

Realmente, la limpieza y el dragado de la dársena portuaria constituyeron el principal problema de las ciudades que habían logrado disponer de un muelle permanente en el siglo XVIII. En todo caso, las iniciativas que se realizaron entonces para atenuar los aterramientos y mejorar la infraestructura portuaria fueron cada vez más impulsadas por las autoridades civiles y las instituciones mercantiles. Esta tendencia se intensificó tras la construcción del arsenal de Cartagena a mediados del siglo XVIII, que se convirtió en la principal base naval española en el Mediterráneo. La reducción de las funciones militares que ello comportó para las restantes ciudades marítimas coincidió con el intenso crecimiento comercial que se produjo en la segunda mitad de la centuria y acentuó la importancia del área portuaria. Esta se convirtió cada vez más en el corazón de la ciudad, concentrando en sus inmediaciones las actividades económicas más importantes de ella y condicionando su estructura social y su ambiente cultural, mucho más abierto y cosmopolita. Sin embargo, la ciudad de Valencia, que había adquirido buena parte de dichas características a finales de la Edad Media, no se ajustó totalmente a este modelo en la Edad Moderna. Como puede verse en los planos del siglo XVIII que se muestran en esta exposición, la distancia que la separaba del mar y la inexistencia de una infraestructura portuaria permanente contribuyeron a que el corazón económico de la ciudad se situase en las inmediaciones de la plaza del mercado. El enorme retraso con que se procedió a la construcción del puerto, cuyas obras solo se iniciaron en 1792, dio lugar a que la vinculación de la ciudad con el mar fuese durante la Edad Moderna mucho menor que la existente en las ciudades mediterráneas que adaptaron su infraestructura portuaria con mayor rapidez a las necesidades de un tráfico dominado cada vez más por los grandes navíos que procedían del Atlántico.

Ricardo Franch Benavent
Departament d'Història Moderna
Universitat de València



UNIVERSITAT DE VALÈNCIA

CIUDADES DEL MEDITERRANEO EN LA EDAD MODERNA



EXPOSICIÓN

21 de septiembre 2015–31 de enero 2016

CARTOTECA DE LA UNIVERSITAT DE VALÈNCIA

Fac. Geografía e Historia. Av. Blasco Ibáñez, 28, 1ª planta

El Mediterráneo y las ciudades marítimas en la Edad Moderna.

Como indicaba Braudel, “...Si el Mediterráneo tiene unidad, es gracias a los movimientos de los hombres, a las relaciones que implica, que en torno a él se tejen, a las rutas que lo surcan...”. En un espacio situado alrededor de un mar de configuración alargada en el sentido de los paralelos y estrecha en el de los meridianos, que dispone de tres grandes penínsulas en su parte septentrional y se halla salpicado de islas, la navegación marítima ha constituido históricamente el principal medio de comunicación. Pero las rutas que se seguían se hallaban articuladas por las ciudades, que constituían tanto una etapa y un lugar de refugio para las embarcaciones como un centro de prestación de servicios y generación de los intercambios. El Mediterráneo disponía de una nutrida presencia de núcleos de dichas características, ya que, hasta el siglo XVII, constituyó el área más urbanizada de Europa. Sin embargo, el predominio de la navegación costera y de las naves de pequeño tonelaje dio lugar a que la mayoría de las ciudades aún dispusiesen a finales de la Edad Media de unas instalaciones portuarias muy precarias. Se trataba, habitualmente, de simples fondeaderos dotados de desembarcaderos de madera o de pequeños muelles de piedra a los que solo podían aproximarse las embarcaciones de menores dimensiones, realizando las de mayor tamaño las operaciones de carga y descarga mediante barcas.

La agudización del enfrentamiento político y religioso generado por el avance turco en el Mediterráneo oriental y el desarrollo del corsarismo berberisco en la cuenca occidental dio lugar a que en el siglo XVI se priorizasen las iniciativas de defensa y fortificación del litoral marítimo. Así, frente al fracaso de los proyectos que se plantearon para dotar de un muelle de piedra al Grao de Valencia, hacia 1530 se inició la construcción de un baluarte, que se convirtió en la principal infraestructura defensiva del poblado marítimo de la ciudad. Por su parte, en Palma de Mallorca, que contaba con un pequeño muelle permanente desde finales del siglo XIV, se procedió a la construcción en 1535 de una torre de defensa situada en el extremo del mismo, que se conocería como la fortaleza de la Avanzada. Desde luego, el carácter vital que tenía una buena fortificación se puso de manifiesto en el caso de Mahón, a la entrada de cuyo puerto se procedió a la construcción del castillo de San Felipe tras el ataque realizado por Barbarroja en 1535. Su existencia logró evitar la entrada

de una poderosa escuadra turca en 1558, que se dirigió posteriormente a Ciudadela, provocando la peor destrucción sufrida por la ciudad en toda su historia. De ahí que la inseguridad existente en este periodo impulsase a muchas ciudades a renovar o completar entonces su recinto amurallado, cerrando completamente su fachada marítima. Este fue el caso de Barcelona, cuya muralla de la marina se construyó entre 1529 y 1562, situándose el portal del mar frente al llano de la Lonja, lo que acentuó la importancia de la zona comercial de la ciudad. También en el caso de Alicante se inició en 1557 la mejora de la vieja muralla medieval, situándose la puerta de la fachada marítima frente al pequeño muelle existente en el puerto.

Sin embargo, la relajación del peligro turco-berberisco a finales del siglo XVI y, sobre todo, la creciente penetración en el Mediterráneo de los grandes navíos atlánticos a partir de la década de 1570, estimularon el desarrollo de la actividad comercial. El creciente dominio ejercido sobre la navegación y el comercio a partir de entonces por las potencias navales del noroeste de Europa favoreció, además, el proceso de concentración de las funciones mercantiles en las ciudades más importantes, potenciando su actividad como centros de canalización de la producción obtenida en su área de influencia y de redistribución de las mercancías recibidas. De ahí que a finales del siglo XVI, y, sobre todo, durante el periodo de intensa recuperación que se experimentó en la segunda mitad del siglo XVII, se reactivasen las iniciativas para mejorar la infraestructura portuaria. Así, fue en 1586 cuando se inició la construcción del puerto de Málaga, aunque las obras se paralizaron en la primera mitad del siglo XVII y solo se reactivaron a partir de 1670. Algo parecido ocurrió en el caso de Barcelona, ya que en 1590 se iniciaron las obras de prolongación del pequeño muelle existente desde mediados del siglo XV, paralizándose su ejecución en 1619 y reactivándose con mayor ímpetu entre 1679 y 1697, cuando se construyó al final del muelle una torre con una linterna que aparece en la mayoría de los grabados de la ciudad realizados a partir de entonces. No obstante, las obras intensificaron el problema de la acumulación de los sedimentos en sus inmediaciones, provocando el avance de la línea de la costa en la parte de levante del muelle, en donde se ubicaría a mediados del siglo XVIII el barrio de la Barceloneta.