

JOSEP VICENT BOIRA I MAIQUES*

CANVIS AMBIENTALS I
PROBLEMÀTICA PORTUÀRIA
A LA VALÈNCIA DEL SEGLE XVII

RESUMEN

A finales del siglo XVII, Marco Corsiglia fue contratado por el *Consell* de la ciudad de Valencia para reconstruir el muelle de piedra que había iniciado en 1686 Tomás Güelda, unos metros al norte del emplazamiento tradicional del puente de madera medieval. La propuesta de Corsiglia fue doble: reconstruir el muelle de Güelda o construir uno nuevo y de obra sobre el antiguo medieval de madera. Gracias al proyecto de Corsiglia y al plano que lo acompaña, podemos conocer aspectos muy interesantes del entorno físico y humano del Grau y proponer una hipótesis sobre la evolución de la línea de costa en aquella época.

PALABRAS CLAVE: obras portuarias, Grau de Valencia, evolución litoral, aportaciones sedimentarias, siglo XVII.

ABSTRACT

ENVIRONMENTAL CHANGES AND PORT PROBLEMS IN THE CITY OF VALENCIA (CENTURY XVII)

Around the end of century XVII, Marco Corsiglia was contracted by the *Consell* of the city of Valencia to reconstruct the stone dock that had begun in 1686 Tomás Güelda, some meters to the north of the traditional site of the medieval wood bridge. The proposal of Corsiglia was double: to reconstruct the dock of Güelda or to build one new on the ancient medieval of wood. Thanks to the project of Corsiglia and to the map that accompanies it, we can know very interesting aspects of the physical and human environment of the Grau and to propose a hypothesis on the evolution of the coast line in that era.

KEY WORDS: port works, Grau of Valencia, coastal evolution, sedimentary contributions, century XVII.

* Departament de Geografia. Universitat de València.

Fecha de recepción: diciembre 2003. Fecha de aceptación: abril 2004.

“Antiguamente, las aguas del mar en el Grao llegaban casi hasta el sitio donde en la actualidad se encuentran los portales de la Villa que miran á la playa; circunstancia que consta de un modo oficial y casi público además; y así aparece en el plano que se acompaña. En el año 1671, determinó el consejo de esta Ciudad formar un puente de madera para facilitar el embarque y desembarque de las mercaderías: a los quince años se hizo de piedra; y apenas eran transcurridos nueve, y en el de 1695, el mar dió á conocer lo errado del proyecto. Pero atribuyéndolo el consejo á reglas equivocadas en la construcción, encargó la obra a un extranjero...”

Aquestes paraules recollides en un document de mitjan segle XIX¹ ens situen tot just en el moment en què el consell de la ciutat de València encomana a Marco Corsiglia, de la històrica república de Gènova, la reconstrucció del pont de pedra que es feia servir per a facilitar la càrrega i descàrrega de les mercaderies en la València de finals del XVII i que Tomàs Güelda havia començat a bastir el 1686. De l'estada d'aquell mestre genovés a València s'han conservat alguns documents que han estat a bastament analitzats i publicats, com veurem tot seguit, pels historiadors. Tanmateix, fins ara, no s'havia estudiat ni mostrat públicament el plànol que va acompanyar el treball de Corsiglia. La importància d'aquest document rau no sols en la descripció detallada de l'obra proposada pel genovés -gràcies a la llegenda que l'acompanya-, sinó a ser l'única vista dels molls i carregadors del Grau de València entre la coneguda vista de l'expulsió dels moriscos de 1609, obra de Pere Oromig devers 1612, i els primers plànols del segle XVIII, concretament el de Llorenç Mancilla, rector de la parròquia de Sant Tomàs (1722), on el Grau tan sols apareix esquematitzat, i el molt més acurat, a causa de la seua funció militar, de Nicolas Bodin (1739).

Això, però, no vol dir que el de Corsiglia siga l'únic document cartogràfic que afecta el port de València en finalitzar el XVII. N'hi ha d'altres. La diferència és que els dos documents gràfics coneguts fins ara (el d'Evarist Barberà del 1676 i el de Tomàs Güelda del 1686) són projectes de carregadors o molls, però no vistes reals de l'estat de la platja del Grau i de les seues rodalies. Paga la pena dedicar aquestes notes a analitzar el plànol aixecat per Marco Corsiglia i els documents que l'acompanyen, tots ells conservats a l'Arxiu de la Corona d'Aragó².

ELS ANTECEDENTS DEL PROJECTE DE MARCO CORSIGLIA

A mitjan del segle XVII, el Grau de València no comptava amb cap infraestructura d'obra que hi permetera el desembarcament i embarcament de mercaderies i persones. Tan sols un pont de fusta servia per a facilitar-hi el trànsit. Testimonis de viatgers con-

¹ *Contestación a los artículos insertos en los números del Diario Mercantil 52, 56, 59, 70 y 77 sobre la necesidad de construir un puerto en el golfo de Valencia por el Doctor D.Fernando Herbás, Abogado de los Tribunales Nacionales y del Ilustre colegio de la misma.* Imprenta del Presidio, València, 1849.

² Volem agrair En Josep Aledón les notícies sobre l'existència d'aquest document. El plànol va acompanyat d'una sèrie de documents que formen l'expedient complet de l'afer. Alguns dels documents es troben duplicats a l'Arxiu Històric Municipal de València (AHMV), on han estat estudiats, entre altres per Hernández (1982). Molt possiblement, en aquest arxiu valencià no es conservava el plànol que avui comentem per haver estat remés a la cort, la qual cosa explicaria el fet que fins ara no s'haja conegut.

temporanis en feren esment. La referència més propera al moment que nosaltres estudiem és la d'Antoine Jouvin (1672), que parla d'un "pont de fusta que avança més de dues-centes passes sobre la mar, per a descarregar-hi les mercaderies de les barques i vaixells". A més de la descripció, el francès va proposar una solució al problema del port de València, apuntant la possibilitat de que, seguint els models de Londres o de Sevilla, hom construïra un port en la desembocadura del riu i hom fera navegable el Guadalaviar fins a la ciutat. Tot i això, reconeixia que aquesta solució no estava exempta de problemes: "El riu serviria per a fer un port i que les barques arribaren fins a la ciutat, si la quantitat d'aigües que arrossega de les muntanyes no tancara la seua entrada".

Certament, fins a les últimes dècades del segle XVII, l'única infraestructura portuària va ser aquell pont de fusta, que havia de ser renovat després d'un cert temps o d'un fenomen meteorològic extraordinari. I heus ací que, com ja han assenyalat alguns autors³, una convergència de causes va fer que el consell de la ciutat de València decidira prendre en consideració bastir-hi una infraestructura més sòlida i permanent que aquell pont de fusta. Segons Hernández (1982, 354), la decisió seria fruit del fracàs de l'embarcador, de la reactivació comercial de la segona meitat del segle XVII i de la presència a València d'un grup de científics i experts projectistes interessats en el progrés de les obres públiques. D'aquesta conjuntura favorable nasqueren les idees de Tomàs Güelda i Antoni Ferrer (1676) de fer un canal navegable fins a la ciutat i d'Evarist Barberà de construir un moll de pedra que s'endinsara en la mar. Totes dues opcions, però, no tingueren cap trajectòria pràctica.

Caldrà esperar fins al 1685 per a que Tomàs Güelda reprenja la idea de Barberà i projecte un descarregador de pedra, les obres del qual s'inicien el 1686. Cal dir que aquest carregador es va construir centenars de metres al nord del tradicional pont de fusta, amb la intenció declarada d'evitar les aportacions sedimentàries de la desembocadura del Guadalaviar. Com es diu en un document de l'època: "*De este constante principio nace la inutilidad del desembarcadero, que se comenzó a fabricar por este recelo a mayor distancia del Río...*"⁴. L'any 2002, gràcies als treballs d'excavació per a fer un aparcament al carrer J.J.Dómine, van aparèixer una desena de metres d'aquell pont, conformat per estakes i bigues, estructures més petites de fusta i pedres i carreus. El pas del temps havia ocultat aquesta estructura -relacionada amb l'inici del moll de Güelda-, que gràcies als avisos dels veïns i al treball conjunt de geògrafs i arqueòlegs està en procés de restauració.

Així, a finals del XVII, hi convisqueren dos carregadors o molls: un de fusta, situat tot just davant del Grau i hereu dels ponts medievals, i un de nou, nascut el 1686, quasi tres-cents metres al nord, a la platja del Cabanyal. La vida, però, d'aquest darrer fou efímera. El 1695, una part del moll de Güelda restava ja en runes. I heus ací que, atribuint aquest fet a la inexperiència de constructors i projectistes, el consell de la ciutat de València va decidir contractar un mestre d'obres estranger entés en la matèria per tal de refer-lo. La peripècia històrica que va donar amb el nom de Marco Corsiglia a Gènova ha estat molt bé explicada per Hernández (1982), la qual cosa ens estalvia explicacions preliminars. Diguem tan sols que fou una combinació d'oportunitats i de relacions -pel que sembla, Güelda ja es va

³ Resulta del tot imprescindible citar ací els treballs de T.M. Hernández (1982), S.Albiñana i T.M. Hernández (1984), A. Díaz, A. Pons i J. Serna (1986) i Rosselló (1991), entre altres.

⁴ Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA). Documents que acompanyen el plànol de Marco Corsiglia per a la construcció d'un pont de pedra en la platja del Grau, MP-287, provinent de la secció Consell d'Aragó, lligall 858, doc.5/44. La cita prové de l'informe del virrei Don Alonso Pérez de Guzmán adreçat a Carles II sobre l'afer del carregador (doc.5/28).

inspirar en l'obra del port de Gènova per als seus dissenys-, allò que permeté que el genovés vinguera el 1697 a València, amb el títol de "mestre de la fàbrica el Pont de pedra de la platja del Grau de la Mar", per tal de treballar en un encàrrec molt precís: fer "el tanteo y cálculo de lo que costaria el reparo y conclusió del dit Pont fins deixar-lo en estat perfecte de descarregador, hon comodament se puguen desembarcar les mercaderies"⁵.

UN PLÀNOL DE 1697 PER A LA CONSTRUCCIÓ D'UN MOLL

Fruit del treball de Corsiglia a València fou un memorial de les coses a fer per a reconstruir el dit pont de pedra i un plànol detallat de l'emplaçament i estat del litoral del Grau. El plànol, acolorit i amb unes mides de 71 per 74 cm (figura 1), conté una sèrie de referències útils per tal d'identificar les instruccions i pensaments del mestre genovés sobre la utilitat del nou moll.

En essència, Marco Corsiglia va aconsellar una solució distinta a l'encàrrec de les autoritats de la ciutat. És cert que va recomanar bastir-hi un descarregador de pedra, però no sobre el moll de Güelda, sinó al lloc on tradicionalment s'havia aixecat el pont de fusta medieval, és a dir, tot just davant el Grau. Fet i fet, a la llegenda del mateix plànol que comentem, podem llegir: "*Planta de la playa de Valencia, a donde se fabricó un descargadero de piedra en lugar incómodo. Y estando arruinado y ser preciso el repararlo se puede discurrir si será más conveniente el fabricarlo de nuevo al cabo de la calçada donde estava antes la (sic) puente de madera*".

No obstant aquesta proposta alternativa, al plànol, el genovés va dissenyar també la solució per a la qual havia estat contractat: refer el pont de Güelda. La llegenda de l'escut que es troba en la part inferior esquerra del plànol diu el següent:

- A: *Descargadero que a costado más de 23 mil ducados*
- B: *Asta donde llega la ruina y an de ser con la caja 75 palm^s los de remiendo y costará 4 mil ducados y tendra al N. 8 nuevos palmos de agua a la escalera*
- C: *Caja que ha de hundir toda la fabrica y a de ser para formar la puente si se prosigue*
- D: *Escalera a donde se descargava y aora no ay tres palmos de agua*
- E: *Piedras sillares caida al mar que se pueden sacar*
- F: *Entrada de el descargadero adonde se discurre ayer una puente para que se comuniquen las aguas y sino quedara siempre ciego como se experimenta*
- G: *Desta parte de escarpa ay mucha agua, lo que en la opuesta carece por lo dicho*

SEGUNDA PLANTA NUEVA

- A: *Al cabo de la calçada (A) que es a donde proseguia la puente de madera se an de fabricar 5 cajas de a 25 palmos con sus distancias y puentes que sera todo 350 palm^s con la entrada y a la quinta caja alcança 9 palm^s de agua; cuya obra sera permanente y no se discurre e mucho mas gasto que el remiendo de la otra, la qual se puede executar, logrando el beneficio de la calçada y conducir por ella las mercaderías con comodidad, sin pasar lo riguroso y pesado de tan grande arenal como corre toda la playa por yqual.*

⁵ ACA. Expedient de construcció del carregador de pedra a la platja del Grau, doc.5/32, 10 de gener de 1697.

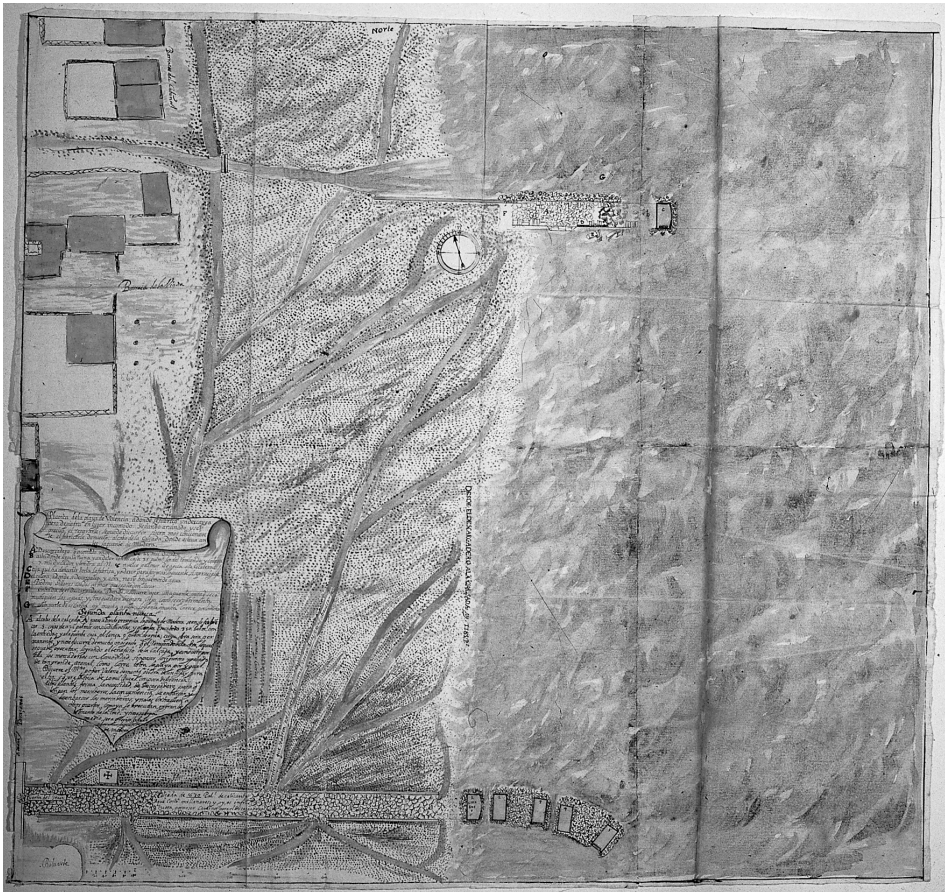


Figura 1. Plànol de les obres proposades per Marco Corsiglia per a la reconstrucció del moll de pedra davant el Grau de València (1697). Es poden observar les dues propostes: refer el moll de fusta medieval però amb pedra o bastir un de nou més al nord, aprofitant les runes del projecte de Güelda. Entre mig, s'observen detalls interessants de la topografia de la zona, com els camins oberts als arenals o la séquia coneguda en època posterior com del Riuet. A l'extrem inferior esquerre, el baluard del Grau i a l'extrem superior esquerre, les barraques del Cabanyal.

Discurre el N^{mo} poder valerse de mucha piedra de un lugar para el otro y que sera fabrica de 10 mil ducados con poca diferencia.

Estas plantas forma la necesidad de descargadero para que tengan los mercaderes la conveniencia de embarcar y desembarcar las mercaderias y no las extravien a otros puertos como ya lo executan en gran detrimento de la Ciud.^d y si no se topa medio, sera preciso bolver a hacer la puente de madera

A més, el plànol conté altres referències d'interés per a conèixer el projecte de Corsiglia i l'estat del litoral a finals del segle XVII, algunes de les quals tractarem a continuació.

ALGUNS COMENTARIS SOBRE EL MEDI FÍSIC I HUMÀ A PARTIR DEL PLÀNOL I DELS DOCUMENTS

El plànol, a més de la informació concreta sobre els projectes de Marco Corsiglia, conté notícies d'interés que, sumades a les dels documents de l'expedient que l'acompanya, aporten algunes conclusions en relació a l'entorn físic i humà de la València marítima barroca.

La situació econòmica

En primer lloc, com han destacat els autors que han estudiat l'afer portuari valencià de finals d'aquesta època, trobem una clara necessitat de bastir una infraestructura adequada a una activitat comercial que es pretenia augmentar. És per això que, als documents, apareix clarament ressenyada la voluntat dels jurats de la ciutat de València de construir un pont de pedra al Grau. L'interés municipal era tal que els creditors censalistes, farts de pagar obres inútils i no massa d'acord amb la idea de reconstruir el moll de Güelda, suggeriren al rei una enquesta a València, de caràcter secret per a evitar possibles pressions per part dels administradors municipals: "*Y como V.Mag.⁴ mande que se tome informe secreto en Valencia de personas inteligentes (que si es en publico muchos escusan hablar por ser tan inclinados los de la Casa de la Ciudad á esta fabrica), no dudán los Acrehedores prevalecerá el sentir de que reparar lo desmoronado del muelle es continuar el desperdiciar el dinero...*"⁶.

Un segon document és ben significatiu: el sotsíndic de la ciutat, Antoni Martí Sanchis, va presentar el gener del 1697, un ampli memorial en forma d'enquesta amb el testimoni de cinc mercaders i veïns de València -tots excepte Joan Baptista Fabregat i Pere Brun, amb cognoms forans, com ara Gabriel Moyselo, Juan Ducos i Juan de Superviela⁷-, que confirmen la necessitat de bastir un moll de pedra per a les mercaderies en la platja del Grau. Els testimonis confirmen que de no fer-se un pont adequat, València perdrà l'activitat comercial que la va fer rica antigament. Així, Gabriel Moyselo contesta que ha perdut mercaderies per no haver-hi un port en condicions i en posa un exemple:

*"...el navío nombrado el Ricney Galera, capitán Danit Bisop, de Nación Ingles, que trahia diferentes mercaderias para este testigo y solo pudo desembarcar muy poca parte de dicha mercaderia y se detuvo seys dias en dicha playa y como necesitara que se le dieses lastre no fue posible por no haver agua competente en el descargador o muelle del Grau de esta presente Ciudad para poder salir la barca con el lastre del muelle por falta de agua en el descargador que queda en seco, por lo que en vista de que entró el viento de levante, huvo de hazer se a la vela el dicho navio y marchó camino de Alicante, a donde llegó acosado de un navío de guerra francés..."*⁸.

De la mateixa forma, Juan de Superviela afirma que "*muchos capitanes y patrones de embarcaciones no vienen, ni quieren venir a esta playa por falta de descargador por no querer poner en peligro las embarcaciones*". El promotor de l'enquesta, Antoni Martí, s'encarrega, al seu

⁶ ACA. Expedient de construcció del carregador de pedra a la platja del Grau, doc.5/24, 11 de desembre de 1696.

⁷ Fet i fet, en el mateix document podem llegir que a les opinions d'Antoni Martí caldrà sumar "*información de testigos y traducida y vertida en lengua castellana si fuere necesario*", la qual cosa sembla indicar un cert pes dels comerciants forans en la València barroca.

⁸ ACA. Expedient de construcció del carregador de pedra a la platja del Grau, doc.5/32, 10 de gener de 1697.

torn, de recordar alguns punts -amb els quals, tots els testimonis estan a grans trets d'acord-, numerats fins i tot per a major claredat en l'escrit original: 1) que la platja del Grau de la Mar, avui, és molt perillosa; 2) que fins i tot en temps de bonança, les barques no poden *"allegar muy a la orilla, ni a tierra por haver muy poca agua (...) y por esta razón sucede muchas veces el açorrarse la embarcación, librandola después con grande dificultad"*; 3) que la Ciutat necessita el desembarcador de pedra o un pont de fusta; 4) que la ciutat va decidir fer un moll de pedra, però ara està enrunat; 5) que les runes són molt perilloses; 6) que és necessària la reparació urgent del moll de pedra, afegint-hi 75 pams de llargària amb una *"cajada"* al final, aconseguint-se així els deu pams de profunditat desitjats; 7) que si no es fa aquesta reparació *"es preciso y necesario se vayan los mercaderes a otras partes y playas a desembarcar las mercaderías como a sucedido y sucede (...) muchas mercaderías se han desembarcado en la playa del lugar de Puçol, en el Grau de Gandía, en el Puerto de la Ciudad de Denia y otros puertos..."*⁹; 8) que si se'n van els mercaders, no sols es perdran els drets pagats a la corona, a la ciutat i a la Generalitat del regne, sinó que València perdrà *"el trato de Mar, que es lo que haze ricas, abundantes y populosas a las ciudades marítimas quedando estas despo-bladas"*; 9) que l'obra de reparació costarà 8.000 lliures.

Aquest desig dels jurats i mercaders de València sembla reflectir la puixança econòmica de finals del segle XVII, que ja Garcia Martínez havia indicat¹⁰ i que Hernández (1982), entre altres, considera fonamental per explicar el desig de bastir un moll de pedra al Grau. Tot i això, no sembla que aquesta fóra la percepció dominant en la més alta instància política del regne. Cal dir que el virrei Pérez de Guzmán considerava l'obra del port inútil i costosa, i, en qualsevol cas, no justificada per l'escassa activitat econòmica de la ciutat. Així, en el memorial adreçat a Carles II explicant el context de la construcció del moll de Güelda el 1686, entre ironies punyents, afirma:

*"Comenzose con el gusto que suelen causar las novedades en los Pueblos, en cuya aprehensión tienen poco que andar las prosperidades, para passar de imaginadas a creydas, en el logro de un crecido y abundante comercio, como si se dexase atraer de sola esta circunstancia, en un Playa tan abierta como poco segura, tan abundantes de impuestos sus Aduanas como escasas de generos para las cargazonnes de retorno y lo que es mas, de mercaderes de caudal que las reciban y despachen, que es lo que tiene desiertos los puertos mas acomodados y seguros de esta Costa"*¹¹.

En un altre moment, el virrei no dubta a criticar la inutilitat del desembarcador, fet que aconseguirà *"ahuyentar por su inutilidad el poco comercio que le quedara a esta Playa"*. A més, per últim, recorda al monarca la penúria de la ciutat de València i la impossibilitat d'atendre aquesta obra: *"El tiempo, el mas lleno de ahogos para la Ciudad, su caudal enteramente apurado y sin fuerzas para la muy preciso, quanto y más para lo voluntario..."* i continua més endavant, contraposant aquest temps de necessitats a d'altres de millors: *"la obra que desea la Ciudad, jamás intentada en tiempos muy abundantes y floridos..."*.

⁹ Tot i compartir a bastament els judicis d'Antoni Martí, un dels testimonis, Juan Ducos, assegura que mai no ha vist descarregar mercaderies a la platja de Puçol.

¹⁰ García Martínez (1968, 15 i altres).

¹¹ ACA. Expedient de construcció del carregador de pedra a la platja del Grau, doc 5/28.

Aspectes geogràfics i canvis ambientals

A més dels judicis sobre la situació econòmica de la València de finals del segle XVII, el plànol i els documents que estudiem aporten informació sobre alguns fenòmens naturals d'importància. La polèmica portuària en la València de finals del segle XVII s'estableix entre dos "partits" clarament enfrontats. En primer lloc, el virrei i els creditors, que s'oposen a la construcció del moll de pedra que desitja la ciutat de València i advoquen per mantenir el sistema medieval d'un pont de fusta. En el bàndol contrari, trobem els projectistes i mestres d'obra cridats a treballar al servei de la ciutat a finals del XVII, des d'Evarist Barberà, passant per Tomàs Güelda i arribant a Marco Corsiglia. En la discussió que es genera, els arguments relacionats amb l'entorn geogràfic són a bastament emprats. Els que s'hi oposaven, feren servir arguments lligats sobretot a l'aportació de sediments pel Guadalaviar, mentre que els que n'estaven a favor, es preocupaven sobretot pels fenòmens d'acumulació de la deriva costanera, negligint el possible paper destructor del riu. Entrem, doncs, en aquesta discussió.

A. El problema de l'acumulació meridional

Per una part, el disseny de Corsiglia evidencia acumulacions importants de sediments al sud i no al nord del moll que des de 1686 i per indicació de Güelda, s'estava construint al nord de Grau. Tres testimonis venen en ajuda d'aquesta interpretació.

El primer d'ells l'aporta el virrei Pérez de Guzmán, quan adreçant-se al rei assenyala que aquest pont de pedra dissenyat per Güelda és inútil perquè *"ha mostrado la experiencia que, poco a poco, se ha ido retirando el mar, por sola la parte del Grao, que es por donde se havia de desembarcar dexando en seco casi la mayor porción de la obra, siendo así que, al lado opuesto, segun manifiesta la planta, guarda la misma orilla que antes"*. Com explica poc després el virrei, el problema no rau en:

"...el retiro del mar, sino en el banco de arenas que han ocasionado las corrientes de los Ayres, desde Levante e intermedios, hasta el Poniente que vienen de aquella parte, con tal frecuencia que aseguran los hombres practicos, que de los doce meses del año, en los diez interpolados los dias, son las corrientes de estos Ayres. Añadense las avenidas continuadas del Rio, cuyas arenas las hechan los Ayres acia aquella parte y assi lentamente van formando un banco que es el incombeniente que se experimenta en todos los lugares donde ay muelle con vecindad de algun Río, y lo aseguran los que los han visto en Barcelona, Genova, Liorna y en la costa de Lenguadoc".

Així, trobem un moll inutilitzat pel sud i no pel nord. Tot i un cert contrasentit en el paper del vent en el moviment de sediments del riu (quan el virrei diu *"añadense las avenidas continuadas del Rio, cuyas arenas las hechan los Ayres acia aquella parte"*, sembla contradir-se respecte els vents dominants de llevant), podem pensar que les aportacions del riu són el principal problema que afectava un possible port en aquella època i en aquell indret, doncs era al sud i no al nord del moll de Güelda -que segons el plànol de Corsiglia, arribava, tot i les destruccions i les interrupcions en la seua construcció, als 55 metres de llargària, un obstacle ben vistós, doncs-, on s'acumulaven els materials.

El segon argument l'aporta el mateix plànol de Corsiglia, on podem observar clarament rescrescuda la riba del Grau i no la situada més al nord, davant les barraques del Cabanyal, més enllà de la séquia del Riuet. A més, en la llegenda d'aquest plànol se cita expressament l'absència de profunditat al sud del moll de Güelda i la presència d'aigua lliure al nord (*"desta parte de escarpa ay mucha agua, lo que en la opuesta carece"*).

Per últim, el tercer argument l'aporten els representants dels creditors de la ciutat que s'expressen amb el mateix argument que el virrei: el projecte pot fracassar per l'acumulació al sud del moll de Güelda atribuïda al paper del Guadalaviar: *"La experiencia ha enseñado que el Muelle que se ha empezado jamás será de provecho, pues por la vezindad del Rio, por lo regular de las corrientes, por la mala constitucion de la playa y otros accidentes, la parte del muelle que ha de servir para desembarco se ha cegado y se va haziendo un banco de arenas azia el Rio, que por esta parte, ni allí ni en otro sitio se podra desembarcar la mercadería..."*. Res no es diu d'acumulacions al nord. Ans al contrari. No és la manca d'aigua la que impossibilita els desembarcaments: *"Por el otro lado que esta opuesto al Rio vienen los çierços y levantes, con que no cabe el descargar..."*. I, a l'igual que el virrei, assenyalen altres casos semblants: *"En la ciudad de Agde de Francia, sita junto al Mar, pasado Perpiñan, se intentó hazer un muelle como el nuestro y se executó, dandole mil y quinientos passos geometricos de largaria, pero por un rio que hay vezino, a la parte de medio dia, como tiene este, se ha cegado dentro de 30 años"*.

Per a evitar aquest problema, les solucions proposades són diferents, d'acord amb el "partit". Per al virrei i els creditors calia senzillament reconstruir el pont de fusta. Per contra, Marco Corsiglia, tot i estar d'acord amb els problemes generats pel riu i per la dinàmica dels sediments, intentava solucionar-los d'una altra forma: permetent-hi la circulació de l'aigua i de les corrents marines gràcies a una separació dels fonaments de pedra. Allò que Corsiglia proposa -a diferència dels projectes de Barberà i de Güelda- és bastir un moll enfront del Grau i de la calçada ja existent -ja citada per Gaspar Escolano-, sustentat sobre cinc caixes de pedra de 5,75 metres aproximadament, amb una clara separació entre tres d'elles salvada per un pont de fusta, fins a arribar a un moll de 80 metres de llargària mar endins on hi hauria, en l'extrem final, dos metres de profunditat. El fet que les caixes no estiguen juntes -com es veu al plànol-, havia de permetre la circulació de l'aigua i de les corrents marines, evitant-hi l'acumulació de sediments. El virrei, amb les seues crítiques a Corsiglia ens aclareix aquest argument: *"[Corsiglia] propone aora comenzarle por un puente de tablas, a que se vayan sucediendo las caxadas, dexando intermedio competente para las corrientes de las aguas y salvar el daño que detenidas las arenas no formen el banco que se ha visto"*. Malgrat la innovadora posició, l'opinió del virrei és negativa:

"Se sigue necesariamente, por lo que llevo dicho, que si la primera fabrica [la de Güelda], ha quedado destruyda por la vecindad del rio, teniéndola mayor la que se ha de hacer frente de la calzada y puerta del Grao [la de Corsiglia], aun-que se dexen los intermedios que demuestra la planta para la comunicacion de las aguas, no podrán impedir que las corrientes de los Ayres buelvan a formar el banco al abrigo de las caxadas que es forzoso sean muy crecidas y que ayuden a detener la arena con que se vaya cerrando el passo al agua y en breve espacio se reco-nozca igual y aun mayor daño...".

Torna a aparèixer ací un cert contrasentit entre el paper de *"las corrientes de los Ayres"* (clarament s'havia dit abans que hi són dominants les de llevant), que mouria a una deriva cap al sud i l'acció del sediments del riu, que els mouria cap al nord. Sembla que, en

qualsevol cas i vist el plànol i els comentaris anteriors, en aquest espai del litoral dominaria molt més l'aportació sedimentària del Guadalaviar que no la dinàmica litoral relacionada amb els vents principals i és per això que, quan Corsiglia pensa en deixar lliure trànsit a "las aguas", sembla que pensa molt més en aquesta circulació sud-nord que no en l'altra. Alguns dels testimonis d'Antoni Martí incideixen en la idea de Corsiglia, tot i que aquells proposaven "dos ojos", un al principi del moll i altre a 15 ó 20 pams d'aquell "para que por dichos ojos rompan las corrientes del mar y jueguen las aguas a las dos partes".

De la mateixa opinió que Corsiglia era Tomàs Güelda, si més no en quant a la possibilitat de construir un moll de pedra a la platja de València sense que el riu l'enrunara. Així, el 1685, en el memorial que acompanya el seu projecte d'embarcador, diu al respecte del Guadalaviar:

*...assí mismo se ha de procurar, no solo conservar la Boca de nuestro Rio Guadalaviar, antes bien seria bueno procurarle apartar de donde oy la tiene, aunque con poca distancia, ya que no puede lograr el que la fábrica del Muelle se hiziera más apartada de lo que oy está, si bien el daño que puede causar es muy limitado en comparación del que experimentaron otros Puertos y el que podría tener si la Boca del Rio estuviera a la parte del Levante, que es por donde vienen las Travesías, pues con el favor y fuerça de éstas, sería tan grande la introducción de las Arenas, las quales no solo se arrimarían á la parte de la escarpa, sino que correrían azia la Punta del Muelle y se atravesarían, haziendo banco y por consiguiente, sería forçoso irle creciendo, sin ser bastante el Pontón para irle limpiando, como sucede en el de Barcelona, que padece este daño y le causa el Rio Besòs, que tiene su Boca a la parte del Levante y Travesías y no es tanto el que experimenta por el Rio Lobregat, que tiene su Boca à la parte abrigada del Muelle"*¹².

Aquest argument, reforçat per altres semblants en el memorial¹³, situa Güelda en el "partit constructor" del moll de pedra. A més, Güelda reconeix el dany que hi podria causar l'acció conjunta del vent i de l'aportació del riu. Aquest afany de Güelda per demostrar als seus veïns i a les autoritats la possibilitat de bastir un embarcador de pedra al Grau, l'escassa responsabilitat del riu i la importància de protegir les naus de la deriva litoral arriba a tal punt d'introduir una afirmació que podem jutjar, dins els coneixements actuals de la història i de l'entorn urbà del Grau, com estranya:

*"...estas arenas son transportadas por la costa ya a una parte, ya a otra, por los vientos que las corren, cargando la mayor parte y porcion de ellas a la contraria de los Ayres más fuertes, dichos Travesías, como sucede en nuestra Playa, pues por ser la Tramontana, Griego y Levante los de mayor fuerça, las arrojan a la de Mediodía, este efeto han causado en las ruynas del Baluarte, cuya fábrica se empezó muy apartada del mar y oy se halla dentro de él, no obstante la gran copia de Arenas que ha introduzido el Rio en el dilatado tiempo de quarenta y un años..."*¹⁴.

¹² Descripción del muelle que la muy Ilustre Ciudad de Valencia ha mandado fabricar en su playa. València, 1686. AHMV, Fons Serrano Morales, A-25/60.

¹³ "...de donde se infiere que si los Rios que dessaguan dentro de dichos Muelles de Barcelona, Adde, &c. (Güelda es refereix a altres exemples per ell citats com els de "Génova, Liorna, Civita Vieja y Málaga"), siendo tan caudalosos y perturbados de los Vientos tan fuertes, como queda dicho, no ciegan los dichos Puertos, con la introduccion de sus arenas, menos podrá causar este efeto ò daño nuestro Rio en el Muelle que se ha empezado a fabricar". Ibidem.

¹⁴ Ibidem.

O bé Güelda es refereix a un altre baluard diferent al tradicional del Grau o la seua afirmació és completament falsa, com demostra el plànol de Corsiglia d'una desena d'anys després quan situa el baluard a gairebé cent cinquanta metres de la mar. No sembla que Tomàs Güelda, un home ben representatiu del grup dels *novatores*, poguera fer servir aquest tipus de falsedats, obvies per a qualsevol veí que coneixera el Grau de València. A més, la referència de Güelda a l'acció del riu en els últims 41 anys -ço és, exactament des de 1644 ó 1645, ja que Güelda podria haver escrit el memorial el 1685 o el mateix any de la seua publicació, el 1686-, podria fer pensar en un baluard situat en altre indret del litoral o en un de nou construït al Grau durant la revolta dels Segadors a Catalunya i la guerra contra França, atenent la situació de frontera militar del nostre país i que caldria situar doncs molt més a la riba de la mar, però del qual no ens havia arribat cap notícia fins avui. Això voldria dir que, tot i la progressió de la terra des del segle XVI -com veurem en el següent punt-, des de meitat del segle XVII, i especialment en acabar la centúria, podríem trobar-nos amb una fase distinta de moviment de la línia de costa, com veurem tot seguit.

Punt i apart mereixeria l'afirmació, que deixem intèrpretar a persones de major preparació, sobre l'efecte d'acumulació al sud d'un obstacle ocasionat perls vents de tramuntana o de llevant, com afirma Güelda.

B. El problema de la dinàmica de la línia litoral

Lligat amb aquest fenomen d'acumulació, trobem un altre ben interessant: la regressió marina -o la progressió dels sediments de la platja-, sembla culminar en el segle XVII, sobretot si enfrontem el plànol de Corsiglia amb els posteriors coneguts del segle XVIII. Efectivament, els segles XVI i bona part del XVII es poden caracteritzar per canvis importants en la línia de costa, amb un retrocés evident de la mar, tal i com assenyalen alguns importants arguments que veurem tot seguit.

El primer d'ells és el ja conegut testimoni de Gaspar Escolano, que ja advertia, tot just començar el segle XVII, que el mar "*en años atrás estaba tan apegado al pueblo que bañaba sus murallas. Ahora el regolfo de la arena, que mete el rio, la tiene retirada una larga carrera de caballo*". A més cal anotar un segon testimoni, el ja vist del viatger francès Antoine Jouvin el 1672, quan assenyalava un embarcador notablement més curt que el que va descriure Escolano el 1610. Cal dir que, d'acceptar -tot i que siga aproximadament-, la mesura del pont proposada per Juovin, el carregador de fusta que s'endinsava en la mar s'havia escurçat molt respecte el d'Escolano de seixanta anys abans, car aquest parlava "*d'un muelle o puente de madera de seiscientos pasos de largo*", mentre el francès en parlava d'un de dues centes. Tot i una possible discrepància en les mesures, resulta del tot versemblant que en el moment que Jouvin visita València, el pont de fusta del que parla Escolano fóra molt més curt que en començar la centúria. La feblesa d'aquella construcció de fusta -enfrontada a la duresa de la condicions naturals de l'indret-, i el progressiu augment de la llenca de terra explicarien aquest escurçament.

Per últim, el tercer argument a favor d'una progressió de la zona terrestre respecte la marítima ens arriba gràcies al testimoni del mateix virrei Pérez de Guzmán, quan en el memorial adreçat al rei, assenyalava el 1697, com un argument més contra el pont de pedra, "*la memoria de que fueron de ningun provecho el baluarte que à la lengua del agua se comenzó a fabricar para su resguardo y el muelle que en tiempos passados intentaron hacer los Duques de Gandia en el Grao de aquella poblacion*". Res no sabem d'aquell baluard. Si és el mateix que esmenta Güelda o es refereix al del Grau de València, construït el 1531 (BOIRA i SERRA,

1994) i que, en finalitzar el segle XVII, certament es trobava ja a una certa distància de la mar, a uns centenars de metres. De ser correcta l'apreciació del virrei, entre la dècada dels trenta del segle XVI i els últims anys del segle XVII, la mar hauria retrocedit en el golf de València de forma clara, tant a Gandia com a València.

Al contrari, quan analitzem testimonis gràfics com els plànols del port de València del segle XVIII, la situació sembla haver capgirat i s'enfrontem amb un possible canvi de tendència en la dinàmica litoral. Així, si al plànol de Corsiglia la calçada de pedra fins a la mar mesurada des de la porta del Grau és d'uns 190-200 metres, en alguns plànols posteriors, aquesta distància és significativament menor. Així si comparem aquella amb la que trobem als plànols del segle XVIII, com ara el de Nicolas Bodin (1739) o de Manuel Salomón (1786), arribem a la conclusió de que dels 200 metres de Corsiglia, passem als 165 metres de Bodin i als 168, si fa no fa, de Salomón. Tot i reconeixent la imprecisió en els càlculs sobre la cartografia de l'època i la possible variació de les mesures de pams¹⁵, podem suggerir que, si més no, el període de retrocés de la mar i progressió terrestre en aquest indret s'ha deturat per complet durant el segle XVIII, produint-se una certa estabilització de la línia de litoral i, fins i tot, un cert retrocés terrestre. Aquesta afirmació se'ns fa més evident encara si comparem aquestes mesures amb la forta recrescuda que, com hem vist, havia patit la zona als segles XVI i XVII, documentada per la notícia del virrei Pérez de Guzmán sobre l'allunyament del baluard i el moll del Grau de Gandia, per les notícies de Gaspar Escolano respecte la calçada i pel mateix plànol de Marco Corsiglia¹⁶.

Un últim argument ens sembla, però, decisiu. Al plànol de Nicolas Bodin del 1739 apareix tot just davant del Grau les runes d'una estructura de pedra que Bodin identifica com "*Pedazos de muelle arruinados*", una llegenda que li serveix també per a referir-se al moll de Güelda més al nord. Certament, la presència d'aquella estructura potent dins l'aigua ens fa veure que no es tracta de cap obra efímera o provisional de fusta. Villarroya (1867), en l'explicació que acompanya al seu plànol sobre la història del port de València, afirma que aquestes restes -que ell bateja amb les inicials *Aa* (figura 2) tot just al centre de la dàrsena i enfrontat al Grau-, és el moll de Güelda. Villarroya diu textualment: "*Arrecife formado por los restos del antiguo y primitivo muelle de fábrica construido por el Consejo general de la ciudad en 1686, con arreglo al proyecto presentado por el ciudadano de Valencia Tomás Güelda en 28 de mayo del mismo año*". Com hem vist, es tracta d'un error important, doncs el moll de Güelda, seguint els càlculs detallats del plànol de Corsiglia i com ha demostrat la troballa arqueològica de les seues restes el 2002, es trobava a no menys de 270 metres al nord de l'embarcador de fusta. Doncs, la qüestió és clara: ¿si no són les runes del embarcador de Güelda, què són?

Tan sols hi ha dues hipòtesis possibles: la primera és que el consell de la ciutat de València desobeïra expressament l'ordre del rei Carles II de reconstruir un pont de fusta i el fera de pedra. Cal dir que no coneixem cap document de l'època que parles d'aquest suposat nou moll. Ans al contrari, els capítols que els jurats de la ciutat redacten per a complir l'ordre del rei -que pretenia acabar així amb la polèmica iniciada per Güelda i continuada per Corsiglia-, són clars¹⁷: s'havia de fer un nou pont de fusta.

¹⁵ Fet i fet, si multipliquem els pams per 0,20 cm en compte de la mesura valenciana de 0,23 cm el resultat se'ns acurta a uns 170 metres, semblant en tot cas a les mesures derivades dels plànols del XVIII de Bodin i Salomón.

¹⁶ Per no parlar d'època medieval, quan les drassanes restaven enfront de la mar, dins d'una situació lògica i natural per aquest tipus d'instal·lacions.

¹⁷ AHMV. Querns de Provisions 1700-1701, 1 d'octubre de 1700.

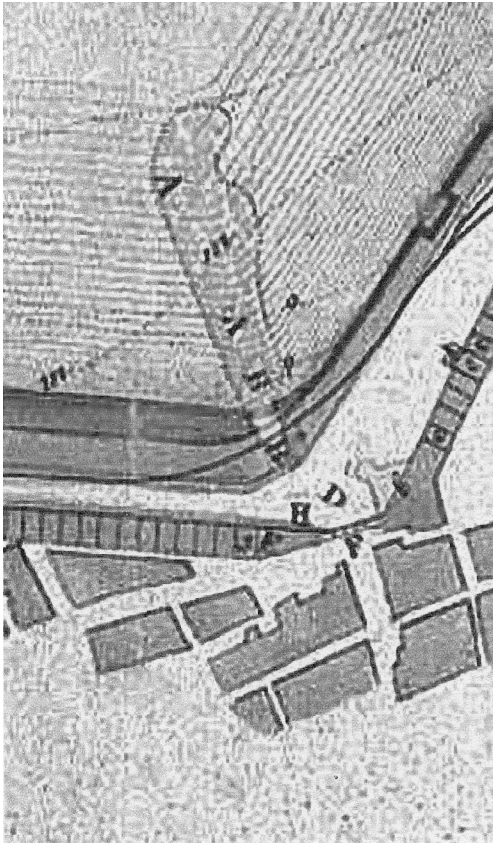


Figura 2. Detall del plànol de Pedro Villarroja (1867) on es veu, delimitat per les lletres AA, un fragment de la calçada de pedra identificada per Gaspar Escolano a principis del segle XVII però que l'autor d'aquest plànol va confondre amb les restes del moll de Güelda. S'hi veu, al punt d'unió de les dues dàrsenes però terra endins, una reconstrucció del baluard medieval, enderrocat ja parcialment per aquells anys.

“Se a de fer lo pont de taules segons la forma que estava lo antich, ab la rectitut que més convinga (...) En lo puesto que estava lo antich al cap de la calçada de pedra que ha manat per dita Ill^{te} Ciutat y ha de proseguir des de el cap de dita calçada hasta 400 pams dins la aygua de la forma següent (...) Primo se han de clavar les estaques (...) i entaular per damunt de taules”.

Res no diuen els capítols d'altres materials que no siga la fusta. Fet i fet, quan el consell de València escriu al rei per a explicar-li per què encara no s'havia bastit el pont de fusta, tal i com Carles II manava, es disculpava dient que la fusta per al pont encara no hi havia arribat: “En execucion de la Real Orden de su Magestad de 15 de Noviembre del año proximo passado (...) y acordados los Capítulos, queda ya comprada la Madera necesaria por cuenta de la Ciudad, que se está subastando la obra (...) y se están esperando las estacas o Maderos de Cathaluña (que ya están concertados)...¹⁸⁷”. En altre memorial continua excusant-se:

¹⁸ ACA. Expedient de construcció del carregador de pedra a la platja del Grau, doc.5/10, 1 d'agost de 1699.

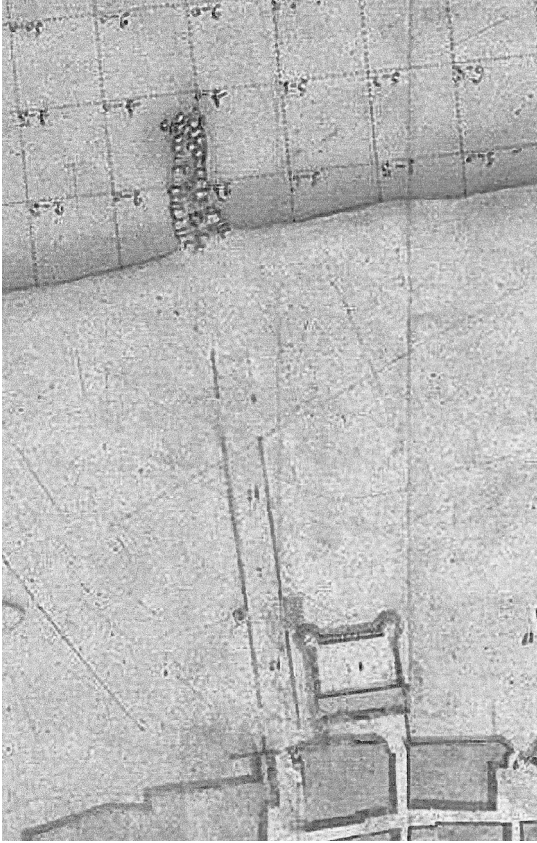


Figura 2. Detall del plànol de Pedro Villarroya (1867) on es veu, delimitat per les lletres AA, un fragment de la calçada de pedra identificada per Gaspar Escolano a principis del segle XVII però que l'autor d'aquest plànol va confondre amb les restes del moll de Güelda. S'hi veu, al punt d'unió de les dues dàrsenes però terra endins, una reconstrucció del baluard medieval, enderrocada ja parcialment per aquells anys.

“Quatro puntos contine la Real Carta de 15 de Noviembre que otros tantos motivos ha tenido la Ciudad para no poder executar en todo este tiempo esta nueva fabrica. El primero es (...) que en el año pasado se consumió toda la madera que havia para el abasto de la Ciudad, de forma que no solamente de la que podrá ser a propósito para esta fábrica, pero aun de la otra que suele venir en carros y galeras llegó a estar la Ciudad necesitada de ella, por no bastar la que viene por tierra para el consumo (...) y en este tiempo nadie puede ignorar la imposibilidad de traer madera, assi por serlo para cortarla, como porque los Rios están intratables para semejante comercio y siempre se ha estilado traer la madera por el Rio en el mes de Junio o Julio, en virtud de los Capítulos del contrato...”¹⁹.

Per tant, pensem que mai no es va construir cap pont o moll de pedra en aquell indret. Doncs, continuem amb el problema: ¿Què són aquelles pedres que Nicolas Bodin representa el 1739 dins la mar i davant del Grau i que Villarroya va confondre amb el moll de Güelda de 1686?

¹⁹ ACA. Expedient de construcció del carregador de pedra a la platja del Grau, doc.5/17, s.d.

Pensem que no són les restes de cap pont de pedra, sinó les runes de la calçada que Escolano esmenta per primera vegada el 1610 i que apareix dibuixada i mesurada per primera vegada al plànol de Marco Corsiglia. Pensem que la porció que resta en runes i reflecteixen els plànols del segle XVIII i XIX és realment l'extrem més allunyat del Grau i que, per aquell moment, ja és atacat per les ones dins un procés general de retrocés de la línia terrestre. Així, si mesurem des del final de l'obra enrunada representada per Bodin fins a la porta del Grau (figura 3), la distància (unes 106 *toesses*, si fa no fa 205 metres) coincideix quasi exactament amb la que Corsiglia recull per a aquella calçada de pedra: 870 pams (uns 200 metres). Que es tractava d'una obra d'importància que podia resistir el pas del temps fins ben entrat el segle XIX, ho mostra el fet que als gravats de Crisòstom Martínez per al projecte de Güelda aparega decorada com els ampits del riu i que el propi Marco Corsiglia ens diga d'ella -amb un castellà, potser italianitzat-, "*que costó millanares*". D'acceptar aquesta explicació, aquestes runes de la calçada certificarien un segle XVIII caracteritzat com un període de retrocés terrestre, sobretot en comparació amb els decenni precedents.

Caldrà investigar molt més per a explicar aquests fets que hem comentat, ço és, l'acumulació de dipòsits al sud de l'obstacle portuari i el visible canvi en les tendències de progressió terrestre observades entre els segles XVI i XVIII. És ver que caldrà comptar també amb les extraordinàries aportacions d'un Guadalaviar actiu i amb fortes revinguades. Almela i Vives (1957: 46) en cita dues els anys 1689 i 1695 i això podria explicar que la dinàmica litoral cedira -al Grau de València-, el seu paper geomòrfic a l'extraordinària tasca d'aportació de sediments del riu. Però al mateix temps caldria explorar també la possibilitat de canvis ambientals molt més generals, alguns dels quals han estat apuntats ja (MATEU, SANCHIS i FERRI, 1999). El cas és que els testimonis semblen demostrar que si el segle XVI i potser el XVII són moments d'acumulació i de retrocés de la línia marina, el XVIII pot marcar un canvi de tendència. Siga entesa aquesta afirmació com un element a discutir més que no com una asseveració irrefutable.

BIBLIOGRAFIA

- ALBIÑANA, S. i HERNÁNDEZ, T. M. (1984): Técnica e ilustración en Valencia: los proyectos portuarios. *Saitabi*, XXIV, 125-151
- ALMELA i VIVES, F. (1957): *Las riadas del Turia (1321-1949)*. Ajuntament de València, 129 pp.
- DIAZ, A., PONS, A. i SERNA, J. (1986): *La construcción del puerto de Valencia. Problemas y métodos (1283-1880)*. Ajuntament de València, 189 pp.
- GARCIA MARTÍNEZ, S. (1986): *Els fonaments del País Valencià modern*, València.
- HERNÁNDEZ, T. M. (1982): Los Novatores ante la problemática portuaria de Valencia en el siglo XVII. *Estudios dedicados a Juan Peset Alexandre*, vol. 2, Universitat de València, 353-374
- MATEU, J., SANCHIS, C. i FERRI, C. (1999): El golf de València durant els segles XVI i XVII. Canvis ambientals. *Geoarqueologia i quaternari litoral. Memorial María Pilar Fumanal*, Universitat de València, 367-374
- ROSSELLÓ, V. M^a (1991): El Grau de Valencia, un puerto difícil. *Estudios Geográficos*, 199-200, 619-634