

STORIA DELL'URBANISTICA/CAMPANIA IX
TRA STORIA E RECUPERO

Le città portuali dell'impero spagnolo
nell'età di Filippo II.
L'età del confronto e la riqualificazione
dei fronti a mare storici

a cura di
Teresa Colletta



Edizioni Kappa

HISTORIA DE DOS CIUDADES SIN PUERTO: EL GRAU Y VALENCIA EN LA ÉPOCA DE FELIPE II

Amadeo Serra Desfilis

En 1519 un mercader milanés anotaba después de su visita a Valencia: *Valentia he apresso al mare a legba mezza et non ha porto alcuno, ma solo spiaggia; et là he una terra quale si domanda il Grado, quale è murata, ma piccola di circa ad vicini 200, et all'intorno alli muri d'essa terra sono molti gabannetti di paglia (...) Essa spiaggia he molto periculosa, et perhò pochi navili fano scala lì, anze niuni, se non quelli tengono necessitate per mercantie per Valencia, et anche quelle non si accostano alla terra, ma stano in mare mezza lega o circa, et scaricano con le barchette; le altre fano tutte scalle in Cartagena e in Alicante*¹.

La descripción de este escenario, que no impedía al viajero apreciar las cualidades de Valencia como bella ciudad mercantil, parece precisa y concuerda con los testimonios visuales y los documentos contemporáneos sobre el Grau a principios del siglo XVI. Sin embargo, un observador más perspicaz podría haber considerado también el factor de inestabilidad que por entonces constituían la abundante población musulmana, forzada a la conversión pocos años después como moriscos, y el rasgo físico predominante de todo el litoral del golfo de Valencia: una costa amplia y baja de acumulación sedimentaria donde alternan las desembocaduras fluviales, las zonas de marjal y las restingas que separan las albufeas del mar. En buena parte del litoral la población era escasa en comparación con las ciudades que se habían desarrollado a cierta distancia del mar, en emplazamientos más seguros y saludables, unidos por vías de comunicación terrestre con el interior y los modestos embarcaderos de la costa².

Las condiciones del lugar

La ciudad de Valencia, fundada por los romanos en 138 a. C. junto al río Turia, estuvo durante mucho tiempo rodeada de marjales y pudo tener un puerto fluvial hasta que la evolución del curso bajo del río y del litoral, junto con el fin del dominio musulmán en el territorio del Sharq-al-Andalus, favorecieron una nueva orientación de los asentamientos humanos y de las rutas comerciales³. Las condiciones naturales, con todo, nunca fueron favorables para el establecimiento de un puerto: los navegantes que se aproximaban al golfo de Valencia se hallaban ante una costa amplia y baja, de playas arenosas, y un modesto embarcadero de madera, aun cuando en el siglo XV la ciudad se hubiera convertido en una plaza comercial de importancia en el Mediterráneo occidental⁴. Los barcos de mayor calado tenían que fondear a cierta distancia de la playa y servirse de barcazas para las operaciones de carga y descarga de mercancías, sin que el Grau ofreciera refugio seguro en caso de ma-

la mar o de vientos adversos. La proximidad de la desembocadura del Turia favorecía los aterramientos y hacia el sur la zona de marjal se fundía con la laguna de la Albufera separada del mar por una restinga (Tav. 10).

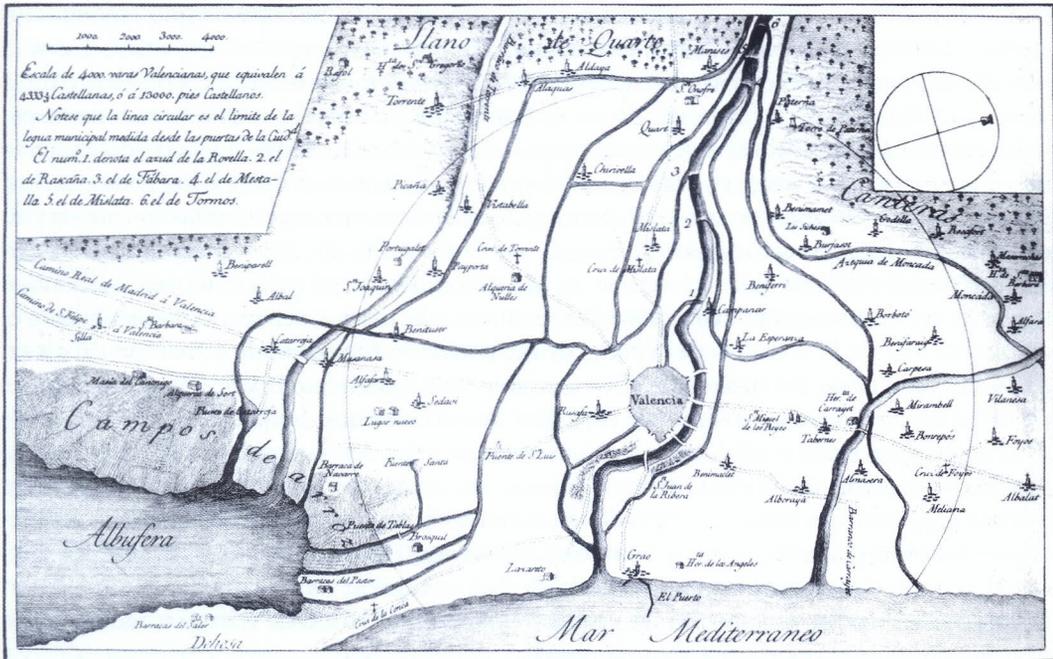
A cambio, Valencia ofrecía oportunidades para el desarrollo del comercio marítimo: un mercado urbano dinámico y expansivo, que consumía cereales de importación y manufacturas; los cultivos de la huerta, orientados hacia el comercio, y una actividad artesanal que podían aprovecharse de la situación de la ciudad en una encrucijada de rutas que ponían en contacto las tierras del interior de la península ibérica con la costa mediterránea y el norte de África. El espaldarazo definitivo lo dio la monarquía en forma de privilegios y concesiones que favorecieron al patriciado valenciano en sus ambiciones comerciales y financieras⁵. Poco a poco Valencia fue ocupando así un lugar destacado en las rutas que surcaban el Mediterráneo y conectaban con las principales plazas financieras de Europa, Levante y el norte de África, pese a la limitación de sus infraestructuras portuarias (Fig. 1).

El Grau y las infraestructuras portuarias de Valencia en la Edad Media

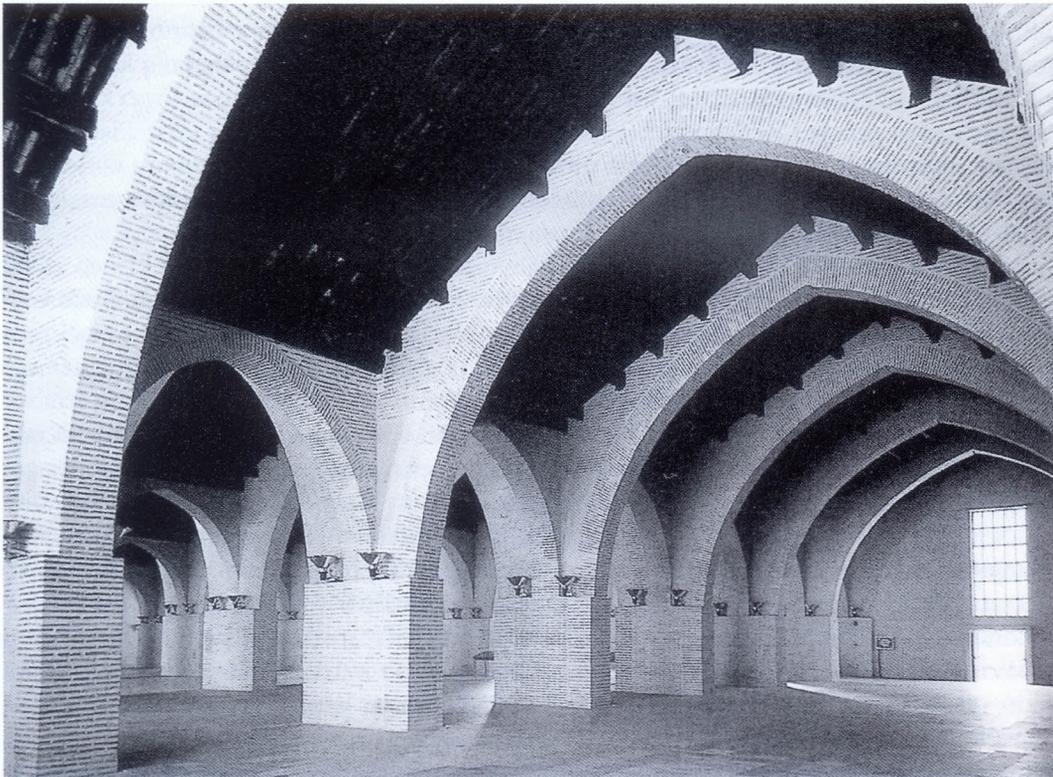
Desde la conquista cristiana de Valencia en 1238 y el primer reparto de sus tierras, el nombre del Grau resuena en la documentación. En el marco de una vasta reordenación del territorio que favorecía al litoral y a las ciudades, el rey Jaime I de Aragón fundó hacia 1249 un núcleo urbano al que llamó *Vilanova del Grau de la Mar* en la zona situada entre la desembocadura del Turia al sur y la playa. En aquel emplazamiento existían barracas, patios y solares en construcción con un recinto amurallado, pero la intención de levantar dentro de él casas con materiales duraderos que trasluce el privilegio real de fundación no ha dejado una imagen definida hasta siglos más tarde. Si Jaime I había apostado con la fundación de ciudades nuevas en las llanuras litorales del reino de Valencia, Pedro III el Grande (1276-1285) emprendió una decidida expansión hacia el Mediterráneo tras su intervención en Sicilia, que requirió la capacidad de una potencia naval: la posterior extensión de los intereses comerciales y políticos de la Corona de Aragón hacia el Mediterráneo occidental con la incorporación de Cerdeña, la reintegración del reino de Mallorca y la ulterior conquista de Nápoles en 1442 no hicieron sino acentuar este vector geopolítico.

Nada parecido a un puerto existía en los siglos XIV y XV, pero las condiciones naturales de la playa no eran impracticables y el interés económico del tráfico de gentes y mercancías iba a impulsar con fuerza los intercambios y la prosperidad de la Valencia marítima. Los regidores de la ciudad se daban cuenta del valor comercial del puerto cuando declaraban en 1323 que *sien encara la dita ciutat e regne contigües a la mar, per la qual cosa hi ha moltes persones abtes e covinents al navegar de la mar, e en lo dit regne se facen alguns fruyts qui de necessitat, per profit de la terra, se cové a tres del dit regne per portar a diverses terres del món*. Estas gentes de mar y los socios que financiaban los fletes, armaban las naves y se beneficiaban con el comercio desde la ciudad o en otros puertos del Mediterráneo contribuyeron a configurar la Vilanova del Grau como un centro urbano: hostales, almacenes, casas y atarazanas se repartían entre calles con pórticos de madera que miraban por un extremo hacia el mar, por el otro hacia la ciudad, distante tres kilómetros pero también pujante y comunicada a través de un camino con tránsito de intensidad creciente. La iglesia de Santa María del Mar, una barrera de protección que quizá fuera poco más que una empalizada o un muro de tapia durante mucho tiempo, una torre vigía y el agua necesaria para aprovisionar las embarcaciones completarían el cuadro.

Faltaba un puerto, pero el empuje del capital comercial, el mercado que la ciudad y su territorio representaban y, sobre todo, la integración en las rutas de navegación e intercambio



1/ La ciudad de Valencia y su huerta a finales del siglo XVIII. Grabado de Tomás López Enguñadanos de las *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia* de Antonio José Cavanilles, 1795-1797.



2/ Atarazanas del Grau de Valencia, siglos XIV-XVI: estado actual.

compensarían esta carencia de infraestructuras, por otro lado bastante común en otras ciudades marítimas del Mediterráneo occidental. Algunas naves podían arrastrarse hasta la playa o remontar el río en caso de necesidad y el ir y venir de las barcazas bastaba para la descarga y la estiba en las bodegas de las embarcaciones de mayor calado, con zonas separadas para cada actividad: la carga en la playa del Cabanyal-Canyamelar y la descarga frente al Grau, donde eran almacenadas en depósitos que acogían también a los comerciantes. Los *alfòndecs* o alhóndigas, como se denominaban entonces, cumplían estas funciones y su construcción fue promovida por la corona, las autoridades locales y los particulares. En 1347 se tiene noticia de la construcción de una alhóndiga de propiedad municipal, aunque antes ya existía un recinto para depositar el carbón. El mismo destino se había dado a la alhóndiga real de la Vilanova del Grau, cuya explotación fue otorgada a Joan de Fanals en 1314. Las fuentes de los siglos XIV y XV también mencionan el *alfòndec d'en Limotges* o el de Cabanes. En 1409 el gobierno de la ciudad mandó construir un porche de piedra, *en lo qual poguessen ésser e estalviades totes les mercaderies*, con la intención de disponer de una infraestructura más resistente y capaz que las existentes hasta entonces. La iniciativa pública seguramente tenía el propósito de estimular y respaldar a un tiempo las construcciones privadas de casas, tiendas, hostales y almacenes. Estos últimos prosperaron por quedar al margen del sistema impositivo de la ciudad, aunque sí tributaban a la corona, y permitían redistribuir las mercancías directamente a través de la red de transporte terrestre sin necesidad de pasar por el recinto amurallado.

El principal recuerdo de la potencia naval que fue Valencia en los siglos XIV y XV son las atarazanas del Grau. En ellas se construían y aparejaban barcos aptos por igual para el comercio como para la guerra antes incluso de que existiera un puerto, pues Valencia era pieza importante en la expansión mediterránea de la Corona de Aragón. Comenzadas en el siglo XIV, a principios del siglo XV las atarazanas formaban un recinto, en parte cubierto con techumbre de madera sobre varias naves de arcos diafragmáticos, destinado a la construcción naval, que tras muchas intervenciones continúa en pie⁶. Por entonces, los poderes públicos favorecían en el Mediterráneo la construcción de barcos con mayor capacidad de carga que sirvieran para el abastecimiento urbano y la defensa de las costas frente a corsarios o flotas rivales. El municipio valenciano subvencionó a los constructores y armadores de buques en función de sus propios intereses comerciales y estratégicos.

A principios del siglo XV las atarazanas del Grau de Valencia disponían ya de cinco naves paralelas, formada cada una por nueve arcos diafragmáticos apuntados y comunicadas entre sí por otros ocho arcos apuntados, de menor luz, que configuran el mayor espacio cubierto de la arquitectura medieval valenciana con una superficie aproximada de 3.500 metros cuadrados. La techumbre de madera adopta la forma de doble vertiente y se apoya sobre los arcos transversales de las naves. Esta solución constructiva era sencilla por el empleo de técnicas y materiales bien conocidos en la Valencia medieval y resultaba idónea para cubrir una gran área de uso industrial, dejando abierta la posibilidad de ampliar el edificio según las necesidades. Los arcos diafragma permitían también que la construcción y las maniobras con las galeras pudieran realizarse con desahogo. Las naves con su techumbre debían de estar abiertas a un recinto donde se almacenarían los materiales y pertrechos necesarios, y habría también una superficie descubierta y talleres para labores auxiliares. Con estos rasgos las atarazanas de Valencia se aproximaban a un tipo arquitectónico bien conocido en la península ibérica durante la Edad Media en otros arsenales como los de Barcelona, Sevilla y Málaga.

Durante el siglo XV, cuando los astilleros funcionaron a pleno rendimiento, las reparaciones y mejoras fueron casi continuas. El recinto se rodeó de una pared de tapial que sustituía

a la antigua empalizada de madera, aun a costa de derribos parciales cuando las galeras mayores hubieran de botarse o devolverlas al mar y se construyó un edificio porticado en nivel inferior con estancias en el piso alto entre 1416 y 1418 según el proyecto del maestro de obras Joan del Poyo. Conocido como la Casa de las Atarazanas, era una estructura sustentada por arcos de piedra que servía para almacenar pertrechos y otros enseres mientras que las estancias del nivel superior eran dos habitaciones y una gran sala a las que se llegaba por una escalera abovedada. Estas salas debían servir de lugar de reunión a los regidores o *Jurats* de Valencia, para organizar convites y agasajar a visitantes ilustres que llegaran a la playa del Grau, necesidad que había puesto de manifiesto la visita papal de Benedicto XIII en 1415, recibido en una *cambrà daurada*; en 1423 Alfonso V el Magnánimo ya fue acogido en las salas de la nueva Casa de las Atarazanas⁷.

Levantadas junto a la orilla del mar, las atarazanas se hallaban también expuestas a los ataques de piratas y corsarios, por lo que estaban llamadas a convertirse en un punto fuerte de la defensa de la costa y de la Vilanova del Grau. Se imponía fortificar el arsenal y dotarlo de artillería que pudiera batir la playa en caso de ataque enemigo. El conjunto estaba protegido por una tapia de obra y un pequeño foso que se podía inundar con las aguas de una acequia; además el armamento de las naves conservado en las atarazanas debió incrementarse con piezas de artillería y pólvora para la defensa del Grau (Fig. 2).

El uso intensivo de las naves de arcos diafragmáticos como arsenal y astillero durante el siglo XV implicaba seguramente que las labores de mantenimiento fueran frecuentes. Además la techumbre de madera resultaba muy frágil al quedar expuesta a la abundante humedad de la playa, por lo que las cubiertas requirieron reparaciones periódicas, a menudo también incompletas y provisionales, aunque hubo programas de mantenimiento bastante amplios como el acordado por el Consejo municipal en 1435. Por este acuerdo sabemos que aparte del recinto defensivo y de las cinco naves de arcos diafragma, en el interior estaban los patios del huerto y el *corral o pati major*, donde se hallaban las balsas para amerar la madera de los astilleros, así como navíos en construcción, porches y cobertizos donde trabajaban a cubierto los operarios, el *standalar*, la casa de los remos, la armería y el archivo. La dotación de armamento y suministros para poner el línea de combate los barcos de guerra y corsarios requerían almacenes para el bizcocho, herrerías y todo lo necesario para calafatear los cascos. La Casa de la Atarazanas, con sus arcadas de piedra en la planta baja y las estancias del piso superior, completaba el conjunto con una función representativa y de residencia ocasional para acoger a huéspedes ilustres como Fernando II el Católico y su esposa Germana de Foix en 1507 o Francisco I de Francia en 1525⁸.

Hacia finales del siglo XV la actividad de construcción naval disminuyó y ya en 1477 las atarazanas empezaron a servir como depósito del trigo que llegaba por mar a la ciudad: la población valenciana consumía cereal importado tanto por vía terrestre como sobre todo por mar. En el siglo siguiente es probable que el menor volumen de buques construidos y reparados en las atarazanas del Grau propiciara un proyecto de remodelación más amplio que los acometidos en etapas anteriores. Dos inventarios de comienzos del siglo XVI (1512 y 1518) nos informan detalladamente de la distribución y uso de los espacios, que todavía no habían cambiado en exceso, aunque habían quedado atrás sus días de máxima actividad naval: abundan las piezas de artillería, la pólvora y todo lo necesario para su fabricación y conservación, los enseres de cocina, pero son relativamente escasos los relacionados con el trabajo en los astilleros, pues los navíos valencianos ya no se construían en las atarazanas, aunque los buques se guardaran en ellas cuando no estaban en servicio.

Conforme avanza el siglo XVI se impone el uso de almacén de cereales para las atarazanas, que exigía reparar el recinto para evitar la sustracción del grano y facilitar las tareas de vigi-

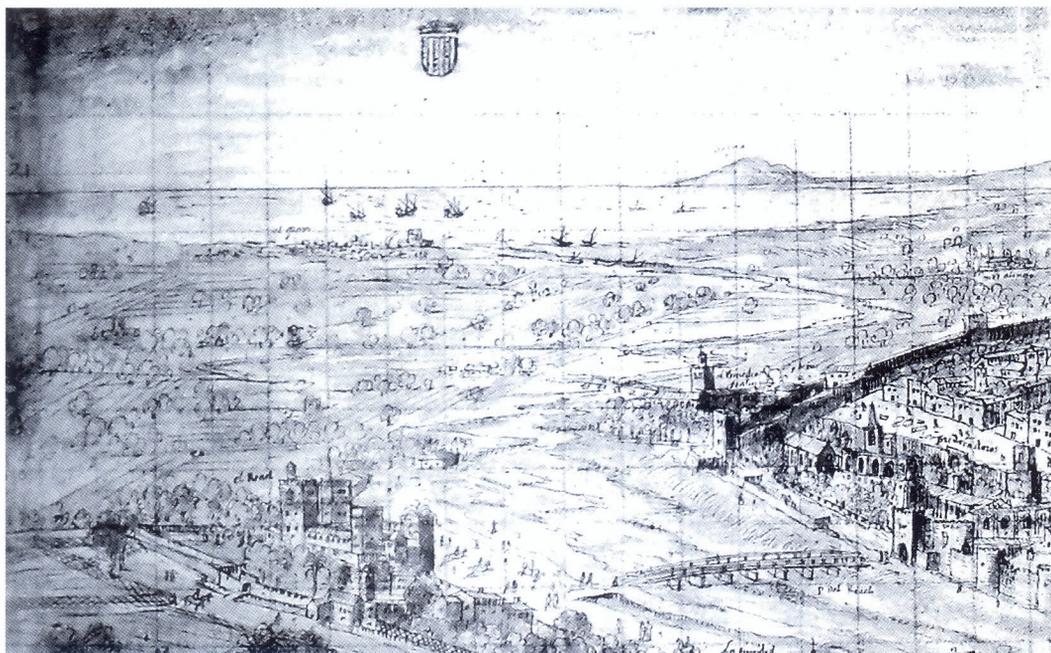
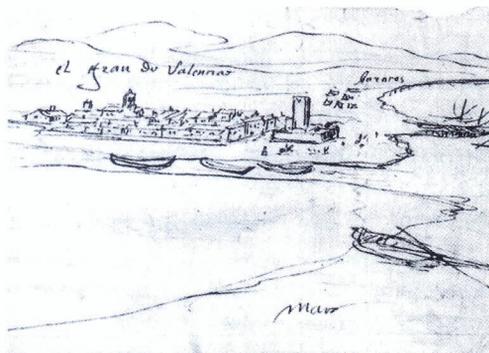
lancia, mientras la construcción del nuevo baluarte del Grau a partir de 1532 permitía liberar al viejo astillero de su función de arsenal. En 1545 el cantero Miquel Joan Porcar suscribió con el municipio un contrato para pavimentar con losas de piedra otras dos de las naves de las atarazanas, seguramente con el fin de acondicionarlas mejor a su uso como depósito de trigo; el enlosado lo amplió en 1565 el mismo Miquel Joan Porcar. Tal función y las reparaciones recurrentes de las cubiertas de madera y teja motivaron las intervenciones llevadas a cabo a lo largo del siglo XVI. Las atarazanas aparecen así en la vista dibujada por Antón van den Wijngaerde en 1563 como una construcción separada del área urbana de la Vilanova del Grau y ya en segundo plano respecto del baluarte. La imagen que pintó Pedro Oromig en el lienzo que narra el embarque de los moriscos en el Grau de Valencia da la impresión de que el patio que servía para armar las galeras frente a las naves de arcos diafragma había perdido su función y tampoco aparece el muro de protección del recinto mientras que el potente baluarte ocupa la primera línea de defensa frente al mar. En 1677 fueron declaradas oficialmente casa pública para la custodia de grano, el cual llegaba con frecuencia por mar para abastecer la ciudad. Los trabajos de mantenimiento en las cubiertas de madera y en el muro perimetral del edificio ocuparon a menudo a los maestros de obras que contrataba la ciudad para ocuparse de las atarazanas como del resto de los edificios públicos del Grau.

Los planos de Nicolás Bodin (1739) y del distrito extramuros de la parroquia de Santo Tomás (1722) trazan el solar de las atarazanas con el área del *corral*, donde ya no queda huella, sin embargo, de otras instalaciones útiles cuando en el arsenal operaban los astilleros de la ciudad. En esta época las naves sirvieron también como almacén de sal, lo que contribuyó a acentuar su deterioro. La ciudad reclamó su dominio al rey Felipe V al terminar la guerra de Sucesión, en 1715, «siendo como es una obra tan magnífica y que está destruida en breve tiempo» por servir de almacén de sal; el municipio aún las reparó, pero en 1802 tuvo que entregarlas a la Hacienda Real para saldar una deuda fiscal y en 1840 la propiedad se fragmentó y fue vendida a diversos particulares. Los diferentes usos de cada una de las naves fueron alterando el aspecto del edificio, de manera que a principios de los años ochenta del siglo XX se había perdido la unidad del conjunto. En 1949 las atarazanas de Valencia fueron declaradas Monumento Histórico Artístico Nacional, pero no fueron expropiadas por el Ayuntamiento de Valencia hasta 1979-1982 y los trabajos de rehabilitación se retrasaron hasta 1990-1992, cuando pudo ser inaugurado como sala de exposiciones, uso al que continúan dedicadas en la actualidad (Fig. 2).

Embarcaderos de madera frente a la playa del Grau existieron con seguridad en el siglo XV, pero su mantenimiento era costoso y difícil: en 1423 el embarcadero fue engalanado para recibir al rey Alfonso V, como se había hecho antes con su padre, Fernando I; para la llegada por mar de Fernando II el Católico y Germana de Foix después de la conquista definitiva del reino de Nápoles en 1507, el escultor Damià Forment realizó un modelo del puente de madera. La crónica oficial de Valencia evoca así aquel 20 de julio de 1507: *desembarcaren ses Magestats, en la vesprada, en lo pont, lo qual los jurats de València havien fet molt bé guarnir ab molts arcs triumpfals a la romana, de molta teleria blanca, pintada de blanc i negre a la romana, ab moltes banderes des les armes de València i ab tots los sons, tabals, trompetes i menestrils i anaren a descavalcar a la casa dels jurats, que tenien en lo Grau y domiren allí aquella nit*⁹.

Años antes, en 1483, Antoni Joan había obtenido del mismo monarca, el privilegio de recaudar los derechos reales de la carga y descarga de mercancías en el muelle de madera o *pont de fusta* que debía construir por unos 10.000 florines más 600 anuales para su mantenimiento, pero mucho tuvo que invertirse en su conservación antes de que la riada de 1555

3/ Antón van den Wijngaerde, bosquejo de la vista del Grau de Valencia, 1563 (Londres, Victoria and Albert Museum).



4/ Antón van den Wijngaerde, Detalle del Grau en la vista de la ciudad de Valencia desde el norte, 1563 (Viena, Österreichische Nationalbibliothek).

lo inutilizara definitivamente. La proximidad de la desembocadura del río no facilitaba las cosas y llegó a pensarse en drenar el cauce del Turia para consentir que las barcazas se acercasen a la ciudad, pero también contaba el control fiscal que las autoridades querían mantener sobre el comercio marítimo. Hacia 1450 una fuente informa de que por entonces *les fustes e navilis que venien a la dita plaia no podien descarregar ni carregar ses mercaderies... per causa de la extorsió que lo dit riu feya, cò que redundava en gran dan e perill del drets, rendes e moluments de la dita ciutat*¹⁰. El proyecto de construcción de un embarcadero de piedra presentado por el veneciano Giovanni Caboto en 1491 fue rechazado poco después tanto por su excesivo precio cuanto en razón de su dudosa viabilidad técnica¹¹. En todo caso, un embarcadero no era un muelle y los buques de mayor calado tenían que mantenerse apartados de la costa para confiar el trasiego de mercancías a barcas más ligeras. Las naves que fondearon en el Grau se adaptaban a estas condiciones, de manera que predominaban las de arqueo pequeño y mediano, aunque no faltaron buques aptos para la navegación atlántica y con mayor capacidad de carga. Ante el mal tiempo o aguas difíciles, los buques podían recalar en Cullera o Dénia para buscar un abrigo más seguro.

El embarcadero y la defensa del Grau en la Edad Moderna

La defensa de la playa, de las embarcaciones que se refugiaban en ella y de la Vilanova del Grau explica la construcción del baluarte y el refuerzo de las fortificaciones del núcleo urbano en el siglo XVI, con las atarazanas como arsenal. Ya en 1503 el Consejo municipal adoptó disposiciones para la mejor defensa de la Vilanova del Grau ordenando que se repararan las fortificaciones del recinto, abriendo portales donde fuera necesario, y que se levantasen defensas en el frente de las atarazanas que miraba hacia el mar¹². De este modo, la Vilanova del Grau se convertía en un recinto urbano fortificado que abarcaba también el conjunto de las atarazanas, convertidas en un verdadero arsenal. En junio de 1519, ante la amenaza de una escuadra de catorce fustas norteafricanas, se puso en pie de guerra la artillería de la ciudad en el Grau y se encomendó la defensa al jurado Miquel Àngel Bou¹³.

Si bien desde tiempos de Jaime I habían existido en el Grau algunas estructuras de vigilancia y defensa de la rada y del núcleo urbano como una torre vigía, la construcción de un baluarte armado con piezas de artillería y avanzado frente al mar se decidió en 1531 y se realizó a lo largo de aquella década dentro del plan de defensa de las costas valencianas frente a la amenaza de los corsarios berberiscos y de los turcos en el Mediterráneo¹⁴. El escenario geopolítico del Mediterráneo había cambiado mucho desde los tiempos en que Valencia era la capital de un reino de la Corona de Aragón y se servía del Grau como centro de su comercio marítimo y puesto avanzado en la vigilancia de la costa. La monarquía hispánica de Carlos V formaba parte de un proyecto imperial que medía sus fuerzas con los turcos y los corsarios norteafricanos en el mar, jugando una partida en la que Italia, Túnez, las plazas del norte de África y las islas mayores del Mediterráneo occidental ocupaban la primera línea de batalla. En Valencia y en la Vilanova del Grau la amenaza se dejaba sentir combinada con el temor a una sublevación de la población morisca en la retaguardia.

Desde 1525 existía una guardia de la costa que estaba atenta a los ataques de navíos enemigos, pero era insuficiente para contrarrestar una agresión de flotas de corsarios norteafricanos y no digamos un ataque en toda regla de una gran armada enviada por el imperio otomano o desde Berbería. Además había que contar con la quinta columna que representaban los numerosos núcleos de población morisca, antiguos pobladores musulmanes valencianos que habían sido bautizados a la fuerza, muchos de ellos cercanos al litoral. Con todo, los jurados de Valencia deseaban que una armada de galeras vigilase también la costa,

para evitar ataques berberiscos o turcos y permitir la llegada de buques que trajeran el grano a la capital del reino. Así escribían a la emperatriz Isabel de Portugal y a sus consejeros el 20 de septiembre de 1532: «Este mar es quasi innavigable por causa de las armadas de los dichos moros y turcos que van y vienen tan a menudo por esta costa marítima, tomando todos los vassos y navíos que a la mano les vienen, que ya no hay ninguno que ose navegar ni traer ningunas provisiones ni otras cosas a esta ciudad»¹⁵.

Las autoridades de la ciudad de Valencia consultaron al capitán Diego de Cárceres, veterano en las guerras de las Germanías y en la revuelta morisca de Espadán, para que diera su parecer sobre la fortificación artillera. Los trabajos de construcción comenzaron el 9 de agosto de 1532, y fueron dirigidos en su primera fase por Vicent Eiximeno, llamado también Vicent de Oliva, con la colaboración del maestro de obras de la ciudad, Jaume Daroca, a partir de un modelo o maqueta del carpintero Genís Linares. En 1538 de los trabajos de cantería se ocupaban Domingo Urtiaga y Miquel Porcar¹⁶. La obra de fábrica dio forma a un fortín artillado, de planta cuadrangular, con torres redondeadas en las esquinas más próximas a la playa y otra, más elevada y robusta, hacia el interior, con funciones de vigía. Esta torre debía avistar cualquier embarcación enemiga o intento de desembarco corsario y notificarlo a la capital del reino y al virrey de Valencia¹⁷ (Figg. 3-4).

El Grau en tiempos de Felipe II

*Éstas son las arenas y la playa
de la ciudad insigne de Valencia,
éste es el Grao y torre que atalaya
del Píramo morisco la inclemencia
Lope de Vega, El Grao de Valencia*

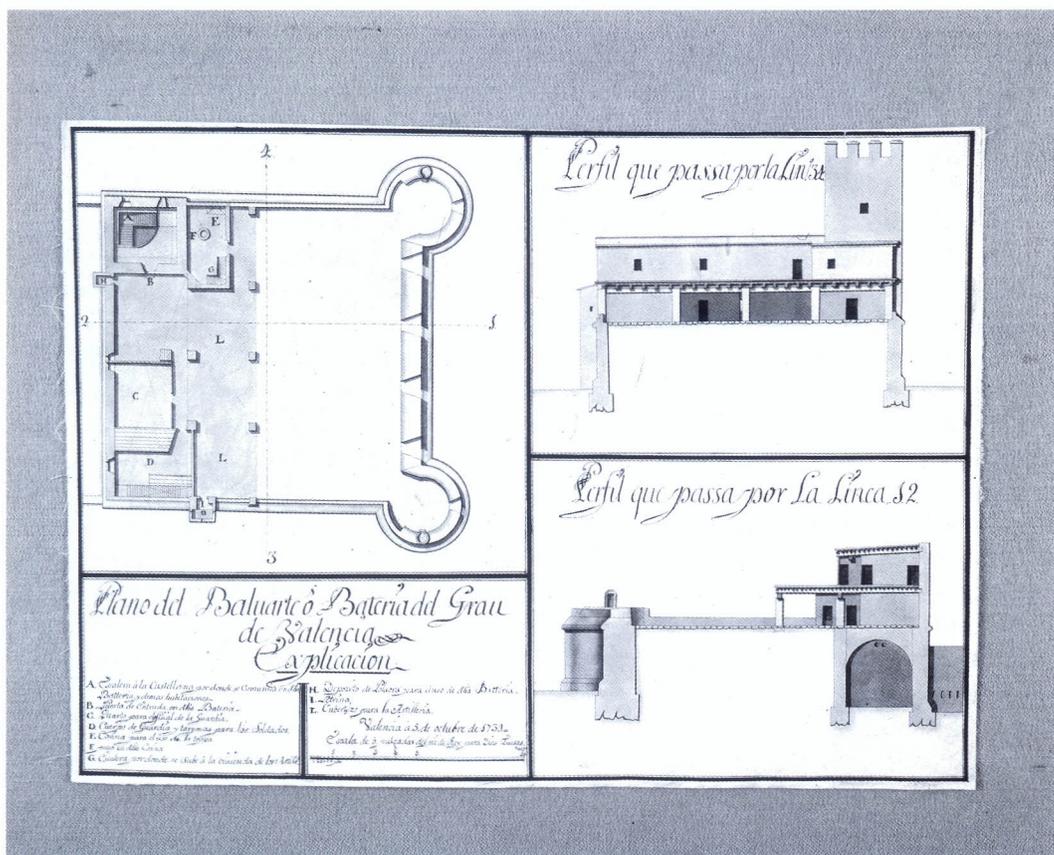
Los poderes del reino de Valencia se inclinaron con el tiempo por proteger la costa y a sus habitantes desde la tierra y no desde el mar: el viraje se consumó en las Cortes de Monzón de 1552 y favoreció la defensa con una red de torres vigía que mediante avisos y señales dieran alerta a las poblaciones vecinas y a la guardia permanente del litoral, con el apoyo de las plazas fuertes y arsenales¹⁸. En el fondo se trataba de un sistema de vigilancia y protección semejante al que existía en otras costas de los reinos mediterráneos expuestos a los ataques desde el mar como Sicilia, Nápoles, Cerdeña o Mallorca¹⁹. La técnica de fortificación que traían consigo los ingenieros militares italianos y españoles al servicio de la monarquía hispánica debía responder a la doble y no siempre compatible exigencia de la estrategia imperial de defensa en el Mediterráneo con los intereses particulares de la ciudad de Valencia, necesitada del aprovisionamiento comercial, sobre todo de trigo, que llegaba desde el mar y de los habitantes de la Vilanova del Grau, puestos en primera línea de batalla en caso de ataque enemigo. Para la monarquía el Grau era sólo un eslabón más de una cadena tendida a lo largo de las costas mediterráneas por las penínsulas ibérica e italiana, por las grandes y pequeñas islas y las plazas del norte de África, de manera que la defensa abarcaba un horizonte muy amplio en que el peligro principal lo representaban la armada turca, antes y después de la victoria de Lepanto en 1571, y las flotas corsarias que operaban desde sus bases africanas o desde Levante. Y con todo, aquella frontera al fin y al cabo no era sino una de las muchas expuestas al ataque enemigo en el Viejo y el Nuevo Mundo²⁰. La artillería, la milicia y la defensa pasiva de las fortificaciones eran piezas de un engranaje complejo y relativamente costoso, difícil de engrasar y de mantener a punto. En este contexto territorial, de escalas diferentes y intereses contrastados, el ingeniero italia-

no Giovanni Battista Antonelli y el entonces Mestre Racional del Reino, Vespasiano Gonzaga, exponían en 1563 la conveniencia de que «el Grau de Valencia se fortificara asimismo para seguridad de los habitadores dél y para no dexar tan desamparada la marina aunque sea mala playa y que el enemigo que desembarcase allí no tenga seguras las espaldas por aquella parte»²¹. El mismo ingeniero italiano agregó en otro informe que el Grau, como desembarcadero de la ciudad de Valencia, estaba protegido por un «castillejo», el baluarte, equipado con unas piezas de artillería para batir el mar. Antonelli consideraba que había que «cerrar la costa como una muralla, haziendo cuenta que los lugares della sean baluartes, los puertos sean las puertas, y las torres las garitas, o atalayas»²². Pocos años más tarde, Giacomo Palearo conocido como el capitán *Fratín*, se mostraba partidario de no construir más fortificaciones en el puerto de Valencia y prefería reforzar con torres las defensas de los muros de Vilanova del Grau. Éstos deberían resistir el primer ataque mientras llegaba ayuda militar desde la capital del reino. Convenía construir torres en las puertas del recinto amurallado y fortificar los ángulos que correspondían al huerto de en Doménech y de las atarazanas, clausurar las puertas de las casas que daban al mar y abrir troneras en los muros expuestos a un ataque. Parece que la muralla no cerraba del todo el caserío del Grau y los muros de las casas servían entonces de línea forzosa de defensa²³.

Se comprende así que los ingenieros militares tuvieran que afrontar el tema de la fortificación de un puerto y una ciudad en términos muy distintos de cómo acostumbraban en otros lugares de la monarquía hispánica, donde las ciudades de nueva planta habían sido fundadas como puertos con buenas condiciones naturales para el refugio de las embarcaciones. En Valencia una ciudad populosa y bien amurallada, con su arsenal en la Casa de las Armas, se hallaba a unos pocos kilómetros del mar, donde se alzaba un sencillo embarcadero y otro núcleo urbano sin una ciudadela que lo amparase en caso de ataque y sólo protegido por la artillería del baluarte y la guardia de la costa. El Grau era un puesto avanzado de vigía en el sector costero que le correspondía, entre El Puig, al norte, y la laguna de la Albufera, a mediodía, con modesta capacidad de defensa estática gracias a las piezas de artillería del baluarte y a las fortificaciones, que debía alertar al virrey y a las autoridades de Valencia si surgía el peligro²⁴ (Fig. 5).

En su viaje a los reinos de la Corona de Aragón de 1585-1586, el rey Felipe II acudió al Grau a inspeccionar el baluarte y la modesta infraestructura del puerto, como se anota en el *Llibre de memòries de la ciutat: Sa Magestat ab los senyors Príncep e Infanta y algunes dames de sa cassa anaren al Gerau y pujaren en lo pont hon estigueren gran estona* y lo confirma Hendrick Cock, humanista neerlandés y miembro del séquito del monarca, en su crónica de aquel viaje²⁵. Describe el Grau como «una población de unas cien casas, en la costa del mar, con un buen baluarte y munición. Llamóse el Grau por esto de los arenales que allí hace el río Guadalaviar y son como unos escalones debajo del agua (...) suele esta población estar en la misma marina, más ahora está más que un tiro de ballesta de la misma agua y de sus olas (...) El martes, 4 de febrero [de 1586], el rey y su comitiva fueron al Grau, para ver el fuerte construido en su ribera y gozar del espectáculo de la campiña de Valencia»²⁶ (Tav. 11).

Lo que vio el rey en el Grau queda reflejado en la imagen que dibujó Antón van den Wijngaerde en 1563 como parte de las vistas de ciudades hispánicas realizadas por encargo de Felipe II²⁷. Del baluarte sobresale una potente torre cuadrada y tras él se distingue el recinto urbano del Grau con la iglesia de Santa María del Mar, el embarcadero de madera conocido como el *pont de fusta* y unas barracas al fondo, un poco más hacia el norte, que son la primera imagen conocida del Canyamelar y del Cabanyal mientras el primer plano lo ocupa la línea de costa y la desembocadura del Turia. Los dibujos preparatorios y la vista



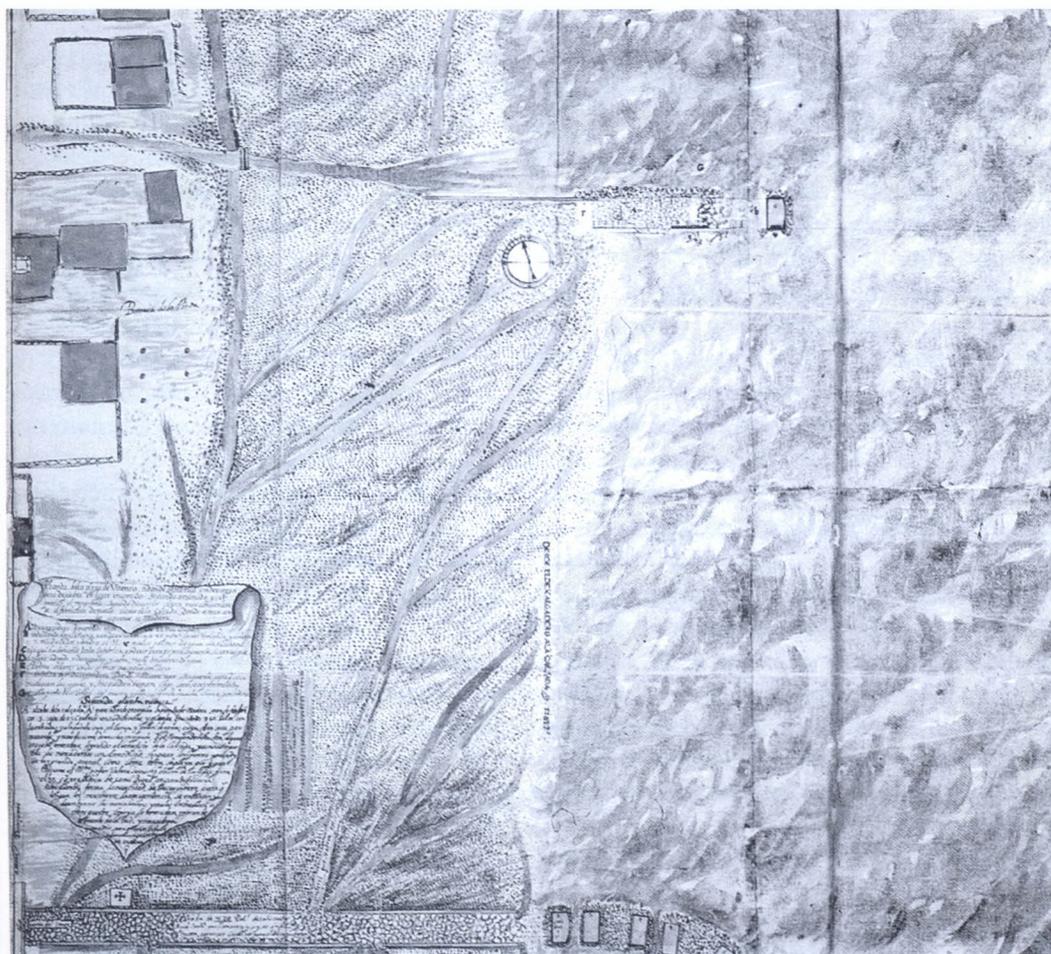
5/ Plano y sección del baluarte del Grau de Valencia según Nicolás Bodin, 1739 (Madrid, Servicio Geográfico del Ejército, nº 176).

del Grau están animados por embarcaciones de poco calado y vela latina que navegan cerca de la costa o están varadas en la playa y eran las que mejor podían adaptarse a las carencias de un muelle o embarcadero de fábrica que proporcionara abrigo y facilitara las operaciones de carga y descarga de mercancías, por no hablar del atraque de cargueros pesados. El informe de Juan de Acuña, veedor general de la infantería española, redactado en 1585, enfoca con más nitidez esta imagen una veintena de años después, al describir el baluarte con su plataforma, la torre vigía, el cuerpo de guardia y los cubos redondos, así como su equipamiento artillero y la dotación militar, observando con particular atención las condiciones de defensa del núcleo urbano de setenta casas, muchas de las cuales formaban con sus muros y las tapias de sus huertas el recinto mientras el resto lo delimitaba una muralla baja y delgada, con una campiña llana y bien cultivada, con mucha arboleda alrededor. La playa se ofrecía a la vista «muy descubierta, y llana y arenosa por todas partes», y a ella llegaban «gran cantidad de navíos grandes y pequeños cargados de vituallas y mercaderías de Italia, Francia, y las islas», sirviéndose de «un puente de madera como de ciento y veinte pasos, que es descargadero»²⁸. No en vano hombres de la milicia como Acuña, artistas como Wijngaerde e ingenieros como Antonelli eran los ojos del Rey a la hora de observar y representar con palabras y dibujos las tierras y ciudades de una monarquía que se extendía por varios continentes y afrontaba amenazas dentro y fuera de sus vastas fronteras²⁹ (Tav. 12).

Panorama desde el mar: imágenes y descripciones del Grau antes de la construcción del puerto de Valencia

La expulsión de los moriscos en 1609 puede interpretarse como una respuesta frente a un factor de inestabilidad interior que podía conjugarse fatalmente con el ataque exterior de los corsarios o incluso de una armada turca. El pintor Pere Oromig representó en 1612 la escena del embarque en el Grau de los moriscos expulsados del Reino de Valencia tres años antes como parte de una serie de lienzos en la que participaron otros artistas³⁰. El cuadro conmemora un acontecimiento en un escenario urbano y marítimo que sirve de telón de fondo a los protagonistas. La costa bulle con las barcas, galeras y otros navíos que abordan los deportados con sus familias mientras el virrey y sus cortesanos supervisan el cumplimiento de las órdenes del monarca. Desde las terrazas del baluarte y los balcones que miran al mar numerosos espectadores contemplan la marcha forzada de los moriscos y la visión de la flota concentrada en el Grau para la ocasión. En el extremo derecho del cuadro una construcción con crujías perpendiculares a la fachada y cubiertas a doble vertiente puede tomarse como una libre interpretación del aspecto que entonces podían tener las viejas atarazanas. Las rejas y las puertas parecen haber sido añadidas para favorecer su uso como almacén de sal y entre las naves y el baluarte destaca un edificio algo más alto, con torrecillas en los extremos de la fachada, que podría coincidir con la antigua Casa de las Atarazanas³¹ (Tav. 13).

Pocos años después el portugués Pedro de Texeira incluyó la ciudad de Valencia y el Grau en la *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos* (1634) que dedicó al rey Felipe IV, aunque la imagen resulta a primera vista desconcertante por la descripción del paisaje que rodea el Grau: un núcleo urbano con varias torres en las que no es fácil distinguir el campanario de la iglesia de Santa María del Mar y el baluarte avanzado frente a una playa extensa y desprotegida. Las galeras pesadas se mantienen a distancia de la costa, impulsadas por sus remos, mientras las pequeñas embarcaciones de cabotaje se aproximan a la orilla, donde unas pocas están varadas. La imagen corresponde a la anotación que el autor dedicó al Grau en la *Descripción*: «Su puerto no es capas de grandes baxeles por ser una



6/ Plano del estado del embarcadero del Grau en el siglo XVIII. Barcelona, Archivo de la Corona de Aragón, MP 287.

plaiá abierta y mal segura con los bientos traueçías de la costa»³² (Fig. 6).

La Vilanova del Grau era por entonces un modesto núcleo de población. Si el mercader milanés había calculado en 1519 una población aproximada de 200 vecinos, las fuentes fiscales de la Tacha Real de 1513 contaron 55 familias, una cifra casi equivalente si se estima que cada una podía contar con un promedio de cuatro individuos³³. Hendrick Cock estimó que el Grau había un centenar de casas en 1586, y el historiador Gaspar Escolano contó en 1611 sesenta viviendas, a las que había que añadir unas cuarenta barracas de pescadores en el Cabanyal. Como herencia probable del núcleo fundacional del siglo XIII, las casas del Grau se distribuían en una trama urbana definida por calles en ángulo recto y manzanas rectangulares que acomodaban su perfil a las líneas defensivas del recinto fortificado hacia el mar y a la presencia de los grandes edificios públicos de la iglesia de Santa María del Mar y de las Atarazanas. Estas construcciones propiciaron que el crecimiento urbano se orientara preferentemente hacia el sur, aun evitando la proximidad de la desembocadura histórica del Turia, y contando con el desarrollo desordenado de la zona de barracas de pescadores y marineros, situada más al norte, donde hoy se hallan los barrios del Canyamelar y el Cabanyal. El recinto contaba seguramente con cuatro puertas: la de Valencia, que conducía a la capital del reino; la meridional, hacia la desembocadura del Turia; otra cercana a las Atarazanas y al Canyamelar-Cabanyal, y la cuarta, amparada por el baluarte. La primera imagen fidedigna de la estructura urbana del Grau y sus alrededores la tenemos en el plano de Nicolás Bodín de 1739, que confirma esta interpretación, si bien hacia el sector occidental el carácter ortogonal de las calles se difumina³⁴. Este plano refleja también la primacía de calle principal, que atravesaba el Grau de este a oeste, desde la zona del baluarte hasta el portal de Valencia, adonde llegaba el camino del Mar desde la ciudad de Valencia, y de una plaza en la encrucijada de los ejes viarios, junto a la iglesia de Santa María del Mar (reconstruida entre 1683 y 1697)³⁵ y la fuente pública vecina. El viajero francés Barthélémy Joly en 1603-1604 evoca su visita al Grau, un pueblo donde vivían comerciantes y marineros, pero que resultaba un fondeadero peligroso, pues «para entrar es preciso esperar el viento y sacar las naves a la fuerza, porque de otra forma no se puede abordar. Si tuviera puerto, Valencia excedería todas las otras [plazas] de España en comercio»³⁶. En efecto, la pujanza comercial se sustentaba en parte en aquel modesto embarcadero y en la actividad de los mercaderes hispanos y extranjeros que operaban desde la próspera plaza de Valencia, pero quedaba condicionada por las exiguas infraestructuras al tráfico de buques pequeños o medianos, muy ligada a los circuitos de redistribución regional del Mediterráneo, y pasó mucho tiempo antes de que las rutas atlánticas la alcanzasen de lleno³⁷. La expulsión de los moriscos no parece haber dañado al Grau mercantil a principios del siglo XVII, y las dificultades de la mitad de la centuria fueron superadas con el desarrollo de la agricultura comercial basada en la viticultura, los frutos secos, las materias primas y, sobre todo, las fibras textiles con la seda en primer lugar. No sorprende que Albert Jouvin de Rochefort observara en 1672 la abundancia y diversidad de las mercancías que llegaban al puerto y se custodiaban en los almacenes, todo lo cual requería la fortificación del lugar frente a ataques turcos³⁸.

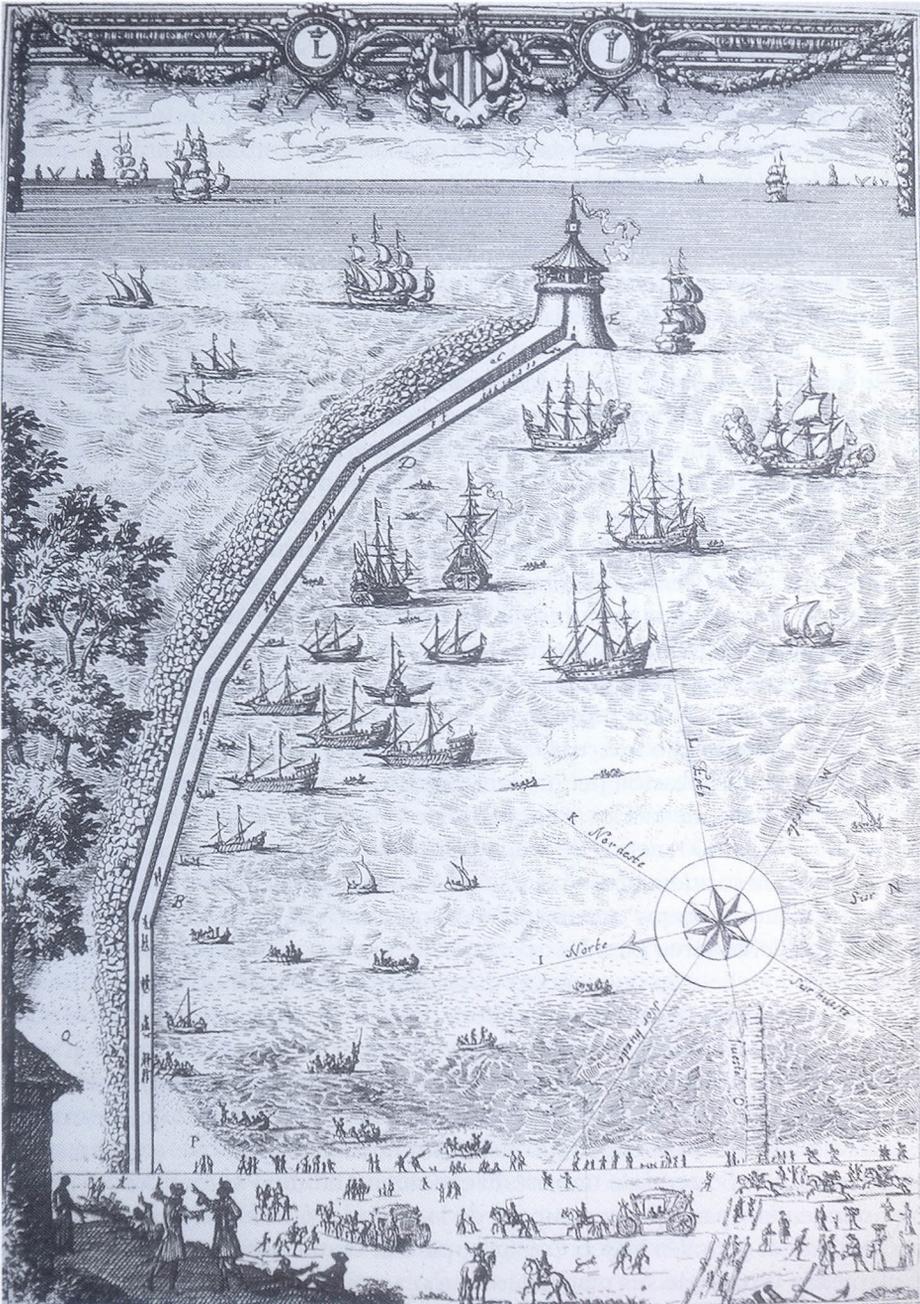
En agosto de 1644 se puso la primera piedra de la nueva obra del baluarte con la asistencia del virrey de Valencia, el Duque de Arcos, y del arzobispo fray Isidoro de Aliaga, además de las autoridades municipales. La obra respondía ahora más bien a la amenaza de la flota francesa de Luis XIV que había atacado plazas de Cataluña. No se conoce bien el alcance exacto de estas obras, pero los planos del baluarte del Grau de Nicolás Bodin (1739)³⁹ (Tav. 14) dibujan una fortificación de planta cuadrangular reforzada por torres redondas en los ángulos que miran al mar y una torre cuadrada sobre la plataforma de la artillería, que no es

tan distinta del apunte rápido dibujado por van den Wijngaerde y de la fortificación que ocupa el centro del lienzo de la expulsión de los moriscos.

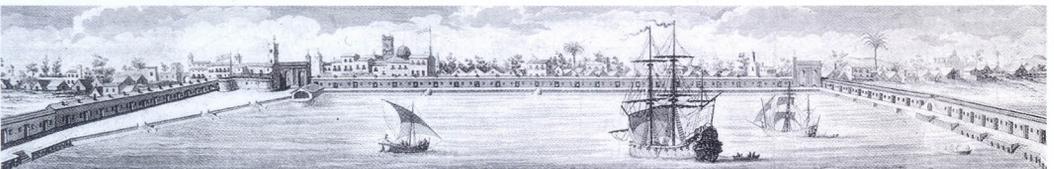
Con una mirada retrospectiva no exenta de nostalgia, el historiador Gaspar Escolano escribió en 1611, una vez consumada la deportación de los moriscos: «quando los reyes de Aragón reynaban en sola esta corona, havía dos ataraçanales, con ordinaria armada que de galeras y otros vaxeles tenían la ciudad y particulares, con que iban en corso y hazían notables servicios a la corona y daño en la de los enemigos. Preciábase la ciudad de estar abastecida de todo género de xarcias y municiones (...) con la mudanza de los tiempos, feneció aquel estilo y se sigue agora otro, y la seguridad de la costa se ha reducido a las torres que están edificadas en ella, con las guardas que vamos escribiendo y las cinco compañías de caballos»⁴⁰.

La expulsión de los moriscos no había venido a cambiar este estado de cosas, pero con el tiempo los poderes de Valencia y su reino empezaron a asumir la necesidad de construir un muelle sólido y duradero para mantener el tráfico de mercancías y embarcaciones. Tras comprar los derechos a los antiguos propietarios, en 1576 el municipio había considerado la posibilidad de alzar un muelle de piedra, pero se prefirió reconstruir el de madera. Tres años después, los Jurados de Valencia pedían a los monjes jerónimos de San Miguel de los Reyes sabinas de Manzanera (Teruel) para reparar la estructura del muelle, confiando en las buenas cualidades de esta madera para resistir los embates de las olas y el deterioro que provocaban⁴¹. Todo parecía inútil: las reparaciones eran costosas e incesantes, de suerte que los ingresos que generaba el embarcadero no bastaban para soportar el mantenimiento de esta obra frágil. En 1671, el arrendatario de los derechos del *pont de fusta*, Antonio Fenollés, se arruinó y el municipio tuvo que asumir los trabajos más urgentes⁴² (Fig. 7).

A finales de 1685, con la autorización del monarca Carlos II, se encargó a Tomás Güelda el proyecto de un embarcadero de fábrica. El grabado de Crisóstomo Martínez de 1686 ilustra un muelle de piedra de casi 500 metros de longitud articulado en cuatro secciones en dirección noroeste-sureste que se adentraba en el mar frente a la playa del Grau y debía rematar-se con un baluarte artillado, aunque este elemento nunca pasó del proyecto. El muelle tenía un pretil más alto que debía servir para las operaciones de carga y descarga por la borda de los buques. Un contramuelle más pequeño se disponía más al sur para proteger a las embarcaciones de la proximidad de la desembocadura del río⁴³. La obra del maestro de obras Blai Dauder y el carpintero Hipòlit Ravanals no fue duradera ni acertada al parecer en su ejecución, pues en 1695 se hallaba en ruinas, pero ha sido identificada en los restos arqueológicos hallados en la calle J. J. Dómine en 2002, que corresponden a una estructura de firmes estacas de madera y un encofrado del mismo material en el que se asientan los bloques de piedra de mampostería sin trabar⁴⁴. El canónigo Antonio Pontons desde Génova consultó con un ingeniero para que se ocupase de la obra del muelle de piedra y un año después visitó el Grau el genovés Marco Corsiglia, pero la obra estaba gravemente dañada y acaso mal planteada y parte de sus materiales fueron aprovechados por el general Basset durante la guerra de Sucesión española para la fortificación de la ciudad. El propio Hipòlit Ravanals recibió el encargo de reconstruir el embarcadero de madera que siguió en servicio durante buena parte del siglo XVIII a costa de reparaciones siempre onerosas. El viajero francés Jouvin en 1672, pocos años antes de que tomara forma el proyecto de muelle de piedra de Güelda, describió el embarcadero de madera que avanzaba doscientos pasos sobre el mar para descargar las mercancías y los almacenes donde se depositaban éstas. La cartografía histórica ha conservado alguna imagen de esta situación con dos embarcaderos semiarruinados, separados por una playa arenosa frente al núcleo urbano del Grau, como la del plano del estado de los embarcaderos del Grau del Archivo de la Corona de Aragón⁴⁵



7/ Proyecto de muelle del Grau de Valencia de Tomás Güelda. Grabado de Crisóstomo Martínez.



8/ Detalle de la vista del Grau que acompaña el plano de las obras del puerto de Valencia de Manuel Mirallas, 1798 (Valencia, Cartoteca de la Universitat de València).

o el de Nicolás Bodin que describe la estructura urbana de la Vilanova del Grau y las atarazanas en 1739. Hacia finales del siglo XVIII el panorama desde el mar estaba a punto de cambiar y los proyectos parecían cada vez más viables, aunque tardaran en cuajar como una infraestructura sólida capaz de responder a las exigencias del comercio y la navegación de entonces (Fig. 8).

Note

¹ Citado por E. CRUSELLES GÓMEZ, *El puerto de Valencia en el Mediterráneo medieval*, en *Historia del puerto de Valencia*, ed. de A. SERRA DESFILIS, E. CRUSELLES, A. PONS, Valencia, Universitat de València-Gobierno de España, 2007, pp. 35-43.

² J. F. MATEU BELLÉS, C. SANCHIS IBOR, M. FERRI RAMÍREZ, *El golf de València durant els segles XVI i XVII. Canvis ambientals*, en *Geoarqueologia i Quaternari Litoral. Memorial Maria Pilar Fumanal*, ed. de V. M. ROSSELLÓ et al., València, Universitat de València, 1999, pp. 367-374.

³ V. M. ROSSELLÓ, *El Grau de València, un puerto difícil*, Estudios geográficos, 199-200 (1990), pp. 619-634; P. CARMONA, J. M. RUIZ, *La desembocadura del Guadalaviar en época medieval: progradación deltaica y avulsión en Geoarqueologia i Quaternari Litoral cit.*, 1999, pp. 245-257; P. CARMONA, J. M. RUIZ, *Cambios geomorfológicos y puertos históricos en la costa mediterránea valenciana, en Puertos fluviales antiguos: ciudad, desarrollo e infraestructuras. IV Jornades d'Arqueologia Subaquàtica*, ed. de J. PÉREZ BALLESTER, G. PASCUAL BERLANGA, Valencia, Universitat de València, 2003, pp. 115-123; A. RIBERA, *Valencia romana, puerto fluvial y marítimo. Instalaciones portuarias y vocación comercial*, en *Historia del puerto de Valencia cit.*, 2007, pp. 35-43. Amadeo Serra Desfilis es profesor de Historia del Arte de la Universitat de València.

⁴ J. GUIRAL-HADZIIOSSIF, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, Alfons el Magnànim, 1989.

⁵ CRUSELLES GÓMEZ, *El puerto de Valencia en el Mediterráneo medieval*, en *Historia del puerto de Valencia*, cit. 2007, pp. 64-125.

⁶ G. M^a. CONTRERAS ZAMORANO, *Las atarazanas del Grao de la mar*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2002.

⁷ S. CARRERES ZACARÉS, *Llibre de Memòries de diversos sucesos e fets memorables e de coses senyalades de la Ciutat e Regne de València (1308-1644)*, Valencia, Acció Bibliogràfica Valenciana, 1930, vol. I, pp. 453-454 y 457-459; F. IBORRA BERNAD, M. MIQUEL JUAN, *La Casa de las Atarazanas de Valencia y Joan del Poyo (I)*, Anuario de Estudios Medievales, 37/1 (2007), pp. 387-409.

⁸ S. CARRERES ZACARÉS, *Llibre de Memòries*, cit., 1930, II, p. 750; J. SORIA, *Dietari*, ed. de F. de P. Monblanch Gonzálbez, Valencia, Acció Bibliogràfica Valenciana, 1963, p. 92.

⁹ CARRERES ZACARÉS, *Llibre de Memòries*, cit., 1930, II, p. 750; M. FALOMIR, *Entradas triunfales de Fernando el Católico en España tras la conquista de Nápoles*, en *VI Jornades de Historia del Arte. La visió del mundo clàssic en el arte espanyol*, Madrid, CSIC, 1993, pp. 49-55.

¹⁰ Citado por CRUSELLES, *El puerto de Valencia cit.*, 2007, p. 116.

¹¹ S. CARRERES ZACARÉS, *Proyecto de un puerto en la playa de Valencia en el siglo XV*, en *Almanaque Las Provincias*, 1930, pp. 225-228.

¹² *sia tancat lo Grau de la mar de la present ciutat e tots los carrers, e fer hi alguns portals necessaris e fer la paret de l'arch e de part de la marjal davant les taraçanes qui va a la carnereria e cloure les taraçanes a la part de la mar e fet tos que sian necessari, e en les parets fer hi bombarderes e ballesteres*. CARRERES ZACARÉS, *Llibre de Memòries*, cit., 1930, II, p. 731.

¹³ J. F. PARDO MOLERO, *La defensa del Imperio. Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Carlos V y Felipe II, 2001, pp. 84-85.

¹⁴ *Fon provehit que per custodia del Guerau fos fet un baluart per a l'artilleria*, Archivo Municipal de Valencia: Varios de Murs i Valls, ññ-2, 10 de noviembre de 1531. Véase también la carta citada por PARDO MOLERO, 2001, p. 274, nota 89.

¹⁵ Carta de los jurados de Valencia a la emperatriz, 20 de septiembre de 1532, citada por PARDO MOLERO, 2001, p. 278.

¹⁶ Noticias sobre el baluarte en M. GÓMEZ-FERRER LOZANO, *Arquitectura en la Valencia del siglo XVI. El Hospital General y sus artífices*, Valencia, Albatros, 1998, p. 207, en el trabajo de L. ARCINIEGA GARCÍA, *Defensas a la antigua y a la moderna en el Reino de Valencia durante el siglo XVI*, Espacio, tiempo y forma, 12 (1999), pp. 61-94, con las aportaciones de PARDO MOLERO, 2001, p. 274.

¹⁷ J. BOIRA MAIQUES, *Las torres del litoral valenciano*, Valencia, Generalitat Valenciana, 2007, pp. 164-165.

¹⁸ PARDO MOLERO, 2001, pp. 375-376; BOIRA MAIQUES, 2007, pp. 27-41.

¹⁹ A. CÁMARA, *Las torres del litoral en el reinado de Felipe II: una arquitectura para la defensa del territorio*,

Espacio, Tiempo y Forma, serie VII, 3 (1990), pp. 55-86; serie VII, 4 (1991), pp. 53-94.

²⁰ A. CÁMARA, *Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II*, Madrid, Nerea, 1998, en particular, pp. 58-81.

²¹ Archivo General de Simancas, Guerra Antigua, E-329-I, citado por J. V. BOIRA MAIQUES, *Geografía i control del territori. El coneixement i la defensa del litoral valencià al segle XVI: l'informe de l'enginyer Joan Baptista Antonelli*, Cuadernos de Geografía, 52 (1992), pp. 183-199; véase también ARCINIEGA GARCÍA, *Defensas a la antigua* cit., 1999, pp. 86-87 donde se recuerda la participación de Vespasiano Gonzaga en la redacción del informe.

²² Archivo General de Simancas, Guerra Antigua, legajo 72, ff. 294-295 citado por CÁMARA, *Fortificación y ciudad*, cit. 1998, p. 109. Véase también Archivo General de Simancas, Guerra Marina, legajo 72, nº 182, citado por CÁMARA, *Las torres del litoral* cit., 1991, p. 68 y ARCINIEGA GARCÍA, *Defensas a la antigua* cit., 1999, pp. 87-88.

²³ Archivo General de Simancas, Guerra Antigua, legajos 78, nº 20, citado por CÁMARA, *Las torres del litoral* cit., 1991, pp. 68-69, y J. V. BOIRA, A. SERRA, *El Grau de València. La construcció d'un espai urbà*, València, Alfons el Magnànim, 1994, pp. 53-54.

²⁴ El papel del Grau en relación con la guardia de la costa se expone con más detalle en BOIRA, SERRA, *El Grau de València* cit., 1994, pp. 55-57.

²⁵ CARRERES ZACARÉS, *Libre de Memòries*, cit. vol. II, 1930, p. 984; H. COCK, *Relación del viaje hecho por Felipe II, en 1585, a Zaragoza, Barcelona y Valencia*, reedición facsímil de la edición original de Madrid, 1876, Valencia, París-Valencia, 1994.

²⁶ J. V. BOIRA MAIQUES, *La mirada dels altres. Els viatgers al Grau i al port de València (segles XVI-XIX)*, en J. BOIRA MAIQUES, A. SERRA DESFILIS, *El port de València i el seu entorn urbà. El Grau i el Cabanyal-Canyamelar en la Història*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1997, pp. 11-28, en especial p. 16.

²⁷ R. KAGAN, F. MARÍAS, *Ciudades españolas del Siglo de Oro. Las vistas españolas de Antón van den Wyngaerde*, Madrid, El Viso, 1986; V. M. ROSSELLÓ VERGER, *El Grau de la Mar de València*, en *Les vistes valencianes d'Anthonie van den Wijngaerde (1563)*, València, Generalitat Valenciana, 1990.

²⁸ Archivo de la Corona de Aragón, Consejo de Aragón, legajo 761, documento 103, ff. 16v-17r. El texto completo puede leerse como apéndice en BOIRA MAIQUES, *Las torres del litoral*, cit., 2007, pp. 237-254 y el pasaje referente al Grau se transcribe en la p. 246; sobre Juan de Acuña véase pp. 59-69.

²⁹ CÁMARA, *Fortificación y ciudad* cit., 1998, pp. 221-225.

³⁰ J. VILLALMANZO, *La expulsión de los moriscos del Reino de Valencia*, catálogo de la exposición, Valencia, Fundación Bancaja, 2003.

³¹ IBORRA BERNAD, MIQUEL JUAN, 2007, p. 398.

³² F. PEREDA, F. MARÍAS, *El Atlas del Rey Planeta*, Madrid, Nerea, 2002, p. 353. Esta edición, con los estudios que la acompañan, recoge la *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos* de Pedro Teixeira (1634).

³³ R. GARCÍA CÁRCCEL, *Notas sobre población y urbanismo en la Valencia del siglo XVI*, Saitabi, 25 (1975), pp. 133-153, en particular p. 139.

³⁴ Servicio Geográfico del Ejército (Madrid), nº 178.

³⁵ F. PINGARRÓN, *Arquitectura religiosa del siglo XVII en la ciudad de Valencia*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1998, pp. 301-306.

³⁶ J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, vol. II, Madrid, Aguilar, 1959, p. 75 a partir de la edición original B. JOLY, *Voyage de Barthélémy Joly en Espagne (1603-1604)*, Revue Hispanique, 20 (1909), pp. 406-608.

³⁷ E. SALVADOR ESTEBAN, *El comercio marítimo de Valencia en los siglos XVI y XVII. Bajo el signo de la economía-mundo en El comercio y el Mediterráneo. Valencia y la cultura del Mar*, ed. de I. AGUILAR CIVERA, Valencia, Generalitat Valenciana, 2006; R. FRANCH BENAVENT, *El comercio valenciano en la Edad Moderna: De su tradicional vinculación con el mundo mediterráneo a su creciente inserción en el tráfico atlántico* y E. SALVADOR ESTEBAN, *Sistemas de navegación y rutas marítimas en Historia del puerto de Valencia* cit. 2007, pp. 128-149.

³⁸ A. JOUVIN DE ROCHEFORT, *Le Voyageur d'Europe*, Paris, Louis Billaine, 1672 (ed. original), con traducción al español en GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal* cit., 1959, p. 830.

³⁹ Servicio Geográfico del Ejército, Madrid nº 176.

⁴⁰ G. ESCOLANO, *Décadas de la Historia de la Insigne y Coronada Ciudad y Reyno de Valencia*, vol. II, Valencia, Pedro Patricio Mey, 1611, columna 271.

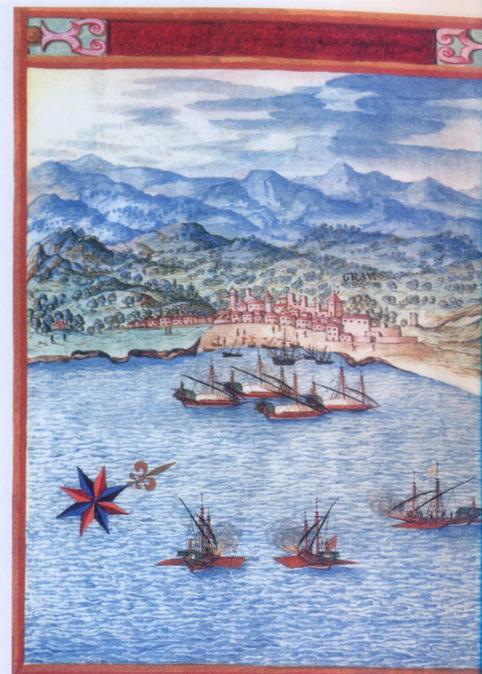
⁴¹ L. ARCINIEGA GARCÍA, *El monasterio de San Miguel de los Reyes*, vol. I, Valencia, Biblioteca Valenciana, 2001, p. 344.

⁴² A. DÍAZ, A. PONS, J. SERNA, *La construcción del puerto de Valencia. Problemas y métodos (1283-1880)*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1986, pp. 21-22.

⁴³ T. M. HERNÁNDEZ, *Los Novatores ante la problemática portuaria de Valencia en el siglo XVII*, en *Estudios dedicados a Juan Peset Alexandre*, vol. II, Valencia, Universitat de València, 1983, pp. 353-374; S. ALBIÑANA, T. M. HERNÁNDEZ, *Técnica e Ilustración en Valencia: los proyectos portuarios*, Saitabi 24 (1984), pp. 121-151.

⁴⁴ J. V. LERMA, *Valencia. El puerto de los Austrias y de la Ilustración*, en *La Mar de Arte/Art Galore*, catálogo de la exposición, Valencia, IVAM, 2005.

⁴⁵ Archivo de la Corona de Aragón, Mapas y planos, MP-287.



Tav. 11/ Pedro Texeira, El Grau de Valencia en la Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos. (Viena, Österreichische Nationalbibliothek).



Tav. 12/ Antón van den Wijngaerde, Detalle del Grau en la vista de la Albufera de Valencia, 1563 (Viena, Österreichische Nationalbibliothek).



Tav. 13/ Pere Oromig, Embarque los moriscos en el Grau de Valencia (Valencia, colección Bancaja).



Tav. 14/ Mapa de la situación y contornos del Grau de Valencia, de Nicolás Bodin, 1739 (Madrid, Servicio Geográfico Ejército, nº 178).