

Apunts sobre la problemàtica del port medieval de València

Andreu Diaz Borràs
Anacleto Pons i Pons
Just Serna Alonso

La paraula *port* defineix dos conceptes diferents. D'una banda, delimita tota una sèrie d'instal·lacions, edificis i construccions; d'altra banda fa referència a una ubicació geogràfica caracteritzada per servir de punt de relació econòmica, per ser el focus de les transaccions marítimes. En el cas de València, la construcció del seu port va ser un anhel secular des de començaments del quatre-cents, que reprès en distintes èpoques (segle XVII i XVIII), no es veurà coronat per l'èxit fins la passada centúria.

Això no és obstacle perquè es pugui considerar l'existència del port de València -com a fenomen geogràfic o econòmic- des del temps de la conquesta cristiana. Aquest article pretén donar a conèixer les característiques essencials que envoltaren la qüestió sota el prisma de tres facetes fonamentals: els projectes d'adequació de les platges valencianes per acomplir la finalitat proposada; la infraestructura existent en el *Grau* de la capital i el funcionament general de les seves instal·lacions. S'ha de deixar constància que, en gran part, la historiografia valenciana, no sent especialment propensa a l'estudi d'aquests temes, ha anat elaborant una sèrie de treballs parcials que analitzen aquesta problemàtica. Per la nostra part, des de fa uns anys hem abordat aquesta qüestió profundament. Així doncs, gràcies al patrimoni comú i a les notícies inèdites exhumes per nosaltres mateixos, hem elaborat aquesta interpretació sobre el port medieval de València i les seves circumstàncies.¹

1. Les limitacions físiques del Grau i els projectes alternatius

La primera consideració que cal tenir present a l'hora de concebre la situació general del port de València és la seva ubicació geogràfica, factor mediatitzador de primera magnitud sense el qual no es podria entendre la història marítima d'aquesta ciutat.

València es troba en un golf caracteritzat per disposar d'unes platges baixes i sorrenques, molt poc propícies per a facilitar l'accés d'embarcacions i vaixells de calat mitjà i gran. L'accés des de terra al mar s'efectuarà de manera esgraonada mitjançant una mena de grades de sorra (*Gradus: Grau* ²). D'aquesta forma, no es troba cap abric adequat de protecció al llarg de tot el litoral de l'àrea, excepció feta del petit cap de Cullera.

En un altre ordre de coses, no resulta senzill trobar refugis adients enfront de les grans tempestes, les situacions climàtiques adverses o els moments de predomini de corrents marins inadequats per guanyar la costa. Aquests factors ja condicionen els assentaments humans de les proximitats del mar, tot allunyant l'home d'ocupacions relacionades amb el món naval.

En definitiva, les condicions naturals del litoral valencià no són les millors per a la proliferació de punts costaners que poguessin ser considerats com a ports, en el sentit més lax del terme.

Tan sols algunes poblacions que tenien en les seves proximitats la desembocadura d'un riu (València-Túria; Cullera-Xúquer) podran paliar aquest inconvenient parcialment. En efecte, l'ús dels rius com a lloc de refugi dels vaixells cuitats per una maltempada o qualsevol altre tipus de factor advers, és conegut des d'antic. La seva limitació més important consisteix en compatibilitzar el calat dels vaixells amb el cabal dels rius. Generalment, ni el Túria ni el Xúquer posseeixen cabals suficients com per permetre als grans vaixells remuntar les seves aigües molt cap a l'interior, però en tot cas aquesta limitació és més acusada en el riu de València que en el de Cullera.

D'altra banda, la quasi continuïtat entre les platges i el mar genera extenses àrees de zones humides: albuferes,

aiguamolls, etc. que constituïran durant molt de temps focus insalubres dels quals fugirà la població.

No en va, per exemple, la pròpia ciutat de València pot representar un cas paradigmàtic. El nucli urbà romà s'assentà a alguns quilòmetres de distància de la platja vora el Túria, en un intent d'evitar les malalties endèmiques i no tant les freqüents riuades. De fet, no serà fins a l'època de la conquesta cristiana quan es decidirà establir un lloc permanent en el *Gradus* de València.

Els antecedents de la vila nova del Grau de la mar són susceptibles d'interpretació. Sens dubte, diferents factors coadjuvaren a l'assumpció de tal mesura. D'una banda, és possible que es tractés d'un mecanisme de seguretat enfront de possibles invasions ultramarines. Al capdavant, la conquesta de la ciutat resultà essencialment senzilla per la facilitat amb que les hostes catalano-aragoneses aconseguiren assetjar la plaça completament; establint precisament el campament reial entre la mar i la capital, per evitar segons relata la crònica del rei En Jaume, que qualsevol musulmà de subministrar tropes de refresc o socors:

"E fo nostre acord que altre dia bon matí moguéssim en nom de Nostre Senyor, e anàssim assetjar València. E passam a un pas que nós havíem feit a l'armarge, e anamnos-en riba mar tro al Grau, e passam aquí a guau, e, quan som dellà l'aigua, nós e nostres atzembles, a unes cases que havia en mitjania de València e del Grau, però pus érem prop del Grau de València, faem fermar nostres senyeres e nostres tendes, e estiguem aquí. E d'aquest lloc podia haver un miller tro València, e aquí havíem propòsit que esperàssem més companya que vingués d'Aragó e de Catalunya, ab que anàssen assetjar València".³

Altrament, resulta evident que la nova població cristiana

necessitava instal·lacions encara que fossin mínimes, capaces de donar sortida a una producció manufacturada que molt aviat arrelà a València. Així doncs, molt aviat es va dotar dels mitjans pertinents per aconseguir la canalització dels excedents de la producció mitjançant la via marítima, a través el Grau.

La legislació valenciana, que es mostrarà propensa des del començament a l'assentament de colons en els poblats marítims, pot servir com a bona fórmula d'orientació per mesurar el grau de desenvolupament de la vila nova del Grau. Tal vegada, allò més interessant és que el naixement d'aquesta nova vila estarà lligat estretament, potser caldria dir subordinat, a la ciutat capital. En efecte, la màxima autoritat local estarà constituïda pel *Justícia* del Grau, agent del poder urbà encarregat del manteniment de l'ordre, en primera instància, però sota la jurisdicció del responsable últim, el *Justícia* de València.⁴

1.1. Els primers intents: de la col·locació d'estaques al pont de fusta.

Seran el Consell i els jurats capitalins els qui assumiran el paper rector en la gestió dels assumptes del port i de la Vila nova del Grau.

En aquest sentit, seran ells els promotors o el fre de qualsevol iniciativa tendent a l'estudi o aprovació dels projectes portuaris. Fins fa poc temps, es pensava que l'únic pla de desembarcador medieval generat a València havia estat el projecte de Montecatalunya, ja a finals del s. XV.⁵ Tanmateix hom ha tingut l'oportunitat de revisar la documentació municipal de l'època i ha constatat algun intent anterior, que possiblement no passà la fase d'avantprojecte, però que al cap i a la fi, pot il·lustrar sobre la preocupació dels dirigents urbans respecte al tema.



Instal·lacions portuàries representades al retaule de Sant Jordi, de Pere Niçard, s.XV

Efectivament, el panorama que es podia apreciar a la platja valenciana des de l'època de la conquesta fins a finals del s. XV no podia haver variat gaire. Tot el muntatge portuari referit a la infraestructura bàsica consistia en la col·locació d'estaques d'amarratge en la mateixa sorra del Grau, a les quals es lligaren fustes i naus. Almenys, aquest procediment seria emprat des del període de Pere el Gran, quan es dictà un privilegi recollint l'existència d'amarradors.⁶ Com a màxim, en els primers anys del segle XIV s'arbitraria una modalitat més complexa però basada en la mateixa filosofia que la de les estaques. Es tracta d'una construcció d'allò que les fonts anomenen *pont de fusta*, un reduït moll fabricat amb l'esmentat material, que des de terra s'endinsava alguns metres en el mar.

Així, determinades embarcacions aconseguien atracar a l'abric de la construcció sense haver de romandre en mar obert. Tanmateix, els ponts de fusta, independentment de la precarietat del material, es van veure subjectes a una renovació periòdica. La humitat i els agents biològics del mar anaven minvant les seves bases fins a fer-los impracticables i molt perillosos. Davant d'aquests fets, no quedarà un altre remei que recórrer a l'aixacament d'un nou moll en el mateix lloc de l'anterior, aproximadament, molt a prop d'on venia a acabar el camí del Grau.

Sembla lògic pensar que tal procediment constructiu gaudí de gran popularitat a finals de l'Edat Mitja i començaments de l'Edat Moderna, tant pel seu escàs cost econòmic com per la limitada exigència de coneixement tècnic que requeria. En reciprocitat, el pont de fusta era absolutament insuficient per donar sortida a tot el volum de negoci de la ciutat. En realitat, durant molt de temps, el seu paper quedarà restringit al desembarcament de passatgers i personalitats de relleu. Així, per exemple, se sap que es feren treballs de remodelació entre 1412 i 1414 amb motiu de la visita a la ciutat de Ferran d'Antequera, que realitzarà una travessia Barcelona-València per mar. En idèntic sentit es pot entendre la reconstrucció portada a efecte en 1432 davant la visita reial d'Alfons el Magnànim, quan es gastaren 18 lliures, 3 sous i 8 diners "*en lo pont que fon feyt en l'areny del Grau de la mar*".⁷

Precisament el desig per part de la capital de dotar-se d'un autèntic port, en el sentit més ple del concepte, la conduiria a prendre en consideració totes les alternatives possibles:



Panoràmica del litoral valencià, a començament del nostre segle

apropar la mar fins a les muralles de la ciutat; desplaçar el port fins a Cullera, i planificar un projecte en el Grau.

1.2. El projecte de riu navegable fins al mar

El 29 de maig de 1403, es reunia el Consell i els jurats amb la finalitat d'analitzar la millora de les instal·lacions portuàries valencianes. Es tractaria segurament d'aconseguir unes condicions d'embarcament i desembarcament de mercaderies millors a les existents fins a aleshores.

Sense ser greus les deficiències, s'ha de suposar que els responsables del govern comunal constataren les possibilitats de millora que beneficiessin el tràfic marítim i elevessin València a la categoria de metròpoli portuària, tan important o més que qualsevol altre centre dins de la Corona d'Aragó.

La idea esgrimida no passava de ser un esboç mancat encara de la corroboració tècnica necessària. Consistia, en definitiva, a fer el Túria navegable des de les muralles de la ciutat fins la seva desembocadura en el Grau. D'aquesta manera, els vaixells de calat mitjà i inclús els grans vaixells podrien endinsar-se fins al mateix cor manufacturer, tot evitant l'enutjós tràfec de llaüts i barques que portaven les mercaderies des de la platja fins als seus cellers, elevant el cost dels productes.

D'altra banda, l'avantprojecte semblava profitós si tenim present que en ser remuntat el riu pels vaixells s'evitava una espera al descobert, exposada a les maltempades, corrents contraris o atacs d'enemics.⁸

Malgrat tot, els mateixos promotors de la idea assenyalaven la conveniència d'aprofundir en el coneixement de les possibilitats tècniques per dur a terme el pla traçat, i sobretot entreveure les seves repercussions. No en va, es pensava que l'excavació del llit del Túria, si aquesta era possible, podria tenir seqüeles perilloses per al futur de València. Seqüeles derivades tant d'un hipotètic increment del grau d'insalubritat -a la humitat constant procedent del riu Túria, convertit en canal, s'afegiria la usual en la ciutat, sempre alta, essent focus de possibles malalties, infeccions i corrupció insana de l'ambient- com del risc de crescudes o limitacions constructives.

Es va témer que si el cabal del riu s'augmentava artificialment en proporció considerable, en la temporada de pluges, quan les aportacions del Túria es multiplicaven geomètricament en qüestió d'hores, tota la ciutat i inclús l'Horta quedarien negades.

Per concloure, mancava l'experiència suficient per saber quin tipus de materials, quina potència i quina consistència caldria emprar en la construcció dels dics de contenció requerits. Sobretot, tenint en compte que amb molta probabilitat es veurien obligats a suportar, en moments concrets, cabals d'aigua més elevats de l'habitual. Després de prendre en consideració totes aquestes problemàtiques, el Consell es limità a formar una comissió encarregada de recollir pertinents informacions del personal tècnic adequat, pressupostant per a això una suma de 500 florins (275



Càrrega i descàrrega de mercaderies en un port medieval, retaule de Sant Jordi de Pere Niçard, s. XV

lliures), quantitat considerable per a aquest tipus de negocis.⁹ El cert és que mai més no es tornarà a parlar del tema. És molt probable que la comissió corresponent arribés a conclusions poc satisfactòries a causa de les quals el pla fou rebutjat.

1.3. El projecte del port de València a Cullera

A mitjan segle XV, el 14 de maig de 1453, tornarà a plantejar-se la possibilitat de dotar la ciutat amb un port de característiques més d'acord amb les necessitats del tràfic mercantil. Esgotada l'alternativa del Túria navegable, s'estudiarà la possibilitat d'ubicar el lloc d'ancoratge a la vila de Cullera.

Aquesta pertanyia al patrimoni municipal valencià i es trobava en millors condicions geogràfiques que el Grau per albergar un desembarcador. Disposava a les seves proximitats d'un promontori rocós que s'endinsava en el mar, facilitant l'abric als vaixells que s'hi refugiaven de les tempestes o corrents marins adversos. A més els vaixells podien apropar-se molt més a la costa ja que la profunditat del mar prop del cap era major de la que hi havia a les esgraonades sorres de la platja. Hi havia doncs, millors condicions físiques a Cullera que al Grau, però a més el Xúquer podia ser remuntat amb més facilitat que el Túria i podia posar en contacte, almenys teòricament, extenses comarques castellanques amb el mar.

Suposadament, la ubicació del port de Cullera canalitzaria un gran nombre de mercaderies estrangeres cap a la població, beneficiant el comerç amb la capital.

Tanmateix, no tot eren avantatges. Cullera es trobava prou lluny de la ciutat com per representar un inconvenient en els tràfics. Encara que els camins eren fàcils -tenint en compte la precarietat de les vies de comunicació medievals- el tràfec de mercaderies encaria el producte si no es volia animar un fenomen més greu, el de desviar de València l'atracció comercial, manufacturera i dinerària en benefici de la vila. El 1453, alguns especialistes i jurats de la ciutat acudirán fins al cap de Cullera per estudiar aquesta alternativa sobre el terreny i avaluar les seves possibilitats.¹⁰

És probable que descartessin la idea, dissuadits per la defensa de la preponderància valenciana sobre Cullera. En realitat, es va haver de mesurar tant la necessitat de construir un port per millorar el desenvolupament de l'activitat econòmica com les seqüèl·les de portar a terme aquest pla fora de la capital. La conclusió més lògica resultà ser que no compensava construir un port lluny de València, és a dir, o es realitzava a les platges del Grau o es continuava en les precàries condicions existents fins aleshores, però sempre a l'ombra de la capital.

1.4. El projecte de Joan Caboto Montecatalunya

Sembla lògic pensar que, un cop descartades les altres dues opcions, la única alternativa viable seria la del desenvolupament d'un pla constructiu del port en el Grau. Aquesta idea no prosperà fins la darrera dècada del s.XV i no pas per iniciativa del govern urbà sinó per desig de Ferran II i els plànols dissenyats per Joan Caboto Montecatalunya. Cal insistir en aquest fet per comprendre les raons del seu fracàs. En darrera instància, si el projecte del venecià no es portà a la pràctica fou pel fre comunal, per l'escassa inclinació a la despesa d'una quantitat elevada en unes obres que, en opinió del dirigents de la població, no reportarien un benefici tan elevat per al comerç.

Joan Caboto Montecatalunya residia a València a començaments de la dècada dels 90. D'origen venecià, era especialista en obres d'enginyeria i en la seva aplicació al desenvolupament de l'activitat comercial. En arribar a València no li passaren desapercebudes les deficiències que patien les platges de la ciutat quant a infraestructura portuària. Per aquesta raó començaria a elaborar un pla de moll que enviaria al rei el 1492. Es significatiu que no hagi quedat constància de la comunicació dels treballs del venecià en els òrgans polítics locals. Tal vegada, Joan Caboto fóra conscient de les reserves del Consell i jurats referents a aquest projecte, per la qual cosa decidí elevar la seva idea a la més alta instància de poder, buscant el suport necessari. En efecte, el sobirà rebé el disseny del port amb entusiasme. Els plans de Montecatalunya s'ajustaven als desigs reials de dotar amb fonaments sòlids la seva pròpia política mediterrània. Aquesta passava per la creació d'una infraestructura marítimo-portuària que garantís als estats l'operativitat suficient per desenvolupar una política expansionista enfront de Barbaria, els territoris d'Itàlia, França o l'Imperi Turc. La construcció de ports amplis, còmodes i segurs que alberguessin grans estols encaixava perfectament en el intents polítics i de prestigi de la Monarquia. És tot un símbol que precisament el 1492 fita de la història naval europea, visqués a València les dificultats enfront de les quals es trobava una iniciativa tendent a facilitar una via d'accés i comunicació com aquesta.

Tanmateix, el mateix Ferran II era conscient que el treball de Joan Caboto i el seu suport personal no serien suficients per portar l'empresa endavant. En primer lloc, es plantejava com a imprescindible la formació d'una comissió d'experts que analitzessin el projecte i en verificuessin la viabilitat. Però sobretot, requeria el suport econòmic de la capital. La comissió d'enquesta es designà ben aviat i elaborà el seu informe amb rapidesa. Per les notícies que han arribat se sap

que el disseny del venecià -malgrat les limitacions tècniques del període- era coherent i detallat, fins al punt que molt temps després s'haurà de procedir a medicions i sondeigs anàlegs o estudis de materials similars als que havia realitzat Montecatalunya.

El grup d'especialistes corroborà la necessitat que havia assenyalat Caboto de tenir presents alguns punts relacionats amb la construcció i qualificats com a importants: saber si la platja del Grau era de fang, qüestió vital per al fonament i consolidació de les grans pedres que havien de servir de base a la construcció; també era necessari esbrinar -s'apuntava- si el calat previst pel projecte responia a la realitat, tant a l'entrada de la platja com a les distàncies assenyalades als plànols, per estar segur que els grans vaixells podrien entrar en el port previst. En un altre ordre de coses, interessava establir si al cap de Cullera hi havia pedra suficient per proveir les obres. Es considerava que aquest promontori rocós era el més indicat per la seva proximitat i perquè permetia l'accés dels materials en barques fins al Grau, baixant els costos. Precisament en aquest sentit era oportú establir si els pontons encarregats del transport de la pedra resistirien la travessia del mar en l'estació estival, la més indicada per donar inici als treballs.

Per avaluar el cost de les obres es proposava la realització d'un càlcul aproximat seguint un mètode senzill. Un equip hauria de dirigir-se fins al cap de Cullera, tallar un bloc de dimensions anàlogues a les previstes en el projecte i després transportar-lo fins a la platja de València en barca. D'aquesta manera, multiplicant el cost d'un viatge pel nombre de pedres necessari per formar el port, es trobaria la part essencial del cost de la construcció. La durada dels treballs estava prevista en dos anys (dos estius), es calculava un cost

total al voltant dels 240.000 sous.

La suma en qüestió era important i requeria la provisió de fons municipals extraordinaris, la col·laboració del comerç i la participació de les arque reials.

Pla per a la dotació econòmica del projecte de port de València en el Grau.

Impost de dos sous per lliura sobre les mercaderies i en el tràfic de duanes	60.000	s. x 2 anys	120.000
--	--------	-------------	---------

Aportació municipal a través del clavari del quitament dels censals	60.000	s. x 2 anys	120.000
---	--------	-------------	---------

TOTAL 240.000

Despeses extraordinàries i excessos en el pressupost a través de la Clavaria Comuna i de censals de la ciutat de València.

Font: Arxiu del Regne de València (ARV), Reial Cancelleria, 309, f.62r i 63v.

Tot semblava ajustar-se bé als dissenys del rei i de Montecatalunya. El 1493, el *batlle general* ja havia comunicat al sobirà les conclusions positives de la comissió, segons es desprèn de diverses lletres del rei enviades al seu representant administratiu en el regne de València el 26 de febrer. El monarca pretenia apressar el batlle i la ciutat perquè agilitessin els tràmits d'acceptació impedint qualsevol mena de retard injustificat o, el que podia ser més greu, el rebuig de pla a l'execució de les obres. Però el



Vista del port de València

Consell i els jurats no es mostraren abrumats i després de les pertinents consultes, rebutjaren qualsevol tipus d'implicació econòmica de la capital i del seu comerç en el pla de finançament del treballs, que era tant com vetar-ne l'execució.¹¹

Segurament hi hagué raons per a això. La inversió demanada no es justificava per les possibles millores. O dit d'altra forma, el comerç no sentia una necessitat acuitant de millorar la seva infraestructura portuària perquè els seus tràfics -majoritàriament de cabotatge- es desenvolupaven amb les mínimes garanties exigibles. Les despeses previstes representaven, doncs, només un desembós innecessari.

2. Les millores en les instal·lacions i la infraestructura

Hom ha parlat fins ara de tres projectes que al llarg dels segles XIV i XV intentaran facilitar a València uns serveis portuaris d'acord amb les necessitats plantejades pel seu volum de negocis. Els tres es caracteritzaren per un denominador comú: el fracàs de la idea -més o menys original- que plantejaven. Hom apuntava que la veritable raó d'això podia xifrar-se en una absència de necessitat vital de la construcció per efectuar els intercanvis.

En efecte, mitjançant solucions alternatives, de baix cost, durant dos segles es va pal·liar una deficiència que no era soferta únicament per la ciutat de València sinó per moltes altres metròpolis comercials mediterrànies. Encara que no fossin suficients, les instal·lacions del Grau es trobaven, a nivell internacional, en un lloc intermedi, no excessivament allunyat de les principals capitals mercantils. Amb la perspectiva dels temps, hom pot afirmar, d'altra banda, que les condicions tècniques i científiques del moment no eren les més adients per permetre una obra definitiva a les platges de València. Encara en el segle XVIII, amb el bagatge racionalista i especulatiu de la Il·lustració, el moll fabricat es veurà en un greu perill per les tempestes i temporals. Així doncs, durant la Baixa Edat Mitjana, ni hi havia necessitats objectives per a la construcció, ni hi havia possibilitats pràctiques que permetessin garantir l'èxit dels treballs. Des d'aquest punt de vista, el comerç i els òrgans del poder comunal tenien raó d'actuar prudentment quan es proposava un nou pla.

Tot això no ha de fer pensar que la preocupació per millorar les condicions del desembarcador no fos present en el Consell i jurats. La infraestructura i els serveis del Grau, el port més important del comerç valencià, foren millorats i completats d'acord amb les possibilitats, de forma progressiva. A finals del segle XIII, ja s'anomenava un guàrdia del Grau. Aquest oficial reial, dependent del batlle general, tenia jurisdicció sobre tot allò que fes referència al mar i les mercaderies. Era l'encarregat de regular les relacions entre els patrons del vaixells, els mariners i els senyors de les naus i les mercaderies, i havia d'atendre les queixes dels mercaders, escoltar naviliers i armadors. La seva obligació consistia a facilitar la persecució de tots els infractors de les lleis mercantils dels quals tingués notícia, ajudant en cas de necessitat el Justícia del Grau, quan aquest càrrec fou instituït.¹²

Juntament amb l'autoritat del guàrdia del Grau, hi havia un conjunt de funcionaris de rang inferior: *guàrdia de coses vedades*, *l'agutzil de les armades reials* o el *lloctinent del guàrdia del Grau*.

D'altra banda des de mitjan segle XIV, la figura del Justícia del Grau es va incorporar a la nòmina del agents públics en servei dins del port, encara que en aquesta ocasió la seva adscripció a l'estructura política de la ciutat venia a sancionar el desig d'aquesta de deixar patent el seu control absolut sobre la vila.

A les platges properes a València s'organitzà tot un sistema de càrrega i descàrrega, degudament regulat i condicionat. Hi havia espais acotats per ambdues tasques. Esquifs de calat petit, convenientment senyalitzats s'acostarien als vaixells ancorats a una distància prudencial de la platja per evitar encallar, procedint a la càrrega o descàrrega. L'àmbit del port també es trobava perfectament acotat, no permetent la realització de treballs d'estiba fora de la seva demarcació ni a barcasses no autoritzades. Un cop a terra, la gavarra era descarregada davant un funcionari reial -guàrdia del Grau o subordinat-, el navilier i el destinatari de les mercaderies.

A les platges hi havia diversos *alfòndecs* o magatzems de mercaderies al costat de les drassanes. Durant tot el període, l'escassa protecció enfront dels atacs corsaris genovesos provocaren l'incendi i la destrucció de moltes d'aquestes instal·lacions. Sobretot obligaren el Justícia del Grau, i de vegades el mateix Justícia Criminal de València, a fer acte de presència contínua a la platja. Tanmateix manca qualsevol constatació sobre la permanència d'un destacament armat de protecció o alguna fortificació com serà el cas a l'Edat Moderna. A València, les drassanes es trobaven a la mateixa platja i a les portes de la ciutat, sobre el riu. Moltes embarcacions serien capaces de remontar el riu Túria, com s'ha vist. És fàcil pensar que el bucs de molts vaixells serien elaborats prop del pont de la mar i després conduïts pel riu, fins a la platja, on s'aparellarien. Es tenen evidències, igualment, de la preocupació del batlle general davant el tràfic de vaixells pel riu que descarregaven mercaderies al costat de la ciutat, eludint així el pagament dels drets reials. Aquesta activitat prohibida el 1377 per l'administrador reial està en consonància amb l'intent, uns anys més tard, de fer el Túria navegable fins a València.¹³

Els problemes de comunicació entre la ciutat i el seu port han estat constants al llarg dels temps. El camí del Grau mai no va estar preparat per a un tràfic intens de persones i mercaderies. Les reparacions foren freqüents, encara que l'existència d'un altre canal de connexió com era el curs fluvial, descongestionés el trajecte en certa mesura.

Encara més greu seria el problema de localització d'aigua potable. La vila mancava de brolladors saludables. Això implicava la freqüent contaminació de les aigües i un clima de constant infecció en la població, que repercutia en la secular mala salut dels seus habitants. Encara que fós perillós, el pitjor, des del punt de vista econòmic era que molts vaixells temien acostar-se a les platges mancades

d'abric on no es podia fer aiguada per l'escassa capacitat dels pous. Molts decidien ancorar en altres ports -Cullera- abans de patir el risc de proveir-se d'aigua contaminada i en quantitats insuficients per afrontar una llarga travessia, amb poques possibilitats de renovar-la. El 1409 es comencaren treballs llargs i costosos per proveir la Vila nova del Grau d'aigua potable procedent de pous propers a la capital. Les obres duraran anys però al final s'acabaran feliçment amb la instal·lació d'una font i la canalització de l'aigua des de València. Aquesta obra coincidia amb la construcció d'un edifici de pedra per a refugi dels comerciants i les mercaderies, que venia a substituir les velles instal·lacions de fusta.¹⁴⁾

3. Un balanç històric sobre la construcció del port de València

En primera instància, l'estudi de la història portuària pot semblar frustrant. Ningú no pot abordar el tema amb la idea preconcebuda que aconseguirà aclarir una qüestió complexa amb relativa facilitat. Ans al contrari, l'anàlisi dels precedents històrics, sobretot si es tracta de ports artificials de difícil execució, es planteja com una qüestió *sine qua non* amb la qual es posa en evidència la importància del decurs del temps. El disseny del port actual de València no és tant l'èxit de l'enginyeria i la tecnologia decimonòniques, com el resultat brillant de la tenacitat, l'esforç i el sacrifici d'una ciutat. Serà ja a l'Edat Mitjana quan es plantegin els projectes desenvolupats amb posterioritat. Projectes que, segurament, no passaren d'imaginar-se com a utòpics davant les limitacions econòmiques i científiques, però que deixaren definida amb exactitud quina era la intenció i el disseny dels grups de poder valencians: la construcció d'un port al Grau. Si al segle XVIII tornarà a prendre's en consideració la possibilitat de portar a la pràctica l'execució de les obres a Cullera, això serà només el símptoma del descoratjament momentani i la lentitud en l'avanç dels progressos a les platges de València. Però la reivindicació, antiga, pot establir-se des del moment mateix de la fundació del Grau des del moment que s'organitza un sistema de càrrega i descàrrega, des del moment que es construeixen drassanes, alfòndecs, es millora la comunicació amb la ciutat, s'estableix un proveïment d'aigua potable o s' aixequen, un darrere altre, ponts de fusta, que seran destruïts pel mar. Els antecedents històrics del port de València, i entre aquests, els antecedents medievals, no són tant la història d'un fracàs, com el discurs d'una obstinació, de la voluntat ancestral transmesa per generacions.

Notes

1. DIAZ BORRAS, A.; PONS I PONS, A.; SERNA ALONSO, J.: *La construcción del puerto de Valencia: problemas y métodos (1283-1880)*. València, 1986. En aquest estudi es pot trobar una àmplia informació sobre el tema d'aquest article, que és una recopilació d'una part del capítol 1. Vid. també IDEM, "El primer intento integral de dotación portuaria en Valencia durante la Era de los Descubrimientos; razones de un fracaso (1480-1520)". *Anual de la Universidad de Alicante. Departamento de historia medieval*, 8 (1990-91) pp.169-185.

2. Respecte a les característiques geogràfiques del litoral valencià i la problemàtica física concreta de les platges de la ciutat, vid. ROSSELLO VERGER, V.: *El litoral Valencià. I. El medi físic i humà*, València, 1969, MARTÍNEZ RODA, F.: *El puerto de Valencia. Estudio Geográfico*, València, 1980.

3. JAUME I, *Crònica o Llibre dels Feits*, epígraf 256. Comenta el rei, unes planes més endavant, l'oportunitat de controlar la franja litoral entre el mar i la ciutat, que va permetre impedir al rei de Tunis de desembarcar pertrets per als sitiats (epígraf 264).

4. Sobre l'elecció del Justícia del Grau, vid. *AUREUM OPUS REGALIMUM PRIVILEGIORUM CIVITATIS ET REGNI VALENTIE*, València, 1515/1972. Edic. a càrrec de M.D.Cabanes Pecourt. Alfons II (de València). Privilegi XVII (1329). En aquest llibre de privilegis així com en *Els Furs* o en el *Llibre del Repartiment*, poden trobar-se informacions interessants mitjançant les quals es pot reconstruir l'estructura jurídica de que es va voler dotar el Grau.

5. CARRERES ZACARES, S.: "Proyecto de puerto en las playas de Valencia", *Almanaque Las Provincias*, 1930. Tenim entès que es publica, amb posterioritat, en el llibre del mateix autor *La Valencia de Juan Luis Vives*, València, 1941, pp. 26 i ss.

6. *AUREUM OPUS*. . . , Pere I (de València). Privilegi XV (1283). Cit. a PUERTO DE VALENCIA, *Memoria sobre el estado y progreso de las obras durante el año 1914*, Igualment, a VICENT CORTINA, V.: *El puerto de Valencia*, Zaragoza, 1954. Des de llavors es quasi un costum que tots els estudiosos del tema citin aquets exemple com l'acta de naixement del port del Grau.

7. La referència més antiga sobre el pont de fusta és potser la que apareix a ESCOLANO, G. i PERALES, J.B.: *Décadas de la insigne y coronada ciudad y reino de Valencia*, Valencia, 1878-1880, vol.III, llib.II, Cap. VII, p. 511. Escolano pensava que aquest tipus de moll ja es construïa a la primera meitat del segle XIV. Pel que es refereix a la notícia del pont de fusta aixecat per la visita del rei Ferran d'Antequera, cf. ARXIU MUNICIPAL DE VALENCIA (AMV), Clavaria Comuna, 0-6, f.20r - 249r. Es tracta dels comptes de la construcció de l'entramat i altres despeses de la visita reial. Pel que respecta a la visita d'Alfons el Magnànim, cf. AMV, Clavaria Comuna, 0-14, f.23v-235r.

8. AMV, Manuals de Consells, A-22, f.244r. Cf. també DIAZ BORRÀS, A.; PONS I PONS, A.; SERNA ALONSO, J.: *La construcción del puerto de Valencia*. . . , p.157.

9. La possibilitat de fer navegable el Túria mai més fou considerada com una alternativa portuària, al contrari del que passaria amb les altres opcions.

10. AMV, Manual de Consells, A-35, f.279rv. Cf. també DIAZ BORRÀS, A.; PONS I PONS, A.; SERNA ALONSO, J.: *La construcción del puerto de Valencia*. . . , pp.157-158.

11. Respecte a aquest projecte Cf. ARXIU DEL REGNE DE VALENCIA (ARV), Reial Cancelleria, 496, f. 79v; 106v i 170r, i 118v i 119r; AMV, Manuals de Consells, A-47, f.67v 68r. Salvador Carreres donà a conèixer aquest projecte ja fa bastant temps (Nota 5) Cf. També BELENGUER CEBRIÀ, E., *València en la crisi del segle XV*, Barcelona, 1976, pp. 209-212. Aquest autor cita, a més, algunes notícies procedents de l'Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA), Reial Cancelleria. Curiae Sigilli Secreti, reg.3610, f.110r; 170r; 171v 172 r; 185v; 187v 188r i 226v.

12. Pel que es refereix al guàrdia del Grau i els seus nomenaments a final del segle XIII, cf. GALLOFRE GUINOVART, R.: *Documentos del Reinado de Alfonso III de Aragón. Relativos al antiguo Reino de Valencia*. Valencia, 1968, pp.31 i 203. Pel que respecta a les funcions del càrrec, vid. FERREN NAVARRO, R.: "El puerto de Valencia visto a través del Guardia del Grao", *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, L, (1974), pp.8-14.

13. Cf. BRANCHAT, V.: *Tratado de los derechos y regalías en el reinado de Valencia y de la jurisdicción del intendente como subrogado en el lugar del antiguo Baile General*, Valencia, 1784-1786, vol.II, pp.247 i ss. Cit. a ALMELA Y VIVES, F., *Notas sobre el puerto de Valencia*, Valencia, 1954, pp. 6-7. Respecte a la constatació de la infraestructura portuària Ramon Ferrer pensa que almenys les drassanes ja es trobaven en funcionament des del primer quart del tres-cents. Cf. AMV, Manuals de Consells, A-3, f.236r. Vid. FERRER NAVARRO, R.: *La exportación valenciana en el siglo XIV*, Zaragoza, 1977, pp.108-111.

14. AMV, Manuals de Consells, A-24, f. 162v 163r; 167rv 168rv; 334v; 400v 401r. A-25, f. 88rv; 93r; 111v; 195r; 253v 254r; 365v; 411r; 440rv. A-26, f. 217v 218r A-27, f. 64v; 292v 293r. A-28, f.61v 62r; 78v; 116v. A-30, f. 146r; 151v; 251v. A-32 (llib.2), f. 25v; 49v. A-35, (llib.5), f.16r; 71r; 87r; 104r; 136v 137r; 142r i 166v. Cf. DIAZ BORRÀS, A.; PONS I PONS, A.; SERNA ALONSO, J.: *La construcción del puerto de Valencia*. . . , p.5. Vid també. DIAZ BORRAS, A.: "Barcos y tonelajes en las rutas marítimas valencianas a través del dret de la font (1425)". *Actas del primer Congreso sobre Caminería Hispánica, I. Caminería física* (Madrid, 1993) pp. 491-513.