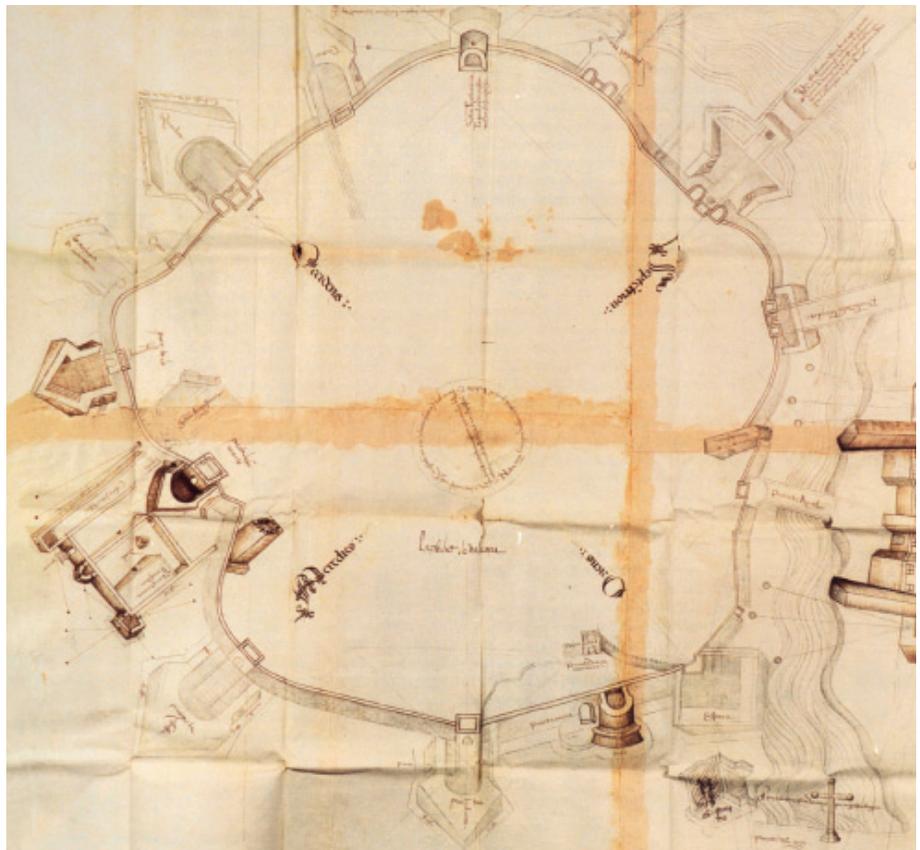


El urbanismo y la infraestructura urbana

[JUAN FRANCISCO PARDO MOLERO –UVEG–]

El callejero y los edificios

Las representaciones de la ciudad de Valencia a lo largo de la Edad Moderna (desde el plano de Guevara al de Tosca, las vistas de Van Wijngaerde o los grabados del XVII) sirven a fines tan variados como el militar, celebrativo, ideológico o político, y no siempre a la reproducción fiel de la realidad (BÉRCHÉZ-GÓMEZ FERRER, 2004). Quizá por ello transmiten una imagen que no varía demasiado. Pero no es menos cierto que el aspecto global de la ciudad experimentó pocos cambios. Una población densa habitaba un callejero complicado, producto de la adición al trazado romano de las calles y callejones tortuosos de época islámica, y de sucesivos ensanches, de trama a veces ortogonal. Sobre el caserío bajo destacaban la silueta de los campanarios (muchos de ellos del siglo XVII) y las casonas señoriales. La impresión es de abigarramiento. Sólo dos espacios relativamente grandes se abrían en el cruce de calles: la plaza del Mercado y la de Predicadores. La primera, centro cívico, comercial, presidida por la Lonja, y escenario de festejos, torneos o corridas de toros y de ejecuciones públicas, con el patíbulo de piedra, levantado en 1524, en plena represión de las Germanías (ESCOLANO, 1653). La otra gran plaza, la de Predicadores, más grande, ante el portal de la Mar, dominada por el convento dominico, se vinculaba con las actividades exteriores, como la entrada de mercancías desde el Grao (TEIXIDOR, 1995, 56-63).



Las representaciones de la ciudad de Valencia a lo largo de la Edad Moderna (desde el plano de Guevara al de Tosca, las vistas de van Wijngaerde o los grabados del XVII) sirven a fines tan variados como el militar, celebrativo, ideológico o político, y no siempre a la reproducción fiel de la realidad. Quizá por ello transmiten una imagen que no varía demasiado. Pero no es menos cierto que el aspecto global de la ciudad experimentó pocos cambios.

Plano de la ciudad del maestre de campo Pedro de Guevara, 1544.
Archivo Ducal de Alba.



No hubo grandes proyectos de reforma del trazado urbano, como tampoco había ninguna institución con plenas competencias para ello. En la época foral el *consell* y los jurados, junto con el *mostassaf* y la *fàbrica de murs i valls*, tenían una autoridad notable en materia de ordenación urbana, aunque carecían de una política clara más allá del mantenimiento del orden, la muralla, el río o los mercados. También la corona o la Iglesia, titulares de numerosos inmuebles y promotores de obras en los mismos y en sus áreas inmediatas, ejercían influencia urbanística. Las reformas borbónicas no aclararon el panorama: el nuevo municipio de impronta castellana vio mediatizadas algunas competencias por el intendente. Así, las innovaciones se localizaban en intervenciones concretas que proponían nuevos lenguajes, acordes con las corrientes del momento y, en ocasiones, aun a partir de retoques, una nueva lectura de la ciudad.

En esas líneas se sitúan dos grandes novedades arquitectónicas del siglo XVI: el Hospital General y el Colegio de Corpus Christi. El primero, según tendencia del Renacimiento, unificó cuatro antiguos hospitales urbanos. Su fábrica de cruz griega, novedosa en España, incorporaba numerosos elementos renacentistas. Se estructuraba en torno a cinco grandes salas, según los pacientes atendidos: febriles, heridos, sífilíticos, locos y expósitos (LÓPEZ TERRADA, 1999, 265-266; GÓMEZ FERRER, 1998-1999, 266). El Colegio de Corpus Christi daba testimonio de dos preocupaciones del Concilio de Trento: la Eucaristía y la formación del clero. Concebido como colegio-seminario, culmina la recepción en Valencia del aparato arquitectónico y decorativo del Renacimiento, tanto en la iglesia como en el claustro. Un proceso iniciado décadas atrás en las residencias nobiliarias, como el palacio

Una población densa habitaba un callejero complicado, producto de la adición al trazado romano de las calles y callejones tortuosos de época islámica, y de sucesivos ensanches, de trama a veces ortogonal. Sobre el caserío bajo destacaban la silueta de los campanarios (muchos de ellos del siglo XVII) y las casonas señoriales. La impresión es de abigarramiento. Sólo dos espacios relativamente grandes se abrían en el cruce de calles: la plaza del Mercado y la de Predicadores.

Valencia según A. Mancelli, 1608.
 Archivo Municipal de Valencia.

Plano de Valencia de Tomás Vicente Tosca, 1704. Archivo Municipal de Valencia.





de Jeroni de Vich, y en grandes edificios civiles y religiosos que combinan elementos clásicos sobre bases góticas, como el Consulado del Mar, la Generalitat, o la *Obra Nova* de la catedral (BÉRCHEZ-JARQUE, 1994).

La fundación intramuros de nuevos conventos o casas profesas (Casa de la Compañía, San José, Santa Úrsula, el Pilar) y la reforma de iglesias (traducida en la remodelación del interior y de los espacios inmediatos: apertura de pequeñas plazas delante de renovadas fachadas, capillas de comunión), incesantes desde el siglo XVI al XVIII, reforzaron el aspecto eclesiástico de la ciudad. Pero también, especialmente desde el siglo XVII, reflejaron una nueva idea de ésta. La catedral, con la renovación del presbiterio o la puerta de los Hierros, y numerosos conventos (Trinidad, Santo Domingo) y parroquias (San Juan del Mercado, San Martín, etc.) participaron de este impulso. Como explica Joaquín Bérchez el simbolismo de las obras barrocas ligaba la historia urbana y la antigüedad bíblica: la ciudad integraba sus diferentes etapas en una trascendencia que la convertía en nueva Jerusalén (BÉRCHEZ, 1999, 311-313; BÉRCHEZ-JARQUE, 1993). Esta tendencia ensalzadora de la ciudad, reflejada en los grabados del siglo XVII, dio paso, a mediados del XVIII, a un clasicismo vinculado a la corte de Carlos III, y que se plasmó en la Aduana y la iglesia y convento de Montesa. Ambas tendencias convivieron en el siglo de la Ilustración con la obsesión por la regulación y ordenación de la ciudad de acuerdo con criterios racionales (SAMBRICIO, 1991). No obstante, pese a la reiteración de ordenanzas y disposiciones sobre la anchura de las calles, la limpieza de las mismas, etc., poco parece que se lograra en la práctica.

Los grandes proyectos: el río y el puerto

Los grandes proyectos municipales de la Edad Moderna se localizaron extramuros y fueron las obras del río y el puerto. Los trabajos para la prevención de avenidas y construcción de puentes seguían a cargo de la *fàbrica de murs i valls*. La institución conservó sus funciones y prestigio incluso después de la Nueva Planta, aunque su gobierno y su financiación se vieron afectados por las reformas borbónicas. Ya en el siglo XVI sus finanzas no eran boyantes: sus numerosas obligaciones (fiestas cívicas, extinción de incendios, préstamos a la corona, etc.) desbordaban sus ingresos. Cuando la riada de 1589, que se llevó el puente del Mar, parte del puente del Real y un trozo de muralla, obligó a cuantiosas inversiones, hubo que reestructurar la institución. Para ello se creó, en 1590, una nueva entidad, la *Fàbrica Nova del Riu*, dependiente de la, desde entonces, *Fàbrica Vella de Murs i Valls*, pero con financiación específica, basada en una sisa sobre la carne y la posibilidad de emitir censales. La nueva *fàbrica* se encargaría de las grandes obras públicas emprendidas en el río hasta el final del Antiguo Régimen.

En primer lugar los puentes nuevos. Para recuperar la comunicación óptima con el Grao se imponía reconstruir el puente del Mar. Se debatió sobre cuál había de ser su mejor ubicación, hasta que, con el parecer favorable del famoso Juan de Herrera, se aprobó levantarlo donde estaba el anterior. Las obras, a cargo del obrer de vila Pere Tacornal, se extendieron de 1592 a 1596. En el puente del Real los trabajos habían comenzado ya en noviembre de 1589, pero al año siguiente una nueva avenida acabó con lo hecho, de modo que se pidieron nuevos proyectos. En 1594 se adjudicó la obra a los obrers de vila Guillem Salvador, Jeroni Negret y Francesc Anton. Pese a los problemas de inestabilidad del lecho (que obligaron a efectuar drenajes) y nuevas inun-

daciones, las obras no cesaron; es más, con la noticia de la visita y la boda en Valencia de Felipe III, se aceleraron los trabajos hasta su conclusión. El último puente promovido por la *Fàbrica Nova* fue el de San José, levantado entre 1604 y 1607 por Jeroni Negret y Sebastià Gurrea. Finalmente la *fàbrica* durante casi dos siglos, con intermitencias, se afanó en la construcción de los muros que delimitan el cauce del río, concebidos para evitar desbordamientos e inundaciones del casco urbano, pero en los que no faltan elementos decorativos (bolas, bancos, etc.) pues, en la intención de la *fàbrica*, los nuevos muros debían servir de ornato para la ciudad. Desde finales del XVI hasta 1674 se levantaron los de la margen derecha, del puente del Mar a Mislata; a partir de 1729 se ampliaron hasta Monteolivete. Y en la margen izquierda los trabajos se extendieron, entre el puente de San José y el del Mar, desde 1591 hasta 1789 (MELIÓ, 1991; TEIXIDOR, 2000).

Los proyectos para dotar a Valencia de un puerto adecuado iban por otros derroteros. La actividad del puerto de Valencia en el siglo XVI, notable aunque con gran peso del cabotaje y de embarcaciones de poco tonelaje (SALVADOR, 1972), se vería potenciada en el XVII por el crecimiento del comercio y por su uso como base para el envío de tropas y suministros a los ejércitos de la monarquía. Sin embargo sus infraestructuras y las malas condiciones de la playa lastraban su desarrollo. Al calor del crecimiento económico de la segunda mitad del siglo XVII se planteó la posibilidad de sustituir el muelle de madera por otro de piedra. La idea, que no carecía de antecedentes, tenía en su contra el avance de la playa, a causa del cual el muelle quedaba cada vez más tierra adentro. Pero el proyecto, no ajeno a círculos novatores y mercantilistas, tuvo eco. Después de barajar diversas propuestas, los jurados encargaron a Tomás Güelda la construcción del muelle, pero en 1695 las obras, que habían generado polémica y estaban en malas condiciones, fueron abandonadas. Sin embargo el debate continuó latente hasta 1762, cuando, impulsados por el reformismo borbónico, volvieron a elaborarse proyectos de una pericia creciente. La autorización a diversos puertos, entre los que no estaba Valencia, a comerciar directamente con América espoleó las iniciativas y presiones, ganando protagonismo la Junta de Comercio de Valencia, que presentó en 1790 un proyecto razonable, cuyo coste asumía. La corona aceptó el ofrecimiento pero encomendó la revisión de los planos y la dirección de la obra al ingeniero y alférez de navío Manuel Mirallas, al tiempo que, por fin, autorizaba el comercio directo con América. Las obras empezaron en 1792 pero las disensiones entre Mirallas y la Junta de Comercio, junto con grandes dificultades técnicas y financieras, lastraron los trabajos. Pese a los importantes recursos movilizados, las obras quedaron interrumpidas por el ciclo bélico abierto en 1805 y no serían retomadas hasta mediados del siglo XIX (HERNÁNDEZ, 2007; FRANCH, 2007).

La Valencia moderna a los ojos de los viajeros

[MÓNICA BOLUFER –UVEG–]

Las descripciones de quienes visitaron Valencia en los siglos modernos, como todos los relatos de viajes, constituyen un registro de las transformaciones de la ciudad, pero también, en mayor medida, de las percepciones, valores y actitudes de los viajeros, influidos por expectativas y pre-