LE VIEUX PORT DE BARCELONE



Histoire d'une lutte contre la nature

Section: Retour vers le passé

Numéro de magazine: #16

PRINTEMPS 2026

TEXT: Alfredo Chamorro. Docteur en histoire moderne. Chercheur au Musée maritime de Barcelone.

FOTO: Anthony van den Wyngaerde/Wikimedia Commons/Urbanity.es

Durant des siècles, la relation de Barcelone avec la Méditerranée a été conditionnée par l'absence d'une structure essentielle à toute ville maritime : un port.

La construction d'un port était une obsession des autorités municipales depuis le XVe siècle. Les différents projets réalisés au cours des siècles suivants durent faire face à un hôte inattendu : une nature hostile.



La ville de Barcelone en 1563, avec le littoral au premier plan. Anthony van den Wyngaerde. Photo : WikimediaCommons/Urbanity.es

Barcelone et sa côte

Bordée par les rivières Llobregat et Besòs, Barcelone se situe au sommet d'une plaine fertile, entourée par le massif de Collserola au nord et la montagne de Montjuïc au sud-ouest. Cette plaine, en légère pente vers le Besòs, est traversée par de nombreux petits cours d'eau, dont la plupart ont aujourd'hui disparu.

Quant au front de mer de la ville, il se composait d'une ligne de côte continue et sans discontinuité majeure

entre la montagne de Montjuïc et le fleuve Besòs. De ce fait, Barcelone ne possédait aucun port naturel offrant un abri à la navigation. La ville était entièrement exposée à la mer et à la merci des tempêtes et des vents changeants d'est et d'ouest. Cependant, la configuration du littoral barcelonais favorisait la formation de bancs de sable, ou rades, qui rendaient l'accès à la plage difficile et pouvaient même la bloquer en cas de naufrage ou d'échouement.

Les tentatives médiévales de construction d'un port

L'expansion de la Couronne d'Aragon en Méditerranée, l'essor du commerce maritime et l'augmentation du tonnage des navires contraignirent le Consell de Cent (conseil municipal) de Barcelone à prendre la décision de construire un ouvrage portuaire facilitant l'arrivée des navires et le chargement/déchargement des marchandises. Ce n'est toutefois que dans les années 1430 que le Conseil de Cent osa entreprendre la construction du premier port de Barcelone. Les travaux débutèrent au milieu de l'année 1439 avec la pose solennelle de la première pierre. Le projet prévoyait la construction d'une digue s'avançant dans la mer. Les tempêtes endommagèrent les travaux et il fallut attendre 1445 pour que la construction reprenne avec le lancement à la mer de gros blocs de pierre provenant de Montjuïc, destinés à édifier un brise-lames. Afin de hisser ces imposants blocs, le peintre Tomàs Alemany conçut deux machines : l'une, située à proximité de Montjuïc, pour charger les pierres sur un ponton, et l'autre, installée sur le ponton-même, pour les jeter à l'eau. Malheureusement, les tempêtes maritimes mirent fin à l'illusion d'avoir un port dans la ville.

Ce n'est qu'en 1477 que le Consell de Cent reprit la construction d'un nouveau port. À cette occasion, la municipalité de Barcelone engagea un maître d'œuvre renommé dans la construction de digues et autres ouvrages portuaires : Stací d'Alexandria. Les travaux durèrent une décennie et furent réalisés sur un banc de sable appelé l'île de Maians, qui s'avançait dans la mer sur une centaine de mètres et d'environ quinze mètres de large. Cette construction eut des conséquences immédiates sur le littoral barcelonais, car la digue retint les sédiments charriés par le Besòs et un banc de sable se forma, avec une plage intérieure, sur le côté ouest du banc. L'apport continu de sédiments, dû aux fréquentes tempêtes de l'époque, combla l'œuvre portuaire vers 1486. Dès lors, le chantier fut abandonné en raison de l'accumulation de sable et des difficultés financières de la municipalité.

Le premier port de Barcelone

Barcelone ne disposait pas de port avant la fin du XVIe siècle. Durant ce siècle, les différentes tentatives de construction restèrent vaines, comme celle de 1516, menée par le maître d'œuvre Antoni Sastre, qui travaillait à la construction du port de Palamós ; ou celle de 1571, proposée par l'ingénieur italien Luís Testa, qui envisageait de supprimer le canal du Rec Comtal. Dans les années 1570, la nécessité de construire un port se fit de plus en plus pressante, car l'intensification des tempêtes maritimes à partir du milieu du siècle déposa d'importantes quantités de sédiments sur les côtes barcelonaises, réduisant la profondeur de la mer et rendant progressivement la navigation impossible, et ce, en pleine période de prospérité économique et de renaissance du commerce maritime de la ville.

Le 29 juin 1590, le conseiller en chef de Barcelone posa la première pierre de ce qui allait devenir le premier port de la ville. La municipalité alloua dix mille lires à la construction d'un port sur les vestiges de la digue détruite en 1477. Deux ans plus tard, à la mi-août 1592, les galères siciliennes furent les premiers navires à accoster dans le nouveau port.

Un ennemi inattendu : les tempêtes marines

Mais cette euphorie initiale fut rapidement douchée par une succession de tempêtes qui se répétèrent les années suivantes. Les intempéries ralentirent les travaux du port et provoquèrent une augmentation des naufrages, les navires s'écrasant désormais contre les constructions. En avril 1595, plusieurs navires amarrés dans le nouveau bassin de la ville firent naufrage et les galères papales subirent de graves dommages. Deux ans plus tard, un navire chargé de sel heurta la jetée à cause d'une violente tempête nocturne, la lanterne du port n'étant pas allumée.

Les dernières années du XVIe siècle et la première décennie du siècle suivant furent marquées en Catalogne par de violentes tempêtes. Celles-ci affectèrent gravement le front de mer de la ville, notamment la digue et la nouvelle jetée, alors en construction. Parallèlement, les crues et débordements des fleuves Besòs et Llobregat augmentèrent considérablement l'apport de sédiments sur le littoral barcelonais. En 1597, des esclaves des galères du duc de Savoie furent réquisitionnés pour nettoyer le port et en extraire le sable. Dans l'intervalle, il fut interdit aux marins et aux pêcheurs d'échouer leurs bateaux sur la plage afin d'empêcher la fuite des esclaves et des condamnés. Les réparations des dégâts causés par les tempêtes à la jetée contraignirent la municipalité à allouer des fonds supplémentaires. Ainsi, à partir de 1602, le Consell de Cent consacra deux mille livres par an à la réparation du quai et des contre-quais en construction. L'année 1603 fut particulièrement compliquée : une tempête emporta une bonne partie de la digue, près du monastère de Sant Francesc, ainsi qu'une partie du rempart des chantiers navals. De plus, des pluies torrentielles provoquèrent des éboulements dans les carrières de Montjuïc, d'où étaient extraites les grosses pierres jetées à la mer pour la construction du port. Le Consell de Cent décida alors d'utiliser les pierres extraites des carrières pour reconstruire la digue détruite, au détriment des travaux portuaires.

Malgré la violence des tempêtes de ces années-là, aucune n'égala la cruauté de celle qui frappa une grande partie de la Catalogne en 1617, année connue sous le nom d'Année du déluge. Le 2 novembre, une tempête dévasta la plaine de Barcelone et ses environs. Les crues du Llobregat et du Besòs inondèrent les terres riveraines pendant des semaines. Dans le port de la ville, pêcheurs et marins expérimentés s'empressèrent d'amarrer leurs bateaux pour éviter les collisions, les échouages contre le quai ou la montagne de Montjuïc, tandis qu'une importante quantité de sédiments charriés par les rivières s'accumulait sur les quais, à l'est comme à l'ouest.

Au milieu de l'année 1620, après une violente tempête qui ravagea une grande partie du quai de la ville, le Consell de Cent alerta sur l'endettement du conseil municipal, conséquence de près de trente ans de tempêtes maritimes incessantes et des coûts engendrés par les travaux de construction et de réparation des dégâts causés au port. Afin de garantir la navigation et la continuité du commerce maritime menacés par l'ensablement, le Consell de Cent proposa une augmentation de 10 % des droits de douane que les marchands étrangers devaient acquitter pour entrer ou sortir du port, une mesure largement décriée par la colonie de marchands étrangers installés dans la ville.

Projets de préservation

Vers le milieu des années 1620, la situation climatique changea, marquée par une prédominance de sécheresses intenses entrecoupées de violentes tempêtes. En 1625, une grande tempête en mer mit en péril les douze galères de l'escadre espagnole, arrivées avec mille deux cents enfants à destination de Milan. Les tempêtes de ces années se caractérisaient par la violence des vents changeants, causant de graves problèmes dans le port de Barcelone, comme l'explique le tanneur Miquel Parets dans son journal à propos de la tempête de 1632. Durant la Guerre des faucheurs, une certaine stabilité climatique s'installa, malgré

d'importantes tempêtes en mer en 1643, 1645 et 1646. Après la guerre, le Consell de Cent dut à nouveau faire face au problème de l'ensablement du port. En 1664, il signala que, faute de solution, la quantité de sable finirait par obstruer complètement le port et compromettre la navigation et le commerce maritime de la ville. Ce problème fut hérité par les Bourbons au début du XVIIIe siècle, lorsque les tempêtes maritimes devinrent fréquentes et contraignirent les autorités du nouveau régime à concevoir des projets et des plans de réforme du port afin de préserver la navigation.



Carte de Barcelone, tirée de la deuxième édition de la traduction par Nicolas Tindal de l'Histoire d'Angleterre de Rapin, publiée en 1732. Photo : Wikimedia Commons.



Barcelone depuis l'entrée du port, 1856. Photo : WikimediaCommons/Arxiu Historic de la Ciutat de Barcelona.

Le témoignage de Thomas Platter

L'étudiant suisse Thomas Platter a consigné dans son journal une description des travaux portuaires auxquels il a pu assister en direct.

Quant au port, il fut construit en eau profonde, par la main de l'homme, il y a fort longtemps, selon la méthode suivante : de gros blocs de pierre furent extraits de la montagne de Montjuïc et immergés dans la mer, empilés les uns sur les autres, jusqu'à ce que la digue ainsi formée émerge visiblement au-dessus du niveau de la mer ; ces digues atteignent environ six mètres de hauteur. Cette construction fut ensuite recouverte de ciment, composé de chaux et de sable. […] Fait remarquable, la mer est profonde jusqu'au bord même du rivage, ce qui rend le port encore plus sûr et performant. Au sud, de grands anneaux de fer massif sont visibles partout, scellés dans le ciment ; on en trouve également sur la dalle de béton où l'on marche. Ils servent à amarrer les galères et les navires, les empêchant ainsi de dériver sous l'effet du vent. Dès que la mer se déchaîne et cause des dégâts dans le port, les réparations nécessaires sont immédiatement effectuées.



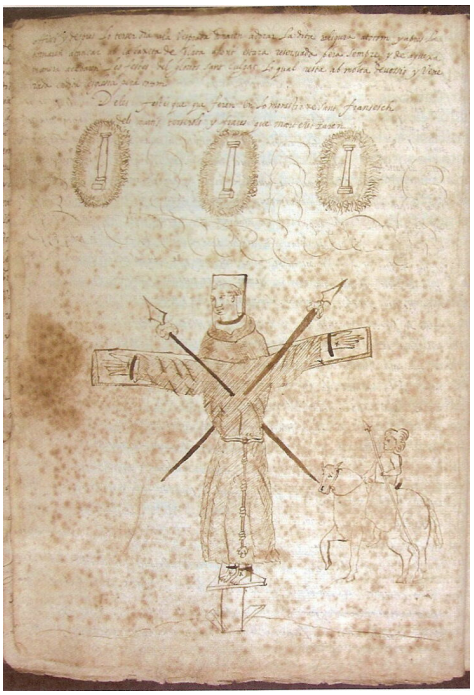
L'île de Maians, aujourd'hui disparue, était un vaste banc de sable qui

s'avançait sur une centaine de mètres dans la mer et servit de point de départ aux premières tentatives de construction d'un port à Barcelone. Photo : WikimediaCommons.

Miquel Parets et la tempête de 1632

Miquel Parets a décrit dans sa chronique ou son journal (chapitre 38) la violente tempête maritime qui a touché le port de Barcelone le 20 avril 1632, avec un puissant vent soufflant de l'est, et ce que les marins et les pêcheurs ont fait pour empêcher les navires de se heurter les uns aux autres.

Et les navires étaient tous préparés pour le vent d'est, mais, tant la force du vent était grande, il les prit par surprise par le sud, moins protégé [...]. Toutes les ancres étaient alors mouillées, mais à un moment donné ont vit tous les navires du quai dans un coin, les uns sur les autres, et du vent et encore du vent, et la tempête et encore la tempête, plus violents que les locaux n'avaient jamais vus depuis que le quai existait. [...]. De nombreux navires de la côte étaient arrivés la veille, [...] et nombreux subirent des dommages, à tel point que dans un coin du quai, près de la zone de déchargement, il y avait tant de bois qu'on aurait dit une forêt, faite des débris des navires qui s'y étaient accumulés. Un navire s'écrasait sur l'autre et tous étaient broyés sans qu'on ne puisse rien y faire.



Dessin de Miquel Parets. Photo : WikimediaCommons.