

EL PRIMER INTENTO INTEGRAL DE DOTACIÓN PORTUARIA EN VALENCIA DURANTE LA ERA DE LOS DESCUBRIMIENTOS; RAZONES DE UN FRACASO (1480-1520)

Andrés Díaz Borrás, Anaclet Pons Pons, Justo Serna Alonso
Universitat de València

En un lapso de tiempo relativamente pequeño, entre 1480 y 1520, el panorama marítimo europeo cambió esencialmente debido al descubrimiento de América y a la transición de la hegemonía, que simultáneamente se estaba produciendo entre el Mediterráneo y el Atlántico. En este contexto en el que entraba de lleno la península ibérica como protagonista fundamental de la aventura americana, como espacio europeo abierto a los dos mares, se va a producir el primer intento por articular la infraestructura portuaria de la ciudad de Valencia. Esta tentativa, desde luego, fue una iniciativa frustrada por las razones que expondremos a continuación. No obstante, antes de entrar de lleno en las razones de un fracaso, conviene descubrir los motivos que condujeron hasta idear y proyectar la construcción de un puerto en la Valencia de finales del siglo XV y comienzos del XVI.

Desde la ocupación de la ciudad, en época de Jaime el Conquistador, había ido creciendo en las llanas playas de la capital un núcleo de población concentrado, que llegaría a formar una entidad local menor, a la que desde el principio se conocerá como la *Vilanova del Grau de la mar*. El concepto Grao, por asimilación, adquiriría desde entonces el mismo significado que el de puerto en su sentido más extenso y natural: aquel lugar de la costa –independientemente de su naturaleza geográfica y transforma-

ción humana— que será empleado usualmente por la gente para la carga y descarga de mercancías y el embarque y desembarque de personas. Durante mucho tiempo el Grao fue un lugar desprotegido, sin infraestructura de ninguna clase y con apenas leves señales de que su emplazamiento servía como puerto de la capital (1). Puede resultar paradójico que una de las ciudades más importantes de la confederación catalano-aragonesa y de toda la península, que gracias a su comercio marítimo alcanzó un gran florecimiento mercantil, no dispusiera de unas instalaciones portuarias acordes con su importancia, pero este hecho fue una realidad al menos durante años.

Las primeras mejoras que acometieron para dotar al puerto de Valencia de algunos servicios básicos serán la construcción de atarazanas y almacenes para mercancías. Con estas edificaciones se pretendería, en primer lugar, poner a cubierto las fustas, galeras, etc. que de lo contrario permanecerían a la intemperie y, por otro lado, poner bajo techado los productos y a los mercaderes que arribaban al Grao o pretendían embarcar en él (2). Sin embargo, estos primeros servicios fueron meramente provisionales. Existen testimonios suficientes como para poder acreditar que los rectores políticos de la ciudad no tenían muy claro el papel que debía jugar el Grao como puerto de Valencia. En efecto, si se levantaron atarazanas en las playas de la capital, si se acondicionaron almacenes y consignas de mercancías en la *Vila-Nova del Grau*, también se hizo lo propio junto a las murallas de Valencia, a unos 3 km. del emplazamiento costero, en las orillas del Turia, que podía ser remontado por algunas embarcaciones con cierta normalidad. La elección de Grao como puerto de Valencia, pues, no se había producido todavía, y si existía como minúsculo complejo portuario se debía exclusivamente a que era una de las alternativas de acceso marítimo a la ciudad, pero no la única. Este hecho se pondrá de manifiesto a lo largo del siglo XIV y en los primeros años del Cuatrocientos. En primer lugar, surgirá la idea de rebajar y canalizar el cauce del río Turia hasta permitir su anegación por el mar, justo hasta las murallas de Valencia. La idea, en sí, parecía buena, ya que proporcionaría un abrigo inmejorable a barcos de gran calado, que, además, llegarían hasta las mismas puertas de la urbe. Sin embargo, el proyecto era inviable por razones muy variadas: la insalubridad de la zona, el costo de las obras y la incertidumbre acerca de su resistencia ante una posible riada, un desbordamiento que no se descartó jamás (3).

La segunda alternativa que se barajó, tal vez fuera una idea menos original pero desde luego se nos antoja mucho más realizable. A una distancia prudencialmente corta de la ciudad de Valencia se halla la desem-

bocadura del Júcar, junto al cabo de Cullera y a esta pequeña villa costera. Durante años, ante la proximidad de un temporal, una racha de malos vientos o un ataque de flotas enemigas, el desembarcadero de Cullera fue utilizado como punto de refugio seguro para muchas naves. Este hecho estimulará a las autoridades comunales a contemplar la posibilidad de transformar, con ligeras obras, aquel puerto natural en un auténtico muelle. Así, en 1453 se analizará la viabilidad del proyecto, aunque muy pronto será abandonado (4).

Mientras tanto, los negocios y las transacciones fueron aumentando en el Grao, lugar en el que se registró gran actividad. Aunque la imposibilidad de dotar a aquella población de unas condiciones adecuadas siempre fue un obstáculo, el comercio valenciano comprendió pronto, que cualquier solución a ese problema de infraestructura pasaba, indefectiblemente, por las playas de la capital. Alejar el puerto de la ciudad hubiese significado la pérdida de un protagonismo económico y político muy perjudicial para Valencia y los mercaderes que en buena medida la regían. Cullera jamás podría representar una alternativa conveniente, ni en la Edad Media ni cuando vuelva a exhumarse el proyecto a finales del siglo XVIII (5).

Ante esta encrucijada, la única solución factible que cabía aplicar era la de multiplicar los servicios públicos del puerto, en espera de mejores tiempos. A lo largo del Cuatrocientos se luchará para llevar canalizaciones de agua potable hasta el Grao, ampliar las instalaciones de almacenes o las atarazanas y mantener el camino que conducía de Valencia a aquella villa en buenas condiciones de uso (6).

No obstante, al menos desde comienzos del siglo XIV, si no antes, se habría ensayado un sistema que acomodaba el desembarco de personas y mercancías. Este procedimiento, tal vez no utilizado con fines comerciales en un principio, se impondrá decisivamente más tarde, como tendremos oportunidad de constatar. En efecto, parece que durante la primera mitad del Trescientos ya se habían producido intentos de construir un desembarcadero de madera en el Grao (7). Esta iniciativa, sin embargo, contará con dos elementos negativos que hacían muy perecedera la construcción. En primer lugar, la endeblez de la estructura, fácilmente desgastable por el uso y sujeta a la violencia de las tempestades, que acaban deshaciéndola en ocasiones. Por otro lado, los agentes biológicos descompondrán la madera en un tiempo inusitadamente rápido, hundiendo el desembarcadero levantado en unos pocos años (8).

Con todo, no fue extraño contemplar, en distintos periodos, afanosos trabajos destinados a construir un entablado, probablemente de vida efímera. Así, por ejemplo, ante la llegada de Fernando de Antequera a Valencia por mar, la capital ordenará levantar una de estas pasarelas. Posteriormente, cuando regrese Alfonso el Magnánimo de su primer viaje a Italia, en 1432, se fabricará otra (9). Será, sin embargo, a partir de 1480, cuando este procedimiento alcance su edad dorada.

EL EMBARCADERO DE ANTONI JOAN Y EL INTENTO DE SU EXPLOTACIÓN EN RÉGIMEN DE MONOPOLIO

Mossén Antoni Joan era un caballero valenciano, al que hay que suponer con bastantes recursos económicos, cierta influencia en los círculos próximos al monarca, así como persona introducida en los ambientes navieros, mercantiles y portuarios (10). Con estos antecedentes es fácil aventurar que se sentía inclinado hacia una iniciativa de tipo marítimo y que le pudiera reportar sustanciosos beneficios dinerarios. Como buen conocedor de la problemática del Grao de Valencia, muy pronto advertiría que haciendo las cosas con una planificación racional tendría que ser rentable levantar un embarcadero en la playa. Por esa razón, podemos suponer que a comienzos de la década de los ochenta elevaría una petición al rey, solicitando permiso para la construcción de un entramado de fustas que sirviera de puerto a la capital. No sabemos cuándo se produjo esta petición, pero conocemos la contestación de Fernando el Católico, dada en Córdoba el 28 de mayo de 1483 (11). Este documento, además de otorgar licencia a Joan para llevar adelante la empresa, concedía una serie de prerrogativas a una persona con iniciativa como nuestro caballero, con objeto de que no se viera sorprendido por la astucia de otros individuos que le copiasen la idea. El *pont de fusta* de Joan tendría que ser el único en un radio de media legua a su alrededor, con lo cual alejaba toda posible competencia y quedaba sancionado oficialmente su brillante proyecto.

Sin embargo, mossén Antoni Joan no comenzará a trabajar en su empresa de manera inmediata. No será hasta 1487 cuando se decida a hacerlo. Con anterioridad, eso sí, había solicitado del rey una salvaguarda especial por la que nadie podría interrumpir o dañar la construcción que iba a emprender, según documento fechado en Salamanca el 22 de noviembre de 1486 (12). No cabe duda de que el noble actuaba lenta y concienzudamente. Cuando creyó encontrarse en disposición para emprender su tarea, y sólo entonces, presentará todas las autorizaciones, privilegios y licencias reales

ante el Baile General de Valencia, el 1 de agosto de 1487 (13). La máxima autoridad administrativa, delegada del poder de la monarquía, acatará las órdenes emanadas de la cancillería real. No será, pues, hasta el verano de 1487 cuando verdaderamente se puede decir que comenzaron las obras del *pont de fusta*. Su construcción no debió ser demasiado laboriosa, por más que supusiera un desembolso considerable por parte de Antoni Joan; en cualquier caso, en pocos meses estaría seguramente concluido (14).

Cuando transcurría 1490, la sobrecarga de actividad que había padecido la estructura de madera, se dejaba ya sentir. Desde Córdoba, el 24 de junio, el soberano expedía una provisión por la que facultaba a Antoni Joan a cobrar tasas especiales por la carga y descarga de mercancías a través del embarcadero. El trasiego de carros, bultos y animales de tiro deterioraba sensiblemente la construcción y su reparación requería una cantidad de dinero considerable (15). El 14 de julio de 1490 dicha provisión era presentada ante el baile general del reino, con objeto de que no impidiese el cobro de los derechos de utilización del *pont de fusta* en beneficio del noble (16).

Probablemente, el descontento entre los usuarios de la instalación fue grande, registrándose más de un altercado, recurriendo la iniciativa ante el baile general y negándose a pagar lo que pretendía Joan. Sin embargo, la medida era irreversible. Justo un año después de su adopción se reiteraba en los mismos términos, según privilegio de Fernando el Católico, dado en Sevilla el 17 de marzo de 1491 y presentado ante el baile general el 23 de junio (17).

Con esta acción se cerraba el primer capítulo de la dotación portuaria valenciana en el tránsito de la Edad Media a la Moderna. El caballero mencionado, sin grandes dificultades, habría conseguido, lenta pero progresivamente, desde 1483, que se le concediese la exclusividad en la fábrica del embarcadero, en un radio de acción considerable como para disponer del monopolio del comercio valenciano que era embarcado. Después, también lograría del rey la aprobación del cobro de unas tasas especiales para la reparación del *pont de fusta*. De esa manera, en la práctica, podía aumentar el cobro del servicio de una forma ilimitada.

EL PROYECTO DE JOAN CABOTO DE MONTECATALUNYA. UN FRACASO POLÉMICO.

Pese a que disponemos de una información más bien reducida, respecto al plan ideado por Montecatalunya, esa documentación es lo sufi-

cientemente interesante como para que podamos disponer de una perspectiva panorámica del proyecto y de las circunstancias que se movieron a su alrededor, abortando la iniciativa.

La primera referencia conocida es de 1492 (18). Se trata de una carta escrita por Fernando el Católico al baile general en la que se menciona la existencia de un personaje veneciano, llamado Joan Caboto Montecatalunya. Este personaje sería un experto italiano en la construcción de obras públicas de envergadura y posiblemente, en concreto, en el diseño de puertos marítimos. Joan Caboto habría recalado en Valencia tiempo atrás, aproximadamente en 1490, cuando la ciudad vivía la expectación de las tareas que acometía Antoni Joan para levantar el embarcadero de madera. En este ambiente, mezcla entre la curiosidad por los trabajos y la intriga por los métodos constructivos, el veneciano acabaría interesándose por el problema de la dotación portuaria de la ciudad de Valencia.

Parece ser que pasaría en ella alrededor de dos años, en los cuales, por iniciativa propia o estimulado por agentes extraños, relacionados con el comercio y el transporte o simplemente rivales de Joan, visitará con asiduidad el Grao. Según especificaba el rey, en la carta de 27 de septiembre de 1492, Montecatalunya trabajará entusiásticamente en la elaboración de los dos planos que darían a la capital un puerto cómodo, amplio y seguro para resguardo de barcos y navegantes. Además, ese proyecto resultaba inusualmente atractivo por la facilidad con la que podía llevarse a efecto. Por desgracia la carta al rey está incompleta, faltando el final de la misma. En cualquier caso, es evidente que una vez elevados sus primeros análisis a la categoría de conclusiones en firme, Montecatalunya marcharía en busca del rey al que había presentado la iniciativa a finales del verano de 1492.

Gracias a la contestación del baile general, dirigida al rey el 25 de octubre, conocemos la faceta técnica esencial de la idea desarrollada (19). Fernando el Católico habría requerido a su delegado administrativo en suelo valenciano la indagación y viabilidad de algunos puntos que, seguramente, el veneciano aportaba en el plan presentado ante el monarca. Estas facetas que requerían una confirmación en opinión del rey hacían referencia a:

1. Verificar la calidad del fondo marítimo de las playas del Grao, descubriendo si su lecho era fangoso o arenoso, con objeto de adecuar el tipo de piedra que debía ser empleado en la obra, y en concreto en el asentamiento de sus cimientos.

2. Revisar si coincidían los calados medidos por Joan Caboto con la realidad determinada, prácticamente, por sujetos hábiles en esa cuestión y vecinos del Grao. En definitiva, de lo que se trataba era de averiguar si naves de gran porte podrían atracar en el nuevo puerto sin dificultad, deduciendo igualmente la cabida aproximada prevista.

3. Era preciso, por otro lado, contemplar la viabilidad del suministro de material indicado por Joan Caboto de Montecatalunya. Según el veneciano, en el cercano cabo de Cullera se disponía de suficiente piedra y de la calidad requerida para afrontar la obra con optimismo, respecto a las necesidades presumidas y el coste de las mismas.

4. Por el ingenio del diseñador de los planos se aseguraba, y era necesario constatar esa afirmación, que trabajando en verano, cuando las condiciones climáticas era más adecuadas y el mar era más propicio, varias pontonas podían cargar piedra en Cullera y llevarla hasta el Grao.

5. Conocer los costes aproximados de la empresa podía resolverse destacando una partida de picapedreros hasta Cullera, que tallasen un bloque de piedra de la factura y tamaño precisado por Caboto, para luego transportarlo hasta el Grao. Después, multiplicando el coste de la operación por el número de unidades previstas se obtendría una cifra del coste real relativamente ajustada.

6. Por último, se requería desde las instancias reales a que se arbitrasen los fondos necesarios para llevar a efecto las obras, de manera que ningún sector interesado en las mismas se viera perjudicado.

En la carta de contestación a la misiva real, redactada por orden del baile general, se recalcará la buena impresión que había causado entre los círculos urbanos las propuestas de Montecatalunya, aunque también se pondrá de manifiesto que la financiación de las mismas había sido objeto de amplias discusiones sin que se llegara a una solución satisfactoria para las partes.

Gaspar Rull, que junto a Gaboto se desplazará hasta el monarca para entregarle el escrito del baile general, tendrá, así mismo, la misión de indicarle algunos procedimientos adecuados para sufragar el proyecto.

Probablemente, hasta el resto del otoño e invierno de 1492, las consultas y el cruce de escritos entre las partes continuó produciéndose, aunque no tenemos constancia de ello. Será, no obstante, a comienzos de 1493 cuando reaparezca el tema entre la documentación revisada (20). En

una carta dirigida al baile general, Diego de Torres, el rey insistía en la oportunidad de hacer el puerto en unos momentos singularmente convenientes. Con el propósito de coadyuvar a tal fin remitirá al baile general de Orihuela, Jaume de Santangel, hasta Valencia. En un sentido parecido se halla la misiva dirigida a los jurados de la ciudad de Valencia en la misma fecha. En este escrito, el soberano volvía a argumentar en favor del proyecto y a exhortar a las autoridades locales para que consintiesen en su autofinanciación. Más aún, Fernando el Católico exigirá que aquellas personas que se mostraran contrarias a la empresa y díscolas a cumplimentar su decisión se vieran obligadas a dar las razones del rechazo, por escrito, con el fin de que el rey tomara la decisión oportuna.

En definitiva, se trataba de una sutil amenaza, encubierta, para que nadie osara oponerse a su decisión (21). Un día después de la redacción de esta carta, el 27 de febrero de 1493, el rey entregará las instrucciones que debía cumplimentar Jaume de Santangel, baile general de Orihuela, para sacar adelante el proyecto de Montecatalunya. Estas instrucciones se centran esencialmente en el tema de la dotación económica, que era el auténtico escollo que había detenido el normal desenvolvimiento y progreso de la idea. Hay que suponer, desde luego, que la planificación de los trabajos y las brillantes iniciativas del veneciano en orden a fabricar un muelle de piedra tuvieron buena acogida entre los responsables políticos comunales.

Las instrucciones reales hacían hincapié en cinco puntos básicos, a través de los cuales poder financiar las obras y estimular a las autoridades locales a cumplir los deseos del monarca.

1. Ante todo, Jaume Santángel debía concienciar adecuadamente a sus interlocutores de que el rey tenía una inquebrantable voluntad de llevar adelante el proyecto del puerto. Para ello y para disuadir a posibles posturas contrarias al plan del soberano, Santangel solicitaría del baile general *la reunión del Consell Real valenciano, al cual serían invitados los jurados de la ciudad, para entre todos y con la excusa de estudiar el emplazamiento más adecuado para el muelle, convencerlos de la inevitabilidad de la decisión de Fernando el Católico. Una vez celebrada dicha reunión, se informaría minuciosamente al rey de lo allí acordado, del ambiente que reinase en torno al tema.*

2. Previsoramente, el soberano indicará a Santángel si la postura de algunos miembros asistentes a aquella entrevista era claramente opuesta a sus intenciones que se llamase a expertos en la materia para realizar

una explicación de las ventajas del muelle. Al igual que en el punto anterior, el rey pedirá que se le mantuviese al tanto de lo acordado respecto de la cuestión, explicándose cada voto de manera razonada, en forma similar como hemos tenido ocasión de ver un poco más arriba.

3. Por otro lado, el baile de Orihuela fue orientado en la necesidad de que los jurados reconociesen los procedimientos de obtención de materiales y toda la metodología planteada por Montecatalunya como válida, cuestión fundamental antesala de la petición de fondos. El asentimiento a la realización de una prueba, cortando un bloque de piedra y llevándolo hasta el Grao, implicaba, teóricamente, el conocimiento global del coste total del proyecto. En definitiva, lo que se pretendía era conocer este dato esencial para poder continuar evaluando el desembolso a realizar.

4. Por último, se darán instrucciones al baile de Orihuela respecto al modo de financiar la obra, por parte de la ciudad.

120.000 sueldos procederían de los derechos de 2 sueldos por libra de la Lonja y Armada, por un lado, y del *Clavari del Quitament*, por otro. El resto, correría a cuenta de los *Clavaris de Censal* y *Comú*, prolongándose estas extracciones de numerario durante dos años.

El rey concluía la nómina de órdenes para Santàngel instándole a que fuese tenaz y hábil negociador, al tiempo que se le requería una inmediata información de cuanto ocurriese (22).

Aunque problemente la misión de la persona destacada por el monarca cerca de los centros de poder local valenciano fue competente, los resultados obtenidos fueron un fracaso absoluto. El 28 de marzo de 1493, en reunión celebrada por los órganos comunales competentes, se decidirá no acceder a la petición real, rechazando, por lo tanto, la idea y el proyecto de Montecatalunya (23).

LA DISPUTA ENTRE ANTONI JOAN Y PERE SELLERS. DEL CUESTIONAMIENTO MONOPOLISTA A LA DESARTICULACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA.

Después del fracaso del proyecto veneciano era evidente que la única opción que todavía permanecía en pie se refería al embarcadero de Antoni Joan. Como hemos dicho, el caballero valenciano disfrutaba prácticamente

en régimen de monopolio de los beneficios obtenidos por el *pont de fusta*. Sin embargo, Joan no disponía de un control absoluto de toda la carga y descarga del comercio facturado en Valencia. En definitiva, aunque mossén Antoni Joan gozaba de las ventajas de la exclusividad, no por ello se hallaba falto de competencia. Eso se pondrá de manifiesto con rapidez, en el mismo año 1493, cuando quedó demostrada la inviabilidad de los planes ideados por Montecatalunya. Pere Sellers, afincado en el Grao y muy introducido en las tareas de estiba y desestiba, que disponía de un número tan importante de barcazas para el transporte como Joan, solicitará del rey la concesión de otra licencia para levantar un desembarcadero en las proximidades del del de mossén Antoni Joan. Fernando el Católico accederá a semejante petición pese a que implicaba, de entrada, una contradicción con los privilegios que ya ostentaba el caballero valenciano y que impedirían cualquier competencia en media legua a la redonda. Así, el 15 de abril de 1493, por un documento dado en Barcelona, el rey otorgaba a Pere Sellers licencia para fabricar un *pont de fusta*, similar al ya existente. El escrito está presentado ante el baile general a 11 de octubre y, posiblemente, Sellers se pondrá manos a la obra de inmediato (24).

La concesión real no respondía un factor aleatorio ajeno a razones objetivas del propio soberano. Sabemos que Pere Sellers, en un principio no tuvo la menor intención de competir con Antoni Joan, bien al contrario, sus barcas de transporte emplearían frecuentemente el desembarcadero levantado por el caballero. Será éste quien, para eliminar la competencia de las gabarras de Sellers, irá imponiendo obstáculos y cortapisas a la utilización del *pont de fusta* por su rival hasta el extremo de que nuestro hombre se vió discriminado en su uso. Sólo ante semejante evento Sellers recurrirá al rey, quien atenderá su demanda. La torcida voluntad de Antoni Joan quedará de manifiesto a mediados de 1494. En efecto, el caballero valenciano esperará que Sellers tuviera construido la mitad del muelle de fusta para elevar un recurso ante el baile general que impidiera la continuación de las obras, haciendo valer el privilegio concedido por Fernando el Católico. El máximo gestor de la administración real ordenará de inmediato la suspensión de los trabajos, dejando a Sellers completamente bloqueado en su iniciativa. Por eso apelará ante el monarca en demanda de justicia y el soberano notificará a su representante en Valencia los nuevos derechos concedidos a Sellers (25). De esa forma la polémica estaba servida, el pleito subsiguiente era inevitable.

Afortunadamente, Fernando el Católico resolvió el conflicto momentáneamente con habilidad y prontitud. El 21 de agosto de 1494 se presentaba ante el baile general, Diego de Torres, Joan del Port, procurador de Pe-

re Sellers, esgrimiento un documento real por el cual se suspendería el régimen de monopolio concedido a Antoni Joan en el caso de que éste se negase a facilitar el acceso, carga y descarga a Sellers (26). El escrito ya era conocido a finales de agosto. El día 29, Vicent Ferrer, subordinado de Diego de Torres, acreditaba haber entregado el comunicado a Antoni Joan (27), pero el conflicto no había acabado. Dado que existía una duplicidad de privilegios, el 10 de diciembre de 1494, Fernando el Católico instará al baile general, por una provisión dada en Madrid, a que fuese recopilada minuciosamente toda la documentación existente sobre el asunto, con el fin de que se pudiese fallar efectivamente y con justicia (28). Todavía el 6 de abril de 1495 el monarca volvía a exhortar a Diego de Torres para que cumplimentase la citada orden y coadyuvase a que Joan no causara más perjuicios ni daños a Sellers (29). Sin duda, el cumplimiento de la voluntad real no fue todo lo rápido que el soberano hubiese deseado, pero después de esta fecha los conflictos entre ambos implicados cesaron momentáneamente. Cabe suponer que, después de 1495, si no la comprensión e inteligencia entre las partes sí se impondría algún modo de coexistencia pacífica, siempre que Sellers no construyera su muelle y Joan no impidiera el acceso al suyo a los barcos del otro implicado.

Hasta 1507, el *statu quo* existente se mantendrá sin graves conflictos ni novedades. Precisamente, en estos momentos en que la relajación de la tensión se pondrá en evidencia, se va a intentar acometer una nueva realización que mejorase la infraestructura portuaria existente. El 29 de noviembre de 1505, por una provisión dada en Salamanca, Fernando el Católico notificaba al baile general su aprobación para que se construyera un faro en el Grao. En efecto, contemplando las ventajas que el emplazamiento de una linterna podía suponer para la seguridad marítima, varias personalidades expertas en la cuestión e interesados directos habrían impulsado esa idea. La provisión real dotaba a Pere Sellers, el máximo rival de Antoni Joan, para que levantara en una casa de su propiedad, sita en el Grao, un faro que fuera de utilidad pública (30).

La linterna de Sellers seguirá una trayectoria similar a la que hemos advertido en la fabricación del *pont de fusta* de Joan. Sabemos que, por un privilegio dado en Barcelona el 27 de agosto de 1506, se autorizaba a Sellers el cobro de determinadas cantidades a los barcos que recalaban en la ciudad por la prestación del servicio. Estas tasas servirán para compensar los gastos de mantenimiento de la edificación y también para amortizarla. Con todo, por ese documento, se habría rebajado el listón de las exigencias del propietario en las siguientes cantidades:

Nave de 2.000 botas y galeras venecianas.....	1 ducado rebajado a 15 sueldos.
Nave de 600 a 1.000 botas	15 sueldos, rebajado a 10 sueldos.
Nave de 300 a 600 botas.....	10,5 sueldos, rebajado a 8 sueldos.
Nave de 150 a 300 botas.....	6 sueldos
Nave hasta 150 botas.....	3 sueldos.
Barca que se saque a tierra.....	1,5 sueldos.

Al mismo tiempo, se estipulará que era monopolio de Sellers la existencia del faro, imposibilitando la explotación de cualquier otro en una distancia de media legua (31). En definitiva, la dotación del servicio que varias personas consideraban conveniente, implicó al mismo tiempo, un auténtico negocio sin competencia para una de las personalidades más relevantes del ambiente portuario valenciano. Negocio, posiblemente, rayano en el abuso, hasta provocar en el rey el recorte de la gravosidad de las tasas.

Pere Sellers se encontrará con más dificultades de las previstas para cumplir con los objetivos que se había trazado. En este caso, será la propia autoridad comunal la primera en entorpecer la normal gestión del faro. En efecto, el 9 de marzo de 1507, por un escrito datado en Nápoles, el soberano pedirá al baile general que terciara en las disputas surgidas entre el racional y síndico de Valencia y nuestro hombre, a raíz de la posesión de la linterna, que mantenía en su casa (32). Con idéntica fecha, se enviará otra provisión a los rectores de la capital en similar sentido (33).

La iniciativa real no fue suficiente para tranquilizar a Sellers que seguía temiendo por la continuidad de su empresa. El 13 de diciembre, según provisión dada en Burgos, el rey escribía al administrador del patrimonio real para que paralizara cualquier intento de derribar la construcción. Se trataba de parar el derrocamiento de la escalera de caracol y la destrucción de los artilugios y aparejos que poseía Sellers en la torre de la linterna, hasta que hubiese oído a los afectados (34). Al día siguiente, la cancellería real expedía otra provisión por la que anulaba el privilegio concedido para el disfrute del faro, a petición del propio Sellers y de los jurados de Valencia (35). Simultáneamente, otro documento real solicitaría del baile general su mediación entre Sellers y la ciudad, puesto que la revocación del privilegio perjudicaba objetivamente a nuestro hombre (36). En definitiva, un nuevo pleito había surgido por la existencia de la linterna, complicando todavía más las cosas en el puerto de Valencia.

Apenas unos días después de la resolución real, otra provisión del monarca, dada en Burgos a 20 de diciembre de 1507, venía a reavivar el antiguo litigio entre Joan y Sellers. Al parecer, el conflicto, en lugar de disminuir, tendía a perpetuarse, enrareciendo las relaciones entre ambos. El monarca pedirá, nuevamente, al baile general que interpusiera sus buenos oficios para que mossén Antoni Joan permitiera a Pere Sellers la carga y descarga en el muelle, sin cobrar más tasa que la habitual (37). El 19 de febrero de 1508 todavía era necesario que el procurador del interesado, Joan del Port, requiriese del baile general, Lluís Joan, el cumplimiento de las resoluciones del monarca, dadas en 1494 y 1507 (38).

El pleito quedará, después de esta fecha, definitivamente zanjado, pero entre la ciudad y Sellers continuarán las disensiones por la torre del faro. Así, el 16 de febrero de 1509, según provisión dada en Valladolid, el rey comunicaba al baile general la necesidad de contar con nuevas informaciones para poder fallar el contencioso que enfrentaba a las partes, todo ello en el plazo de 20 días, con objeto de concluir definitivamente la cuestión (39). El 22 de junio el rey volverá de nuevo a escribir al baile general, Lluís de Cabanyelles con el propósito de que acordara entre las partes la indemnización de 210 libras, que Valencia habría de pagar a Sellers por el derribo de parte de la estructura de la linterna, fuera ya de funcionamiento (40). Sabemos, por fin, que esta orden sería cumplida, según resolución del *Consell* del 31 de julio de 1509, por la cual se accedía a extraer de las partidas presupuestarias 210 libras para satisfacer a Sellers (41), concluyéndose definitivamente el conflicto.

De este modo, con la entrada de la segunda década del siglo XVI, los afanes constructivos en el puerto de Valencia habrían finalizado. Todavía el 28 de febrero de 1513, por provisión real dada en Medina del Campo, se estipularía la preservación del embarcadero mediante la prohibición de dejar en él las mercancías transportadas, puesto que provocaba el hundimiento de tramos del mismo (42). En definitiva, el *pont de fusta* que se perpetuará durante algunos años en las playas del Grao de Valencia, había dado sobradas muestras de endeblez como para no augurarle una vida especialmente larga (43).

NOTAS

- (1) Nuestra preocupación por un tema como éste es ya antigua. Intentaremos resumir al máximo la trayectoria histórica que expusimos en otro trabajo. DIAZ, A, PONS, A, SERNA, J. *La construcción del puerto de Valencia: problemas y métodos (1283-1880*. Valencia, 1986.
- (2) DÍAZ, A; PONS, A; SERNA, J. *La construcción del puerto de Valencia*. p. 4
- (3) ALMELA Y VIVES, F. *Notas sobre el puerto de Valencia*, Valencia, 1954. pp. 6-7. Vid también el Archivo Municipal de Valencia (A.M.V.), *Manual de Consells, A-22*. fol. 244 r.
- (4) DÍAZ, A, PONS, A y SERNA, J. *La construcción del puerto de Valencia*. pp. 10-11. A.M.V. *Manual de Consells, A-35*. fol. 279 r-v.
- (5) DÍAZ, A, PONS, A; SERNA, J. *La construcción del puerto de Valencia*. pp. 30-42.
- (6) Por lo que se refiere a las atarazanas, éstas se hallarían en funcionamiento, como mínimo, desde el primer cuarto del Trescientos. A.M.V. *Manual de Consells, A-3*. fol. 236 r. Vid. FERRER NAVARRO, R. *La exportación valenciana en el siglo XIV*, Zaragoza, 1977. pp. 108-111. A lo largo de todo el siglo XIV, en un rosario interminable de noticias, se acometerá la traída de agua potable de la capital al Grao. A.M.V. *Manual de Consells, A-24*. fol. 162 v-163 r; 167 r-v; 168 r-v; 334 v; 400 v-401 r; A-25. fol. 88 r-v; 93 e; 111 r-v; 195 r; 253 v-254 r; 365 v; 411 r; 440 r-v; A-26. fol. 217 v-218 r; A-27. fol. 64 v; 292 v-293 r; A-28. fol. 61 v-62 r; 78 v; 116 v; A-30. fol. 146 r; 151; 251 v; A-32. (*Llib. 2*). fol. 25 v; 49 v. A-35 (*Llib. 5*). fol. 16 r; 71 r; 87 r104 r; 136 v-137 r; 142 r y 166 v. Vid. DIAZ, A. PONS. A SERNA. J. *La construcción del puerto de Valencia*. p. 5
- (7) ESCOLANO, G. Y PERALES, J.B. *Décadas de la historia de la insigne y coronada ciudad y reino de Valencia*, Valencia, 1878-1880. Tomo III, lib. II. Cap. VII. p. 511.
- (8) Según parece el fenómeno por el cual la madera resultaba afectada, provocando su descomposición recibió el nombre de *broma*. ESCOLANO. G y PERALES, J.B., *Décadas*. tomo II, lib. V*II. cap. I. p. 119. Así, por ejemplo, sabemos los intentos por combatir este fenómeno en la Sevilla del Quinientos. TRUEBA, E. "Dos experiencias contra la *Broma* (Teredo Navilis), en la Sevilla del siglo XVI", en *Revista de Historia Naval*, 16, 1987, pp. 83-99.
- (9) Por lo que se refiere a la noticia del *pont de fusta* levantado ante la visita de Fernando de Antequera Cfr. A.M.V. *Clavería comunam O-6*. fol. 20 r al 249 r. Se trata de las cuentas de la construcción del entarimado y demás gastos de

- la visita real. En lo que respecta a la visita de Alfonso el Magnánimo Cfr. A.M.V. *Clavería Comuna, o-14*. FOL. 234 V-235 R.
- (10) De todo ello tenemos constancia documental, aunque sin profundizar más no podemos desenmarañar todas las actividades económicas de nuestro personaje. En 1488, por ejemplo, Antoni Joan era uno de los capitanes de la armada real que venía interviniendo activamente en la defensa antipirática y en el control de los moros y judíos que circulaban por los mares próximos a Valencia. Cfr. A.M.V. *Lletres Misives, g3-31*, fol. 372 r- 373 r. El mismo noble era propietario del galeón Sant Antoni, dedicado, al menos desde mediados de la década de los noventa, al tráfico mercante. A.R.V. *Protocolos, 2011*. doc. fechado a 6 de octubre de 1495. GUIRAL, J. *Valence, port méditerranéen au XVe siècle (1410-1525)*, Paris, 1986. p. 92. pero la faceta naviera era sólo una vertiente de las actividades de Joan. Según el acuerdo del *Consell* de Valencia, fechado el 20 de agosto de 1499, se le facultaba para que pudiese tomar la mitad del agua que *té lo hostel nou* del Grao, sin duda para emplearla en tareas relacionadas con el *pont de fusta* o en distintos negocios portuarios. A.M.V. *Manual de Consells, A-50*. fol. 43 r-v. Precisamente, por otra noticia de 1508 podemos confirmar que Antoni Joan tenía almacenes próximos a la empalizada que defendía el Grao ante posibles incursiones enemigas. A.M.V. *Manual de Consells, A-54*. fol. 74 v.
- (11) A.R.V. *Real, 305*. fol. 208 r-v. Cfr. también lo que al respecto dirá SALVADOR, E. *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*. Valencia, 1972. p. 129.
- (12) A.R.V. *Bailía, 1158*. fol. 461 v-462 r.
- (13) A.R.V. *Bailía, 1158*. fol. 460 v- 462 v.
- (14) El coste total de las obras se estableció en 10.000 florines, según un documento fechado en Sevilla el 17 de marzo de 1491. Además 500 florines anuales eran necesarios para el mantenimiento del *pont de fusta*. A.R.V. *Real, 135*. fol. 214 v'215 r.
- (15) A.R.V. *Real, 424*. fol. 71 v-72 r.
- (16) A.R.V. *Bailía, 1159*. fol. 344 r-345 v.
- (17) A.R.V. *Bailía, 1160*. fol. 245 r-246v. Cfr. GUIRAL, J. *Valence, port méditerranéen*.p. 51.
- (18) A.R.V. *Real, 424*. fol. 79 v. CARRERES, S. "Proyecto de puerto en la playa de Valencia en el siglo XV", en *Almanaque "Las Provincias"*, Valencia, 1930. pp. 225-226. También SALVADOR. E. *La economía valenciana*.p.130-131.
- (19) A.R.V. *Real, 596*. fol. 106 v-107 v. Vid. SALVADOR. E. *La economía valenciana*. p. 131.
- (20) A.R.V. *Real, 309*. fol. 64 r.
- (21) A.R.V. *Real, 309*. fol. 62 v-63 r. BELENGUER, E. *València a la crisi del segle XV*. Barcelona, 1976. p. 210. Vid también A.R.V. *Real, 309*. fol. 63 v. y *Real, 596*. fol. 118 v-119 r.
- (22) A.R.V. *Real, 309*. fol. 62 r-v.
- (23) A.M.V. *Manual de Consells, A-47*. fol. 67 r-68 r. BERENGUER, E. *València en la crisi*. p. 210. SALVADOR, E. *La economía valenciana*. p. 132.
- (24) A.R.V. *Bailía, 1160*. fol. 749 v y 751 r.
- (25) A.R.V. *Real, 137*. fol. 11 r-113 r.

- (26) A.R.V. *Bailía*, 1160. fol. 898 r y 902 r.
- (27) A.R.V. *Bailía* 1160. fol. 902 v.
- (28) A.R.V. *Real*, 309. fol. 267 v-269 r.
- (29) A.R.V. *Real*, 139. fol. 43 r-44 r.
- (30) A.R.V. *Real*, 139. fol. 216 r-v.
- (31) A.R.V. *Real*, 312. fol. 283 v-285 v.
- (32) A.R.V. *Real*, 312. fol. 289 v-290 r.
- (33) A.R.V. *Real*, 312. fol. 290 r-v.
- (34) A.R.V. *Real*, 143. fol. 171 r.
- (35) A.R.V. *Real*, 143. fol. 168 v-170 r.
- (36) A.R.V. *Real*, 143. foli. 170 v.
- (37) A.R.V. *Real*, 143. fol. 177 v, 181 r.
- (38) A.R.V. *Real*, 143. fol. 181 v-182 r. A.R.V. *Bailía*. 1163. fol. 482 r, 489 r. GUIRAL, J. *Valence, port méditerranéenne*. p. 51
- (39) A.R.V. *Real*, 144. fol. 22 v-23 v.
- (40) A.R.V. *Real*, 144. fol. 52 r, 53 r.
- (41) A.M.V. *Manual de Consells*, A-54. fol. 293 v-294 r.
- (42) A.R.V. *Real*, 145. fol. 260 v-261 r; *Real*, 514 (bis), fol. 141 r.
- (43) En 1555 el *pont de fusta* fue inutilizado por una venida del Turia. Honorat Joan pretenderá reconstruir el muelle en otro lugar de las playas valencianas. La capital decidirá entonces comprar los derechos de Joan, con objeto de que el desembarcadero fuese adecuado a las necesidades urbanas. Sin embargo, no será hasta 1575 cuando se logre un acuerdo definitivo. SALVADOR, E. p. 130.