

## Temes eivissencs

# Sa Drassana

per Antoni Costa Ramon

*Al llarg de la nostra història cultural —encara que reduïda al nostre nivell local, a una escala difícilment apreciable per algunes gents de fora que poden arribar a afirmar que aquí no s'ha fet res mai— hi trobam sempre unes persones enamorades de la seua terra que han volgut donar a conèixer als seus conciutadans i als eivissencs d'adopció aspectes de les nostres illes que ens portin a les nostres arrels i ens ajudin a captar d'una manera més conscient qui som, d'on venim, quin camí pot ser el més adient per seguir sent nosaltres mateixos.*

*Moltes vegades amb un enorme esforç, aquestes persones ens han donat una clara visió d'un tema determinat que passa, ja assumit pel poble, a formar part de la nostra cultura quotidiana, com si ja l'haguéssim mamat als pits de la mare. És, per exemple, Antoni Costa Ramon a *La triple muralla de la Ibiza àrabe*, que ens canvià la imatge que podíem tenir sobre Vila i obrí noves perspectives per a l'estudi de la seua topografia històrica. Jo no sé, fins ara, que s'hi hagi fet cap aportació semblant, i tots els estudis posteriors es basen, forçosament, en l'obra de Costa.*

*Però, malauradament, Antoni Costa ens deixà massa aviat, quan tenia en cartera treballs importantíssims, alguns bastant avançats. En una conversa amb els seus hereus, decidiren de confiar-me la publicació de la major part possible d'aquests treballs. Hi ha temes que ja han vist la llum per mà d'altres autors. Però aquells que encara poden ser útils als investigadors, tractarem de fer-los arribar al públic. No serà la gran obra que hauria portat a terme Antoni Costa, però farem els possibles perquè els seus esforços tinguin una finalitat efectiva.*

*S'emdemana que l'idioma fos el propi nostre. Perquè així ho hauria volgut Antoni Costa, progressivament més conscient de la nostra problemàtica com a poble. No faig més, idò, que complir la voluntat dels seus hereus. Aquí va la primera mostra, un article sobre la Drassana, més ambiciós en el seu projecte inicial, que —inacabat— només he retocat en aquelles frases que feien referència a coses encara no escrites però ja en la ment de l'autor. He volgut respectar la construcció i el vocabulari d'Antoni Costa, no hi he afegit res meu. Les làmines, les he fetes seguint les seues indicacions i sobre apunts ja preparats per ell. Esper no faltar a les successives cites a través de la revista «Eivissa». Per a tots, el treball d'un gran home que, estimant tant la seua terra, va saber traspasar els límits del localisme. A la seua memòria.*

Rosa Vallès, dia de Sant Jordi, 1981

A la topografia històrica de la ciutat d'Eivissa, amb els seus 2.500 anys de vida, seguint Cadis a escala nacional, hi ha innombrables punts d'interès màxim, però d'entre ells destaca el que ens ocupa avui. En el parlar popular continua denominant-se sa Drassana la plaça que, absurdament, es diu en la nomenclatura oficial del Marí Riquer.

De sa Drassana tenim prou informació; sembla lògic suposar que es deuria organitzar tan aviat com fos autoritzada, com veurà el lector.

### Sa Drassana

En 1273, trenta-vuit anys després de la conquesta catalana, l'arquebisbe de Tarragona, consenyor de l'illa, concedeix als habitants d'Eivissa i Formentera el dret de construir una drassana perquè poguessin «treura, tenir i hauer galeras, lenys y barcas». Concessió que confirma, vuit anys més tard, el Rei En Jaume, un altre consenyor de l'illa, per la part que li correspon.<sup>1</sup>

Sobre la situació de la drassana no hi ha cap dubte. Estava ubicada al solar que actualment ocupa l'illa de cases compresa entre els carrers Pou, J. Verdera i Sant Elm i la plaça del Marí Riquer. Com pot veure's a la làmina I,

la dita illa de cases té la forma d'un quadrilàter irregular i ocupa una superfície d'uns dos mil metres quadrats.

Aquesta illa de cases tanca al seu interior una placeta coneguda popularment per sa Drassana, que té una única sortida a la plaça del Marí Riquer, així anomenada en memòria del nostre valent corsari Antoni Riquer i Arabí.

Fa uns quants anys deiem sobre aquest mateix tema<sup>2</sup> que la sortida a la plaça del Marí Riquer s'efectuava per davall d'un arc, ja que en la nostra recerca per l'Arxiu de Protocols d'Eivissa trobàrem una escriptura de compra-venda on es citava una casa els límits de la qual eren «per un costat amb l'arc de la Tarasana i per davant amb el port». Per primera vegada tenguérem notícia d'aquest arc que confirmava la importància de la funció d'aquella placeta. Aquesta escriptura era de l'any 1767 i per tant es tractava d'una de les cases que actualment es troben a un dels costats de l'entrada.

Anys després d'haver publicat la notícia anterior, tenguérem la sort de trobar a l'Arxiu General de Simancas un plànol de l'enginyer italià Joan Baptista Calvi, autor del primer

projecte de les actuals murades, construïdes en el segle XVI. En aquest plànol, que ens serviria de base per publicar un treball sobre les murades àrabs d'Eivissa,<sup>3</sup> hi ha dibuixat el solar de la drassana. El plànol és de 1555 i hi figura l'arc al qual fèiem abans referència.

Reproduïm parcialment aquest plànol a la làmina II. El solar de la drassana es troba, com és lògic, al costat mateix de la platja i enfront d'ell hi ha el «cap de pont», pont o moll de fusta, possiblement l'únic element portuari d'aquella època. A la dreta es veuen unes edificacions que corresponen a l'illa de cases, tal vegada amb els límits actuals, compresa entre els carrers del bisbe Cardona, Creu i Obrador i la plaça Pidal. No hi figura l'Església de Sant Elm perquè encara no estava construïda, segons el meu criteri ja exposat<sup>4</sup>.

El recinte del solar de la drassana no està tancat per complet, puix figura obert pel costat SW -dreta del plànol-, espai que correspon a l'edifici actualment situat a la cantonada Josep Verdera-Sant Elm. Però en un plànol de 1579, sobre la construcció de les ac-

1. E. FAJARNÉS Y TUR: *La atarazana de Ibiza*, Palma de Mallorca, 1929.

2. A. COSTA RAMON: *Construcción Naval Ibicenca*, «Ibiza», 1ª època, núm 2 (1944), p. 28.

3. A. COSTA RAMON: *La triple muralla de la Ibiza àrabe*, Palma de Mallorca, 1963.

4. A. COSTA RAMON, op. cit., p. 63.



Estat actual de l'espai interior de sa Drassana, avui amb una funció comercial d'esbarjo, molt activa a l'estiu.

tuals murades, l'únic edifici que es dibuixa al barri de la Marina, malgrat que en forma molt esquemàtica, és el recinte de la drassana, completament tancat.

Així com no hi ha cap dubte sobre la ubicació de la drassana eivissenca, no passa el mateix sobre la seva estructura. A l'esmentada publicació de Fajarnés Tur es transcriu un anunci datat en 1746 pel qual la Universitat d'Eivissa, única entitat municipal insular, lloga la «casa dita vulgarment de la Trasanca». Aquest anunci fa pensar si tal edifici devia consistir, a semblança d'altres, en un local cobert i tancat, amb naus per a la guarda, conservació i construcció de vaixells, o si era simplement un recinte a l'aire lliure amb edificacions auxiliars destinades a magatzems o habitatges. Així sembla que ho confirma el mateix anunci, puix es fa l'aclaració que no entren en el lloguer les «cambres recentment fabricades».

A l'esquerra de l'arc de la Drassana —continuem fent referència al plànol de Calvi reproduït parcialment a la làmina II— figuren quatre arcs de dimensions més reduïdes. Sabem pel dibuixat a d'altres zones del mateix plànol —puig de Santa Llúcia— que l'autor esquematitza d'aquesta forma l'entrada a un habitatge o local. Però les línies que formen un rectangle a continuació de cada un dels petits arcs no s'han d'interpretar com els límits d'una edificació, sinó d'un tancó, segurament per a ramat; «corral» és com denomina Calvi aquestos tancos al seu plànol.

L'edifici a la dreta de l'arc, que lloga la Universitat i denomina «de la Trasanca», el situam sobre el solar que ocupa

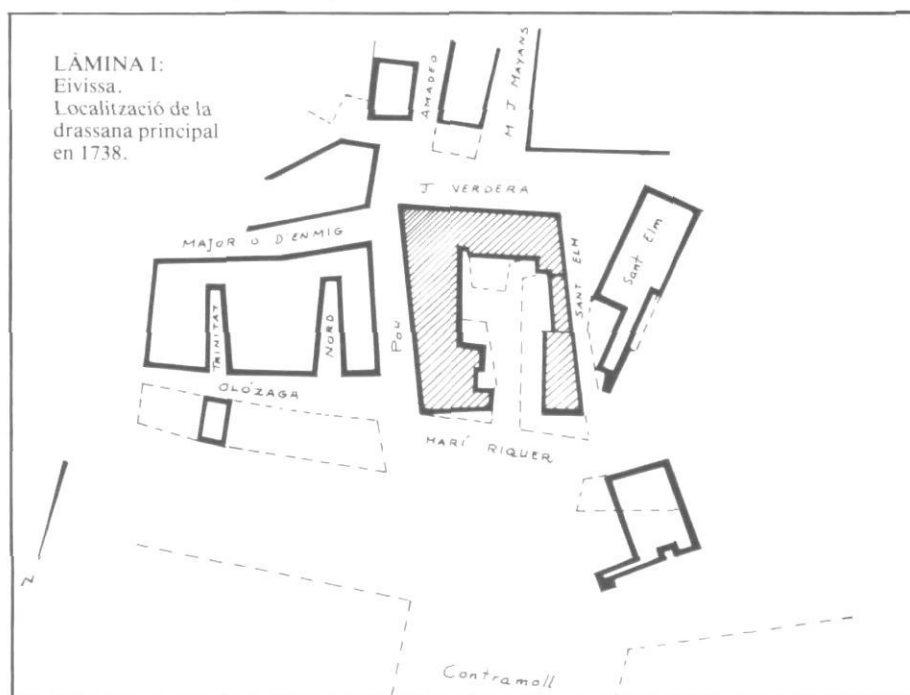
actualment l'edifici de les Monges de Sant Vicent de Paül, recentment reformat i ampliat. Per iniciativa del bisbe Azara, promogut a la seu episcopal d'Eivissa en 1788, es construí allí un edifici per a fonda, conegut popularment per la «fonda d'en Guevara» i que més tard fou cedit a l'Hospici a perpetuitat. No sabem com va passar aquest solar o edifici a ser propietat del bisbat sent-ho abans de la Universitat.

Sobre el plànol de la làmina I, hem d'aclarir que les línies de traç gruixut corresponen a les línies de façana que hi havia en 1738, segons un plànol del

nostre Arxiu històric.<sup>5</sup> Abarca el sector que inclou el carrer Major, el principi del carrer de la Mare de Déu, els carrers Amadeu, Mestre Mayans, J. Verdera, Sant Elm, Mari Riquer i Olózaiga i els carrerons sense sortida Nord i Trinitat.

Les línies de traç assenyalen les façanes actuals. També el límit del moll. Així hom pot veure clarament les modificacions des de l'any citat. En relació al nostre treball ens interessa fer

5. *Plano de la Ciudad y sus alrededores*, 123 x 73 cm., Escala aprox. 1/3.800, 1738.



ressaltar les variacions que s'observen a l'illa compresa entre el carrer Olóza-ga i el port, és a dir, on es troba el Casino d'Eivissa. En aquesta illa només estava edificat el solar que ocupa actualment la Fonda del Comerç i també el que ocupen les oficines de la Junta d'Obres del Port. El lector coneixedor de l'edifici s'adonarà que la configuració actual és diferent de la que tenia en 1738, puix totes les edificacions d'aqueix sector quedaren molt afectades per les obres del port actual.

L'espai existent entre l'edifici que figura construït en el plànol de 1738 al carrer Olóza-ga i el solar on es troben les oficines d'Obres del Port feia uns noranta metres. En aquestos noranta metres de Platja es trobava el «cap de pont» esmentat abans, aproximadament on avui es troba el contramollet o martell.

La drassana situada en aquestos noranta metres de platja rebia el nom de «drassana principal o de la Marina». Desaparegué amb la construcció del port a principis del segle actual. Referint-nos a aquest lloc, diem en un treball ja esmentat: «...per les seues dimensions i pel nombre de vaixells que es construïen -cinc en grada en certa ocasió- podem suposar que hom devia utilitzar la immediata plaça de sa Drassana, indispensable per a l'emmagatzematge, serradura, escaïrament de troncs, manufactura de peces, etc., etc. No es pot admetre -diem en aquella ocasió-, quan no coneixiem el plànol de 1738- que hom efectuàs totes aquestes feines a la primera de les places esmentades -al·ludint a l'actual del Mari Riquer-, la qual estaria ocupada per les embarcacions en construcció i pels vaixells en reparació». No seria molt aventurat afirmar que aquesta drassana, per la seua situació a la badia d'Eivissa, ha estat la primera de l'illa en totes les èpoques.

Possiblement, en assenyalar aquest lloc per a la drassana que concediren, els conqueridors no feren més que continuar, després de la conquesta, la utilització de les drassanes dels àrabs

eivissencs. És d'interès remarcar aquest detall, ja que, més endavant, foren molts els llocs de la costa utilitzats com a drassanes, tant a l'interior de la badia com fora.

#### Les drassanes del port

Per a la construcció s'utilitzaren molts de llocs, però de tots ells únicament als situats a l'interior del port se'ls pot aplicar amb propietat el nom de drassanes. D'aquestes, la coneguda oficialment per *drassana principal* absorbí quasi per complet la total fabricació.

Aquesta *drassana principal o de la Marina* -s'ha d'entendre del barri de la Marina- estava situada a la platja que hi havia al lloc que ocupa actualment la plaça del Mari Riquer. Aquesta drassana desaparegué en construir-se els actuals molls. Per les seues dimensions i pel nombre de vaixells que s'hi construïen suposam que, necessàriament, es devia utilitzar la immediata plaça de sa Drassana per a emmagatzematge i labors complementàries.

Hi havia una altra drassana important al racó oest de l'actual moll, entre el port i els magatzems de l'antiga casa Wallis i Cia, és a dir, l'illa de cases enfront de l'hotel Montesol. S'hi construï en 1834, entre d'altres vaixells, la fragata *Wallis*, de 402 tones, que faria el seu primer viatge a Nova York amb una tripulació totalment eivissenca, des del seu capità Llorenç Costa fins als dos valets o grumets Llorenç Prats i Llorenç Tur. El nom oficial era el de *drassana extramurs*, per quedar fora de l'estacada, mur de defensa que limitava el barri de la Marina i que corria al llarg de l'actual carrer Montgri.

Amb tota seguretat hom degué utilitzar també, per a la construcció d'embarcacions menors, la platja que hi havia on són actualment el carrer i plaça Garijo.

#### Altres drassanes

D'altres punts de l'illa foren habilitats per a drassana. Alguns molt pro-

pers a la ciutat i d'altres a diversos indrets de la costa i també a Formentera. Els de la costa es devien utilitzar en casos aïllats i obeïnt a raons particulars de difícil aclariment. En alguns casos es pot suposar com a motiu principal d'utilització del lloc l'economia en el transport de la fusta, per estar situat al costat d'un bosc, o potser el fet de no haver-hi espai suficient al port.

Prop de la ciutat hi hagué construcció naval a s'Illa Plana, on en 1851 es muntà i varà la polacra *La Catalana*, de 151 tones. La ubicació devia ser la petita cala al costat de ses Casasses, únic lloc, segons el nostre criteri, adequat per a aquesta classe de treballs.

Un altre dels llocs habilitats propers a la ciutat és el conegut per «baix d'es molins». Allí es construï la corbeta *Josefa* per a la casa Larios de Màlaga. Des de llavors una de les petites puntes que fa la costa rep el nom de Punta de sa Corbeta. Ja abans, en 1855, s'hi havia construït la bricarca *Venus*, de 419 tones, propietat del pilot d'aquesta matrícula Francesc Ferrer Guasch; era possiblement el major dels vaixells construïts fins aquell moment i el seu cost muntà a 20.000 pesos forts.

Les drassanes improvisades a la costa, de què tenim notícia «oficial», són les següents:

*Sa Cala*. En 1824 s'hi construeix el llaüt *San Juan Bautista*, de 21 tones.

*Es Pouetó*, Santa Eulària. S'hi construï un llaüt anomenat *San José*, de 12 tones.

*Cala Vedella*. Una embarcació anomenada *La Virgen de Montenegro (a) La Isleña*, de 16 tones.

*Portinatx*. En 1840 s'hi construï el xabec *San Juan*, de 40 tones.

*Sant Antoni*. En 1841 s'hi construeix el llaüt *San Agustín*, de 27 tones.

*Formentera*. En 1809 s'hi construeixen diverses embarcacions per a l'almadrava muntada a l'illa, entre elles una barca de 25 tones, i en 1846 el llaüt *Angel*, de 22 tones.

ANTONI COSTA RAMON

6. A. COSTA RAMON: *Construcción Naval Ibizenca*, p. 28.

El record de sa Drassaneta queda viu en el nom oficial d'aquesta placeta, que constitueix un conjunt arquitectònic únic.



Eivissa en 1554, segons la traça de J. B. Calvi.

