

# El origen del muelle de Alicante: El proyecto de Antonelli

## The origin of Alicante's dock: Antonelli's project

**Ángel Benigno González Avilés.** Doctor Arquitecto  
Profesor Ayudante. Departamento de Construcciones Arquitectónicas. Universidad de Alicante.  
Escuela Politécnica Superior. Alicante (España). angelb@ua.es

**Resumen:** Hasta la fecha, la única referencia que plasma las obras del muelle de Alicante desde su origen, sigue siendo la tesis de Licenciatura de Guillermina Subirá, y su posterior publicación de 1985, «Evolución histórica del Puerto de Alicante». Veinticinco años después, la ampliación del campo de investigación a archivos nacionales e internacionales, ha llevado a sacar a la luz nuevas aproximaciones al origen del muelle de Alicante y a un mayor esclarecimiento de sus primeras obras de ampliación. La presente investigación trata sobre el dibujo firmado por Antonelli, del Archivo de la Corona de Aragón, no publicado hasta la fecha, mal datado y sin estudiar. Estamos ante el primer plano conocido del muelle de Alicante, un valioso testimonio para conocer lo que hasta hoy era una incógnita, el momento en que alcanzó la longitud de 200 pasos.

**Palabras Clave:** Plano; Ciudad; Alicante; Muelle; Antonelli; Puerto; Ampliación; 1576; Siglo XVI; Archivo de la Corona de Aragón

**Abstract:** The only reference about the works of the dock in Alicante up till now was the information found in the Doctoral Thesis of Subirá Guillermina, "Evolution of the Port of Alicante", published in 1985. Twenty five years later, the research of national and international archives has brought to light new data about the origins of the dock in Alicante and its first extension works. This research examines a drawing found the Archive of the Crown of Aragon, signed by an engineer called Antonelli. This poorly dated and scarcely studied document has never been published. The following research studies the first known map of the dock of Alicante, a valuable testimony which will show unknown data about its extension (140 metres long) around the year 1576.

**Keywords:** Map; City; Alicante; Dock; Antonelli; Ports; Expansion; 1576; S. XVI; Archive of the Crown of Aragon

### 1. Introducción

Tras el privilegio otorgado por Alfonso X el Sabio, Alicante se convirtió en Puerto Público del Mediterráneo. Se ordenó así, que los pasajes hacia Ultramar se hicieran por los puertos de Alicante y Cartagena. No era de extrañar que pronto se mejorarían las condiciones de su puerto, tal y como recoge el cronista Rafael Viravens:

*Dn. Alfonso esa importancia que para el reino tenían estas playas juzgó nuestra plaza marítima como PUERTO DE CASTILLA y para el cómodo desembarque de mercancías, se construyó después*

*un muelle que se prolonga en el mar 200 pasos<sup>1</sup>, teniendo 36 de latitud. Nuestros concejos estaban encargados de su cuidado costeando los gastos de conservación"(1).*

Sin embargo, no existe constancia de que se llevara a cabo obra alguna de prolongación del muelle hasta bien entrado el siglo XVI. Si había o no embarcadero antes de esta fecha, es hoy una incógnita, y si lo hubo, probablemente quedara destruido tras la guerra de los dos Pedros, de Aragón y Casti-

(1) Hemos de aclarar que la medida se refiere a pasos andantes, lo que equivale a 69.65cm empleados en los manuales de la época.

lla, tras la cual la villa quedó semiderruida. Un documento posterior, fechado el 7 de Septiembre de 1372 demuestra la inexistencia de cualquier tipo de obra en las playas de la bahía al declarar que *“alguna persona les mercaderies no goses descarregar en la dita ribera del barber sino solament en la ribera que es devant lo portal apellat de la mar”* (2).

Guillermina Subirá (3) aporta la hipótesis de la existencia de un embarcadero, en torno al 30 de Junio de 1433, posiblemente de madera y de escasa longitud, similar al de Valencia. Aunque las primeras obras portuarias registradas en la capital del Reino, fueron realizadas por Antonio Joan, en virtud del privilegio del 28 de mayo de 1483. Según éste, Fernando el Católico otorgaba permiso para construir un puente de madera en la playa del Grao de Valencia (4), con arranque en tierra firme y hasta dentro del mar, conocido como *“Pont de Fusta”*.

No será hasta el 18 de marzo de 1476, en Zaragoza, cuando aparezca por primera vez en la historia del puerto de Alicante, una concesión disponiendo que de los caudales provenientes de ancoraje, no se aplique parte alguna a la fábrica del Castillo, sino que toda su recaudación se emplee en la conservación y fábrica del muelle (5).

Esta concesión se recogerá en el *“Derecho de Muelle o Mollage”* otorgado por el Rey Fernando el Católico en Córdoba el 19 de Julio de 1490. El cual ordenaba que de la recaudación general que se produjera a partir de entonces, una vez deducidos los censos que la ciudad sobre sí tenía impuestos y el salario del recaudador, se hicieran cuatro partes: una de ellas destinada a la conservación del castillo y las otras tres para la conservación y renovación del muelle (6), lo cual se mantendrá hasta mediados del XVIII. Seis días después el Rey concedió a Alicante el título de ciudad, hallándose, entre otras razones, que tiene dicha villa una buena bahía o muelle insigne, *“Habet enim villa ipsa mare sive mollum isignem”* (7).

La fecha concreta en que se produjera el proyecto de alargamiento del puerto no está clara, y ninguna de las investigaciones realizadas por los diferentes autores citados, revela con certeza el momento en que se llevó a cabo.

Sabemos que el puerto de Alicante pasó a tener mejores características que el de Valencia, pues este último en el siglo XVI seguía contando con un rudimentario embarcadero de madera, *“deteriorado con frecuencia e inservible las más de las veces”* (8),

según recoge en su artículo Enrique Giménez. De igual forma, superaba al puerto existente entre ambas ciudades, Dénia, cuyo plano de la villa y arrabal en 1575, conservado en la sección de mapas, planos y dibujos del Archivo General de Simancas, representa un muelle de madera similar al que había en el Grao, y que como aquel, no parece que pudiera ofrecer grandes garantías en caso de temporal o mal tiempo (9).

En lo que respecta al resto de ciudades del litoral español, también se llevaba a cabo la construcción de muelles, diques de fábrica y dársenas, si bien, en todos los casos al igual que en Alicante, las obras de fortificación prevalecerían sobre las portuarias, lo cual desencadena en la redacción de grandes proyectos irrealizados, o en la ampliación de los plazos de ejecución de los mismos, llegando algunos de ellos a terminarse en el siglo XVIII.

Atendiendo a los puertos más destacados reflejados en los portulanos de Diego Homen y Mateo Prunes, podemos realizar un recorrido por la costa peninsular para conocer el estado de las obras portuarias a lo largo del siglo XVI (10). En San Sebastián se construían dos diques con una capacidad para 70 navíos. En Bilbao, en la parte de Portugalete, se construye en 1540 un muelle de 60 brazas que dos años después pretendía ser avanzado 350 brazas más. En Santander gracias al grabado de Hoefnagel, realizado en 1567, podemos apreciar la forma del dique y contradique cerrando una dársena. En el litoral sur, Sevilla contaba con tres muelles en cada margen del Guadalquivir mientras que en Cádiz disponían de un muelle situado entre dos de sus baluartes. También en Gibraltar existió un muelle en esta misma época, anterior al diseñado por Cristóbal de Rojas a principios del XVII (11). En 1587 Felipe II ordenó construir el muelle viejo de Málaga y 40 años más tarde se empezó a construir el dique occidental que cerraba la dársena. En Cartagena se llevan a cabo diversos proyectos de muelle en el último tercio de siglo como el de San Leandro o la marina. En Valencia, tal y como hemos comentado existía un muelle de madera y hasta 1685 no se iniciarían las obras de un muelle de fábrica. Por último, en Barcelona tras la construcción de la muralla y la puerta del mar, se inaugura en 1590 la prolongación del dique-muelle de Santa Cruz, que se acabaría en 1697.

Parece lógico pensar que al igual que Valencia y Dénia, Alicante contó con un primer muelle construido en madera, que en el siglo XVI pasaría a ser de

piedra superando a ambos. Nicasio Camilo data la primera ampliación del puerto "que había empezado a construirse algunos años antes" (12), en 1510, "con objeto de facilitar el embarque y desembarque de la mercancías". Este mismo año se habilitó como puerto para la carrera de América. No se dispone de documento alguno que ratifique si dicha ampliación se llevaba a cabo en madera o si por el contrario ya estaba realizándose en piedra. Su aspecto, medio siglo después, se puede deducir por el grabado de la crónica de Viciano de 1564, formado mediante dos muros laterales de piedra y con el cabo sin cerrar.

## **2. El muelle de piedra a mediados del S. XVI**

---

La reproducción del "Memorial para la fortificación de Alicante hecho por Juan Bautista Antonelli Ingeniero de su Magestad a los de la dicha ciudad" fechado el 24 de enero de 1563, nos permite localizar la construcción del "nuevo" muelle a inicios de los sesenta. En el citado memorial se indicaba el origen de la piedra de relleno empleada en el mismo:

*"A la parte que va desde la mar hasta el castillo señalaran un fosso y toda la piedra que por esta obra se houviere menester se sacara de alli, lo mismo por el nuevo muelle y por otras obras de particulares de la ciudad q le saldra hecho con poca o ninguna costa" (13).*

Se pueden establecer dos lecturas, que la piedra se sacara cargada en barcos por el nuevo muelle, o bien que al igual que en otras obras de particulares de la ciudad, se empleara la piedra de desecho en el nuevo muelle. Ambas podrían ser válidas, si bien, como veremos a continuación, la piedra no se sacaba a través del muelle, sino que se traía a través de este.

No es de extrañar que en 1571, una vez iniciada la obra y coincidiendo con la estancia en Cartagena de Vespasiano Gonzaga y Juan Bautista Antonelli<sup>2</sup>, Felipe II dispusiera que este último viajara a Alicante para "(...) ver la obra del castillo y muelle y envíe (descripción) dello y se vuelva a Cartagena (...)" (15).

---

(2) Desde 1561 Felipe II encarga a Juan Bautista Antonelli inspeccionar la marina valenciana en repetidas ocasiones. En 1570 inspeccionará junto a Vespasiano Gonzaga el litoral murciano reconociendo la Costa del Reino. (14)

*Vespasiano Gonzaga junto con Bautista Antonelli, habían recorrido la costa de poniente de todo el reino, informando sobre cada lugar (16).* Su informe relata de manera precisa las defensas antiguas de esa costa, número de vecinos, etc., poniendo de manifiesto hasta qué punto las nuevas fortificaciones se plantearían en función de los puertos, siendo estos lugares los que había que fortificar, hacer muelles o reforzar los viejos muros.

En el informe del 25 de septiembre de 1575 *de las villas y castillos que están sobre la mar o muy cerca de ella en esta costa de poniente, que son, Guardamar, el castillo de Santa Pola, Alicante, Villajoyosa, Benidorme, Bernia que está a una legua de la mar, Calpe, Xavea, Dénia, Oliva, Gandía, y Cullera, Vespasiano Gonzaga refiriéndose a Alicante escribía:*

*"No tiene puerto, pero tiene una tan buena playa, y tan buen aferrador, que hasta agora no saben que se haya perdido vaxel<sup>3</sup> enella de alto-borde. De manera que se puede reputar puerto, aunq no confiaria galeras en el; porque no se ha visto experiencia, de lo que pudiese suceder y dado q an comenzado un muelle con el qual caminar a la mar: y se les debe mandar que todavia passen mas adelante: y que no den la vuelta hazia poniente tan presto, no sera muelle a mi parecer provechoso para galeras: porque atodas partes tiene lexos los cabos. Y el de Cerver, no abriga tanto el dicho muelle, ni se cierra con el que pudiesen estar galeras seguras. Y tengo para mi que un cierto rio de avenidas que tiene cerca, tambien podría venir a cegar el dicho muelle: en progreso de tiempo. Pues querer hazer mandracho, seria obra muy costosa, y que no podría quiza sostener las fuerzas del pueblo: porque seria hazer dos muelles. Y aunque hasta agora an caminado con poco dinero en lo que an hecho, lo que se labrasse de aqui adelante que fuese con fondo aparellado para galeras seria muy costoso e imposible, haviendose de hazer qual conviene que pudiese no digo la ciudad mas el propio Reyno llevar el gasto. Ay mas que teniendo V. M. a Cartagena tan cerca, no hay para que procurar con tanto ayngo hazer*

---

(3)Vaxel o bajel: Una de las denominaciones generales con que se designa toda embarcación. De alto-borde o de mas bordo: lo propio que de mas altura o porte (17).

*otro puerto para galeras. Contodo esso, soy de parecer que caminen adelante con el muelle, lo que podran poco apoco. Y no den la buelta tan presto como ellos querrian, porque servira para buen descargador: y podran galeras allegar poner las proas en tierra. y algunas dellas cubrirse en la vuelta y senada del dicho muelle, aunque no sera para muchas” (18).*

El puerto de Alicante presentaba dificultades para el atraque de un gran número de galeras. Para Vespasiano Gonzaga, esta problemática no era motivo suficiente para llevar a cabo la ampliación del muelle. La proximidad de Alicante con Cartagena, donde había comenzado su viaje y que contaba con un puerto favorecido por la naturaleza resguardado con altas montañas, hacía innecesario disponer de dos puertos para galeras tan cercanos. De hecho, la conexión entre Alicante y Cartagena posiblemente debía estar cubierta con una línea marítima regular (19), lo cual explica que Gonzaga no advierta la posibilidad de atracar en Dénia. Emilia Salvador, al respecto de ambos puertos, señala que casi todos los galeones que arribaban a Valencia partían de Dénia o Alicante, por lo que debían estar perfectamente adaptados a las embarcaciones de alto bordo que durante todo este siglo tanto habían proliferado (20). Por tanto, el problema de Alicante, se reducía al número de barcos que podían atracar en su muelle. No es de extrañar que Vespasiano Gonzaga opinase que debían continuar alargándolo, mostrándose receloso respecto a la vuelta que se pretendía dar en su punta, ya que a su juicio, esto impediría el atraque de un mayor número de galeras.

Tres días después del informe anteriormente citado de Vespasiano Gonzaga, encontramos la descripción del estado del muelle, con un carácter mucho más constructivo, en el Memorial que Palafox presentaría al Rey en respuesta al encargo de decir “(...) lo q le parece q algo urgente se debe deazer en el muelle de Alicante (...)” (21) fechado el 28 de Septiembre de 1575.

*“Por haversele mandado a don Henrique de Palafox diga lo que le parece acerca de lo que conviene hazer al presente en el muelle de Alicante dize que sele mande a la ciudad que este berano zierren, y levanten el pedazo que el di-*

*cho don Henrique tiene ya cegado mas ha de tres anyos casi asta la cara del agua sin haver costado a la ciudad un real, lo qual esta muy firme por haver tanto tiempo que la mar passa por ello aunque es a piedra perdida porque a los dos lados tiene anegadas dos baras con mucha piedra a la larga q defienden todo lo demas en que no tienen mas que hazer para alargar el pedazo que dize esta cegado. De levantar los dos lados de levante y de poniente con piedras grandes como han echo lo demas las quales tienen aun tiro de ballesta de la ciudad, y destas se labran las que suben enzima dela cara del agua enque se haze con muy poca costa porque la demas piedra q se haya en medio perdida como seva subiendo la obra el dicho don Henrique la haze traer de balde a las barcas de los navios toda la que es menester sin pesadumbre de ninguno viendo el gran comodo que les haze para embarcar y desembarcar sus mercaderias, y que se prosiga entodo de la misma manera de como quedo al cabo que es, yendo haciendo una poquita de buelta q entodo el pedazo que agora se dize se haga con ser asta cinquenta pies de largo no seran cinco toda la buelta y el cabo de la obra que quede cin zerrar como las otras vezes ha quedado para que V.Mg. pueda mandallo acabar asu voluntad conforme el designo que tuviere y fuere necesario” (22).*

Así pues, el muelle contaría en su último tramo con dos barras de piedra ya edificadas bajo el agua, que Enrique de Palafox pretendía terminar de levantar hasta la altura misma del muelle y rellenar este espacio vacío con piedra perdida, como ya se había hecho en el primer tramo del muelle. La piedra de relleno empleada se traía años atrás de la excavación del foso que va desde el castillo hasta el mar, como hemos comentado anteriormente. En esta década de los setenta, también era empleado el lastre que los barcos transportaban en su travesía por el Atlántico (23).

### **3. La ampliación durante el reinado de Felipe II**

La correspondencia de la década de los setenta existente en el Archivo Municipal de Alicante,

denota el enorme interés que despierta el avance del muelle en Felipe II, quién había ordenado en varias ocasiones que la ciudad prosiguiera con la obra. Sin embargo en carta de Vespasiano Gonzaga al Rey en marzo de 1576 leemos:

*“Lo que a la carta de V.Md. de primero del pnte seme ofrece que responder es que he visto lo que parece a V.Md. acerca de proseguir en la fabrica del muelle de Alicante yaun que entiendo que es muy acertado y se deve ellebar en ello la orden que manda V.Md. todavia quisiera que lo quese a degastar en el dicho muelle se gastasse primero en lo mas necessario que es en el castillo de la dicha ciudad que despues sepodria entender en lo del muelle y si todavia es V.Md. servido que esto seaga assi como ha scritto al gobernador don Henrique de Palafox la carta que para el meamandado embiar sera bien que V.Md. scriba a los de la ciudad de alicante porque como andan de sabidos con el dicho governador convendra que por carta suya entiendan su voluntad para que assi lo cumplan” (24).*

Como ocurría en la inmensa mayoría de proyectos, las obras de fortificación prevalecerían sobre las portuarias, lo cual perjudicaba notablemente el desarrollo de las mismas, debiendo ser el Ayuntamiento quién hiciera frente al coste de estas<sup>4</sup>. Dos meses después, el mismo Gonzaga recitifica y encarga que prosigan con la obra.

*“Por la de su Md. que con esta os embiamos ver en lo que es servido que seaga acerca de la fabrica del muelle desa ciudad pues en dha carta su Magd os declara su voluntad no tengo yo que dezir en esta mas de rogaros y encargaros como lo ago pongais luego mano en executallo pues resulta en bien Vro y su Magd dello se tendra por servido y dios obtenga en su continua guarda del” (26).*

Y en Julio en carta dirigida a Enrique de Palafox encontramos referencia a una traza que debía seguirse en la obra que Palafox debía ejecutar.

(4) Para el estudio de las obras llevadas a cabo en el Castillo de Santa Bárbara (25).

*“(...) com hajam entes per humil expositio anos feta per Nicolau Desllor not(able) sindico de la ciutat de Alacant que ess et estat manat per sa Magt. a la dita ciutat de Alacant que allargassen lo moll de aquella en longitud de cinquanta peus y que en dita obra guardasen la forma e traça que sa magstad vos ha scrit...”*

*“... vos hem encarregam y manam que per ara e fins tant que altra cosa sia prohibida tansolamet entengau en donar la traça e forma que se ha de tenir en la dita obra de allargar lo dit moll y no en altra cosa alguna conforme al que dessus se ha suplicat per lo dit sindico(...” (27).*

A pesar de que lo cronistas alicantinos fecharon en 1582 el año en que el muelle se alargó en 200 pasos, la existencia de estos documentos nos lleva a plantear que el muelle debió alargarse antes de entrar en las últimas dos décadas del siglo XVI.

Existe la posibilidad de que en estas fechas el muelle hubiera alcanzado la longitud de 200 pasos. Vaya por delante que esta afirmación no supone que toda la longitud del muelle fuese practicable, y tampoco que su cabo estuviera cerrado.

La última referencia de este siglo es el plano inédito del muelle de Alicante, conservado en el Archivo de la Corona de Aragón junto a los papeles del proyecto del pantano de Tibi, fechado por este archivo en torno a 1596. La dudosa fecha de este documento y la referencia de Vespasiano Gonzaga a la vuelta que se pretendía dar al muelle hacia poniente, nos ha dado pie a establecer una nueva hipótesis acerca del origen de este plano, así como la fecha y su autor.

Este plano, nombrado “Perspectiva del muelle de Alicante” (28), representa el proyecto de ampliación del muelle de la ciudad, plasmando “lo amarillo es lo q está hecho” y “lo colorado es lo q se a de hazer”. En amarillo se representa lo construido hasta entonces, dos muros laterales de piedra labrada y trabada, sin unir en su extremo. Propone que el muro de levante se ampliara en 200 palmos y girase hacia poniente un ángulo de 105°. El brazo orientado a sureste se proyecta con una longitud de 450 palmos, y en su extremo se representa una capilla y linterna.

Se trata por tanto del primer documento que nos permite medir la distancia del muelle que se debió construir años atrás.

Al hilo de lo anterior surge la duda acerca de si la escala de palmos es válida para todo el plano, lo

cual generaría una incoherencia, debido a que la longitud de lo que está hecho sería igual a la distancia entre los torreones de la puerta del Muelle y San Bartolomé. La superposición de este plano con los distintos planos manejados para el desarrollo de este artículo, así como con el actual de la ciudad, nos lleva a la conclusión de que la escala es referida únicamente al muelle, como no podía ser de otra manera tratándose de un plano notoriamente portuario.

Una vez comprobada la correspondencia de la escala con la longitud del muelle, podemos afirmar que lo que estaba hecho contaba con una longitud total de 610 palmos<sup>5</sup>, lo que equivaldría a unos 138 metros y por tanto la misma longitud que los 200 pasos andantes a los que se refieren los cronistas.

Esta correspondencia situaría el proyecto cronológicamente antes de 1582.

#### **4. La firma de Antonelli**

---

Atendiendo a la firma que contiene en su reverso, «Antonelli», no queda claro a cuál de los integrantes de esta famosa familia de ingenieros podemos atribuir el proyecto. El Archivo de la Corona de Aragón otorga la autoría del plano a Cristóbal Antonelli debido a su localización junto a la correspondencia y planos del pantano de Tibi realizados por Cristóbal. Debemos aclarar que se trata de uno de los dos hermanos Garavelli, Cristóbal Garavelli Antonelli<sup>6</sup>, sobrino de Juan Bautista. El otro sobrino de Juan Bautista, Cristóbal de Roda Antonelli trabajó principalmente en América. Cristóbal Garavelli Antonelli llegó a España en 1573 llamado por su tío Juan Bautista para acompañarlo e instruirlo junto a Bautista Antonelli y Vespasiano Gonzaga.

---

(5) El palmo valenciano equivale a 23,00cm (29).

(6) Cristóbal de Roda Antonelli, sobrino de Juan Bautista Antonelli, más conocido en España por su segundo apellido que por el primero, sin duda porque aquí no tenía otro padre que a su tío Antonelli. Sirvió así mismo veinte y cinco años continuamente en el reino de Valencia, donde por celula de S.M. dada en el Escorial el año de 1583 fue por ingeniero militar, y llevó veinte y cinco ducados de sueldo al mes: en el cual tiempo hizo muchos y grandes servicios, siendo su persona de gran importancia en aquel reino, ocupándose en la fortificación de la fortaleza de Benidorm, villa de Altea, Torres de la costa, Castillo de Alicante y el pantano de dicha ciudad ( que dirigió en 1590 de orden de Felipe II): Obra insigne y de gran beneficio, así para los vecinos como para el real patrimonio (30).

En referencia a Cristóbal, en el trabajo desarrollado por Graziano Gasparini "Los Antonelli, arquitectos de Gatteo" (31) leemos:

*"Sirvió así mismo veinte y cinco años continuamente en el reino de Valencia, donde por cédula de S.M. dada en el Escorial el año de 1583 fue por Ingeniero militar, y llevó veinte y cinco ducados de sueldo al mes: en el cual tiempo hizo muchos y grandes servicios, siendo su persona de gran importancia en aquel reino, ocupándose en la fortificación de la fortaleza de Benidorm, villa de Altea, Torres de la Costa, castillo de Alicante y el pantano de dicha ciudad: obra insigne y de gran beneficio, así para los vecinos como para el real patrimonio."*

A lo largo de la década de los setenta los Antonelli trabajaron conjuntamente en diversos proyectos de la costa mediterránea, lo cual genera en más de una ocasión, mucha confusión a la hora de conocer la autoría de los proyectos desarrollados.

Estudiando los proyectos de Cristóbal Antonelli posteriores al trabajo con sus tíos, encontramos su firma con nombre completo, como es el caso de la planta y el alzado de la presa de Tibi (32) o el proyecto de cuatro torres en el puerto de Tortosa (33) de 1581.

Siguiendo la pista de los Antonelli y su estancia en Alicante para el desarrollo del pantano de Tibi, se encuentra una carta de Bautista Antonelli en la que hace referencia al muelle de Alicante:

*"Baptistta Antonelli dize que residió en la Ciudad de Alicante en la fortificacion de aquel Castillo dos años y en este tiempo considero la qualidad y falta del muelle y por ser como es Criado de V.Md. se mueve a decir lo siguiente por lo qual parece que conviene a su Real servicio.*

*Primeramente conviene remediar el Muelle porque se va quebrando cada dia y haciendo agujeros en medio pues no ay duda sino que una cosa por nueva y buena que sea sino se va reparando se perderá, demás que la dha obra tuvo malos principios y no fue bien entendida porque assentaron las piedras con yesso debaxo del agua.*

*Item para que la dha obra que esta parada de muchos años es justo que V.Md. mande que co-*

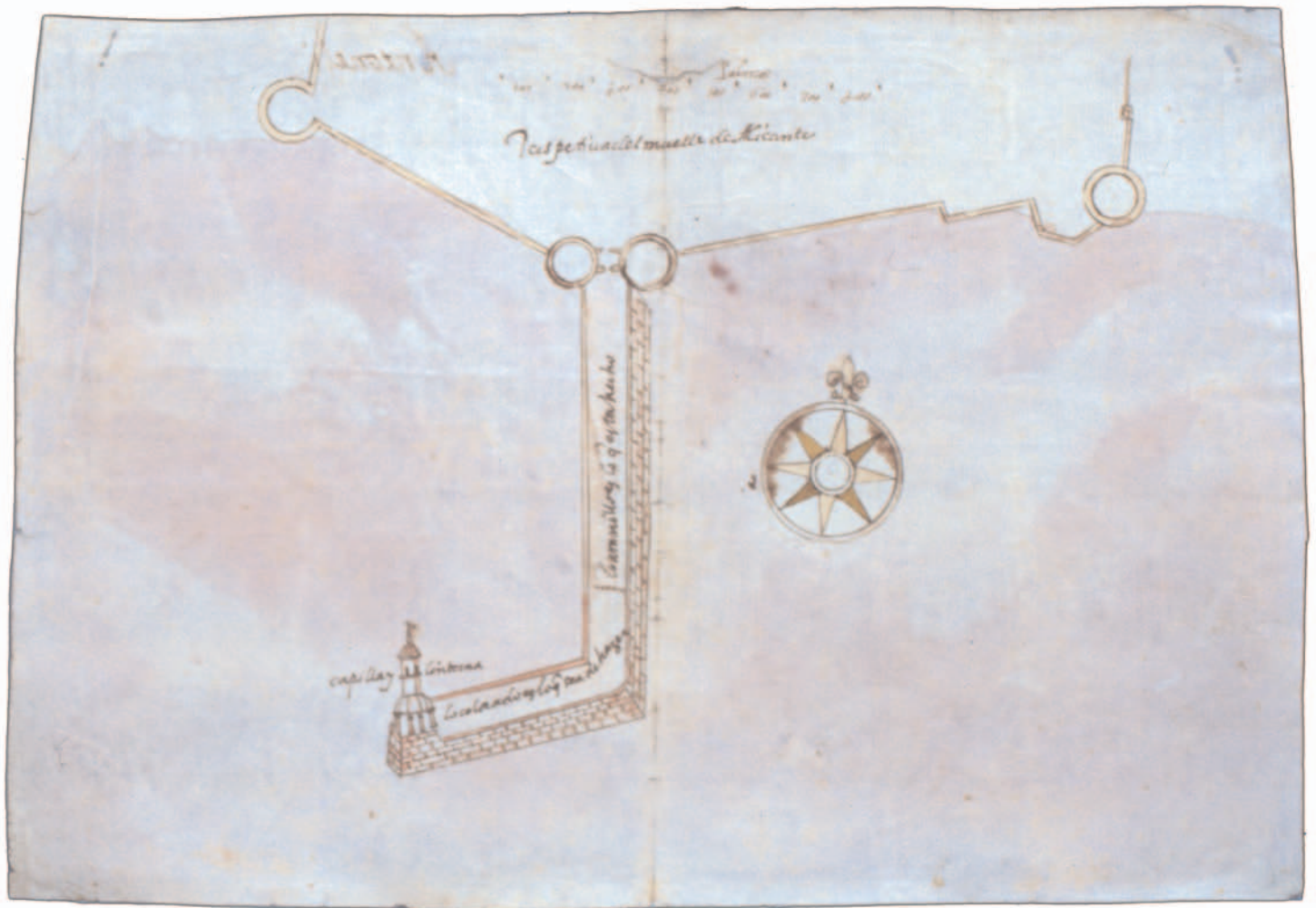


Fig 1.  
Perspectiva del  
muelle de  
Alicante. Juan  
Bautista  
Antonelli.  
ACA MP 23/2.

miençe aquel muelle, y començando se acabe y por lo menos se gaste cada año quatro o cinco mill ducados en el pues que teniendo la Ciudad treze ò catorze mill ducados de Renta en sisas de Pan, Vino, carne, Pescado fresco, azeite y otras mercadurias y aprovechamientos Es Justo que esta renta se emplee en las cosas para que se cargan las sisas, y no se gaste el dinero en otras cosas no necessarias, tan en daño de los pobres y constra El seujo. de V.Md.

Mando V.Md. à Vesapasiano siendo Virrey que visitase aquella Ciudad y dièse, orden a la fabrica parescio que cessase El muelle, a fuera algo mas derecho como va porque boluiese con un recodo a la parte de poniente porque desta manera pueda hauer abrigo para Treynta Galeras, Saetias, y otros nauios gastando tres, o quatro mill ducados, tomando la piedra al pie del Castillo, porque la questa aora la han traydo de

muy lexos, En cinco ò seis años poco mas ò menos se acabara, que seria muy insigne, y muy prouechosa al serujo. de V.Md. y de mucho acrescentamto. a su Real Patrimonio (...)

Si V.Md. manda que se haga dha represa tendrá provision de comida para sus armadas de trigo y vino, legumbres y cáñamo para xarcias y otros fructos que da la tierra porque en si es buena y toda llana y dicha agua podrá venir hasta la ciudad y mandando V.Md. que se acabe el muelle conforme a la Traça que tengo dada En Monçon, podran estar Treynta Galeras y otros Nauios y saliendo mas a la mar podría estar mas numero por donde se acrescentara mas las Rentas de su Real Patrimonio, y que mandando V.M d. que se haga dha represa y que se acabe el Muelle no solo será beneficio dho Alicante antes de la mayor parte del Reyno por ser la Tierra assí fértil acudiendo los Tiempos como se vio el año

*passado y levantada la pared de la dha represa trescientos palmos de alto (...)" (34) .*

El documento carece de fecha, pero en su reverso dice concordar con lo dicho por Damián Miralles acerca de la utilidad de proseguir con las obras del pantano, y la carta de Damián Miralles al respecto está fechada el 28 de junio de 1586.

La traza dada en Monçon se refiere por tanto al plano de la perspectiva del muelle de Alicante y responde a las exigencias de Vespasiano Gonzaga de alargar mas su longitud antes de dar la vuelta a poniente. Gracias a esta carta podemos asegurar que el autor del proyecto no fue Cristóbal, sino Bautista. Sin embargo, en la carta de Damián Miralles menciona como autor de la descripción a Juan Bautista, surgiendo así otro dilema, quién de los dos hermanos Antonelli es el autor del proyecto.

Juan Bautista Antonelli llamó a trabajar en España a su hermano Bautista hacia 1568-69, quien durante los nueve años que trabajó al lado de Vespasiano Gonzaga Coloma (1570-1578) recibió una brillante formación profesional. En ese intervalo de tiempo escuchó, observó y aprendió en las obras que Vespasiano Gonzaga y su hermano Juan Bautista estaban planificando y construyendo en la costa levantina. En 1582 Felipe II llamó a Bautista para confiarle la construcción de dos fuertes, a ambos lados del canal de Magallanes, a fin de controlar el único paso navegable conocido en esa época entre los océanos Atlántico y Pacífico. En 1586 viajó por segunda vez a América, lo cual lo sitúa lejos de haber visitado Tíbi, y presenta a Juan Bautista como autor de la carta que hace mención al proyecto del muelle de Alicante. Precisamente, la muerte de éste en 1588 provocaría que fuera su sobrino Cristóbal quien recogiera su legado en 1590 y prosiguiera con las obras del pantano.

## **5. La redacción del proyecto**

---

Despejada la incógnita del autor, aun queda pendiente la fecha de su redacción. La documentación gráfica de los proyectos desarrollados entre 1570 y 1580 manejada en esta investigación, permite observar el empleo de la escala de 800 palmos, no solo en el plano del muelle, sino también en el plano del Castillo de Alicante (35) fechado en

1575. Idéntica escala es empleada en el plano de Peñíscola (36) de 1579, proyecto de Vespasiano Gonzaga y probablemente dibujado por Bautista Antonelli. En este caso se especifica incluso, que son palmos de vara valenciana<sup>7</sup>. Parece evidente que el único proyecto que se conoce antes del siglo XVII, fue realizado en la década dorada de los Antonelli por la costa Mediterránea. Incluso que la vuelta a la que se refiere y critica Gonzaga en sus cartas, fue la que promovió el dibujo de este proyecto. Recordemos que la razón que lleva a Gonzaga a dibujar el plano del Castillo de Alicante no es otra que la de justificar la mejor conveniencia de su diseño frente a la propuesta del Fratrín, y de forma similar, las críticas de Gonzaga al proyecto del muelle debieron promover la realización del dibujo del mismo. Esta afirmación se refuerza aún más si cabe, si identificamos la traza de este plano con la traza de su Majestad, anteriormente citada en la correspondencia de julio de 1576 de Vespasiano Gonzaga a Enrique de Palafox.

Comprobando la documentación de planos de años posteriores, sabemos que la longitud total del puerto, hasta la construcción de la batería de San Felipe, fue de 180 metros. Lo cual, localiza la fecha del proyecto contemporánea de la ampliación de 50 pies de Palafox, y por tanto en torno a 1576.

Los escritos de los cronistas alicantinos localizan "por el año 1582" (37) el momento en que el muelle se alargó más (38), con intención de conducir hasta su cabo los caños de la Fuente del Ángel. Bendicho considera contemporánea la ejecución de esta obra a la de Enrique de Palafox, sin existir documento en los archivos consultados que así lo referencie y ninguna relación entre ambas actuaciones.

Esta obra, según López y Maltés, permitía hacer la aguada sin trabajo alguno en el mismo muelle, y no tener que llevar las Pipas a la Plaza del Mar para llenarlas de agua, para lo cual en los últimos años se había puesto un caño al salir del muelle. De igual forma, continúa diciendo que el muelle se terminó alargando este año, pero los navegantes tuvieron que volver a entrar a la ciudad por agua, al no llevarse a cabo la cañería.

Viravens aporta la misma fecha para la ejecución de la obra, sin embargo el cronista alicantino

---

(7) El valor del palmo que hemos establecido para la dimensión del muelle es también en palmos valencianos, siendo 23cm.

se refiere a ella como una prolongación a partir de los "200 pasos que ya se entraba hacia la mar, proyectando conducir por medio de un caño las aguas de la fuente del ANGEL hasta el límite del desembarcadero, para que las tripulaciones de los buques que fondeaban en bahía pudiesen hacer su aguada sin entrar en la población" (39).

Concluimos la investigación asegurando que el plano inédito del muelle de Alicante, firmado por "Antonelli", es obra del afamado ingeniero Juan Bautista Antonelli. El origen del plano podemos encuadrarlo en los últimos años de la década de los setenta del siglo XVI, en torno a 1576, siendo contemporáneo de los dos primeros y únicos documentos conocidos del Castillo de Santa Bárbara, y es por tanto el primer documento que nos permite conocer la verdadera dimensión del muelle de Alicante antes del siglo XVII.

Su hallazgo permite asegurar que a finales del siglo XVI, el muelle de Alicante contaba con una longitud de 140 metros, correspondiéndose con la lon-

gitud de 200 pasos andantes que Bendicho describirá en su crónica de 1640. Estaba constituido por dos barras de piedra laterales, separadas 36 pasos andantes, unos veinticinco metros. Como material de relleno entre ambas, se empleaba la piedra de las excavaciones llevadas a cabo para las obras de fortificación, o bien el lastre que los barcos transportaban en su travesía por el Atlántico. Por último, y en espera de tiempos mejores, se dejaba el cabo sin terminar para así poder continuarlo cuanto fuera necesario. Como en la gran mayoría de las obras portuarias de este siglo, el proyecto quedó sobre el papel, esperando la disponibilidad de caudales que lo hicieran realidad. Caudales que se emplearon en la fortificación del castillo y en el pantano de Tibi, y que únicamente se emplearían en el muelle a principios del XVIII para su fortificación, o para reparos puntuales, dado el estado lamentable al que llegaría el puerto en años posteriores, debido a una pésima ejecución en sus inicios. ♦

#### Referencias:

- (1) VIRAVENS Y PASTOR, Rafael, *Crónica de la muy ilustre y siempre fiel ciudad de Alicante*, Alicante, 1876, p. 25.
- (2) AMA. Arm. 1 Libro 2, fol. 38v. (Privilegios y Provisiones Reales).
- (3) SUBIRÁ JORDANA, Guillermina, *Evolución histórica del puerto de Alicante*. Alicante, 1987, p. 34.
- (4) MONLEON, Rafael, "La ilustración española y americana", *Periódico de ciencias, artes, literatura, industria y conocimientos útiles*, Año XIV, num. 13, Madrid, 1870, pp. 199-200.
- (5) SUBIRÁ JORDANA, Guillermina, *Evolución histórica del puerto de Alicante*. Alicante, 1987, p. 35.
- (6) AMA. Arm. 1 Libro 7, fol. 353.
- (7) MARTÍNEZ MORELLA, Vicente, *El puerto internacional de Alicante durante la Edad Media*, Alicante, 1959, p.12.
- (8) GIMÉNEZ LÓPEZ, Enrique, "Dos décadas de estudios sobre el comercio valenciano en la edad moderna", *Revista de historia moderna: Anales de la Universidad de Alicante*, Alicante, Nº 6-7, 1986/87, pp. 193-206.
- (9) AGS. *Mapas, Planos y Dibujos*, VII-120.
- (10) URIOL SALCEDO, José Ignacio, "Puertos y barcos en España en los siglos XVI y XVII", *Revista de Obras Públicas*, nº 3466, Madrid, 2006.
- (11) NOVOA, Manuel. (comp) "La obra pública de los ingenieros militares", en *Los ingenieros militares de la Monarquía Hispánica en los siglos XVII y XVIII*, Madrid, 2005, pp. 183-202.

- (12) CAMILO JOVER, Nicasio, *Reseña histórica de la ciudad de Alicante*. Alicante, 1863, pp. 40-41.
- (13) AMA. Arm. 1 Libro 11, fol. 15r.
- (14) BOIRA MAIQUES, Josep Vicent, "Geografía i control del territori. El coneixement i la defensa del litoral valencià al segle XVI: L'enginyer Joan Baptista Antonelli", *Cuadernos de Geografía* 52, Valencia, 1992, pp 183-199.
- (15) AGS. *Guerra Antigua*, leg. 75, fol 131.
- (16) AGS. *Guerra Antigua*, leg. 177.
- (17) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Diccionario marítimo español*, Madrid, 1831, p. 72.
- (18) AGS. *Guerra Antigua*, leg. 79, fol 102.
- (19) GUIMARAENS IGUAL, Guillermo. *El último hábito de la fortificación abaluartada: El fuerte de San Julián de Cartagena*, Tesis Doctoral, Valencia, 2007, p. 1008.
- (20) SALVADOR ESTEBAN, Emilia, *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*, Valencia, 1972, p. 132.
- (21) AGS. *Guerra Antigua*, leg. 79, fol 115.
- (22) *Ibidem*
- (23) AMA. Armario 1, libro 3, fol. 90v.
- (24) AGS. *Guerra Antigua*, leg. 81, fol 45.
- (25) PÉREZ MILLÁN, M<sup>a</sup> Isabel. *Historia del castillo de Santa Bárbara desde sus orígenes hasta la Guerra de la Independencia*. Tesis doctoral. Universidad de Alicante. Alicante. 2011. Pág 223.
- (26) AMA. Armario 1, libro 9, fol. 268.
- (27) AMA. Armario 1, libro 9, fol. 255.
- (28) ACA. MP-23/2. *Perspectiva del muelle de Alicante*.
- (29) LÓPEZ GONZÁLEZ, Concepción, GARCÍA

- VALLDECABRES, Jorge, "La instauración del sistema metrológico valenciano y Jaime I en la tradición medieval: los sistemas de unidades, las prácticas de control y los usos", Universidad Politécnica de Valencia -ETSGE, Valencia, p. 9.
- (30) LLAGUNO Y AMIROLA, Eugenio, *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España desde su restauración*, Tomo 3. Imprenta Real, Madrid, 1829, p. 45.
- (31) GASPARIINI, Graziano, *Los Antonelli : arquitectos militares italianos al servicio de la Corona española en España, África y América 1559 - 1649*, Caracas, 2007.
- (32) ACA. MP- MP-19/1, MP-19/2, MP19/3, MP-19/4, MP-19/4, MP-19/6 y MP-19/7. Pantano de Alicante. Cristóbal Antonelli.
- (33) AGS. M. P. y D. 07-155.
- (34) ACA. leg. 636 fol. 1.
- (35) AGS. M. P. y D. 19-003. GYM. Leg. 79-102. Plano del Castillo de Alicante con un proyecto de las nuevas obras de fortificación que se proponen para su mejor defensa.
- (36) AGS. M. P. y D. 09-059. GYM. Leg. 90. 20-29.
- (37) BENDICHO, Vicente. *Crónica de la muy ilustre, Noble y Leal Ciudad de Alicante. Acabada en la misma Ciudad. El año del señor 1640 (...)*. Instituto de Estudios Alicantinos. Diputación Provincial de Alicante. 1960. Pág. 37.
- (38) MALTÉS, Juan Bautista; LÓPEZ, Lorenzo. *Illice ilustrada : historia de la muy noble, leal y fidelísima ciudad de Alicante. Alicante 1991*. pág. 236
- (39) VIRAVENS Y PASTOR, Rafael, *Crónica de la muy ilustre y siempre fiel ciudad de Alicante*, Alicante, 1876, p. 127.