviene un instrumento fundamental para gestionar esta transformación, por sus características formales y sobre todo, funcionales, el Proyecto de Actuación sienta los fundamentos de una transformación que va más allá de la intervención arquitectónica y se extenderá al modelo museológico y museográfico. Mientras se suceden las obras que afectan la casi totalidad del edificio, se elaboran diversas propuestas museográficas de carácter global, que se alternan con intervenciones parciales en la exposición permanente del museo.

Estos proyectos de reforma y puesta al día de los contenidos expositivos que el museo ofrecía a los visitantes pretendían una innovación en la manera de mostrar las colecciones y en la forma de relacionarse con el público, huían de discursos alejados de sus intereses e intentaban encontrar formas de interacción eficaces. Todas ellas, no obstante, presentaban un hilo argumental donde la interpretación de los temas tratados y de los objetos exhibidos continuaba anclada en una visión tradicional de la historia marítima.

Entre las propuestas globales cabe mencionar el plan museográfico redactado en 1986 por los entonces responsables del museo Àngels Casanovas y Joan Alemany, que sería revisado y ampliado inmediatamente después de la constitución del *Consorti de les Drassanes de Barcelona*, con las aportaciones de los doctores Antoni Riera i Melis y Santiago Riera i Tuèbols.

A éstos seguirían el proyecto elaborado en 1999 por *Patrimoni & Museologia Projects. Taller de projectes* de la UB, dirigido por el dr. Joan Santacana y el proyecto realizado por la empresa Ingeniería Cultural en 2002. Estas propuestas se alternaron con remodelaciones museográficas parciales que, a diferencia de las anteriores, sí se llegaron a implantar. Cabe destacar «La Gran Aventura del Mar», implantada en 1995 gracias a la colaboración con la empresa ALDEASA, y dos propuestas semipermanentes del arquitecto y museógrafo Dani Freixas, dedicadas a la navegación a vela y a la anatomía de los buques, implantadas en 1996 y 2007, respectivamente.

2. EL PROYECTO DE RENOVACIÓN COMO MOTOR DEL CONOCIMIENTO

La transformación que está viviendo el museo desde 2008 se inspira en una profunda reflexión sobre su proyecto museológico: el cuestionamiento del rol de la institución en los contextos social y cultural actuales ha impulsado la búsqueda de un nuevo modelo en el que continente y contenido deben ser sometidos a una cuidadosa revisión.

Por lo que se refiere al primero, el continente, cabe destacar que la restauración del conjunto monumental de las Reales Atarazanas de Barcelona va más allá de una operación «estética» o incluso, de salvaguarda y conservación del edificio. Paralelamente a los trabajos de restauración se ha desarrollado un amplio abanico de investigaciones y estudios cuya utilidad ha sido múltiple. Por un lado, han resultado piezas clave en el establecimiento de criterios de intervención arquitectónica; por otro, han ampliado y profundizado el conocimiento sobre la historia del edificio desde diferentes puntos de vista (su evolución constructiva, su funcionamiento) y para épocas diferentes.

Y, sobre todo, han permitido una reinterpretación de la institución *Drassana Reial* tanto en el entorno urbano inmediato –la configuración y la dinámica urbana del frente marítimo de la ciudad–, como en el conjunto de los territorios a los que aquella servía, –de la Corona de Aragón a la Monarquía Hispánica–; una reinterpretación que exige el cuestionamiento de algunos clisés de la historiografía tradicional y abre nuevas líneas de investigación histórica todavía por explorar.

La revisión de la bibliografía publicada sobre las Reales Atarazanas de Barcelona durante el siglo XX permite el descubrimiento de una «historia oficial» del edificio y de la institución que, aunque incorporando matices y revisiones, mantiene la misma línea de interpretación. Desde que Francesc Carreras Candi publicó en 1928 su *Les Dreçanes barcelonines. Sos inventaris y restauració*, las Atarazanas han sido vistas como una de las joyas de la arquitectura gótica civil catalana y una muestra del esplendor de la Corona de Aragón durante la edad Media, respondiendo a la necesidad de la monarquía de contar con una base logística de soporte a la expansión y la consolidación de su poder en el Mediterráneo.

La historia de las Reales Atarazanas de Barcelona, tal y como se había escrito hasta ahora, empieza en 1243, cuando Jaume I menciona su localización a poniente de una área de la ciudad que se pretende reservar para usos comerciales e industriales, entre ellos la construcción naval, y que se identifica con el emplazamiento actual del edificio, al final de la Rambla de Barcelona. Esta referencia documental ha sido reinterpretada por el historiador Albert Cubeles², quien sostiene que hace alusión a la *Drassana vella* o *Drassana de la ciutat* y no a la *Drassana Reial*, impulsada *ex novo* por la Corona a partir de finales del siglo XIII. Constituye éste un buen ejemplo de la revisión a la que se ha sometido esta historia tradicional, a través de diversos estudios que han acompañado al proyecto de restauración del edificio.

Todos los autores coinciden en atribuir a Pere II el Gran la decisión de construir unas atarazanas en el actual emplazamiento, para impulsar la potencia naval de la Corona y construir unas bases sólidas para sus proyectos de preeminencia en la Europa mediterránea. En esta decisión pesaría también el hecho de que la *Drassana vella* de Barcelona resultaba insuficiente para sus aspiraciones y de difícil acceso. Sin embargo, su proyecto de construcción no llega más allá de un terreno delimitado por cuatro torres y un muro perimetral, y abierto al mar, en cuyo interior se realizaban operaciones relacionadas con la construcción de las galeras del Rey.

La edificación de unas instalaciones cubiertas llegaría durante el reinado de Pere III el Cerimoniós, quien asignaría, a partir de 1336, dotaciones económicas fluctuantes condicionadas a los problemas financieros de la Corona. Durante la segunda mitad del siglo XIV, la intervención del *Consell de Cent* en la financiación de la construcción aceleraría el proceso, al cual se sumaría a partir de 1363, la *Diputació del General*. La colaboración de las tres instituciones, Corona, *Consell de Cent* y *Generalitat* propiciaría que la obra se concluyera a finales de la década de 1380.

El conjunto edificado consiste, en aquellos momentos, en un recinto cerrado por un muro perimetral y abierto al mar. El espacio interior se ordena en ocho noves perpendiculares a la línea de costa, sostenidas por pilares y cubiertas por tejados a dos aguas. Este recinto rectangular está delimitado por torres en los ángulos; las del costado de poniente se integrarán en las murallas de la ciudad tomando el nombre de *Portal de la Drassana* y constituyendo uno de los accesos al recinto amurallado de Barcelona.

Hacia 1390, Joan I y el *Consell de Cent* acuerdan una nueva ampliación del complejo que contempla además la vieja aspiración de la Corona de construir un palacio, inspirándose en el modelo de

2. Los fundamentos teóricos de esta interpretación se exponen en un ensayo de interpretación de los primeros pasos de la investigación documental y arqueológica realizados por el historiador Albert Cubeles y el Servicio de Arqueología de la ciudad, entonces dirigido por Ferran Puig. CUBELES I BONET, A.; PUIG VERDAGUER, F.: «La Drassana i la gestació de la façana marítima de Barcelona», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 11, Museu Marítim de Barcelona, 2003, pp.50-61.

ordenación de la fachada marítima del *Palazzo Ducale* y la *Piazzetta di San Marco* de Venecia. Mientras las obras avanzan a buen ritmo y pueden darse por acabadas hacia 1420, el proyecto de palacio se abandona definitivamente.

El triunfo de Joan II en la guerra civil catalana determinará, a partir de 1472, la recuperación del peso específico de la Corona en la gestión de las Atarazanas, por encima del protagonismo que había adquirido la ciudad en los últimos años. Sin embargo esta situación no se prolongará mucho tiempo. Un siglo más tarde Felipe II delega en la Generalitat la dirección del arsenal y la defensa de las costas contra los corsarios. Esta institución se hace cargo de las ampliaciones realizadas en las últimas décadas del siglo XVI y principios del siglo XVII.

Estas intervenciones constructivas junto con la unión de las dos naves centrales para conformar una grada más amplia, a principios del siglo XVIII, constituyen las últimas modificaciones arquitectónicas que han llegado a nuestros días. Una vez desplazadas al arsenal de Cartagena las actividades vinculadas a la construcción naval, las Atarazanas serán destinadas a usos militares, acogiendo la maestranza de artillería y diversos cuarteles, hasta que en 1935 el Ayuntamiento de Barcelona recupera la gestión del conjunto y un año más tarde decide destinarlo a ser sede del Museu Marítim.

A grandes trazos esta ha sido la historia que se ha podido leer en libros, artículos, enciclopedias y guías durante largo tiempo y ha consolidado el papel del conjunto monumental como símbolo de la potencia marítima de la Catalunya medieval. Pero la Historia es una disciplina dinámica en la que siempre se pueden descubrir nuevas interpretaciones desde ópticas diferentes, si se formulan preguntas nuevas. Cierto es que para que ello pase se han de dar las condiciones propicias. En el caso de las Atarazanas de Barcelona ha sido la inquietud del museo por conocer más y mejor la historia de su sede. Pero tan importante como el deseo de ampliar el conocimiento ha sido la forma que se ha adoptado para conseguirlo, una fórmula en la que las variables son preguntas nuevas nacidas de la voluntad de cuestionar todo lo que explican los libros, y nuevas metodologías para aclarar estas incógnitas. Las intervenciones arqueológicas, los estudios documentales o la aplicación de nuevas tecnologías al análisis del edificio han aportado datos que abren nuevas perspectivas de interpretación tanto del conjunto arquitectónico como de su funcionamiento³.

Un intento de sistematizar el estado actual del conocimiento sobre las Reales Atarazanas de Barcelona revela, en primera instancia, la dificultad de establecer fronteras y asignar autoría a las hipótesis de trabajo y los nuevos datos para contrastarlas. Porque todas las piezas de este rompecabezas coexisten, interaccionan y se retroalimentan en un proceso dinámico, crítico y colaborativo de construcción del conocimiento, ciertamente singular en el panorama de las instituciones culturales en nuestro país.

Aunque sin concluir los estudios ya se puede realizar un primer balance y apuntar al menos el cuestionamiento de algunos pilares sobre los que se asienta la historia tradicional.

La primera cuestión a la que debemos referirnos es el descubrimiento de una necrópolis romana datada entre los siglos I y VI bajo el emplazamiento actual del edificio. Aunque el descubrimiento de este conjunto de enterramientos de tipología diversa y con hallazgos singulares no aporta información sobre el conjunto monumental de las Atarazanas, sí resulta absolutamente revelador sobre la configuración de la fachada marítima del área de *Barcino*. Las inhumaciones localizadas en las campañas de 2010 y 2011 ponen de manifiesto que el terreno sobre el que se asienta el conjunto monumental era seco y estaba consolidado ya en la Antigüedad. Este dato es otro grano de arena en la lenta reconstrucción de la evolución histórica de la línea de costa barcelonesa, una cuestión difícil de abordar dada la escasez de datos y las interpretaciones erróneas de los mismos que todavía se arrastran.

Así mismo, el resultado de los trabajos arqueológicos viene a confirmar la existencia de una vía marítima paralela a la línea de costa, ya que la disposición de los enterramientos excavados guarda un paralelismo bastante claro con los ya localizados a lo largo del trazado hipotético de este eje viario que transcurría a lo largo de la fachada marítima actual de Barcelona, hasta llegar al acceso del recinto amurallado de la ciudad romana.

3. CABRAL, V.: «Les tecnologies de la informació geogràfica (TIG) i la reconstrucció històrica del conjunt de les Drassanes Reials de Barcelona. Aproximació i perspectives», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 19, Museu Marítim de Barcelona, 2011, pp. 60-67. CASTELLS, E.; MORÁN, H.; NOLASCO, N.: «La documentació integral del patrimoni construït aplicada a l'estudi històric i estructural de les Drassanes Reials de Barcelona. El Portal de la Pau, la Casa de Manteniment i la Casa del Governador», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 19, Museu Marítim de Barcelona, 2011, pp. 88-103. MARAMBIO, A.; CORSO, J.; GARCÍA-ALMIRALL, P.: «Museo Marítimo de Drassanes: levantamiento con escáner láser terrestre, planimetría y modelo 3D», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 19, Museu Marítim de Barcelona, 2011, pp. 104-119.

La arqueología también ha permitido la localización y estudio de los vestigios medievales del edificio. Ha contribuido a afinar la cronología de las fases de edificación en época medieval a partir de la localización de los muros que cerraban el recinto de la primera *Drassana*, construidos a finales del siglo XIII y de dos series de pilares diferenciadas que siguen un patrón diferente en dimensiones y regularidad. A partir de la información que aporta su estudio se puede apuntar una nueva localización y dimensión de las primeras atarazanas medievales que no coinciden con la actual edificación.

Así se puede establecer una primera fase de construcción, fundacional, que se sitúa durante los últimos tres años del reinado de Pere II el Gran, es decir, entre 1282 y 1285, en el marco histórico de la conquista de Sicilia y la posterior confrontación con Francia, y que responde a la necesidad de asegurar la posibilidad de disponer de un espacio para la conservación y el mantenimiento de las escuadras reales sin ingerencias ajenas, especialmente las procedentes del poder municipal, que controla el funcionamiento de la *Drassana vella*. En la nueva *Drassana Reial* se imponen los intereses de la Corona.

Un segundo momento en la construcción del edificio medieval corresponde al periodo que transcurre entre 1328 y 1357. Esta fase se establecería arqueológicamente a través de la identificación de una primera serie de pilares, que dejan entrever que las primeras atarazanas medievales se estructuraban en una serie de naves más estrechas y seguramente más bajas que las actuales, y que no ocupaban todo el terreno englobado en el perímetro del edificio, ya que sólo se han encontrado vestigios en el sector de poniente. Una parte del espacio estaría ocupada por una superficie descubierta cuya extensión no podemos conocer con exactitud. Si se confirmase la vinculación entre estos restos y una primera etapa constructiva, este momento adquiriría especial relevancia ya que coincidiría con la coyuntura de profundización de la expansión por el Mediterráneo que conduce a la conquista de Cerdeña y a los enfrentamientos con Génova.

Finalmente, la aparición de una segunda serie de pilares estaría asociada al impulso a la construcción que da Pere III el Cerimoniós a partir de 1378. Tradicionalmente, este momento ha sido identificado como el de máximo esplendor en la construcción medieval y se asociaba erróneamente al cuerpo central del edificio, conservado intacto a lo largo de los siglos, convirtiéndolo así en muestra singular del gótico civil catalán. Los vestigios arqueológicos permiten apuntar un edificio de características parecidas al de la etapa precedente pero de dimensiones más cercanas a las del actual, con un patio transversal descubierta ubicado muy cerca de la actual fachada principal. Esta etapa de génesis del edificio medieval coincide con un periodo donde confluyen los intereses de la Corona, del *Consell de Cent* y de la *Diputació del General* para impulsar la edificación de unas instalaciones navales que den respuesta a las necesidades de las diferentes instituciones. La voluntad de rehacer el edificio casi totalmente pone de manifiesto la importancia estratégica que todas ellas le atribuyen a las Reales Atarazanas.

Todo esto es lo que ha sacado a la luz la arqueología. ¿Qué es, pues, lo que veíamos hasta ahora? El concurso de las técnicas arqueológicas, la lectura cronológica de las estructuras construidas, la aplicación de las tecnologías de la información geográfica, el análisis de las primeras representaciones iconográficas de las Atarazanas y una inmersión en los archivos documentales, ha permitido constatar que el edificio, tal y como aparece actualmente, es una construcción edificada durante la segunda mitad del siglo XVI, que ocupa la superficie en la que se asentaba el sector del edificio medieval ubicado más hacia el interior, mientras que la parte de éste más cercana al mar habría quedado fuera del perímetro del edificio actual, ultrapasando su fachada principal.

Esta evidencia permite establecer una ventana cronológica para la construcción del edificio tal y como lo vemos ahora, que va de 1563, fecha del conocido dibujo de Anton van der Wyngaerde que representa Barcelona desde Montjuic con las Atarazanas en primer plano, y 1612, fecha del inicio de la construcción de las naves ubicadas a levante del cuerpo principal y conocidas como naves de la Generalitat. Esta cronología ya había sido apuntada por Antoni Riera⁴ para una parte del edificio y ahora puede hacerse extensiva a la práctica totalidad del cuerpo central conservado. La reconstrucción del edificio moderno habría conservado las mismas características arquitectónicas favoreciendo así la confusión en la datación.

No obstante se conservan algunas partes más antiguas: posiblemente, las dos naves más próximas a la fachada principal en sentido transversal son los vestigios todavía en pie de las atarazanas

4. RIERA MELIS, A.: *L'Art Gòtic a Catalunya*, Enciclopèdia Catalana, Barcelona, 2003.

medievales. Igualmente, los muros perimetrales, especialmente los ubicados junto a la muralla de Barcelona corresponden al primer edificio. Sin olvidar el llamado edificio de Pere IV, que tradicionalmente se había considerado parte del palacio real y que el estudio de Albert Estrada⁵ ya había identificado sin lugar a dudas como la *botiga de la Generalitat*, un edificio anexo construido a partir de 1443 y que refleja la importancia del papel que jugará esta institución en la gestión de las instalaciones navales.

Más allá del estudio de las Atarazanas como instalación, la revisión de las hipótesis conocidas y la formulación de nuevos interrogantes conforman el proyecto de revisión historiográfica que el museo mantiene abierto. Algunos hacen referencia a las transformaciones constructivas en tiempos más recientes: aún si ya han sido estudiadas parcialmente por Francisco Segovia⁶, quedan pendientes los años posteriores a la Guerra Civil durante los que se emprendió en paralelo a la «construcción» del Museu Marítim, un programa de restauración que afectó profundamente al edificio.

Igualmente, será necesario profundizar en el conocimiento de los terrenos circundantes, el llamado *Camp de la Drassana*; no tanto para conocer su extensión y características como para identificar su funcionalidad y así conocer mejor el funcionamiento de las instalaciones y en consecuencia, del programa arquitectónico que siguen.

También se han apuntado algunas líneas de investigación que se hallan a medio camino entre la visión de las Atarazanas como instalación y como institución. Una de ellas es su relación con la configuración de la fachada marítima de Barcelona y con el diseño del sistema defensivo de la ciudad a partir del siglo XIII. Igualmente, el estudio de la actividad naval que se desarrollaba en ellas ayudará a la interpretación del rol que podían jugar como motor económico de la ciudad. Finalmente, la revisión de la cronología de la construcción del edificio actual conduce a la reconsideración del peso y el papel de la ciudad de Barcelona y de la Corona de Aragón en el conjunto de la monarquía de los primeros Austrias, una línea de investigación que, ya iniciada en las últimas revisiones historiográficas sobre el siglo XVII en Catalunya, se deberá extender a la centuria anterior.

3. LAS BASES DEL NUEVO MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

El proceso de investigación histórica sobre las Atarazanas se ha caracterizado por un espíritu de innovación tanto en el planteamiento de las hipótesis de trabajo como en las metodologías aplicadas a la investigación; de colaboración entre profesionales de ámbitos e instituciones diversas, y de búsqueda de la excelencia en la formulación de resultados finales.

Abordamos la elaboración del nuevo discurso museográfico con esa misma actitud de *innovación creativa*, basada en la atención consciente, es decir, en la capacidad de mirar el detalle, de poner la máxima atención para descubrir las posibilidades que pasan ante nuestros ojos; en el conocimiento; en el cuestionamiento sistemático del *status quo* («si siempre preguntamos lo mismo, siempre obtendremos las mismas respuestas»); en la perseverancia y en la generación de alternativas, una capacidad inversamente proporcional a la anticipación de juicios.

Algunas de estas características hacen referencia a la forma en la que se ha conducido el proceso, es decir, están vinculadas a la metodología; otras, en cambio, tienen un carácter marcadamente conceptual y están directamente relacionadas con la visión que el museo pretende transmitir de aquello que algunos teóricos franceses han coincidido en llamar *maritimité*:

Parler de maritimité, c'est inviter à réfléchir sur les constructions sociales et culturelles qui ont été édifiées par les groupes humains pour organiser leurs relations à la mer, pour s'en protéger, pour la socialiser, pour la baliser, pour l'aimer. Ces constructions s'ancrent bien entendu dans la profondeur historique, mais en même temps, elles sont évolutives. S'interroger sur la maritimité contemporaine, c'est réfléchir sur les rapports entre le présent et le passé, dans une perspective de compréhension des reconversions actuelles du maritime, mises en relation avec les aspirations et les besoins profonds de notre société⁷.

5. ESTRADA RIUS, A.: *La Generalitat de Catalunya a la Drassana Reial de Barcelona en temps d'Alfons el Magnànim*, Museu Marítim de Barcelona, Barcelona, 2008.

6. SEGOVIA BARRIENTOS, F.: *Las Reials Drassanes de Barcelona entre 1700 y 1936: astillero, cuartel, parque y maestranza de artillería, Real Fundición de bronce y fuerte*, Museu Marítim de Barcelona y Angle Editorial, Barcelona, 2008.

7. PÉRON, F.; RIEUCAU, J.: *La maritimité, aujourd'hui*, Éd. l'Harmattan, Paris, 1996, p.14.

El proceso de reflexión que se inicia con la puesta en marcha de la última fase de la restauración del edificio, abarca el conjunto de la institución y afecta tanto a las políticas a desarrollar como a los contenidos y la manera de transmitirlos. Los aspectos más generales conducen a la elaboración de un plan estratégico, cuya concreción se lleva a cabo en 2012, y que tiene como objetivo fundamental sistematizar las políticas que, de forma aislada, se han puesto en marcha en los últimos años. Son líneas de actuación en campos tan diversos como la educación, la investigación, la comunicación o la accesibilidad, todas ellas inspiradas en principios de la visión del museo que ahora se quieren hacer más evidentes (participación, sostenibilidad, accesibilidad, proximidad y excelencia)⁸.

En la misma línea se ha conducido el proceso de trabajo para definir el nuevo discurso del museo. El desarrollo del proyecto museográfico se realiza entre octubre de 2010 y julio de 2011, a través de la constitución de un primer equipo de trabajo en el que participan miembros de los departamentos de educación, de investigación y de colecciones, junto a los componentes de los equipos externos de arquitectura y museografía; de forma coordinada se generan una serie de mapas conceptuales, que después serán desplegados en los guiones museográficos y las primeras formalizaciones arquitectónicas. Estas propuestas se someten a una revisión sistemática por parte de grupos de trabajo centrados en aspectos como la accesibilidad, la presentación y conservación preventiva de los fondos y las colecciones, o la eficacia y pertinencia de las propuestas audiovisuales y multimedia. El resultado de este proceso basado en la colaboración, el trabajo en equipo y el diálogo, constituye la propuesta museográfica renovada con la que el museo quiere transmitir nuevos contenidos a sus audiencias.

Sin embargo, los primeros pasos se habían dado ya en abril de 2009: después de desarrollar un trabajo en el que participó todo el equipo humano del museo⁹, los responsables de la institución redactaron un documento que, bajo el título *Ideas fuerza del nuevo proyecto museográfico*, fijaba los principios generales que habían de regir el discurso museográfico:

«El eje central del discurso de la nueva exposición del Museu Marítim de Barcelona es la relación entre el ser humano y la mar y la cultura que esta relación ha generado a lo largo de los tiempos. Una cultura que se traduce en un patrimonio tangible e intangible construido tanto desde la individualidad (creación) como desde la colectividad (tradición), que ha pervivido y ha llegado a nuestros días como testimonio de esta relación cambiante a lo largo de los tiempos.

El hilo conductor de este discurso será la Barcelona marítima a lo largo de su historia, como punto de partida de dinámicas de alcance más amplio, o como escenario de procesos y de fenómenos que han sido clave para la transformación de estas formas de relación con el mar. Por eso, no se trata tanto de mostrar la historia de la Barcelona marítima, como de mostrar el papel que la sociedad ha jugado en la transformación de esta relación (las contribuciones a una historia colectiva de amplio espectro) o cómo ha recibido los efectos de procesos de cambio y transformación impulsados más allá de su territorio (cómo se han adaptado y adoptado estos cambios y transformaciones). Una Barcelona que no es tanto un ente urbano como una comunidad de individuos que piensa, actúa y siente en estrecha relación con el mar.

La referencia a la Barcelona marítima puede ayudar al visitante a iniciar un viaje adentrándose en un mundo desconocido a partir de elementos que le son más próximos y reconocibles, y que forman parte de su bagaje cultural. Este camino permitirá la construcción de un conocimiento sobre la base del adquirido previamente.

Los contenidos se articularán entorno a tres ejes: el espacio, no sólo desde el punto de vista físico sino también como representación mental, que a menudo va más allá de las fronteras geográficas y deviene una entidad, un concepto, una idea; la gente, es decir, las comunidades afectadas por esta relación con el mar, ya sea desarrollando un papel activo (un rol protagonista de las actividades) o un

8. Estas políticas han sido explicadas en diversos artículos publicados en la revista del museo: GARCÍA, E.: «La recerca al Museu Marítim de Barcelona», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 15, Museu Marítim de Barcelona, 2007, pp. 28-35; LÓPEZ, O.; MAYOLAS, M.; GARCÍA, E.: «Les activitats al Museu Marítim de Barcelona: exhibir i explicar», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 13, Museu Marítim de Barcelona, 2005, pp. 6-12.; SOLDEVILA, T.: «L'accessibilitat al Museu Marítim de Barcelona», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 17, Museu Marítim de Barcelona, 2009, pp.6-12; NAVARRO, S.: «La comunicació al Museu Marítim de Barcelona al segle XXI», *Drassana. Revista del Museu Marítim*, n. 18, Museu Marítim de Barcelona, 2010, pp. 6-10.

9. Entre enero y marzo de 2009, el museo encargó a la empresa Interpretart, la asesoría técnica para el diseño, la coordinación, el análisis de los resultados, la elaboración de un informe sobre las opiniones del personal interno del museo sobre el futuro proyecto museístico. Este estudio se realizó mediante unos paneles de trabajo desarrollados por todo el personal del museo, que se centraron en las ideas fundamentales sobre el museo (misión, visión,...), las ideas fuerza del montaje expositivo, el tratamiento museográfico y las líneas de dinamización.

papel pasivo (los colectivos afectados por estas actividades); y, finalmente, los hechos, entendidos no sólo como acontecimientos puntuales sino también como procesos de larga duración que afectan al conjunto de la sociedad.»

Esta declaración constituye una inspiración más que un dogma. Algunas de las reflexiones que contiene han sido preservadas a lo largo del proceso de fijación del discurso; otras, en cambio, se han visto alteradas en beneficio de una visión más clara y más inclusiva para el público.

El punto de partida del proyecto ya fijaba como posicionamiento irrenunciable que no se quería un museo de historia marítima. El discurso historicista de los museos más tradicionales no se adecuaba a los propósitos de renovación que inspiran el proyecto museológico y, en consecuencia, tampoco el museográfico. La lectura secuencial de episodios marítimos de mayor o menor trascendencia –ya fueran acontecimientos o procesos–, con repercusiones de alcance más o menos amplio, presentaba problemas de solución difícil y éxito dudoso.

Por un lado, la Historia Marítima es, sobre todo, una «historia total». Así la definía Carlos Martínez Shaw en su intervención en el III Congreso Internacional «Historia a Debate», cuando establecía una secuencia que arrancaba a finales de la década de 1950, cuando Lucien Febvre organizaba en 1956 el *1er. Colloque International d'Histoire Maritime* con una visión renovada que superaba la historia naval y de los descubrimientos geográficos y se adentraba primero en la historia económica –de los intercambios y otras actividades económicas–, y se extendía posteriormente a la historia social y a la historia de la cultura¹⁰.

Esta evolución no hacía otra cosa sino poner de manifiesto la especificidad del mundo marítimo –de aquí el desmembramiento de la «historia total» de la escuela de los *Annales*–, y a la vez la complejidad de un mundo en el que se generan procesos, instrumentos, agentes y construcciones culturales con dinámicas específicas, que convierten esta historia marítima en una «historia total» en sí misma, confirmando así la visión sobre la maritimidad antes mencionada.

Ahora bien, en la «declaración de principios» del proyecto museográfico se hablaba todavía del hilo conductor de Barcelona a lo largo de su historia. Muy pronto este posicionamiento de inicio se vio desplazado por una aproximación más conceptual, que gira en torno a temas que ponen de manifiesto la complejidad del mundo marítimo. El proyecto museográfico se ordena en un prólogo que acoge la musealización de los nuevos descubrimientos sobre la historia de las Reales Atarazanas, que ya hemos detallado, y dos rutas.

4. LA INTERPRETACIÓN DE LA HISTORIA EN EL NUEVO PROYECTO MUSEOGRÁFICO

La Ruta de Tierra muestra aquellos temas o conceptos relativos a la influencia de las actividades marítimas en tierra firme: la construcción naval se presenta mediante el análisis de las características básicas de los buques y las soluciones tecnológicas que se han orquestado para dar respuesta a cuestiones como la estabilidad, la propulsión, la flotabilidad o la capacidad de gobierno y de carga. El mundo portuario se analiza desde ópticas tan diversas como las infraestructuras, las dinámicas económicas y sociales o las construcciones mentales, que confieren al territorio portuario un carácter fronterizo. La influencia de las actividades marítimas se aborda a partir de la ordenación del espacio costero, ya sea a pequeña escala – los barrios marineros de las poblaciones costeras–, ya sea a gran escala –la ocupación y la configuración de las franjas litorales–.

La Ruta del Mar centra su atención en conceptos directamente relacionados con las actividades que tienen el mar como escenario. Aparecen aquí el conflicto en el mar; el trabajo, la vida y los peligros a bordo de los buques; la práctica de la navegación y el desarrollo de las ciencias náuticas; los viajes y los descubrimientos; las creaciones imaginarias en torno al mar, y la visión de éste como un espacio de ocio o como fuente de recursos.

Es cierto que todas estas cuestiones podrían haber sido abordadas mediante la construcción de una secuencia lineal más o menos compleja según los casos. Pero también es verdad que se quería

10. MARTINEZ SHAW, C.: «La historia marítima como historia total», en BARROS, C.: *Historia a Debate. Actas del III congreso internacional «Historia a Debate» celebrado del 14 al 18 de julio de 2004 en Santiago de Compostela*, Historia a Debate, vol. 3, Santiago de Compostela, 2009, pp.65-71.

anteponer la valorización de las colecciones y los fondos del museo y la efectividad en la comunicación de los contenidos. Por lo que se refiere a la primera cuestión, la adopción de un hilo narrativo de carácter historicista ponía de manifiesto las lagunas que presentan todavía hoy los fondos del museo, pese los esfuerzos permanentes de la política de adquisiciones que la institución despliega; además, esta opción parecía conducir a una interpretación más tradicional de las piezas expuestas.

Por lo que se refiere a la segunda cuestión, la efectividad de un discurso lineal que arranca de lo más antiguo a la contemporaneidad, este recurso ha sido cuestionado por las últimas tendencias museológicas. Joan Santacana ha escrito:

«Siempre hay que partir de lo conocido para ir a lo desconocido. Para que exista comunicación entre los seres humanos es preciso un terreno común y este terreno común es aquello que conocemos. Esto es muy importante en el momento de establecer un discurso museológico o expositivo. Se trata, pues, de empezar siempre por aquello que se supone es un terreno común para los visitantes y la disciplina científica referente. Así pues, no podemos dar por supuesto lo que vamos a explicar o exponer, aportando datos suficientes y diversos al visitante sobre el tema a tratar»¹¹.

Inspirado en este principio, el discurso museográfico convida al visitante a una mirada sobre diversos aspectos de la «maritimidad» desde la contemporaneidad, desde el presente, proponiéndole un análisis basado en la disección del entorno inmediato, que le es más próximo y conocido. Una nueva mirada, analítica, sobre realidades que le envuelven y que pueden ser examinadas desde puntos de vista más creativos, más innovadores.

Es en el proceso de búsqueda de respuestas a las preguntas planteadas en el discurso museográfico, cuando la Historia Marítima, en tanto que historia total, entra en juego. Aporta testimonios, evidencias, manifestaciones diversas de un fenómeno general, contextualizadas y enmarcadas en escenarios y épocas específicas. Detrás de cada ejemplo, de cada alusión a la historia, descubrimos sin embargo, la esencia, el concepto, la pregunta que nos planteamos hoy.

A título de ejemplo podemos comentar como se incluye en la nueva exposición permanente, tres «clásicos» de la historia marítima: la construcción naval, las ciencias náuticas y el conflicto en el mar.

Por lo que se refiere al primero, el replanteamiento sobre cómo se debía abordar este tema no nace con el nuevo proyecto museográfico; de hecho, ya existía un área de la exposición permanente, diseñada por el arquitecto y museógrafo Dani Freixas, que había recogido las líneas generales de los conceptos a exponer y que estuvo abierta al público durante un breve periodo de tiempo, inmediatamente antes de iniciarse el proceso de restauración del edificio (2007-2009).

En la nueva museografía, se ha incorporado una unidad de exposición en la Ruta de Tierra, que recoge y amplía los conceptos que integraban el antiguo montaje. Tradicionalmente, las áreas de exposición sobre la construcción naval en los museos marítimos intentan ordenar de forma cronológica los cambios que se han operado a lo largo de la historia en los diversos aspectos de este proceso de producción (la provisión de materias primas, las técnicas de construcción, la organización del proceso de trabajo, la organización de las fuerzas de producción, la configuración de las instalaciones preindustriales e industriales,...), en algunos casos instalando el discurso en aquello que es común y esencial para comprender la evolución de una actividad fundamental para el desarrollo de otras actividades marítimas, y en otros casos, resaltando la microhistoria y las especificidades de la comunidad en la que el museo está inserido.

La propuesta del nuevo discurso museográfico no renuncia ni a las consideraciones generales ni a esta microhistoria. Toma como punto de partida, una reflexión sobre el propio buque, que consiste en la tipificación de sus características en tanto que vehículos aptos para desplazarse en un medio acuático: se establece, primero, cuales son las necesidades que se deben satisfacer y los retos que se deben resolver, y cuales han sido las soluciones que, a lo largo del tiempo, se ha ido empleando; estas soluciones, vistas en conjunto y leídas en una serie temporal, definen una secuencia de ideas que triunfan y de puntos de no retorno.

Por lo que se refiere a la necesidad y los retos, cabe considerar el casco y sus características (estabilidad, flotabilidad, impermeabilidad), la necesidad de poder gobernar la nave y tener capacidad de maniobra, y la necesidad de generar un impulso para desplazarse. El discurso organiza la primera

11. SANTACANA, J.: «Museografía didáctica, museos y centros de interpretación del patrimonio histórico», p. 92, en SANTACANA, J. i SERRAT, N.: *Museografía didáctica*, Ariel, Barcelona, 2005.

parte de la exposición a través de una síntesis de las soluciones aplicadas a los buques para garantizar que los artefactos diseñados y construidos gozan de estas características y, en consecuencia, son aptos para la navegación. Por tanto, el hilo conductor se sitúa en un terreno más próximo a la ciencia y la técnica que al discurso histórico tradicional.

Sin embargo las soluciones apuntadas sólo pueden entenderse mediante una presentación contextualizada. Las «historias de barcos» que acompañan el primer eje discursivo presentan, a través de la selección de casos relevantes vinculados a nuestra tradición marítima, aquellas «ideas que triunfan» mencionadas, ya sea porque son una solución tecnológica innovadora y clarividente, ya sea porque se adaptan perfectamente al medio en el que se desarrollan. La presentación, por ejemplo, del *Ictineo* de Narcís Monturiol, o de la barca palangrera *Madrona*, construida en los astilleros de la playa de Blanes (Girona), a principios del siglo XX, permiten recuperar dos formas de solucionar los requerimientos que ha de cumplir una embarcación para serlo, que responden a necesidades diferentes y se desarrollan en contextos materiales y temporales distintos. Sin embargo, ambos ejemplos son la representación material de ideas que han funcionado, ya sea porque se han adaptado al contexto en el que surgieron, ya sea porque incorporaban avances que constituyeron puntos de no retorno a nivel tecnológico.

Los contenidos relacionados con las ciencias náuticas han sido sometidos a una revisión todavía más profunda. Constituyen una de las asignaturas pendientes más importante de los museos marítimos tradicionales, tanto por el discurso global en el que se integran como por los recursos museográficos que se emplean en su presentación. Los usuarios asiduos de los museos marítimos seguro que han visitado en algún momento, salas atestadas de instrumentos náuticos de todo tipo, ordenados según taxonomías diversas, en un intento de los museógrafos, a menudo estéril, de hacer comprensible una de las materias más difíciles de la historia marítima.

Aunque todavía está por comprobar la efectividad de la nueva visión aportada desde el proyecto museográfico, se ha abordado este aspecto de la historia marítima desde un punto de vista diferente. Las ciencias náuticas se presentan en una unidad de exposición titulada *El dominio del mar*, y que parte de la consideración de que navegar es un proceso permanente de toma de decisiones basadas en la información necesaria para alcanzar los objetivos establecidos de una forma segura y eficaz. Así pues, saber donde estamos y hacia donde queremos ir, y poder hacerlo por la ruta más segura y que garantice un mayor grado de eficacia a nuestro desplazamiento, son cuestiones clave para movernos por un medio que, por naturaleza, es dinámico, inmenso y a menudo agresivo.

Dominar el mar es, pues, tomar decisiones correctas en cada momento, para alcanzar la meta fijada de forma segura y eficaz. Ante estos retos, la Humanidad ha adquirido conocimientos de registro diverso y ha desarrollado ideas, procedimientos y técnicas complejos cuyo dominio requiere una formación específica. Estos conocimientos son de naturaleza diversa y su combinación genera un bagaje que permite a los navegantes transitar por los mares. Los hay de carácter intuitivo, desarrollados a través de la experiencia o basados en el conocimiento acumulado y sistematizado gracias a las vivencias de otros que los han precedido. Los hay también generados a través de la ciencia aplicada a la navegación, de carácter más «intelectual», desarrollados gracias al uso de tecnología que permite codificarlos. Todos ellos, de forma combinada, ayudan a los navegantes a dominar el mar.

A partir de este planteamiento general, para cualquier navegación se establece una secuencia formulada así: Decisión → Problema → Información necesaria → Resolución del problema. En virtud de ésta, el contenido de la unidad de exposición se ordena mediante el establecimiento de dos puntos de partida (¿dónde estoy? y ¿dónde quiero ir?) que presentan dos problemas (posicionamiento global –latitud y longitud–, y rumbo) y los medios técnicos aplicados a su resolución, es decir, los que proporcionarían la información necesaria para una navegación segura. En este momento se hacen presentes las ciencias náuticas, especialmente la evolución de los instrumentos náuticos, como medio para resolver los problemas planteados, presentados en un orden que va del presente hacia el pasado, es decir, partiendo de lo que resulta más conocido para el público (el GPS) hasta lo que le resulta más desconocido.

A esta línea argumental se suman dos cuestiones fundamentales; por un lado, la importancia del conocimiento no sistematizado a través de la ciencia, fruto de la experiencia y del conocimiento del medio, y las formas de codificación que adopta; y por otro lado, la transmisión de este conocimiento, especialmente en procesos de aprendizaje formal a través de las escuelas de náutica.

Un tercer ejemplo que ilustra esta nueva manera de explicar la historia marítima es la formalización del conflicto en el mar, en la nueva museografía. La idea central a partir de la que se articula

toda la unidad de exposición es que «quien controla el mar controla el mundo». A partir de este planteamiento se despliegan tres hilos argumentales.

En primer lugar, se fija una visión del mar como «territorio» donde se pueden formalizar y producir conflictos; en la tipología que pueden adoptar y en sus causas y detonantes, ya sea porque el mar es escenario de episodios de conflictos más amplios, porque los asuntos marítimos han constituido la causa o el origen, porque se disputa el mar como «territorio propio», porque se defienden los intereses respecto a rutas comerciales, a áreas de explotación de recursos o a puntos o vías estratégicas.

El segundo hilo argumental se centra en la manera de resolver el conflicto. Se distingue entre los procedimientos «legales», reconocidos dentro del sistema: por un lado, los procedimientos de resolución pacífica, que conducen al acuerdo, el pacto y la regulación mediante la legislación y la organización internacional, y las situaciones en que el conflicto se resuelve por vía no pacífica: la amenaza, la disuasión y la exhibición de la fuerza, o la confrontación y la batalla. Existen, además, una serie de procedimientos que se sitúan en los límites del sistema –el corso y la piratería–, habilitados por el poder para enfrentarse con el enemigo en el mar.

Frente a la visión aportada por las museografías más tradicionales, que se centran en los enfrentamientos armados, la voluntad del nuevo discurso es ampliar la mirada sobre el conflicto en el mar desde el punto de vista conceptual, e ilustrar esta disección del concepto mediante los episodios más próximos de nuestra historia marítima. Por ese motivo, el discurso se estructura en una reflexión general sobre el concepto (el conflicto es una constante a lo largo de los tiempos, las causas son diversas y han evolucionado a lo largo de la historia; el conflicto no puede identificarse únicamente con el enfrentamiento armado sino que adopta múltiples formas; las consecuencias de estas manifestaciones tienen repercusiones en nuestra vida cotidiana siempre, aunque no las identifiquemos a primera vista).

Sigue una «clasificación» de las manifestaciones del conflicto en función de la intensidad y el alcance que tienen, que se ilustra con ejemplos en los que Barcelona o Catalunya han sido protagonistas de alguna manera, como punto de partida del conflicto, como escenario del mismo, o como receptoras de las consecuencias de un conflicto que se desarrolla lejos de sus costas; en esta clasificación se pone de manifiesto que algunas repercusiones y consecuencias de los conflictos pueden no aparecer como evidentes a los ojos de la sociedad –la coetánea o la posterior–, aunque han existido y existen.

El tercer eje del discurso se centra en el buque como máquina para el conflicto en el mar, y no como máquina de guerra, una visión reduccionista que se ha descartado. Esta aproximación se materializa a través de la presentación de los barcos «creados» (a veces construidos, otras, transformados) para el conflicto, no sólo para la confrontación armada sino para participar eficazmente en otras manifestaciones del fenómeno. Una vez más, la selección y la contextualización de los objetos permiten una aproximación a la propia historia.

Esta visión renovada se aplica también a la interpretación de los elementos materiales que componen la museografía: invitamos a fijar la mirada en los objetos ya conocidos para descubrir nuevos simbolismos, iconicidades y potenciales evocadores nuevos, que conduzcan la narración y no sean meras ilustraciones de un discurso sustentado en la palabra.

También en este caso se recupera la visión de la museografía didáctica sobre el objeto¹². Los objetos se convierten en el medio para fijar la imagen del concepto: son elementos concretos que pueden ser observados desde ángulos diversos y permiten establecer relaciones con los conceptos que se quiere tratar; se transforman de esta forma, en la imagen del concepto y facilitan la comprensión del proceso al que se asocian.

A este valor debe sumarse su potencial para plantear preguntas en torno a sí mismos, para despertar la imaginación del visitante o para provocar situaciones empáticas, siempre en función de sus características y de los contenidos que queremos transmitir, situaciones en las que se puede producir una aportación de significados directa por parte del público. Todo ello sin olvidar el potencial de los elementos materiales como soporte de la memoria, como eje central a partir del cual se construye el conocimiento y se activa una cadena de conceptos que se relacionan con ellos.

12. Sobre este tema, vid. SANTACANA, J., pp. 83-84.

Finalmente, la propuesta museográfica incluye un aspecto a menudo ausente de los discursos expositivos. Los museos suelen explicar en sus exposiciones «lo que saben», pero muy raramente les preguntan a los visitantes qué saben ellos sobre la materia que tratan –si bien se está incorporando al público en la construcción de conocimiento de forma progresiva–, y menos aún, explican como se ha llegado a saber aquello que se explica.

La incorporación de contenidos de carácter procedimental («como llegamos a saber lo que explicamos») ha sido un de los puntos de máximo interés del museo en esta renovación. Se trata de mostrar como, a partir del patrimonio material e inmaterial, podemos hacer historia, cual es el potencial de información que contienen los objetos y los testimonios intangibles y como han de ser interrogados para que aporten una información significativa.

Explicar en definitiva, como se hace la Historia (y en nuestro caso, también la Etnología) como disciplinas científicas es otra forma de acercar el equipamiento museístico a la comunidad de usuarios, buscado en este caso, la transmisión de valores educacionales derivados de la revaloración del patrimonio y poniendo de relieve su significación en la vida de las personas. Se trata, ni más ni menos, de invitar a una nueva mirada sobre el pasado y el presente marítimo de la comunidad, como parte sustancial de la construcción de su identidad colectiva.